



Estudios Previos

Contrato de Concesión (el “Contrato” o el “Contrato de Concesión”) para la Construcción, Rehabilitación, Ampliación y Mejoramiento, la Preparación de los Estudios 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 Sector Comprendido entre San Roque – Ye De Ciénaga y Carmen de Bolívar – Valledupar, Denominado Sector 3 del Proyecto Vial Ruta del Sol (el “Sector” o el “Sector 3”).

1. ANTECEDENTES

1.1. 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, creó el Instituto Nacional de Concesiones (el “INCO”), como un establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa y financiera.

1.2. El INCO, tiene por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación de 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, la Empresa Colombiana de Vías Férreas -Ferrovías- y el Instituto Nacional de Vías (el “INVIAS”), fueron cedidos al INCO.

1.3. El INCO busca seleccionar la Propuesta más favorable para la adjudicación de un (1) Contrato de Concesión, cuyo objeto será el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que realice por su cuenta y riesgo, las obras necesarias para la construcción, rehabilitación, ampliación y mejoramiento, la preparación de los estudios 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 Sector comprendido entre San Roque – Ye de Ciénaga y Carmen de Bolívar – Valledupar, denominado Sector 3 del Proyecto Vial Ruta del Sol.



2. DESCRIPCION DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACION

2.1. 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.

2.2. 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.

2.3. Por su parte el proyecto “Visión Colombia II Centenario: 2019”, consiste en la planeación de largo plazo, para desarrollar y concertar la visión esperada del país para el momento de la conmemoración del segundo centenario de vida política independiente, a celebrarse el 7 de agosto de 2019. Este proyecto busca definir una acción estatal coordinada así como diseñar e implementar metas, planes y proyectos sectoriales, en concordancia con las metas establecidas en otros ejercicios actualmente, en curso como la Agenda Interna, para de esta manera formular las políticas públicas sectoriales más relevantes dentro de las cuales se destaca el desarrollo de la infraestructura física.

2.4. Asimismo el Consejo Nacional de Política Económica y Social (el “CONPES”) ha reconocido que el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física de transporte es uno de los principales factores para promover la competitividad del país y potenciar los beneficios de los acuerdos comerciales toda vez que la red vial constituye un eje dinamizador del comercio exterior. En consecuencia ha señalado la importancia de continuar realizando esfuerzos por mejorar la capacidad de la infraestructura de transporte y adaptarla a las exigencias que impone el comercio internacional.

2.5. Al respecto el documento CONPES 3413 del 6 de marzo de 2006 establece el “Programa para el Desarrollo de Concesiones de Autopistas 2006-2014” (el “Programa de Desarrollo de Autopistas”) el cual integra los siguientes principios: (i) integración económica y comercial; (ii) articulación de actividades económicas y de cadenas productivas con los países vecinos y de la región; (iii) integración entre los principales centros nacionales de producción y consumo; (iv) optimización de las inversiones



públicas y privadas en infraestructura para incrementar la competitividad nacional; y (v) complementariedad de la infraestructura de transporte.

2.6. Con la ejecución del Programa de Desarrollo de Autopistas se busca obtener reducciones en los costos de operación de vehículos de carga y pasajeros, ahorros de tiempo de viaje, disminución de accidentalidad y mejoras en la accesibilidad de las instituciones del Estado encargadas de la seguridad.

2.7. Como parte del Programa de Desarrollo de Autopistas el Ministerio de Transporte y el INCO identificaron proyectos preliminares que tienen un impacto directo sobre la productividad y competitividad del país y que tienen potencial para ser adelantados en el marco del Programa de Desarrollo de Autopistas. Entre los proyectos planteados se incluyen: (i) doble calzada Bogotá (El Cortijo) – Villeta (Ruta del Sol 1-A); (ii) Villeta – Honda – Mariquita – La Dorada – Puerto Salgar - San Alberto o Tobia Grande – Puerto Salgar – San Alberto (Ruta del Sol 1-B); (iii) Santa Marta – Y de Ciénaga – Bosconia – La Loma – San Alberto (Ruta del Sol 2); todos los cuales hacen parte del Proyecto Vial Ruta del Sol.

2.8. Ahora bien, el artículo 23 del Decreto 4730 de 2005 establece que “Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del Confis, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del Conpes.”

2.9. Teniendo en cuenta lo anterior, en sesión del 6 de marzo de 2006, el Consejo Nacional de Política Fiscal -CONFIS- dio su aval fiscal para las vías de competitividad del Programa de Desarrollo de Autopistas. Por su parte el documento CONPES 3413 declaró la importancia estratégica del Programa de Desarrollo de Autopistas y el documento CONPES 3571 del 9 de marzo de 2009, declaró el proyecto Ruta del Sol como de importancia estratégica.

2.10. Adicionalmente, en sesión del 9 de marzo de 2009, el Consejo Nacional de Política Fiscal – CONFIS – dio su aval fiscal al proyecto Ruta del Sol y el documento CONPES 3571 declaró la importancia estratégica del mismo proyecto.

2.11. Los Sectores 1 y 2 del proyecto Ruta del Sol fueron adjudicados el 14 y 15 de diciembre de 2009 y el Sector 3 fue declarado desierto.

2.12. En sesión del 15 de febrero de 2010, el Consejo Nacional de Política Fiscal -CONFIS- dio su aval fiscal para el Sector 3 del Proyecto Ruta del Sol y en sesión del 15 de febrero de 2010 el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES– a través del documento CONPES 3643, modificó el documento CONPES 3571 mediante el



cual se declaró de importancia estratégica el proyecto Ruta del Sol, a fin de precisar el alcance del proyecto y los aportes Estatales requeridos.

3. DESCRIPCION DEL OBJETO A CONTRATAR CON SUS ESPECIFICACIONES ESENCIALES Y LA IDENTIFICACION DEL CONTRATO A CELEBRAR.

3.1. El objeto a contratar consiste en el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en el numeral 4 del artículo 32 de la ley 80 de 1993, el concesionario, por su cuenta y riesgo, elabore los diseños de detalle, financie, adquiera los predios, rehabilite, construya, opere y mantenga el Sector 3 del Proyecto Ruta del Sol entre San Roque – Ye de Ciénaga y Bosconia-Valledupar/Bosconia-Carmen de Bolívar.

3.2. La concesión implicará la ejecución completa y en los plazos previstos, de las siguientes obligaciones que se incluirán en el pliego de condiciones (el “Pliego” o los “Pliegos de Condiciones”) y en el Contrato de Concesión según corresponda: (i) las obligaciones que deberán ejecutarse durante la fase de preconstrucción; (ii) las obras de construcción y rehabilitación, cumpliendo plenamente con lo previsto en las especificaciones técnicas y los demás documentos que hacen parte del Contrato, (iii) las obligaciones de mantenimiento, cumpliendo plenamente con lo previsto en las especificaciones técnicas y los demás documentos que hacen parte del Contrato; y (iv) las obligaciones de operación conforme a las especificaciones técnicas. Las obligaciones mencionadas son todas obligaciones de resultado a cargo del concesionario. El alcance físico del Sector 3 aparece indicado en el apéndice técnico del Contrato.

3.3. La contraprestación de los concesionarios consistirá en (i) los aportes del INCO al patrimonio autónomo constituido para el efecto en los términos señalados en el Contrato; y (ii) el recaudo de las estaciones de peaje en los términos señalados en el Pliego y el respectivo Contrato. El concesionario recibirá la contraprestación hasta que haya obtenido el VPIT o hasta que se termine el plazo total estimado del Contrato. Vencido el plazo sin que el concesionario haya obtenido el VPIT el INCO pagará el remanente de acuerdo con la fórmula que para el efecto establece el Contrato.

3.4. El Plazo Total Estimado del Contrato es de VEINTICINCO (25) años contados a partir de la Fecha de Inicio. Sin embargo, el plazo efectivo del Contrato será el que transcurra entre la Fecha de Inicio y la fecha de suscripción del Acta de Recibo Final. Por lo tanto el plazo real podrá ser superior o inferior al Plazo Total Estimado, según si (i) el Concesionario ha recibido el VPIT; o (ii) las obligaciones previstas para cada etapa se cumplan después de lo previsto en el Contrato, sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades de las partes derivadas del eventual retraso en el cumplimiento de sus obligaciones. El plazo real también podrá ser superior al Plazo Total Estimado en caso de



suspensiones o adiciones de mutuo acuerdo a los plazos establecidos para el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

3.5. A continuación se describen las principales obligaciones que tendrá el Concesionario las cuales se incluirán en el Contrato que forma parte integral de los Pliegos de Condiciones como anexo:

3.5.1. Las principales obligaciones del Concesionario durante la Fase de Preconstrucción serán las siguientes:

- (a) Cumplir cabalmente y en los plazos previstos las obligaciones a su cargo durante la Fase de Preconstrucción.
- (b) Obtener la financiación del Sector en los términos del Contrato.
- (c) Hacer los aportes de capital al Patrimonio Autónomo en los términos del Contrato.
- (d) Constituir el Patrimonio Autónomo en la oportunidad señalada en la Contrato.
- (e) Celebrar el Contrato EPC en la oportunidad y en los términos señalados en el Contrato.
- (f) Entregar al Interventor y al INCO al finalizar cada mes calendario un informe para determinar la Base de Ingresos que deberá contener como mínimo la siguiente información: (i) número de vehículos que circularon por el Sector, discriminado por categoría de vehículo y si son exentos o no exentos; (ii) número total de vehículos que pagaron; (iii) valor del peaje recaudado en el Sector, discriminado por tipos de Tarifas; (iv) total de ingresos de la concesión ese mes; y (v) valor del ingreso acumulado de la concesión desde la Fecha de Inicio.
- (g) Preparar y presentar para revisión del Interventor, los Estudios de Detalle de los Tramos que vaya intervenir al inicio de la Fase de Construcción tal como se señala en el Contrato.
- (h) Presentar los informes exigidos en los Apéndices del Contrato.



(i) Establecer bajo su propia responsabilidad la necesidad de obtener Licencias Ambientales necesarias para adelantar las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento del Sector. De ser el caso, tramitar y obtenerlas antes de iniciar la intervención del Tramo. Si el Concesionario decide, amparado en la Ley Aplicable, que las Licencias Ambientales se pueden solicitar por Tramos o incluso parciales, la obligación de tramitarlas y obtenerlas deberá cumplirse antes de iniciar la intervención del Tramo respectivo, sin que sea necesario tener las Licencias Ambientales de los demás Tramos que no sean objeto de intervención.

(j) Preparar todos los estudios que le solicite la Autoridad Ambiental necesarios para el trámite y obtención de la(s) Licencia(s) Ambiental(es) y permisos así como asumir todos los costos y tiempos requeridos para la realización de tales estudios.

(k) Tramitar y obtener ante las Autoridades Gubernamentales y/o Autoridades Ambientales todos los permisos, autorizaciones y concesiones para el uso y aprovechamiento de recursos naturales.

(l) Efectuar la gestión predial en los términos y condiciones señalados en el Contrato. En todo caso, para el recibo de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento del respectivo Hito, deberá haber ejecutado la totalidad de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento sobre el Hito, lo que incluirá la adquisición de la totalidad de los Predios requeridos.

(m) Designar al Director del Sector dentro de los dos (2) Días Hábiles siguientes a la fecha en la cual se suscriba el Acta de Inicio y notificar al INCO y al Interventor dentro de ese mismo plazo la citada designación. El Director del Sector deberá permanecer en tal condición durante la vigencia del Contrato y deberá estar disponible durante todo el tiempo de duración del Contrato. En caso de ausencia temporal o definitiva del Director del Sector, el Concesionario se obliga a designar e informar de tal designación al INCO sobre el reemplazo temporal o definitivo del mismo. Hasta que no se produzca la notificación de reemplazo el mismo no será vinculante para el INCO y por lo tanto, todas las comunicaciones que el INCO envíe al anterior Director del Sector serán válidas.

(n) Realizar un inventario de los accesorios y elementos de las empresas de servicios públicos y de cualquier otra empresa que se encuentre en el Sector, indicando el estado de los mismos. Dicho



inventario deberá ser remitido a la empresa titular de los respectivos activos para su conocimiento. Al finalizar la Fase de Construcción se deberá actualizar dicho inventario y garantizar que los accesorios y elementos, se encuentren como mínimo en iguales condiciones de las registradas en el inventario inicial, salvo por el desgaste propio de dichos elementos y accesorios por el uso y el paso del tiempo.

(o) Entregar al INCO y al Interventor el Plan de Obras con base en el cual se adelantarán la Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento que cumpla con las obligaciones previstas en el Contrato, en particular con lo establecido en el Apéndice Técnico, con ilustración suficiente de los tiempos, de manera que el Interventor pueda hacerse un juicio acerca de los plazos en los cuales se ejecutará la obra. El contenido de este cronograma no podrá modificar en ningún caso, ninguna de las obligaciones previstas en el Contrato ni en el Apéndice Técnico.

(p) Llevar a cabo las Intervenciones Prioritarias, tal como éstas se describen y señalan en el Apéndice Técnico.

(q) Pagar a la International Finance Corporation (IFC) los valores señalados en el Contrato.

(r) Recibir en concesión, en la fecha que señale el INCO en los términos de la Sección 2.03 siguiente, el Sector incluyendo las Estaciones de Peaje y las Estaciones de Pesaje, [salvo por el Tramo y los bienes ubicados entre Bosconia y Ye de Ciénaga], en el estado en el que lo entregue el INCO sin objeción alguna y, asumir, desde su recibo, todas las obligaciones de resultado que se prevén en el Contrato y sus Apéndices.

(s) El Concesionario deberá además cumplir con todas las obligaciones correspondientes a esta Fase de Preconstrucción que se encuentren incluidas en los diferentes Apéndices y Anexos y en las demás Secciones y Capítulos del Contrato.

(t) Presentar al INCO y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario (o de cada uno de sus miembros si es un Consorcio o una Unión Temporal) y del Patrimonio Autónomo, a 31 de diciembre y no auditados en forma trimestral. La auditoría deberá ser efectuada por un auditor independiente que preste sus servicios a nivel internacional.



3.5.2. Principales obligaciones del INCO durante la Fase de Preconstrucción:

(a) Entregar en concesión al Concesionario el Sector, incluyendo las Estaciones de Peaje y las Estaciones de Pesaje existentes salvo por el Tramo y los bienes ubicados entre Bosconia y Ye de Ciénaga, los cuales serán entregados al Concesionario en los términos señalados en el Contrato, a más tardar el tercer Día Hábil siguiente a la fecha de suscripción del Acta de Inicio. Esta entrega se hará en el estado en que se encuentren tales bienes. La puesta a disposición del Sector será efectuada mediante acta suscrita por el INCO, el Concesionario y el Interventor.

(b) Adelantar los trámites ante la sociedad Concesión Santa Marta-Paraguachón para recibir el Tramo y los bienes de Bosconia – Ye de Ciénaga y entregar dicho Tramo y bienes al Concesionario en los términos del Contrato.

(c) Adelantar, en los aspectos que conforme al Apéndice Predial Social le correspondan, los trámites o actos durante los procesos de expropiación que sean adelantados por el Concesionario, en los términos y con las limitaciones señaladas en el Apéndice Predial Social del Contrato.

(d) Verificar que el Concesionario celebre el Contrato de Fiducia Mercantil dentro del plazo previsto en el Contrato y que dicho Contrato de Fiducia Mercantil cumpla con los términos y condiciones señalados en Contrato.

(e) Fondear la Subcuenta de Predios, en los términos de la Sección 7.04.

(f) Controlar, directamente o a través del Interventor el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato.

3.5.3. Principales obligaciones del Concesionario durante la Fase de Construcción:

(a) El Concesionario será responsable por la ejecución de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento, así como de las Obligaciones Ambientales y de Gestión Social y Predial y las Obligaciones de Tráfico y Señalización, de conformidad con lo previsto en el Contrato y en sus Anexos y Apéndices. Para tales efectos deberá realizar todas las acciones tendientes al cabal cumplimiento del Contrato y en particular



tendrá a su cargo las siguientes obligaciones, sin perjuicio de las demás obligaciones del Concesionario asignadas en el Contrato, en sus Anexos y Apéndices y en el Pliego y la Propuesta, además de las contenidas en las normas constitucionales, legales o reglamentarias aplicables, o las que se desprendan de su naturaleza:

- (b) Adelantar las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento de conformidad con lo previsto en el Contrato y sus Apéndices para lo cual deberá regirse en cuanto a tiempos de ejecución, calidades de las obras, y en general todos los aspectos técnicos, por lo dispuesto en el Contrato y sus Anexos y Apéndices y en el Plan de Obras.
- (c) Efectuar la gestión predial incluyendo la compra, en los términos y condiciones del Apéndice Predial Social y del Contrato.
- (d) Obtener y mantener en vigor las garantías en los plazos y por los montos establecidos en el Contrato.
- (e) Asegurarse que el Contratista EPC obtenga y mantenga vigentes las garantías requeridas para el Contrato EPC en los plazos y por los montos establecidos en el Contrato.
- (f) Asegurarse que el Contratista EPC mantenga todos los equipos, materiales y el personal que necesite para la ejecución de las obras y actividades correspondientes al objeto contratado.
- (g) Cumplir con el Plan de Obras previsto en el Contrato y en el Apéndice Técnico.
- (h) Entregar a satisfacción del Interventor y del INCO las obras ejecutadas y responder por su calidad y estabilidad en los términos previstos en el Contrato.
- (i) Ejecutar las Obligaciones Ambientales y de Gestión Social para cumplir total y cabalmente con las obligaciones contenidas en los Apéndices Ambiental y Predial y Social del Contrato y en la normatividad vigente durante la ejecución del Contrato.
- (j) Preparar todos los estudios que le solicite la Autoridad Ambiental necesarios para el trámite y obtención de la(s) Licencia(s) Ambiental(es) así como asumir todos los costos y tiempos requeridos para la realización de tales estudios.



(k) Tramitar ante la Autoridad Gubernamental y/o Autoridad Ambiental y obtener todos los permisos, autorizaciones y concesiones para el uso y aprovechamiento de recursos naturales.

(l) Suscribir las diversas actas previstas en el Contrato y sus Apéndices en especial en el Apéndice Técnico conjuntamente con el Supervisor del INCO y/o con el Interventor de acuerdo con lo previsto en el Contrato y sus Apéndices.

(m) Cooperar con los empleados, asesores o agentes que determine el INCO, con el Interventor, con otros contratistas que desarrollen obras en la zona de influencia del Sector y con los entes de control para que realicen actividades de estudio, análisis o inspección de la ejecución del Contrato y para las demás funciones que les corresponda para lo cual, entre otras, deberá entregar toda la información, razonablemente requerida, relativa a la ejecución del Contrato.

(n) Evitar la revocatoria, por causas imputables al Concesionario, de cualquiera de los permisos, licencias o aprobaciones gubernamentales requeridas para la ejecución del Contrato.

(o) Evitar la imposición de multas al INCO por incumplimiento imputable al Concesionario de las disposiciones ambientales y/o de gestión social y/o cualquier otra Ley Aplicable al Sector y en caso de presentarse alguna sanción, multa o indemnización a cargo del INCO como consecuencia del incumplimiento del Concesionario, mantener indemne al INCO por cualquiera de estos conceptos en los términos del Contrato.

(p) Organizar y realizar los trabajos de tal forma que los procedimientos utilizados sean compatibles con las disposiciones ambientales aplicables. Cualquier contravención a dichas disposiciones será responsabilidad del Concesionario. El Interventor o el INCO podrán ordenar la modificación de procedimientos o la suspensión de los trabajos, por esta causa, sin que ello implique ampliación de los plazos contractuales ni genere compensación alguna a favor del Concesionario.

(q) Establecer, documentar y mantener un sistema de calidad como medio para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones, para lo cual deberá definir un sistema de calidad que deberá acogerse como mínimo a lo dispuesto en las siguientes normas de ICONTEC: NTC - ISO de la serie 9000, NTC - ISO 10011-1 a 10011-3, ISO/TR 13425 en sus últimas versiones, o aquellas que las complementen, modifiquen o



adicionen. El Interventor verificará el cumplimiento de esta obligación. Para fines de claridad únicamente, el Concesionario no tendrá la obligación de estar certificado conforme a las normas citadas.

(r) Pagar las multas y/o la cláusula penal pactadas en el Contrato o aceptar las deducciones de estas multas o cláusula penal de los saldos a su favor cuando éstas se causen de conformidad con lo señalado en el Contrato.

(s) Efectuar los trámites ante las entidades propietarias de las redes de servicios públicos afectadas de acuerdo con Estudios de Detalle, para que se efectúen los traslados a que haya lugar.

(t) Efectuar la gestión predial de manera que para suscribir el Acta de Inicio de un Hito cuente con Predios que representen por lo menos el ochenta por ciento de los kilómetros del Hito cuya construcción se inicia. En todo caso, para el recibo de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento del respectivo Hito, deberá haber ejecutado la totalidad de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento sobre el Hito, lo que incluirá la adquisición de la totalidad de los Predios requeridos.

(u) Presentar al INCO y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario (o de cada uno de sus miembros si es un Consorcio o una Unión Temporal) y del Patrimonio Autónomo, a 31 de diciembre y no auditados en forma trimestral. La auditoría deberá ser efectuada por un auditor independiente que preste sus servicios a nivel internacional.

(v) Presentar los informes exigidos en los Apéndices del Contrato.

(w) El Concesionario deberá además cumplir con todas las obligaciones correspondientes a esta Fase de Construcción que se encuentren incluidas en los diferentes Apéndices y Anexos, y en las demás Secciones y Capítulos del Contrato.

3.5.4. Las Principales obligaciones del INCO durante la Fase de Construcción serán:

(a) Efectuar los trámites presupuestales previstos en la Ley Aplicable de manera que se asegure que, para todas las vigencias fiscales



correspondientes, se incluyan dentro del presupuesto del INCO los recursos necesarios para efectuar los pagos a los que se compromete en los términos del Contrato. En caso de que se presenten omisiones en el trámite presupuestal de la Nación que afecten el presupuesto del INCO, el INCO debe asegurarse que se sanee tal omisión.

(b) Suscribir, conjuntamente con el Interventor y el Concesionario, las actas e informes previstos en el Contrato.

(c) Asumir parcialmente el costo de la adquisición de Predios, en los términos del Contrato.

(d) Controlar, directamente o a través del Interventor el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato.

(e) Realizar los aportes que correspondan al Fondo de Contingencias en los términos y condiciones aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

3.5.5. Las obligaciones principales del Concesionario durante la Etapa de Operación y Mantenimiento serán:

(a) Operar y mantener todos los Tramos del Sector de conformidad con lo establecido en el Apéndice Técnico del Contrato y el Manual de Operación.

(b) Prestar los servicios, mantener la transitabilidad y en general, operar el Sector dentro de los parámetros establecidos en el Manual de Operación, en el Contrato, en sus Apéndices y Anexos, y especialmente según lo previsto en el Apéndice Técnico de el Contrato.

(c) Reponer, en los términos señalados en el Apéndice Técnico, los equipos de pesaje, el software y el hardware, los equipos de comunicaciones, y los vehículos aportados por el Concesionario, término que se contará a partir de la fecha de aporte de los mencionados equipos programas y vehículos. En ningún caso el cumplimiento de esta obligación estará sujeto a la previa entrega o recuperación de los bienes que deban ser sustituidos.

(d) Presentar los informes exigidos en los Apéndices del Contrato.



(e) Implementar las acciones establecidas en el Plan Social Básico y las medidas ambientales y sociales definidas en el estudio de impacto ambiental, el Plan de Manejo Ambiental, el Plan de Gestión Social y la Licencia Ambiental para la Etapa de Operación y Mantenimiento, con los requerimientos impuestos por las Autoridades Ambientales para esta etapa.

(f) Preparar todos los estudios que le solicite la Autoridad Ambiental necesarios para el trámite y obtención de la(s) Licencia(s) Ambiental(es) así como asumir todos los costos y tiempos requeridos para la realización de tales estudios.

(g) Tramitar ante la Autoridad Gubernamental y/o la Autoridad Ambiental y obtener todos los permisos, autorizaciones y concesiones para el uso y aprovechamiento de recursos naturales y para las zonas de depósito de material.

(h) En caso de que durante la Etapa de Operación y Mantenimiento se desarrollen obras, el Concesionario deberá tener en cuenta el traslado de redes, el diseño de las obras a desarrollar en el corredor vial para el acceso a los predios afectados por el Sector, así como las servidumbres que deban solicitarse o la solución propuesta para las servidumbres que se vean afectadas.

(i) Mantener los equipos y los servicios correspondientes a la seguridad vial, de acuerdo con las especificaciones descritas en las Especificaciones Técnicas.

(j) Una vez terminado el Contrato de Concesión, efectuar la reversión de las obras ejecutadas en los términos señalados en el Contrato.

(k) Pagar las multas y/o la cláusula penal pactadas en el Contrato o aceptar las deducciones de estas multas o cláusula penal de los saldos a su favor, cuando éstas se causen de conformidad con lo señalado en el Contrato.

(l) Suscribir las diversas actas e informes previstos en el Contrato y sus Apéndices, en especial en el Apéndice Técnico, conjuntamente con el Supervisor del INCO y/o con el Interventor de acuerdo con lo previsto en el Contrato y sus Apéndices.



(m) Cooperar con los empleados, asesores o agentes que determine el INCO, con el Interventor, con otros contratistas que desarrollen obras en la zona de influencia del Sector y con los entes de control, para que realicen actividades de estudio, análisis o inspección de la ejecución del Contrato y para las demás funciones que les corresponda; para lo cual, entre otras, deberá entregar toda la información, razonablemente requerida, relativa a la ejecución del Contrato.

(n) Evitar la revocatoria, por causas imputables al él, de cualquiera de los permisos, licencias o aprobaciones gubernamentales requeridas para la ejecución del Contrato.

(o) El Concesionario deberá además cumplir con todas las obligaciones correspondientes a esta Etapa de Operación y Mantenimiento que se encuentren incluidas en los diferentes Apéndices y Anexos, y en las demás Secciones y Capítulos del Contrato.

(p) Presentar al INCO y al Interventor los estados financieros auditados del Concesionario (o de cada uno de sus miembros si es un Consorcio o una Unión Temporal) y del Patrimonio Autónomo, a 31 de diciembre y no auditados en forma trimestral. La auditoría deberá ser efectuada por un auditor independiente que preste sus servicios a nivel internacional.

3.5.6. Las principales obligaciones del INCO durante la Etapa de Operación y Mantenimiento serán:

(a) Efectuar los aportes al Fondo de Contingencias en los términos y condiciones aprobados por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

(b) Suscribir, conjuntamente con el Interventor y el Concesionario, las actas e informes previstos en el Contrato.

(c) Controlar, directamente o a través del Interventor el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Contrato.

(d) Las demás previstas en el Contrato, sus Anexos y Apéndices.



3.6. El INCO, después de adelantar la modelación financiera del Sector 3, cuenta con vigencias futuras aprobadas para cubrir los aportes estatales necesarios, por los siguientes valores:

3.6.1. Aportes INCO en la Etapa Preoperativa*

| 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Total Aportes INCO Etapa Preoperativa |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------------------------------------|
| 280,000 | 290,000 | 300,000 | 140,000 | 320,000 | 1,330,000 |

*Millones de Pesos Constantes de 2008

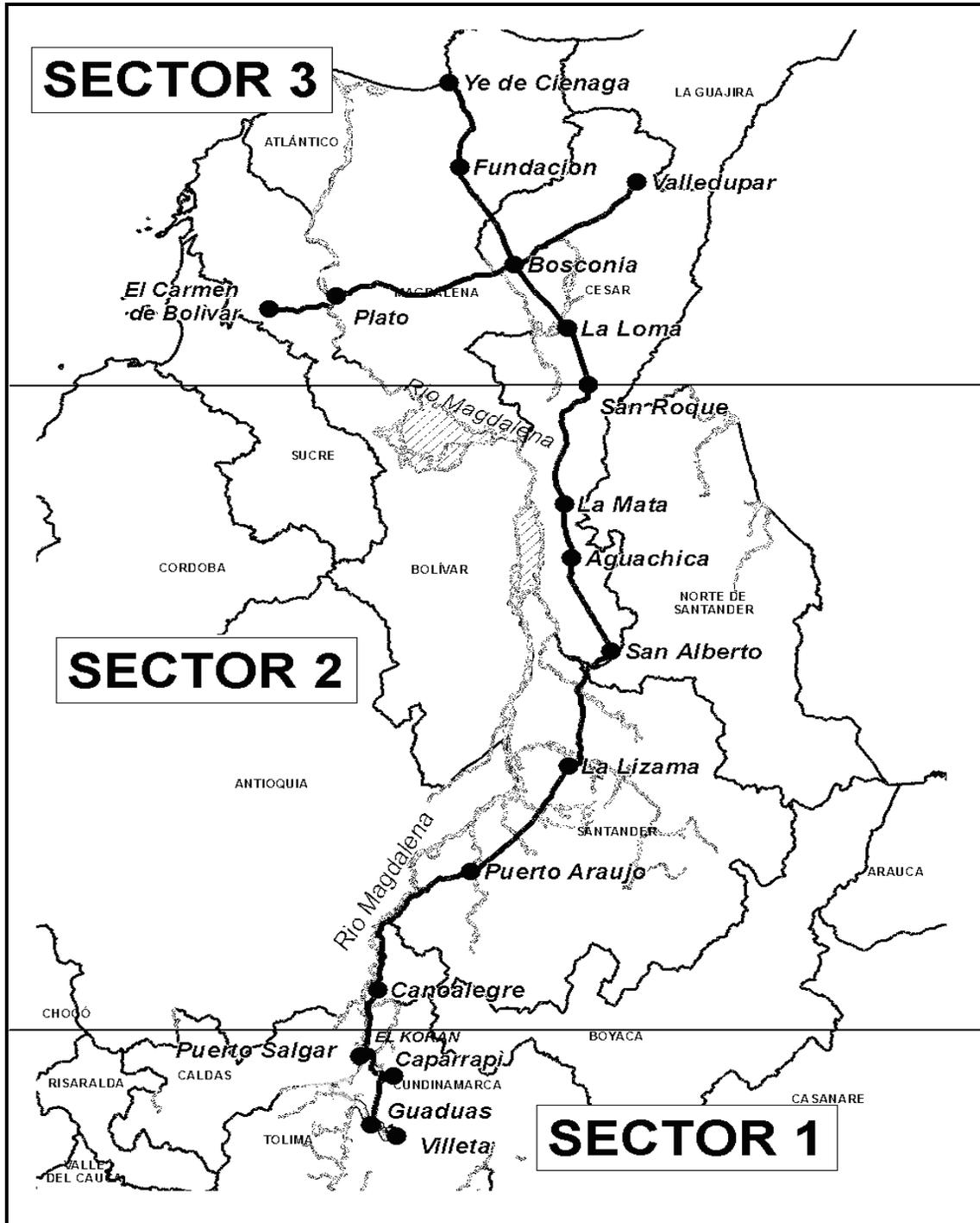
3.6.2. Los Aportes INCO de la Etapa Preoperativa servirán de fuente de pago de los Hitos de construcción. El pago de las sumas que se pagarán con los Aportes INCO de la Etapa Preoperativa, además de las condiciones previstas en el Contrato, está sujeto a la disponibilidad de fondos en la Subcuenta de Aportes INCO.

3.6.3. Aportes INCO en la Etapa Operación y Mantenimiento*

| 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 100,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 126,667 |

*Millones de Pesos Constantes de 2008

3.6.4. En la siguiente figura se muestra la localización general del Sector 3, que hace parte del Proyecto Ruta del Sol.





4. LOS FUNDAMENTOS JURIDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN

4.1. La Licitación SEA-LP-001-2010 tiene por objeto la selección del concesionario con quien el INCO celebrará el Contrato de Concesión.

4.2. El numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 establece que *“son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.”*

4.3. Por su parte el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 establece que la escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos, y contratación directa. El mismo artículo en su numeral 1 establece que la escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan la ley.

4.4. Ahora bien, teniendo en cuenta que para esta licitación era necesario efectuar algunos ajustes a los Pliegos de Condiciones y a la estructura del Contrato de Concesión, particularmente a su alcance, ninguna de las excepciones al procedimiento de licitación pública previstas en la ley era aplicable.

4.5. En este orden de ideas, teniendo en cuenta la naturaleza del objeto a contratar y la normatividad legal vigente el Contrato de Concesión objeto de la licitación pública SEA-LP-001-2010 debe ser adjudicado a través de licitación pública en los términos que señala la ley.

5. ANALISIS TECNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTE EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

5.1. Se anexa al presente documento el análisis técnico y económico que soporta el valor del Contrato.

5.2. Valor Estimado del Contrato



5.2.1. El Sector 3 del proyecto Ruta del Sol requiere una disponibilidad presupuestal total de \$2.431.667 millones de Pesos constantes del 31 de diciembre de 2008, como se detalla en los cuadros a continuación.

| Año | Disponibilidad de la vigencia | Disponibilidad acumulada |
|------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| 2012 | 280,000 | 280,000 |
| 2013 | 290,000 | 570,000 |
| 2014 | 300,000 | 870,000 |
| 2015 | 140,000 | 1,010,000 |
| 2016 | 320,000 | 1,330,000 |
| 2017 | 100,000 | 1,430,000 |
| 2018 | 125,000 | 1,555,000 |
| 2019 | 125,000 | 1,680,000 |
| 2020 | 125,000 | 1,805,000 |
| 2021 | 125,000 | 1,930,000 |
| 2022 | 125,000 | 2,055,000 |
| 2023 | 125,000 | 2,180,000 |



| Año | Disponibilidad de la vigencia | Disponibilidad acumulada |
|------|-------------------------------|--------------------------|
| 2024 | 125,000 | 2,305,000 |
| 2025 | 126,667 | 2,431,667 |

5.2.2. Es obligación del Contratista el programar sus flujos financieros, adaptándose a las disponibilidades de cada vigencia consignadas en la tabla anterior, de tal manera que no se afecte el plazo previsto para la ejecución del Contrato conforme con las vigencias asignadas.

5.3. Alcance General del Proyecto

5.3.1. El Proyecto Vial Ruta del Sol, con una extensión total aproximada, 1,070 km tiene como propósito es mejorar la comunicación entre el interior del país y el Caribe central, transformando la red vial existente en una vía de doble calzada con buenas condiciones geométricas.

5.3.2. La naturaleza de las obras y servicios necesarios para obtener los resultados señalados en el Contrato de Concesión del Sector 3, se describen de forma general a continuación:

(a) Rehabilitación Prioritaria Urgente: Inversiones durante el primer año contado a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio para rehabilitar y mantener el Sector en un estado de conservación aceptable y unas condiciones de Operación seguras para el tráfico, hasta llevar a cabo las obras de duplicación o de rehabilitación y mejoramiento, descritas en el Contrato, sus anexos y apéndices.

(b) Ejecución de las obras de duplicación de calzada:

(i) Construcción de una nueva calzada, con las características geométricas de trazado y sección transversal tipo definitivas y acondicionamiento de la carretera existente como segunda calzada, con las mismas características definidas para la calzada nueva.



- (ii) Contempla durante todo el proceso de transformación del Sector en doble calzada, la aplicación de un proceso constructivo que garantice el mantenimiento de condiciones de uso y seguridad adecuadas en todo momento.
- (c) Ejecución de obras de rehabilitación y mejoramiento (tramo Bosconia-Carmen de Bolívar)
 - (i) Adaptación de la carretera existente a las características geométricas de trazado y sección transversal tipo definidas.
 - (ii) La paulatina adaptación de la vía a sus nuevas características mejoradas se deberá realizar manteniendo unas condiciones de uso y de seguridad vial aceptables, durante todo el proceso.
- (d) Mantenimiento, conservación y operación:
 - (i) Tareas de conservación, mantenimiento y operación del Sector, cuyas condiciones de estado y operatividad serán evaluadas periódicamente a través de Indicadores.
 - (ii) Mantenimiento de la vialidad (mantenimiento del tráfico en condiciones aceptables) durante el período de vigencia del Contrato, incluso cuando se estén realizando obras de reforma (del trazado, del equipamiento, de la infraestructura, etc.) y el rápido restablecimiento de la misma cuando, debido a causas extraordinarias extremas, se precisen Intervenciones de Emergencia por daños ocasionados en la red vial.
 - (iii) Recaudo del Peaje
- (e) El Contrato de Concesión incluye todas las actividades que deban realizarse para el desarrollo de los Estudios de Detalle necesarios para la ejecución de las Obras de Construcción y Rehabilitación que se desarrollarán de acuerdo con la normativa nacional aplicable y los mejores estándares internacionales de buena práctica, en diseño de proyectos viales.
- (f) Forman también parte del Contrato las actividades relacionadas con la gestión para el uso y protección de la infraestructura, incluyendo el monitoreo del tráfico y la evaluación periódica del estado de



la red vial objeto de la concesión, así como la obligación de proyectar, construir y conservar, en su caso, aquellas instalaciones que el INCO, precise para dar adecuado servicio a las labores de Interventoría.

5.3.3. Análisis técnico: A continuación se explican las variables consideradas para el cálculo del valor estimado del Contrato del Sector 3.

(a) Egresos del proyecto: Los costos del proyecto se establecieron a partir de los estudios técnicos realizados en las diferentes áreas de ingeniería, tráfico, ambiental, socio predial y legal, los cuales se describen a continuación.

(i) Ingeniería: Con base en el alcance del proyecto, los estudios técnicos y las visitas de campo efectuadas al corredor se definieron las labores a efectuar por parte del concesionario durante la fase de construcción identificando las labores relacionadas con la duplicación de la carretera existente, el mejoramiento y rehabilitación, la construcción de la nueva carretera y la construcción de la infraestructura adicional como puentes peatonales, paraderos, centros de control y demás que le brinden servicios al usuario.

(ii) Con base en los estudios de tráfico, se dimensionó la estructura del pavimento, y siguiendo las especificaciones del manual de diseño geométrico del INVIAS se determinaron las secciones transversales del proyecto y las velocidades de diseño, que junto con información de campo permitió estimar cantidades de obra para las principales actividades de construcción.

(iii) A partir de precios de mercado y teniendo en cuenta economía de escala dadas las cantidades de obra a ejecutar en el proyecto, se establecieron los precios que sirvieron de base para elaborar el presupuesto con las cantidades de obra.

(iv) Se efectuó una estimación económica de los costos de construcción de nueva carretera, mejoramiento y rehabilitación de la carretera existente; así mismo se costó la construcción y equipamiento de las zonas de pesajes, servicio al usuario así como de instalaciones complementarias.

(v) Predios y gestión predial: Los costos asociados al valor de los predios y la gestión predial se estimaron con base en un



trabajo de campo que permitió identificar las necesidades de adquisición predio a predio a partir de información cartográfica y la investigación de precios de mercado (unidad de área) por zona homogénea física y geoeconómica con lo que se pudo estimar el costo por unidad de área en cada zona.

(vi) Social: El diagnóstico y caracterización socioeconómica de la población ubicada en área de influencia del proyecto permitió definir las directrices para la formulación del plan de manejo de impactos y riesgos sociales, así como el marco de política de reasentamiento y se elaboró un presupuesto indicativo.

(vii) Ambiental: A partir de los estudios realizados y el análisis de riesgos ambientales para el proyecto se estimaron las inversiones y costos asociados a las consultorías ambientales, la atención de pasivos ambientales, el Plan de Manejo Ambiental y la evaluación de las licencias ambientales. La estimación de costos ambientales se basó en tres aspectos fundamentales:

- Análisis de riesgos: A partir de la información temática de base suministrada por las entidades competentes (MAVDT, IDEAM, INVIAS, IGAC, CAR,s etc). La determinación de estos riesgos por los expertos en las diferentes áreas temáticas, permitió establecer las directrices para la elaboración del Plan de Manejo Ambiental, y a partir de precios de mercado se estimó el costo de estas medidas.

- Análisis de pasivos: Se identificaron los diferentes pasivos ambientales y a partir de precios de mercado se estableció el costo de análisis y atención de los mismos.

- Análisis legal: A partir del análisis legal de cada uno de los tramos se estableció el enfoque para el licenciamiento del mismo y se estimó su costo a partir del tópico de precios del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial-MAVDT.

(viii) Costos de operación y mantenimiento: Los costos de operación, administración, mantenimiento rutinario y



mantenimiento periódico, se estimaron de acuerdo con el alcance de las obras, los niveles de servicio requeridos, las estimaciones de tráfico y los precios de mercado para los diferentes rubros. Se incluyen también los costos de las pólizas de seguros, fiducia, interventoría, impuestos y demás costos asociados al desarrollo del Contrato.

(ix) Costos de financiación y remuneración al capital: La estructura financiera prevé una remuneración por hitos que obliga al concesionario a proporcionar la financiación necesaria para llevar a cabo las inversiones requeridas en una combinación de aportes de capital y deuda.

(b) Ingresos del proyecto

(i) Las fuentes de ingresos del proyecto son dos, los aportes del INCO y los peajes. Para el Sector 3, los concesionarios recibirán la totalidad de los peajes recaudados, además de los aportes INCO, hasta que obtengan el VPIT o se venza el plazo estimado del Contrato.

(ii) Peajes: Con base en el estudio de tráfico y a partir de la estructura tarifaria actual de los peajes de INVIAS se proyectaron los ingresos de peaje del Sector.

(iii) Aportes: De acuerdo con la estructura financiera de egresos e ingresos descrita anteriormente se determinaron los aportes del INCO que permiten cubrir los costos del proyecto en su totalidad.

(iv) El detalle de las actividades a cargo del concesionario se presenta en el respectivo Contrato, anexos y apéndices. En el cuarto de datos del proyecto está disponible para consulta la información técnica y legal utilizada para la estructuración del proyecto.

5.3.4. Contingencias

(a) Fondo de Contingencias: Con base en la estructuración financiera del proyecto se definió que la Nación compartiría el riesgo subyacente de la adquisición de predios, y al riesgo de la no obtención del VPIT en el Plazo Total Estimado del Contrato.



(b) Para dar soporte a los riesgos contingentes asociados a entidades públicas y como lo dispone la ley 448 de 1998, la cual establece la obligación de generar provisiones presupuestales para las contingencias subyacentes en los proyectos que involucran recursos públicos, y los documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001 que dictan los lineamientos generales de la política de riesgos en Colombia, se valoró el riesgos arriba citado con el fin de crear provisiones mínimas que den cobertura suficiente a los riesgos asignados al sector público.

(c) La estimación de riesgo se realizó a través de ejercicios de Montecarlo asignando una función de densidad probabilística que se ajusta a la información disponible y al ejercicio a simular. Como resultado del ejercicio se determina con un nivel de confianza (95% ‘ 99%) el valor a provisionar para cubrir el riesgo subyacente.

6. LA JUSTIFICACION DE LOS FACTORES DE SELECCION QUE PERMITAN IDENTIFICAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

6.1. De conformidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 en la presente licitación la oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia contenida en los Pliegos de Condiciones, resulte ser la más favorable para la entidad.

6.2. Asimismo, de conformidad con lo establecido el artículo 12 del Decreto 2474 de 2008, tratándose de un proceso de selección por licitación la oferta más favorable en el presente caso será la que resulte de aplicar la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en los puntajes y fórmulas señaladas en el Pliego.

6.3. La Oferta Técnica - Económica estará compuesta por la oferta económica (la “Oferta Económica”) y la oferta técnica (la “Oferta Técnica”). Las Ofertas Económicas y Técnicas serán objeto de evaluación y asignación de puntaje como se explica en el presente documento y según se establecerá en los Pliegos de Condiciones.

6.4. Oferta Técnica

6.4.1. Consistirá en el ofrecimiento de construcción de un número de kilómetros de doble calzada que no podrá ser inferior a DOSCIENTOS DIECINUEVE (219) kilómetros de doble calzada ni superior a CUATROCIENTOS SESENTA Y CUATRO (464) kilómetros de doble calzada. A la Oferta Técnica que ofrezca los 464 kilómetros se le asignarán 430 puntos. A las demás Ofertas Técnicas se les asignará puntaje conforme a la fórmula establecida en los liegos.



6.5. Oferta Económica

6.5.1. La Oferta Económica consistirá en un único valor que refleje el valor presente neto de los ingresos totales (VPIT) que ofrezca el Adjudicatario provenientes de los Aportes INCO y del recaudo de los Peajes calculado al 31 de diciembre de 2008 sobre el número total de kilómetros de doble calzada ofrecidos en su Oferta Técnica ($\frac{VPIT}{Kms}$).

6.5.2. La Oferta Económica con menor VPIT por kilómetro se le asignarán 450 puntos. A las demás Ofertas Económicas se les asignará puntaje conforme a la fórmula establecida en los Pliegos de Condiciones.

7. ESTIMACION TIPIFICACION Y ASIGNACION DE LOS RIESGOS.

7.1. En cumplimiento de lo previsto en el artículo 4 de la ley 1150 de 2008 y lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 3 del Decreto 2474 de 2008 los Pliegos de Condiciones deberán incluir la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación.

7.2. La tipificación de los riesgos es la enunciación que la entidad hace de aquellas contingencias previsibles que en su criterio pueden presentarse durante y con ocasión de la ejecución del Contrato.

7.3. La estimación del riesgo es la valoración, en términos monetarios o porcentuales respecto del valor del Contrato, que hace el Instituto de ellos, de acuerdo con la tipificación que ha establecido y con base en la información fehaciente y soportada que tenga a su alcance la entidad contratante de conformidad con lo establecido en el numeral 6 del artículo 3 del Decreto 2474 de 2008.

7.4. La asignación del riesgo es el señalamiento que hace la entidad de la parte contractual que deberá soportar total o parcialmente la ocurrencia de la circunstancia tipificada, asumiendo su costo y su atención.

7.5. Los riesgos derivados del 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.”*



| Área | Tipo de riesgo | Efecto | Observación | Asignación |
|--------------|--------------------------------|--|--|-----------------|
| Predial | Gestión Predial | Disponibilidad de predios | El sector privado asumirá hasta el 20% del sobrecosto causado en la negociación de adquisición de predios incluyendo la compensación social y económica. Los sobrecostos se calculan considerando los valores de referencia consignados en el contrato de concesión. La nación por su parte crea un soporte por riesgo predial que cubrirá el sobrecosto adicional que se genere. El soporte se encuentra sustentado en el estudio de riesgos contingentes realizado para el proyecto. | PÚBLICO-PRIVADO |
| | Costo Predial Urbano | Mayores Costos -Sobrecosto | | PÚBLICO-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 | En todo el trazado de la obra | PRIVADO |
| Construcción | Diseño | Mayores plazos y mayores costos del diseño | Imposibilidad de realizar la obra en el trazado contratado | PRIVADO |
| | Mayor cantidad de obras | Mayores costos de la obra | En todo el trazado de la obra | PRIVADO |
| | Precios de los Insumos | Mayores costos de la obra | Precios del asfalto (relacionada al Petroleo) | PRIVADO |
| Operación | Operación | Mayores costos operación y mantenimiento | Relacionado al precio de los insumos | PRIVADO |
| Comercial | Demanda por volumen de tráfico | Menores ingresos | Relacionado con el orden público y condiciones macroeconómicas | PRIVADO |
| | Evasión | Menores ingresos | | PRIVADO |
| | Elusión | Menores ingresos | Utilización de rutas alternas | PRIVADO |
| Financiación | Tipo de Cambio | Devaluacion | La porción de vigencias de la Nación fijadas en dólares americanos constituyen un riesgo público hasta su contribución por parte del Inco al Patrimonio Autónomo y a partir de esa fecha el riesgo | PUBLICO-PRIVADO |



| | | | | |
|---------------------------------------|---|-------------------------------------|--|---------|
| | | | será asumido por el sector privado. | |
| | Inflación | Inflacion interna | Cambio en tarifas | PRIVADO |
| | Financiación | Cierre Financiero y Tasa de Interés | Cambio en condiciones del mercado financiero | PRIVADO |
| Regulatorio | Tarifas | Menores ingresos | Congelamiento de las tarifas | PÚBLICO |
| | Cambio normatividad - Tributario | Menores ingresos | Contrato a 25 años | PRIVADO |
| Fuerza mayor - Eventos asegurables | Amparo de estabilidad y otros | Mayores costos y plazos | | 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, en las cuales no participe directamente el Concesionario ni sean promovidas por éste o sus empleados de dirección, manejo o confianza y (e) hallazgos arqueológicos y descubrimientos de tesoros, minas u otros yacimientos | Mayores costos y plazos | En todo el trazado de la obra | PÚBLICO |

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



CONTRACTUAL O EXTRA CONTRACTUAL, DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DEL OFRECIMIENTO O DEL CONTRATO.

8.1. De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 1150 y en el Decreto 4828 de 2008 (el “Decreto 4828”) las garantías solicitadas deberán amparar los perjuicios que se deriven del incumplimiento del ofrecimiento o del incumplimiento del Contrato, según sea el caso.

8.2. Riesgos derivados del incumplimiento del ofrecimiento

8.2.1. En los términos del Decreto 4828, teniendo en cuenta que la propuesta técnica a presentar es detallada, y se requiere asegurar la seriedad del ofrecimiento, la firma y perfeccionamiento del Contrato por parte del proponente favorecido con la adjudicación, deberá exigirse en la propuesta una garantía.

8.2.2. La garantía de seriedad de la oferta 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 seleccionado.
- (b) La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el término previsto en los Pliegos de Condiciones para la adjudicación del Contrato se prorrogue o cuando el término previsto para la suscripción del Contrato se prorrogue, siempre y cuando esas prórrogas no excedan un término de tres meses.
- (c) La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado, de la garantía de cumplimiento exigida por la entidad para amparar el incumplimiento de las obligaciones del Contrato.
- (d) El retiro de la oferta después de vencido el término fijado para la presentación de las propuestas.
- (e) La falta de pago de los derechos de publicación en el Diario Único de Contratación previstos como requisitos de legalización del Contrato.

8.2.3. Riesgos derivados del incumplimiento de las obligaciones contractuales

- (a) De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 4828, los riesgos que deberá amparar el contratista son el cumplimiento, la calidad



de la asesoría y los salarios y prestaciones en que incurra con motivo de la prestación del servicio. Estos riesgos serán cubiertos con la garantía única del Contrato.

(b) La garantía de cumplimiento de las obligaciones cubrirá los perjuicios derivados del incumplimiento de las obligaciones legales o contractuales del contratista, así:

(i) Cumplimiento de las obligaciones surgidas del Contrato estatal incluyendo en ellas el pago de multas y cláusula penal pecuniaria, cuando se hayan pactado en el Contrato. El amparo de cumplimiento del Contrato cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del Contrato, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos son imputables al contratista garantizado. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado en el Contrato garantizado.

(ii) Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. El amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a que esté obligado el contratista garantizado, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del Contrato amparado.

(iii) Estabilidad y calidad de la obra. El amparo de estabilidad y calidad de la obra cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia de cualquier tipo de daño o deterioro, independientemente de su causa, sufridos por la obra entregada, imputables al contratista.

(c) Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual. Esta póliza cubrirá al INCO y al Concesionario de cualquier daño causado a terceros con ocasión de la ejecución de las obras.

(d) Póliza todo Riesgo Construcción. Esta póliza cubre por: (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, erupción volcánica, maremoto y tsunami, huracán y/o ciclón y/o tifón o tornado 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 y periodo de mantenimiento. (6) Responsabilidad civil con ocasión de la construcción, en exceso de la póliza de responsabilidad de que trata la Sección 12.02 del capítulo XII.

(e) Obras Civiles Terminadas. Esta póliza cubre por: (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.

(f) Seguro de Automotores y seguro de equipo y maquinaria (Maquinaria Amarilla). Esta póliza busca 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, Rehabilitación y Mejoramiento. 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.

(g) 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. Esta póliza busca 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, contra los riesgos de daños, rotura y daños eléctricos o electrónicos.

(h) Carta de Crédito Stand-By. Esta garantía busca asegurar el cumplimiento de los principales hitos del Contrato.

(i) La constitución del Patrimonio Autónomo, que cumpla con los términos y condiciones señalados en el Capítulo III del presente Contrato.

(ii) La contratación del Contratista EPC en los términos de la Sección 5.01 y que cumpla con los requisitos señalados en la Sección 5.01(a) del Contrato.

(iii) La obligación de efectuar los aportes de capital al Patrimonio Autónomo, por los montos y de acuerdo con los plazos señalados en la Sección 6.02(a) del Contrato.

(iv) La obligación de acreditar el cierre financiero del Contrato, en los términos y condiciones señalados en la Sección 6.03 del Contrato.

(v) Efectuar los pagos a la International Finance Corporation señalados en la Sección 19.23 en los plazos allí señalados.

Los demás incumplimientos de obligaciones que la entidad contratante considere deben ser amparados.

Atentamente,

DAVID VILLABA ESCOBAR
Subgerente de Estructuración y Adjudicación