

**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ-053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

---

**IVAN MAURICIO FIERRO SANCHEZ**, identificado con la Cédula de Ciudadanía Número 80.094.600, en su calidad de Vicepresidente de Estructuración (E) de la Agencia Nacional de Infraestructura, encargado mediante la Resolución No. 1436 del 13 de diciembre de 2013, facultado mediante la Resolución No 308 de 2013 para celebrar contratos, quien obra en nombre y representación de la Agencia Nacional de Infraestructura, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, adscrita al Ministerio de Transporte, quien en adelante se denominará **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, por una parte; y de otra **ANDRES CARDENAS VILLAMIL**, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.627.678, obrando en nombre y representación de la **UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA - YONDÓ**, con NIT No. 900612817-1, en su calidad de representante legal; estructura plural integrada por Tecnoconsulta S.A.S. con NIT No. 860032681-3, Estructuras en Finanzas S.A. con NIT 830133597-7, Bateman Ingeniería S.A. con NIT 800061409-1 y Corporación Helios S.A. con NIT 900612000-1, quien para los efectos del presente documento se denominará **EL CONTRATISTA**, hemos convenido suscribir el Presente Otros Sí No. 2 y prórroga No. 1 al Contrato de Consultoría No. VJ - 053 DE 2013, previas las siguientes:

**CONSIDERACIONES**

1. Que El día treinta (30) de abril de 2013 se suscribió entre la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA - YONDÓ** el contrato VJ-053 de 2013, que tiene como objeto "Ejecutar para la AGENCIA la Consultoría Especializada para la estructuración técnica, financiera y legal del proyecto de concesión vial Bucaramanga - Barrancabermeja – Yondó".
2. Que el día seis (6) de mayo de 2013 se suscribió el Otros Sí No.1 al contrato mediante el cual se modificó la SECCIÓN 1.05 "*Plazo del Contrato*" la cual quedó así:

*"El plazo máximo de duración se ha definido hasta el treinta y uno (31) de diciembre de 2013. La ejecución del contrato iniciará en la fecha indicada en el acta de inicio. El plazo del contrato podrá ser ampliado cuando ello se requiera con el objetivo de asegurar el cumplimiento del objeto contractual, en todo caso bajo las condiciones establecidas en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, siempre que la ampliación permita cumplir con la finalidad del objeto contractual, precisando que estas no originarán un mayor pago para el consultor, condicionamiento éste, que es aceptado desde ya por el contratista.*

*En el evento de requerirse tiempo adicional para dar cumplimiento a las actividades descritas en cada una de las fases, será obligación del Consultor desarrollar las actividades, sin que ello implique, el reconocimiento por parte de la AGENCIA de un mayor valor del Contrato de Consultoría.*

3. Que el día veintiséis (26) de junio de 2013 se dio inicio al contrato tal como lo señala el acta de inicio del mismo.



**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ-053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

4. Que mediante memorando interno No. 2013-200-009782-3 de fecha cinco (5) de diciembre de 2013, la Vicepresidente de Estructuración de la Agencia conjuntamente con la supervisora del contrato solicitaron la prórroga del contrato y por consiguiente la modificación de la forma de pago por las siguientes razones:

*(...)El alcance de dicho contrato comprende determinar el cumplimiento, por parte del Consultor de los términos y condiciones establecido en el Contrato de Consultoría, para el desarrollo del objeto del mismo (tal como se define en el Pliego de Condiciones, los Estudios Previos y los Requerimientos Técnicos del Contrato de Consultoría) estableciendo oportunamente las acciones necesarias para garantizar el logro de los objetivos previstos, de acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato de consultoría en especial en el capítulo II, los Pliegos de Condiciones, el Anexo 4 de "Requerimientos Técnicos Contrato de Consultoría, la Propuesta del Consultor y, en general, todos y cada uno de los documentos que integran el Contrato de Consultoría.*

*Con ocasión de las mesas de trabajo realizadas durante la ejecución del contrato se ha manifestado por parte del consultor los aspectos de carácter técnico que han venido afectando el planteamiento del proyecto para llevarlo a nivel de estructuración tales como el como el manejo y tratamiento de algunos aspectos inherentes al corredor vial han afectado el plazo contractual. En forma generalizada ha sido necesario para entrar a definir el proyecto, ampliar los alcances de estudio con el fin de obtener un mayor conocimiento de las condiciones reales del corredor vial Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, afectado por manifiestas inestabilidades. La ampliación del alcance de la investigación de campo, no solo fue necesaria para visualizar con claridad el estado actual de la carretera sino para establecer con un mejor nivel de confiabilidad la alternativa de corroboración del Plan de Intervenciones; y con este mejor conocimiento del corredor poder evaluar y socializar el plan de intervenciones. A continuación se describen las inconvenientes generados a la fecha:*

- *Iniciativas Privadas Gobernación Santander: En la Gobernación de Santander se avanza con un proceso de Iniciativas Privadas para proyectos viales, que de alguna manera persiguen los mismos objetivos que el proyecto de estructuración de la carretera Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.*

*Sobre el particular, se tuvo referencia en el inicio del estudio de la Iniciativa Privada: Tres Esquinas – Girón (Variante Piedecuesta –Girón), proyecto igualmente propuesto por ANI en el Plan de Corroboración; propuesta que tiene por objeto no solo dar una ruta alternativa para los viajes con destino a Barrancabermeja y la Costa Atlántica generados en la Zona Metropolitana de Bucaramanga, sino desviar el tráfico de larga distancia que se desplaza por la red vial del área metropolitana hacia el norte del país con origen en la carretera Bogotá – Bucaramanga.*

*Se tuvo también igualmente conocimiento en desarrollo de la ejecución de las actividades necesarias para la corroboración, de otra Iniciativa Privada en proceso de sometimiento a consideración de la Gobernación de Santander, que propone una conexión del Área Metropolitana de Bucaramanga con la Ruta del Sol, partiendo del paraje conocido como Brisas, localizado en el tramo Lebrija – Portugal – Lisboa -Puente La Paz de la carretera en proyecto de estructuración para ser concesionada Bucaramanga – Barrancabermeja, hacia el noroeste para conectar por la población Sabana de Torres con la Ruta del Sol.*

*La presencia de estas Iniciativas Privadas afecta el plazo previsto para desarrollar las actividades del plan de estudios para la corroboración, en cuanto se refiere al estudio de tráfico y debida diligencia legal. Es así como, para el establecimiento de los parámetros a ser tenidos en cuenta para proponer la corroboración del Plan de Intervenciones, fue necesario incrementar el alcance de la metodología de trabajo, con el fin de cubrir análisis*

**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ-053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

*de escenarios no previstos en tránsito, no solo por las superposiciones físicas de finalidades dentro del corredor, como es el caso de la variante Piedecuesta –Girón, sino por condiciones no previsibles en las asignaciones y preferencias por la propuesta de dos (2) alternativas de ruta que cumplirían con el mismo fin de conectar al Área Metropolitana de Bucaramanga con la Ruta del Sol; rutas a través de las cuales puede llegarse al mismo destino, la ciudad de Barrancabermeja.*

- *El sector Puente La Paz – Lisboa: Corresponde al tramo vial existente; en donde la inestabilidad manifiesta, representada por el movimiento de grandes masas conformadas por coluviones, no garantiza totalmente la movilidad segura y continua, especialmente en períodos invernales. Es objetivo del proyecto y en atención al llamado de la necesidad de disponer en este sector de una infraestructura que brinde mayor seguridad y continuidad en la prestación del servicio, buscar soluciones de rutas o corredores con condiciones geológicas y geotécnicas menos severas que permitan proyectar una nueva carretera que sustituya al actual, que de antemano en una longitud importante será inundada por el Embalse de la Central Hidroeléctrica del Río Sogamoso y en razón a esta circunstancia será sustituida por este proyecto, siguiendo el mismo corredor vial existente afectado por los mismos fenómenos de inestabilidad.*

*El estudio para estructuración, con el fin de buscar soluciones para lo demandado por el objeto del proyecto para este sector específicamente, se vio precisado a ampliar el alcance de las actividades del nivel de fase I, en cuanto a trazado, geología y geotecnia general. La dimensión de la actividad que fue necesario desarrollar afectó el tiempo previsto para la corroboración del plan de intervenciones. La identificación en campo de importante número de posibles rutas alternativas, requirió de un levantamiento geológico para una muy importante área para cartografiar y localizar la presencia de masas coluviales y por ende los corredores viables para trazar un nueva vía en mejores condiciones de estabilidad comparados con el de la carretera existente.*

*La topografía regional entre Puente La Paz – Lisboa, se define como relieve montañoso muy plegado posicionado entre los 1100 msnm y 400msnm y de secciones transversales en donde predominan inclinaciones o taludes naturales que alcanzan hasta 75 grados. Como se observa en la cartografía geológica, es muy importante el área cubierta por masas coluviales de reconocida inestabilidad. En razón a estas relevantes condiciones, se pudo definir que cualquiera de las soluciones que se adopten necesariamente debe contemplar estructurar soluciones de mejor estabilidad y trazado apropiado el uso de túneles. En este sentido, se analizaron diferentes prefactibilidades que fueron socializadas en etapa de corroboración ante la ANI y CCB y Gobernación de Santander, las cuales proponían longitudes de carretera diferentes con túneles igualmente diferentes, que oscilaban entre 8,0 km y 3,5 km de longitud y cuyas características incidían notoriamente en su valor por el grado de dificultad constructiva y elevados costos de construcción.*

*Finalmente, se optó por presentar la prefactibilidad del trazado, si bien con mayor longitud es el menos afectado por la presencia de masas coluviales y el que requiere para resolver los accidentes topográficos y cruce por probables sectores con inestabilidad superficial menores longitudes de túneles y por ende menores costos de construcción. Tratándose así la solución de este tramo vial: Puente La Paz – Lisboa, de una carretera nueva, a nivel de proceso de corroboración y ha sido necesario ampliar el alcance de la actividad del levantamiento topográfico aéreo y al estudio de alternativas por la consideración ambiental, que obliga en este caso, a la presentación ante el ANLA de un diagnóstico ambiental de alternativas (DAA), en el cual se deben analizar al detalle cada una de las*



**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ - 053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

*alternativas presentadas, especialmente en el área de túneles, que requiere un análisis detallado en el área de hidrogeología.*

- *El proyecto como tal, específicamente en lo que atañe a la alternativa de variante que sustituye la actual carretera entre Puente La Paz – Lisboa, así como la conexión de este tramo en sus extremos y la segunda calzada entre Lisboa y Lebrija, requiere de la conceptualización de obras de significativa importancia técnica y económica, tales como túneles, viaductos, puentes, obras de estabilización. Y para tal efecto, es necesario incrementar el alcance e intensificar la actividad exploratoria en el campo geológico y geotécnico, como también preparar la información detallada para adelantar un panel de expertos en túneles.*

*La actividad exploratoria dada las condiciones topográficas y particularidad geotécnica del corredor necesita de un período de tiempo prudencial dentro del plazo contractual del que no se dispone por el reducido finalmente establecido para la ejecución del proyecto por un Otrosí suscrito con el fin de fijar como fecha límite 31 de diciembre de 2013. Es importante entrar en consideración al nivel de estructuración en el que se encuentra el proyecto, que para las obras significativas como túneles, puentes, viaductos, obras de estabilización, etc, se requiere de una exploración geotécnica, la cual requiere de un tiempo prudencial para la realización de perforaciones y realización de ensayos de materiales y que esta exploración solo puede adelantarse una vez definido el trazado geométrico del alineamiento propuesto.*

- *Con el objeto de elaborar la propuesta de intervención para mantenimiento y operación del tramo La Virgen – Puente Guillermo Gaviria, se requiere de la información completa del proyecto YUMA, debido a que la información suministrada no se encuentra disponible en su totalidad, faltando todo lo relacionado con las áreas Ambiental, Social, Predial, Seguridad Vial, Costos, Presupuestos y Programación.*

*Además de lo anterior, es importante disponer de la información correspondiente al tramo de carretera sustitutiva que construye ISAGEN entre Puente La Paz- Lisboa e información sobre las obras que se adelantarán por parte del INVIAS para el mantenimiento y conservación de la carretera entre La Fortuna – Lebrija. Esta información aún no se encuentra disponible para el proyecto y es de significativa importancia para la estructuración, pues tiene que ver con la elaboración de la propuesta de mantenimiento y operación de la infraestructura vial existente que hará parte del proyecto.*

*Para programar el Panel de Expertos en Túneles, es necesario tener concertada la alternativa de la variante desde el punto de vista ambiental y geométrico; como también tener un avance significativo en cuanto a la información geológica y geotécnica del corredor seleccionado y definidos los portales de los túneles propuestos para poder adelantar la exploración e investigación que permitirá verificar las características de los suelos. Este proceso, especialmente el correspondiente al tratamiento ambiental, no es posible tenerlo plenamente definido dentro del actual plazo contractual, como tampoco es posible realizar las perforaciones para túneles dentro de tan corto período. Significa lo anterior, que la información para programar el panel de expertos, no puede obtenerse como fuera deseable dentro actual período faltante contractual, como tampoco sería posible obtener el concepto técnico de los expertos para definir completamente el proyecto y culminar oportunamente el proceso de estructuración.”*

5. Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, las partes convienen suscribir la presente prórroga No. 1 y Otro sí No. 2 al Contrato de Consultoría No. VJ - 053 de 2013, en los términos que se contemplan en las siguientes:

**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ - 053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

**CLÁUSULAS**

**PRIMERA:** Modificar la SECCIÓN 1.05 del contrato “Plazo del Contrato” la cual quedará así:

El plazo máximo de duración se ha definido hasta el treinta y uno (31) de marzo de 2014. La ejecución del contrato iniciará en la fecha indicada en el acta de inicio. El plazo del contrato podrá ser ampliado cuando ello se requiera con el objetivo de asegurar el cumplimiento del objeto contractual, en todo caso bajo las condiciones establecidas en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, siempre que la ampliación permita cumplir con la finalidad del objeto contractual, precisando que estas no originarán un mayor pago para el consultor, condicionamiento éste, que es aceptado desde ya por el contratista.

En el evento de requerirse tiempo adicional para dar cumplimiento a las actividades descritas en cada una de las fases, será obligación del Consultor desarrollar las actividades, sin que ello implique, el reconocimiento por parte de la AGENCIA de un mayor valor del Contrato de Consultoría.

**SEGUNDA:** Modificar la Viñeta 3 del numeral (i) SECCIÓN 1.03. “Valor del Contrato y Forma de Pago”, lo anterior en lo referente a la forma de pago, la cual quedará así:

Actividad	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7	Mes 8	Mes 9
	Jul./13	ago-13	Sep./13	Oct./13	Nov./13	Dic./13	ene-14	Feb./14	Mar./14
Corroboración del Plan de Intervenciones.	0.00%	0.00%	0.00%	18.76%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
Debida Diligencia Jurídica, estudios de Estructuración Financiera, Legal, Riesgos.	0.00%	0.00%	0.00%	1.36%	3.40%	2.04%	2.04%	2.04%	2.74%
Estudios y Diseños Técnicos.	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	22.54%	22.54%	22.54%
<b>TOTAL</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00%</b>	<b>0.00%</b>	<b>20.12%</b>	<b>3.40%</b>	<b>2.04%</b>	<b>24.58%</b>	<b>24.58%</b>	<b>25.28%</b>

El cual será reconocida de la siguiente manera:

Lo anterior se explica de la siguiente manera:

(a) Programa Mes de Octubre de 2013

Se factura el 20.12%, previsto en el programa contractual para el mes de septiembre de 2013, porcentaje equivalente al 18.76% correspondiente al PI Corroborado aprobado en el mes de Octubre de 2013 y el porcentaje previsto en el plan de pago del contrato equivalente al 1,36% correspondiente a la Debida Diligencia Legal, documento que hizo parte integral del Informe de Corroboración del Plan de Intervenciones.

(b) Programa Mes de Noviembre de 2013



**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ - 053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

Se factura el 3.40%, que corresponde a las actividades de la Debida Diligencia Jurídica, estudios de estructuración financiera, legal, riesgos, en el programa contractual para el mes de octubre de 2013 a un porcentaje de 1.36% y a un 2.04% del mes de Noviembre de 2013.

(c) Programa Mes de Diciembre de 2013

Se factura el 2.04%, que corresponde a las actividades de la Debida Diligencia Jurídica, estudios de estructuración financiera, legal, riesgos, en el programa contractual para el mes de diciembre de 2013 a un porcentaje de 2.04%

(d) Programa Mes de Enero de 2014

Se factura el 24.58%, así: 2.04% correspondiente a un porcentaje de las actividades desarrolladas para la Debida Diligencia Jurídica, estudios de estructuración financiera, legal, riesgos y un 22.54% correspondiente al desarrollo y avance de las actividades de estudios y diseños de Fase II que comprenden: Topografía, Diseño Geométrico, Estudio de Alternativas de Trazado: La Paz-Lisboa, Geología para Ingeniería, Geotecnia para estabilidad de taludes, pavimentos y fundaciones, Hidrología e Hidráulica, Túneles, Actividades Ambientales y Prediales, Estructuras, Presupuestos.

(e) Programa Mes de Febrero de 2014

Se factura el 24.58%, así: 2.04% correspondiente a un porcentaje de las actividades de la Debida Diligencia Jurídica, estudios de estructuración financiera, legal, riesgos y un 22.54% correspondiente al desarrollo y avance de las actividades de estudios y diseños de Fase II que comprenden: Topografía, Diseño Geométrico, Estudio de Alternativas de Trazado: La Paz-Lisboa, Geología para Ingeniería, Geotecnia para estabilidad de taludes, pavimentos y fundaciones, Hidrología e Hidráulica, Túneles, Actividades Ambientales y Prediales, Estructuras, Presupuestos.

(f) Programa Mes de Marzo de 2014

Se factura el 25.28%. 2.74% correspondiente a un porcentaje de las actividades de la Debida Diligencia Jurídica, estudios de estructuración financiera, legal, riesgos y un 22.54% correspondiente al desarrollo y avance de las actividades de estudios y diseños de Fase II que comprenden: Topografía, Diseño Geométrico, Estudio de Alternativas de Trazado: La Paz-Lisboa, Geología para Ingeniería, Geotecnia para estabilidad de taludes, pavimentos y fundaciones, Hidrología e Hidráulica, Túneles, Actividades Ambientales y Prediales, Estructuras, Presupuestos. Este plan de facturación tiene como finalidad distribuir los recursos disponibles para mejorar la liquidez del contrato y avanzar no solo con las actividades de tipo técnico, cuyos productos se encuentran en proceso de preparación y otros productos que hacen parte del PIC.

La modificación en la forma de pago, no implica cambio en el contenido y alcance de los productos a cargo del consultor, se adjunta cronograma de ejecución a realizar por parte del consultor.

**TERCERA: GARANTIAS: EL CONTRATISTA**, se compromete a modificar las garantías contractuales, las cuales deben ser ajustadas de acuerdo con esta prórroga, para lo cual tendrá un término máximo de cinco (5) días Hábiles.

**OTRO SÍ No. 2 y PRORROGA No. 1 AL CONTRATO DE CONSULTORIA No. VJ - 053 DE 2013 SUSCRITO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y LA UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ.**

---

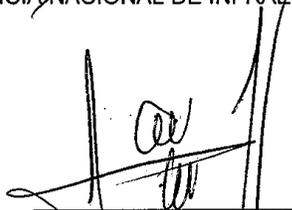
**CUARTA: VIGENCIA DE LAS ESTIPULACIONES:** Se entiende que las Cláusulas del Contrato de Consultoría No. VJ - 053 DE 2013, no modificadas en el presente Otro Sí y prórroga continúan vigentes. En consecuencia, las obligaciones a cargo de LA AGENCIA y de EL CONTRATISTA, no modificadas por el presente Otro Sí y prórroga, deberán cumplirse de acuerdo con lo establecido en dichos documentos.

**QUINTA: NO EROGACION PRESUPUESTAL:** El presente Otro Sí y prórroga no constituyen de ninguna manera pago adicional al valor inicialmente pactado en el Contrato de Consultoría No. VJ - 053 DE 2013.

**SEXTA: REQUISITOS DE PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCION:** El presente Otro Sí y prórroga se perfecciona con la firma de las partes.

Se entiende que el contenido de este documento es de total comprensión por las partes y para constancia se firma en la ciudad de Bogotá a los diecisiete (17) días del mes de diciembre de 2013.

  
**IVAN MAURICIO FIERRO SANCHEZ**  
Vicepresidente de Estructuración (E)  
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

  
**ANDRES CARDENAS VILLAMIL**  
Representante Legal  
UNIÓN TEMPORAL ESTRUCTURACIÓN APP VIAL BUCARAMANGA – YONDÓ

Proyecto: Ricardo Pérez L. / Abogado Gerencia De Contratación - VJ  
Revisó: Wilmar Darío Gonzalez Buitica / Gerente Contratación - VJ  
Revisó: Hector Jaime Pinilla Ortiz / Vicepresidente Jurídico

