



Libertad y Orden



ESTUDIO DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA PARA LA CONTRATACIÓN DEL PROYECTO TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS SECTOR 1

1. ANTECEDENTES

Mediante el Decreto 1800 del 26 de Junio de 2003, el Presidente de la República en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en la Ley 790 de 2002, creo el Instituto Nacional de Concesiones – INCO -, como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera.

El Instituto tiene como objeto planear, estructurar, contratar, 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. En ese orden, los asuntos, negocios y contratos relacionados con el cumplimiento de la misión institucional que venían siendo manejados por el Ministerio de Transporte, Ferrovías y el INVIAS, fueron cedidos al Instituto Nacional de Concesiones – INCO -.

El Departamento Nacional de Planeación -DNP-, en desarrollo de diferentes proyectos, tales como Agenda Interna y Visión Colombia II Centenario 2019 , ha planteado la necesidad de expandir la capacidad de la red nacional de carreteras que conectan los grandes centros de producción y aquellos utilizados para el comercio exterior.

El proyecto Agenda Interna consiste en un acuerdo entre el Gobierno Nacional, los gobiernos locales, el sector privado y diferentes representantes de la sociedad sobre las acciones estratégicas que debe realizar el país para mejorar su productividad y competitividad. El desarrollo del proyecto Agenda Interna supone acciones de corto, mediano y largo plazo sobre diversos temas dentro de los cuales se destaca el desarrollo de la infraestructura requerida para la productividad y la competitividad.

Dentro del capítulo de Diagnóstico del Sector Transporte del documento Visión Colombia II Centenario 2019 se relatan los siguientes aspectos que determinan la o prioridad del proyecto de concesión Transversal de Las Américas:

“La localización geográfica del país, la distribución de sus asentamientos poblacionales y económicos y las complejidades en sus fronteras hacen que el sector transporte tenga un papel fundamental en la integración nacional e internacional, al facilitar la vinculación de actividades productivas, comerciales y sociales en ambas dimensiones. Su papel crucial como sector transversal para el desarrollo del país implica que su consolidación sea un objetivo primordial de la política gubernamental.”

En esa dirección, durante la primera mitad de la década de los noventa, Colombia inició un proceso de participación privada en la construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura nueva y existente. Como resultado de esta política, se ha logrado modernizar y mejorar la red vial, portuaria y aeroportuaria, y se ha iniciado el proceso de rehabilitación de la red férrea. Actualmente, existen concesiones viales del orden nacional, departamental y municipal; concesiones portuarias, representadas en las Sociedades Portuarias Regionales (SPR) y otros puertos; concesión de tres aeropuertos y de la segunda pista de Eldorado; así como dos concesiones férreas (Atlántico y Pacífico).

Gracias al esquema de concesión ha sido posible rehabilitar y mantener infraestructuras que, bajo la intervención directa del Estado, generaban mayores costos y tiempos de construcción. Asimismo, la participación del sector privado en la financiación y operación de infraestructura ha permitido atender nuevas necesidades de infraestructura que, debido a las limitaciones fiscales del país, no habría sido posible realizar bajo un esquema de obra pública.”

Por otro lado, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte expidió el Decreto Número 4533 de 2008, donde reglamenta las iniciativas privadas, promoviendo la presentación de proyectos para la construcción, mantenimiento y operación de obras públicas por el sistema de concesión.

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, y los lineamientos del documento CONPES 3544, donde se declara de importancia estratégica para el país el proyecto “Autopista de las Américas”, y luego de analizar el contenido de la oferta de Iniciativa Privada presentada, se crea el documento CONPES 3612 el cual define el alcance definitivo del proyecto, de acuerdo con las necesidades de infraestructura requeridas.

Mediante oficio del 12 de noviembre de 2009 enviado al INCO bajo radicado No. 2009-409-024423-2, el Oferente de Iniciativa Privada redujo el alcance físico de la Oferta Inicial, excluyendo los tramos que conforman el Sector 1, y autoriza al INCO para la utilización de la información presentada relacionada con estos corredores viales.

El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Concesiones – INCO, llevó a cabo la estructuración del proyecto de concesión Transversal de Las Américas (Sector 1: Corredor Vial del Caribe) con el fin de incrementar la competitividad y fomentar el progreso económico y social de la Costa Caribe, de tal manera que permita incrementar la conectividad de los departamentos del Norte de Colombia mejorando la red vial existente y permitiendo que a través del grupo de concesiones de la zona se pueda contar con una malla vial de altas especificaciones que comunique Paraguachón en Venezuela con Palo de Letras en Panamá.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN.

Teniendo en cuenta que en el capítulo de Diagnóstico del Sector Transporte del documento Visión Colombia II Centenario 2019 se precisa que “*Debido a la configuración geográfica del país, el sistema de carreteras se ha consolidado parcialmente en el eje norte-sur, a través de las vías troncales que recorren los valles*

de los ríos y bordean las cordilleras. Sin embargo, en el sentido este-oeste, la red vial no ofrece una articulación que complemente la red troncal.

Adicionalmente, las condiciones de capacidad y servicio que ofrecen las vías son heterogéneas e independientes de las fluctuaciones del tráfico. Es así como encuentran en un mismo corredor vial sectores con excelentes niveles de servicio y otros en muy mal estado. En términos generales, el diagnóstico de este sector evidencia un deterioro gradual de las vías, con un alto costo para los usuarios.”

Con fundamento en lo anterior, el Gobierno Nacional viabiliza el proyecto vial “Transversal de las Américas”, el cual tiene como objetivos fundamentales: i) renovar la infraestructura vial para incrementar la competitividad del país, optimizando el uso de recursos públicos ii) mejorar la interconectividad con proyectos recientes de segundas calzadas y con las fronteras de países vecinos, iii) fomentar el progreso económico y social de los departamentos de la zona norte de Colombia, a través de la facilitación del comercio en las fronteras Colombo – Panameña y Colombo-Venezolana, y iv) unificar los corredores actualmente concesionados en la zona, en un solo macro-proyecto, que permita obtener economías de escala y facilite el desarrollo de dobles calzadas sobre los mismos.

3. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR, CON SUS ESPECIFICACIONES Y LA IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR

OBJETO.

El otorgamiento a un Concesionario de una Concesión para que realice, por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y conservación, según corresponda, del Proyecto Vial Transversal de las Américas y, la preparación de los estudios y diseños definitivos, la gestión predial, social y ambiental, la obtención y/o modificación de licencias ambientales, la financiación, la operación y el mantenimiento de las obras, en el Corredor Vial “Transversal de las Américas Sector 1”, denominado Corredor Vial del Caribe.

ESPECIFICACIONES

El proyecto TRANSVERSAL DE LAS AMERICAS (Sector 1: Corredor Vial del Caribe) permitirá la comunicación entre las diferentes regiones de la costa y a estas con el interior del país, pues la nueva concesión tendrá una relación directa con otros proyectos de concesión como son Autopistas de la Montaña y Ruta del Sol.

El alcance y las actividades a desarrollar en el proyecto, contemplan diferentes niveles de intervención, acordes con el estado de la vía, la capacidad de la misma y los niveles de servicio en los diferentes trayectos, tal y como se describe a continuación:

- i. Rehabilitación y/o mejoramiento de la vías existentes: dentro del alcance del proyecto se incluye la rehabilitación y mejoramiento de las vías enunciadas en

la Tabla 1.

Tabla No 1. Alcance de Rehabilitación y/o Mejoramiento

Tramos de Rehabilitación y Mejoramiento	Longitud (Km.)
El Banco – Guamal	25,0
Guamal – Mompo	5,0
Mompox - Talaigua Nuevo	12,0
Talaigua Nuevo – Bodega	15,0
Talaigua Nuevo - Santa Ana - La Gloria	58,0
San Marcos - Majagual – Achí – Guaranda	90,0
Lomas Aisladas - El Tigre	31,0
Turbo - El Tigre	55,0
Turbo - Necoclí - Arboletes - Pto. Rey	42,5
Pto. Rey – Montería	64,0
Planeta Rica – Montería	49,0
Total	446,5

Fuente: Instituto Nacional de Concesiones - Inco.

- ii. *Construcción de segundas calzadas*: dado el bajo nivel de servicio asociado a algunos tramos y las expectativas de crecimiento del tráfico dentro del corredor de influencia del proyecto, se llevará a cabo la construcción de las segundas calzadas que se muestran en la Tabla 2.

Tabla No 2. Alcance de Construcción de Segundas Calzadas

Tramos de Construcción de Segundas Calzadas	Longitud (Km.)
Turbo - El Tigre	65,0
Total	65.0

Fuente: Instituto Nacional de Concesiones - Inco.

- iii. *Construcción de nuevas vías*: el proyecto contempla la construcción de nuevas vías para la integración y conectividad del proyecto a la red vial y a las principales troncales existentes en el país. Éstas se muestran en la tabla 3.

Tabla No 3. Alcance de Construcción de Nuevas Vías

Tramos de Construcción de Nuevas Vías	Longitud (Km.)
Yondó – Cantagallo - San Pablo – Simití	75,0
Tamalameque - El Banco	32,0

Tramos de Construcción de Nuevas Vías	Longitud (Km.)
Santa Lucía - San Pelayo	26,0
Total	133,0

Fuente: Instituto Nacional de Concesiones - Inco.

- iv. Construcción de nuevos puentes vehiculares: el proyecto contempla la construcción de nuevos puentes en los sitios de Talaigua Nueva (hacia Sta. Ana) y Cacarica.
- v. Operación y mantenimiento: para asegurar el buen estado de la vía en el largo plazo, la operación y mantenimiento estarán a cargo del Concesionario del proyecto. Las actividades de este componente incluyen la ejecución del mantenimiento rutinario y periódico del corredor, con el propósito de conservar las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía de acuerdo con especificaciones técnicas mínimas a ser definidas.
- vi. Estudios y diseños a nivel de fase III y licenciamiento ambiental del corredor: para el tramo comprendido entre Palo de Letras y Cacarica se deberán realizar las gestiones para el proceso de consulta previa y la obtención del licenciamiento ambiental ante el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial -MAVDT- y se deberán adelantar los estudios y diseños detallados del corredor.

Por lo anterior el INCO busca seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación del contrato de concesión, cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión para que realicen, por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción y rehabilitación del proyecto de concesión Transversal de Las Américas (Sector 1: Corredor Vial del Caribe), y los diseños definitivos, adquisición de predios, obtención de licencias ambientales, la financiación, la operación y el mantenimiento de las mismas.

4. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

El marco legal de la Licitación y del Contrato que se derive de su Adjudicación, está conformado por la Constitución Política, las leyes de la República de Colombia y en especial por las Leyes 80 y 105 de 1993, 336 de 1996, la Ley 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios, los Códigos Civil y de Comercio, y las demás normas concordantes.

De acuerdo con lo anterior, y conforme a lo dispuesto en el numeral 1 del Artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el proceso de selección que se adelantará para escogencia del contratista concesionario, es la Licitación Pública.

5. ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR

ESTIMADO DEL CONTRATO.

Se estableció a cargo del privado la obligación de realizar, por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y conservación, según corresponda, del Proyecto Vial Transversal de las Américas sector 1 y, la preparación de los estudios definitivos, la gestión predial y social, la obtención y/o modificación de licencias ambientales, la financiación, la operación y el mantenimiento. Así mismo, para hacer viable financieramente el proyecto, el INCO, de acuerdo con CONPES 3612 de 21 de septiembre de 2009 cuenta con concepto previo y favorable del Consejo Superior de Política Fiscal, el cual en sesión del día 17 de septiembre de 2009, validó la consistencia del Programa Estratégico de Autopistas, Proesa I, con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo, de conformidad al art 21 del Decreto 4730, definiendo el siguiente monto de aportes

Periodo	Año	Aportes Nación sector 1 (millones de pesos corrientes)
1	2011	\$ 691.382
2	2012	\$ 555.958
3	2013	\$ 696.933
4	2014	\$ 114.132
5	2015	\$ 100.440
6	2016	\$ 82.961

La estructuración financiera del proyecto para la ejecución de los estudios, diseños, licenciamiento ambiental, adquisición de predios, gestión social, predial, ambiental, construcción de obras e interventoría de los tramos del Sector 1 contempla aportes estatales por \$ 2.241.806 millones de pesos corrientes distribuidos en seis vigencias fiscales, 3 durante la etapa de construcción y 3 durante la etapa de operación y mantenimiento

6. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN QUE PERMITAN IDENTIFICAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

El cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Capítulo III, dará lugar a la admisibilidad de los Proponentes. En los términos del artículo 10 del decreto 2474 de 2008, no es viable señalar de manera taxativa cuáles de los requisitos establecidos pueden ser o no subsanables, en todo caso, en los términos del último inciso del artículo 10 del Decreto 2474 de 2008 el INCO no permitirá que se subsane la falta de capacidad para presentar la Propuesta, ni que se acrediten circunstancias ocurridas con posterioridad al Cierre de la presente Licitación.

REQUISITOS HABILITANTES

- Requisitos Legales

Al momento de evaluar la Propuesta presentada por un Proponente, se verificará que

éste reúna las condiciones de existencia y representación legal, y demás requisitos legales exigidos.

- Requisitos Técnicos y Financieros

El estructurador del proceso de selección deberá tener en cuenta en la elaboración de los pliegos de condiciones los criterios que le permitirán al INCO determinar si un Proponente está en condiciones técnicas y que cuenta con la experiencia en consecución de financiación necesaria para ejecutar el objeto a contratar, para lo cual se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- a) Experiencia en construcción en general debe demostrar experiencia en construcción en el Sector de Infraestructura, como contratista o subcontratista.
- b) Experiencia en construcción de carreteras debe demostrar experiencia en contratos de construcción de carreteras o vías urbanas principales de doble calzada como contratista o subcontratista. Los contratos que se podrán acreditar deberán tener por objeto la construcción de una cualquiera de las siguientes alternativas: La construcción de carreteras de dos (2) o más calzadas, La construcción de segundas calzadas, La construcción de carreteras de calzadas sencillas de doble carril.

Teniendo en cuenta la naturaleza del objeto a contratar, el monto de los aportes estatales, el desembolso de los mismos y las especificaciones técnicas del proyecto, se considera conveniente evaluar la capacidad financiera de los proponentes bajo los siguientes componentes financieros:

Patrimonio neto y los requisitos que solicite el estructurador deben ser proporcionales con la naturaleza y cuantía del objeto a contratar. Selección de la oferta ganadora, evaluación técnica y económica entre aquellas propuestas que sean habilitadas de acuerdo con las exigencias anteriores, se elegirá la propuesta ganadora, de conformidad con lo establecido a continuación. El puntaje asignado a la Oferta Técnica y Económica de cada Proponente se determinará mediante la aplicación de la siguiente metodología:

Oferta técnica

Condiciones de la **Oferta Técnica**. La **Oferta Técnica** consistirá en la presentación por parte de los Proponentes de un plan de trabajo (diagrama de GANTT) elaborado en un todo de acuerdo con el plazo propuesto por el proponente para la fase de construcción (Formato 1A), conforme al modelo que se incorpora a los presentes Pliegos en el Anexo 5.

La Oferta Técnica consistirá en la presentación por parte de los Proponentes de un plan de trabajo (diagrama de GANTT), conforme al modelo que se incorporará en los Pliegos de Condiciones.

Evaluación de la Oferta Técnica.

El INCO revisará las Ofertas Técnicas y verificará que las mismas sean consistentes con lo estipulado en la Minuta del Contrato de Concesión.

Puntaje.

- (a) El Proponente que presente una Oferta Técnica que cumpla con lo señalado se le otorgarán CIEN (100) puntos.
- (b) El Proponente que presente una Oferta Técnica que no cumpla con lo señalado anteriormente se le asignarán cero (0) puntos.

Sin perjuicio del Procedimiento de Selección Objetiva y atendiendo al mandato establecido por el artículo 21 de la Ley 80 de 1993, el **INCO** establece el Plus de Incentivo a la Industria Nacional de Ingeniería, el cual se regirá por el procedimiento que se establece a continuación.

El Plus de Incentivo a la Industria Nacional de Ingeniería, consistirá en la acreditación por parte de los **Proponentes** del porcentaje de participación de la Industria Nacional de Ingeniería en su estructura como **Proponente**, ya sea una estructura plural o singular, de la siguiente manera:

- (a) Cuando el Proponente que no sea Estructura Plural sea 100% colombiano, se le asignarán CIEN (100) puntos. Al Proponente que no sea Estructura Plural que no sea 100% colombiano se le asignarán CERO (0) puntos.
- (b) En el caso de Estructuras Plurales, el puntaje se asignará de manera proporcional a la participación de colombianos en la Estructura Plural; por ejemplo: si la Estructura Plural es 100% colombiana se le asignarán CIEN (100) puntos, si es 49% colombiana se le asignarán CUARENTA Y NUEVE (49) puntos.

Oferta económica

La **Oferta Económica** consistirá en un único valor que refleje el valor presente de los ingresos (**VPIT**) del Adjudicatario provenientes de los Aportes **INCO** y del recaudo de los Peajes, calculados en pesos de 31 de diciembre de 2008.

Para efectos de presentación de la oferta el valor de **VPIT** se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$VPIT = \sum_{i=1}^m \frac{Aporte_i}{(1 + TDI)^i} + \sum_{i=1}^m \frac{Peajes_i}{(1 + TDI)^i}$$

En la Oferta Económica, los Proponentes podrán determinar el perfil de los Aportes **INCO** de los años 2011 a 2016, siempre que no supere el tope señalado en el cuadro del numeral 5 de este documento, para cada año. Los **Proponentes** reconocen que el **Gobierno Nacional** en ningún caso podrá realizar desembolsos superiores de los topes señalados en el cuadro expuesto en el numeral 5 para cada año.

Puntaje total

El puntaje total que se determinará en la correspondiente Audiencia Pública de adjudicación estará compuesto por la sumatoria simple de los siguientes puntajes:

- (1) Puntaje otorgado por la Oferta Técnica.

- (2) Puntaje otorgado por el Plus de Incentivo a la Oferta Nacional.
- (3) Puntaje otorgado por la Oferta Económica.

7. SOPORTE QUE PERMITA LA TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN, Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.

Los riesgos derivados del presente contrato serán asignados de acuerdo con el principio según el cual, cada riesgo debe ser asumido por la parte que mejor lo pueda controlar y administrar. De hecho, el Gobierno Nacional, a través del Documento CONPES Número 3107 de 2001, estableció dicho criterio cuando señaló: “Los principios básicos de la asignación de riesgos parten del concepto que estos deben ser asumidos: i) por la parte que esté en mejor disposición de evaluarlos, controlarlos y administrarlos; y/o; ii) por la parte que mejor disponga de los medios de acceso a los instrumentos de protección, mitigación y/o diversificación”

El análisis de riesgo en los proyectos de infraestructura con participación privada tiene por objeto la identificación, tipificación, asignación, valoración y el seguimiento de las contingencias contractuales que puedan generar impacto financiero e incluso romper el equilibrio económico del proyecto.

La gestión de riesgo se encuentra inmersa en un proceso integral de gestión contractual que implica: i) identificar las necesidades o servicios que se deberían proveer, ii) planear el proyecto que se debe desarrollar para lograr la provisión eficiente, iii) estructurar adecuadamente el proyecto que debe reflejarse coherentemente en el contrato de infraestructura; vi) efectuar una rigurosa identificación, tipificación, asignación, valoración y seguimiento de riesgos entre las partes vinculadas; vii) regular contractualmente en forma adecuada los riesgos previstos.

Para el caso específico del proyecto Transversal de las Américas y asegurando el soporte a los riesgos contingentes asociados a entidades públicas, como lo disponen la Ley 448 de 1998, la cual establece la obligación de generar provisiones presupuestales para las contingencias subyacentes en los proyectos que realizan y que involucran recursos públicos futuros, y los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001 que dictan los lineamientos generales de la política de riesgos en Colombia, se identificaron, tipificaron, asignaron y calificaron los riesgo en la matriz que se presenta a continuación.

Area	Tipo de riesgo	Efecto	Asignación Contrato Actual
Predial	Gestión Predial	Disponibilidad de predios	PUBLICO - PRIVADO
	Costo Predial Rural	Mayores Costos -Sobrecosto	PÚBLICO- PRIVADO
	Mayor afectación predial	Mayor número de predios y costos	PÚBLICO- PRIVADO
Ambientales	Gestión Ambiental	Mayor plazo	PRIVADO

Area	Tipo de riesgo	Efecto	Asignación Contrato Actual
Construcción	Diseño	Mayores plazos y mayores costos del diseño	PRIVADO
	Mayor cantidad de obras	Mayores costos de la obra	PRIVADO
	Precios de los Insumos	Mayores costos de la obra	PRIVADO
Operación y Mantenimiento	Operación	Mayores costos operación y mantenimiento	PRIVADO
Comercial	Demanda por volumen de tráfico	Menor Recaudo	PRIVADO
	Evasión	Menor Recaudo	PRIVADO
	Elusión	Menor Recaudo	PRIVADO
Financiero	Financiación	Cierre Financiero y Tasa de Interés	PRIVADO
Regulatorio	Cambio normatividad - Tributario	Menores ingresos	PRIVADO
	Tarifas Diferenciales	Menores ingresos	PÚBLICO
Fuerza mayor - Eventos asegurables	Amparo de estabilidad y otros	Mayores costos	PRIVADO
Fuerza mayor - Eventos no asegurables	El daño emergente causado por la ocurrencia de hechos de fuerza mayor o caso fortuito relacionados con (a) guerra exterior declarada o no declarada, (b) actos terroristas, (c) guerra civil, (d) golpe de Estado, huelgas nacionales o regionales	Mayores costos	PÚBLICO
Político Social	Obra Complementaria	Mayores Costos	PÚBLICO
	Movimiento de Casetas	Menores ingresos	PUBLICO - PRIVADO
	No Instalación de Casetas	Menores ingresos	PUBLICO - PRIVADO
	Invasión de derecho de vía	Mayores costos	PRIVADO
Riesgo por terminación anticipada	Terminación anticipada	Terminación anticipada	PUBLICO - PRIVADO

8. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRACONTRACTUAL

El Estructurador del proceso de selección deberá exigir a los proponentes y al concesionario adjudicatario la constitución de las siguientes:

8.1 GARANTIAS PRECONTRACTUALES

GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA

Para garantizar los términos de la Propuesta y para que pueda ser considerada, cada Proponente deberá incluir en su Propuesta una garantía de seriedad que podrá consistir en una garantía bancaria o en una póliza expedida por una compañía de seguros, con cargo al Proponente y en favor del INCO, con indicación del número y objeto de la Licitación. Los bancos o compañías de seguros que otorguen la Garantía de Seriedad de la Propuesta deberán estar legalmente establecidos en Colombia y estar autorizados para funcionar y para expedir ese tipo de garantías por las autoridades competentes. Esta garantía permanecerá vigente por ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la fecha de cierre de la licitación.

Con el fin de que la póliza cubra la posible extensión o prórroga del plazo de la Licitación, la Garantía de Seriedad de la Propuesta deberá especificar expresamente que la vigencia originalmente pactada será objeto de prórroga automática en el caso de que el INCO resuelva ampliar los plazos previstos para la presentación de Propuestas y/o para la evaluación y Adjudicación del Contrato y/o para la suscripción del Contrato de Concesión, o manifestar el compromiso incondicional tanto del asegurador como del asegurado de efectuar la prórroga respectiva, por un plazo igual al de la ampliación o ampliaciones determinadas por el INCO.

Valor asegurado de la garantía de seriedad 10% del Presupuesto Oficial.

Amparos de la Garantía de Seriedad: La garantía de seriedad cubrirá los perjuicios derivados del incumplimiento del ofrecimiento en los siguientes eventos:

- (a) La no suscripción del Contrato sin justa causa por parte del Proponente Adjudicatario.
- (b) La falta de otorgamiento por parte del Proponente Adjudicatario de la garantía de cumplimiento exigida en el Contrato dentro de los plazos y en los términos señalados en la minuta de Contrato.
- (c) La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad cuando el término previsto para el presente proceso se prorrogue o cuando el término previsto para la suscripción del Contrato se prorrogue, siempre y cuando la suma de las prórrogas no excedan tres (3) meses.
- (d) El retiro de la oferta por parte del Proponente después de la Fecha de Cierre.
- (e) La falta de pago de los derechos de publicación en el Diario Único de Contratación del Contrato.

Cuando exista incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriormente enunciadas y en consecuencia se presente cualquiera de los siniestros antes descritos, se hará exigible el valor total de la Garantía de Seriedad, en los términos previstos en la Ley Aplicable.

El pago de la Garantía de Seriedad, cuando ésta se haga exigible, tiene el carácter indemnizatorio, sin perjuicio del derecho que le asiste al INCO de exigir la indemnización de los perjuicios adicionales que con dicho incumplimiento se le hayan causado o se le llegaren a causar. La presentación de la garantía de seriedad, se considerará un elemento esencial para la evaluación de la Oferta Económica y por lo tanto la ausencia de dicha garantía producirá el rechazo de la Propuesta. Si la garantía se presenta, pero adolece de errores en su constitución, según lo solicitado en este numeral, el INCO podrá solicitar su corrección, dentro del término de evaluación de las Propuestas. Si dicha corrección no se entrega por el Proponente, a satisfacción del INCO, se entenderá que el Proponente carece de voluntad de participación y su Propuesta será rechazada.

Cobertura: La garantía de seriedad cubrirá los perjuicios derivados del incumplimiento del ofrecimiento por la no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad cuando el término previsto para el presente proceso se prorrogue o cuando el término previsto para la suscripción del Contrato se prorrogue, siempre y cuando la suma de las prórrogas no excedan seis (6) meses.

Cuando exista incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriormente enunciadas y en consecuencia se presente cualquiera de los siniestros antes descritos, se hará exigible el valor total de la Garantía de Seriedad.

El pago de la Garantía de Seriedad, cuando ésta se haga exigible, tiene el carácter de sanción por incumplimiento de la Propuesta presentada por el Adjudicatario, y se entiende sin perjuicio del derecho que le asiste al INCO, de exigir la indemnización de los perjuicios que con dicho incumplimiento se le hayan causado o se le llegaren a causar.

8.2 GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES

GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONTRATO

El Concesionario deberá presentar para aprobación del INCO una Garantía Única de Cumplimiento de las obligaciones contractuales, acompañada del comprobante de pago del valor causado por su expedición, otorgada por una compañía de seguros o banco debidamente autorizados para funcionar en Colombia, figurando como asegurado y beneficiario el INCO y como afianzado el Concesionario, cubriendo los siguientes amparos: Amparo de Cumplimiento del Contrato

Tipo de Garantía: La garantía podrá consistir en una póliza de seguros, una fiducia mercantil en garantía, una garantía bancaria a primer requerimiento, el endoso en garantía de títulos valores o un depósito de dinero en garantía. Los Proponentes extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia podrán otorgar una carta de crédito stand-by expedida por entidades financieras del exterior, confirmada por un banco local y pagadera en Colombia, para estos efectos únicamente, se precisa que se considerarán extranjeras, las Estructuras Plurales donde el cincuenta por ciento (50%) o más de los miembros sean extranjeros sin domicilio o sucursal en Colombia.

Salvo por el endoso en garantía de títulos valores, y la garantía constituida por extranjeros, las garantías, cualquiera que sea su naturaleza deberán estar constituidas con entidades financieras colombianas vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia.

La garantía deberá indicar el número y objeto de la Licitación.

Esta garantía permanecerá vigente por seis (6) meses, contados desde la Fecha de Cierre de la Licitación, pero en todo caso deberá prorrogarse su vigencia cuando el INCO resuelva ampliar los plazos previstos para la presentación de Propuestas y/o para la evaluación y Adjudicación del Contrato y/o para la suscripción del Contrato cuando el plazo de la Licitación se prorrogue. La prórroga deberá ser por un plazo igual al de la ampliación o ampliaciones determinadas por el INCO, siempre que la prórroga no exceda de tres (3) meses.

El tomador será el Proponente, si éste fuera una Estructura Plural, se tomará a nombre de cada uno de los miembros de la Estructura Plural.

- **ETAPA DE PRECONSTRUCCION**

Este amparo deberá constituirse a favor del INCO con el objeto de garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones a cargo del Concesionario relativas a la Fase de Preconstrucción incluso si el cumplimiento de las obligaciones surgidas y exigibles en esta Fase se extiende a la Fase subsiguiente, incluyendo el pago de multas, la cláusula penal y demás sanciones que se impongan al CONCESIONARIO. Este amparo deberá tener una vigencia igual a la del plazo de la Fase de Preconstrucción que se estima será de un año. En todo caso, la vigencia de este amparo deberá prorrogarse, a costo y riesgo del CONCESIONARIO, para hacer coincidir en todo tiempo la vigencia del amparo con la duración real de la Fase de Preconstrucción.

- **ETAPA DE CONSTRUCCIÓN**

GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO

Para suscribir el Acta de Inicio de la Fase de Construcción, la Garantía Única de Cumplimiento de las obligaciones de la Fase de Construcción deberá haber sido aprobada por el INCO. La Garantía Única de Cumplimiento deberá corresponder a cualquiera de las clases establecidas por el artículo 3 del Decreto 4828 de 2008. Las pólizas de seguro aquellas deberán reunir las condiciones establecidas en el artículo 15 del Decreto 4828 de 2008 y en las mismas deberá figurar como asegurado el Instituto Nacional de Concesiones – INCO y como tomador- garantizado o afianzado el Concesionario. La Garantía Única de Cumplimiento deberá contener todos y cada uno de los siguientes amparos:

Amparo de Cumplimiento del Contrato: Este amparo deberá constituirse a favor del INCO con el objeto de garantizar el cumplimiento general de las obligaciones de la Fase de Construcción incluso si el cumplimiento de las obligaciones surgidas y exigibles en esta Fase se extiende a la Fase subsiguiente, incluyendo el pago de multas, la cláusula penal y demás sanciones que se impongan al CONCESIONARIO.

Amparo de Pago de Salarios y Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: Este amparo debe constituirse a favor del INCO para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales relativas al personal destinado para la ejecución de todas las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO durante la fase de Construcción.

Amparo de Estabilidad y Calidad de las Obras de Construcción: El Concesionario deberá constituir como un amparo adicional, considerado en arreglo al riesgo y al tenor de lo dispuesto en el numeral 4.2.9 del artículo 4 del Decreto 4828 de 2008, diferente al amparo señalado en el numeral 4.2.5. del numeral 4.2. del artículo 4 del Decreto 4828 de 2008, un amparo de estabilidad y calidad de las Obras de Construcción del Sector que cubra los perjuicios derivados de todo daño o deterioro que sufran dichas obras una vez terminada su construcción, por causas imputables al Concesionario.

ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO.

GARANTIA UNICA DE CUMPLIMIENTO

Para suscribir el Acta de Inicio de la Etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación, la Garantía Única de Cumplimiento de las obligaciones de la Etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación por mínimo tres (3) años de duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento o el plazo ofrecido por el Concesionario en su propuesta, deberá haber sido aprobada por el INCO. La Garantía Única de Cumplimiento deberá corresponder a cualquiera de las clases establecidas por el artículo 3 del Decreto 4828 de 2008. Las pólizas de seguro deberán reunir las condiciones establecidas en el artículo 15 del Decreto 4828 de 2008 y en las mismas deberá figurar como asegurado el Instituto Nacional de Concesiones – INCO y como tomador-garantizado o afianzado el Concesionario. La Garantía Única de Cumplimiento deberá contener todos y cada uno de los siguientes amparos:

Amparo de Cumplimiento del Contrato: Este amparo deberá constituirse a favor del INCO con el objeto de garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones a cargo del Concesionario relativas a la Etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación incluyendo el pago de multas, la cláusula penal y demás sanciones que se impongan al Concesionario.

Amparo de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: Este amparo debe constituirse a favor del INCO para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales relativas al personal destinado para la ejecución de todas las obligaciones a cargo del Concesionario durante la Etapa de Operación y Mantenimiento.

Amparo de Correcto Funcionamiento de los Bienes y Equipos Suministrados. El amparo de calidad y correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados

cubrirá al INCO de los perjuicios imputables al Concesionario (A) derivados de la mala calidad o deficiencias técnicas de los bienes o equipos por él suministrados e instalados en cada una de las Estaciones de Peaje, en las Estaciones de Pesaje, en las Bases de Operación, en los Centros de Control de Operaciones, en los Túneles y en las áreas de servicio y en todos los otros puntos a lo largo del corredor en donde se instalen bienes y/o equipos dedicados a la prestación de un servicio a los Usuarios de la vía, de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas en el Contrato, o (B) por el incumplimiento de los parámetros o normas técnicas establecidas para los respectivos bienes o equipos, esto incluye tanto a los bienes y equipos que sean instalados inicialmente como aquellos que los remplacen posteriormente. La vigencia de esta garantía se extenderá desde el momento en que sean instalados o suministrados los bienes o equipos en cada una de las Estaciones de Peaje, en las Estaciones de Pesaje, en las Bases de Operación, en los Centros de Control, en los Túneles y en las áreas de servicio y en todos los otros puntos a lo largo del corredor en donde se instalen bienes y/o equipos dedicados a la prestación de un servicio a los Usuarios de la vía y se mantendrá vigente hasta por el lapso correspondiente a la garantía mínima otorgada por el fabricante o en su defecto a la mínima presunta para este tipo de bienes o equipos.

PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL.

Dentro de los diez (10) Días Hábiles siguientes a la suscripción del Contrato, el **CONCESIONARIO** deberá presentar para aprobación del **INCO** de manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento para la Fase de Preconstrucción, una póliza de responsabilidad civil extracontractual. El objetivo de este seguro es brindar protección frente a las eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que pueda surgir de las actuaciones, hechos u omisiones del Concesionario o sus subcontratistas, en procura de mantener indemne por cualquier concepto al **INCO** frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o del **INCO**, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas del **INCO**, que surjan como consecuencia directa o indirecta de actos, hechos u omisiones del **CONCESIONARIO** en la ejecución del Contrato.

SEGUROS ADICIONALES

Como mecanismo de cobertura de otros riesgos a que se encuentra expuesta la administración según el contrato, asignados al concesionario

Seguro de Todo Riesgo Construcción. De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, como seguro autónomo, el Concesionario deberá entregar al mismo tiempo que la Garantía Única de Cumplimiento de la Fase de Construcción, un Seguro de Todo Riesgo Construcción donde figuren como asegurados y beneficiarios el Concesionario y el INCO, con las siguientes características:

Cobertura básica y otros amparos: Pérdidas o daños materiales derivados de incendio, rayo, extinción de incendio, combustión espontánea, humo, hollín, gases, líquidos o polvos corrosivos, impericia, negligencia, descuido o manejo inadecuado, hurto y hurto calificado, tempestad, lluvia, daños por agua y granizo, helada, hundimiento de terreno,

deslizamiento de tierra, caída de rocas, aludes e impacto de vehículos terrestres y aeronaves Riesgos de la naturaleza: terremoto y temblor, erupción volcánica, maremoto y tsunami, huracán y/o ciclón y/o tifón o tornado e inundación. Daños materiales derivados de actos malintencionados de terceros, asonada, motín, conmoción civil y popular o huelga. Gastos incurridos como consecuencia de un siniestro amparado y derivados de remoción de escombros, gastos de fletes y fletes aéreos, gastos por horas extras, nocturnas y ferias. Cobertura de errores de diseño y período de mantenimiento.

Seguro de Obras Civiles Terminadas. De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, como seguro autónomo, el Concesionario deberá entregar al mismo tiempo que la Garantía Única de Cumplimiento de la Etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación, un Seguro de Obras Civiles Terminadas donde figuren como asegurados y beneficiarios el Concesionario y el INCO, con las siguientes características: (i) Cobertura básica y otros amparos: (1) Pérdidas o daños materiales derivados de incendio, rayo, extinción de incendio, combustión espontánea, humo, hollín, gases, líquidos o polvos corrosivos, impericia, negligencia, descuido o manejo inadecuado, hurto y hurto calificado, tempestad, lluvia, daños por agua y granizo, helada, hundimiento de terreno, deslizamiento de tierra, caída de rocas, aludes e impacto de vehículos terrestres y aeronaves (2) Riesgos de la naturaleza: terremoto y temblor con valor asegurado equivalente al previsto por el artículo 1 del Decreto 2272 de 1993, erupción volcánica, maremoto y tsunami, huracán y/o ciclón y/o tifón e inundación. (3) Daños materiales derivados de actos malintencionados de terceros, asonada, motín, conmoción civil y popular o huelga. (4) Gastos incurridos como consecuencia de un siniestro amparado y derivados de remoción de escombros, gastos de fletes y fletes aéreos, gastos por horas extras, nocturnas y ferias. (5) Cobertura de errores de diseño. (ii) Vigencia: Este seguro o las pólizas que se expidan para su cubrimiento deberá mantenerse vigente durante toda la Etapa de Operación y Mantenimiento hasta la reversión. (iii) Valor Asegurado, deducibles, exclusiones y otras condiciones técnicas: El valor asegurado deberá corresponder al valor estimado de las Obras de Construcción terminadas, incluyendo el valor de reposición de los equipos y/o maquinaria y/o montaje, así como los gastos de transporte hasta el lugar de las Obras de Construcción, fletes, seguros, gastos de importación, aduana e impuestos, si los hubiere.

Seguro de Automotores y seguro de equipo y maquinaria (Maquinaria Amarilla). De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, el Concesionario deberá entregar al INCO junto con la Garantía Única de Cumplimiento en sus diferentes Etapas, copia de las pólizas de seguros individuales o colectivas en las que conste el aseguramiento de los vehículos automotores del Concesionario que estén autorizados para transitar como vehículos de la concesión y de aquellos que estén relacionados directa o indirectamente con la ejecución de las Obras de Construcción. Respecto de vehículos que no transiten con placas o que se consideren maquinaria amarilla, de igual forma el Concesionario aportará copia de las pólizas respectivas. El INCO podrá solicitar al Concesionario el ajuste de las condiciones de estas pólizas, cuando las mismas, al ser evaluadas técnicamente no protejan adecuadamente los riesgos acá descritos.

Seguro de daños y rotura de maquinaria y equipos eléctricos y electrónicos ubicados en las Estaciones de Peaje, Estaciones de Pesaje, bases de operaciones y/o Centros de Control de Operaciones. De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, el

Concesionario deberá entregar al **INCO**, a medida que los equipos cubiertos sean instalados, copia de las pólizas de seguros en las que conste el aseguramiento de la maquinaria y equipos eléctricos o electrónicos de las Estaciones de Pesaje, Estaciones de Peaje, bases de operaciones, y/o Centros de Control de Operaciones y Túneles, contra los riesgos de daños, rotura y daños eléctricos o electrónicos. El INCO podrá solicitar al Concesionario el ajuste de las condiciones de estas pólizas, cuando las mismas, al ser evaluadas técnicamente no protejan adecuadamente los riesgos acá descritos.