OTROSÍ No. 11 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 008 DE 2010 POR MEDIO DEL CUAL SE REALIZAN AJUSTES A LAS LONGITUDES DE INTERVENCIÓN DE TRAMOS

Entre los suscritos a saber, **ANDRES FIGUEREDO SERPA**, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.683.20 de Bogotá, en calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual nombrado por Resolución No. 423 del 3 de marzo de 2014, facultado para el efecto por el artículo 13 de la Resolución 308 del 27 de marzo de 2013 en sus numerales 13.1 y 13.5, manual de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, modificado por el artículo 2 de la Resolución 1784 del 30 de diciembre de 2014, para celebrar contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la supervisión, evaluación y control de los contratos de interventoría, concesión u otras formas de Asociación Público Privada, celebrados en el marco del programa denominado Cuarta Generación de Concesiones que tengan como fuente de pago recursos de los patrimonios autónomos de los proyectos de concesión, 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 LA AGENCIA; y por la otra CARLOS ARTURO CONTRERAS DURÁN, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 79.142.858 de Bogotá, actuando como representante legal de la sociedad VIAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S. – sociedad constituida mediante documento privado de asamblea de accionistas del 5 de agosto de 2010, inscrita bajo el No. 01403918 del libro IX, identificada con NIT 900373783-3, hemos convenido suscribir el presente Otrosí al Contrato de Concesión No. 008 de 2010, previas las siguientes

CONSIDERACIONES

1. Que entre las Partes se suscribió el Contrato de Concesión No. 008 de 2010, firmado el 6 de agosto de 2010, que tiene por objeto según lo indicado en la Sección 1.02. *"el otorgamiento de una concesión para que, de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 105 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 2474 de 2008, y el Decreto 4533 de 2008 el Concesionario, 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."*

2. El Contrato de Concesión No. 008 de 2010 en su Sección 12.04 literal L., establece que el total de kilómetros a ser construidos en calzada nueva se estima en 198 km + el total de km a construir que se defina en el diseño de detalle de todas las Variantes pactadas contractualmente[1]. También establece que el total de kilómetros de calzada existente a ser mejorados o rehabilitados en todo el corredor concesionado se estima en 446,5 km.

3. Mediante Otrosí No. 2 del 18 de septiembre de 2013 las Partes acordaron eliminar 11 km de Construcción de Segunda Calzada en el Tramo Turbo – El Tigre, específicamente el segmento

[1] Según lo establecido en la SECCIÓN 1.01. Definiciones, numeral 92. "Variante" y de acuerdo con el Apéndice A Técnico – Parte A, literal G del numeral 1.5, la única variante definida para el Proyecto es la de Arboletes. .

comprendido entre Chigorodó y El Tigre, con lo que el alcance del Contrato en el Tramo referido quedó con una longitud de 54 kilómetros.

4. En el mismo Otrosí No. 2 al Contrato de Concesión No. 008 de 2010 se asignó la suma de VEINTISIETE MIL QUINIENTOS CINCO MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS VEINTINUEVE PESOS ($27.505.352.229) a los estudios, diseños y rehabilitación del tramo San Juan de Urabá – Arboletes y a los estudios y diseños definitivos de la segunda calzada entre Montería y El Quince. Y la suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS QUINCE PESOS ($4.263.682.915) a necesidades futuras del Proyecto.

5. Como resultado de lo acordado en el Otrosí No. 2, el valor total de los aportes disponibles para las intervenciones diferentes a San Juan de Urabá – Arboletes, es la suma de UN BILLÓN QUINIENTOS SEIS MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS SETENTA Y UN PESOS M.L ($1.506.984.647.771), incluyendo la suma de CUATRO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS MIL NOVECIENTOS QUINCE PESOS M.L. $4.263.682.915 para futuras necesidades del Proyecto, tal y como se indicó en el numeral anterior.

6. Que el Concesionario Vías de las Américas S.A.S., mediante comunicación dirigida a la ANI con radicado 2015-120-005499-1 del 19 de marzo de 2015, solicitó realizar el rebalanceo del Proyecto, ajustándolo a las necesidades actuales del mismo y a lo pactado en el Otrosí No. 7, mediante el cual se eliminó la construcción de la segunda calzada, en una longitud de 8,22 km, en el sector comprendido entre Turbo y el sitio denominado El Tres, en el Tramo Turbo – El Tigre, y se incluyó el mejoramiento de la vía existente entre el sitio denominado "El Dos" –ubicado en el K6+200 de la vía que del Municipio de Turbo (Antioquia) conduce al de Necoclí (Ruta 9001) en ese mismo departamento- y el sitio denominado El Tres –ubicado en el K8+700 de la Ruta 6201-, en una longitud aproximada de ocho kilómetros con doscientos cincuenta metros (8,25 km).

7. Que la Interventoría del Proyecto, mediante la comunicación PS-ITA-DP-4157-15 dirigida a la ANI con radicado 2015-409-019944-2 del 9 de abril de 2015, emitió su concepto de viabilidad a la realización del rebalanceo del Proyecto, en la cual se describe cada una de las modificaciones a realizar y la justificación de las mismas, en los siguientes términos:

- ***En el tramo Turbo El Tigre (Segunda Calzada)**, el Proyecto inicialmente contemplaba la construcción de la segunda calzada adosada a lo largo de todo el Tramo, por lo que estaban previstos en el alcance 65,0 km. Mediante Otrosí No. 2 se suprimieron 11,0 km, entre Chigorodó y El Tigre, quedando 54,0 km. Mediante el Otrosí No 7, se eliminó la construcción de la segunda calzada de Turbo al Tres de una longitud de 8.22Km, quedando 45,78 km de calzada nueva.*

Sin embargo, debido a los impactos negativos que genera el tránsito vehicular en los pasos urbanos, la ANLA consideró necesaria la construcción de Variantes en las poblaciones de Currulao, Apartado, El Reposo - Casaverde y Carepa, lo que ocasiona una mayor longitud a construir de calzada sencilla. Las longitudes definitivas de este tramo son de 24Km de segunda calzada y 26.9Km de Variantes, para un total de 50,9 km.

- ***El Mejoramiento de la vía existente entre El Dos y El Tres****, que se constituye en la Variante de Turbo, tiene una longitud de 8.5km y fue incorporado al Proyecto mediante el Otrosí No 7, en el cual se eliminó la construcción de la segunda calzada de Turbo al Tres en una longitud de 8.22Km. Como criterios técnicos para realizar el cambio se tuvo en cuenta en primer lugar que en el sector Turbo – El Tres el tráfico proyectado no cumple con el mínimo requerido para una doble calzada, en segundo lugar, que la incorporación de El Dos-El Tres mejora enormemente el trazado de la vía nacional, disminuyendo la longitud del recorrido de larga distancia en más de 6,0 km y en tercer lugar evita el paso del tráfico vehicular pesado por las calles de Turbo, mejorando la calidad de vida de los pobladores y evitando el deterioro de las vías locales.*

- ***El Tramo Yondó-Cantagallo-San Pablo Simití*** *se había contemplado inicialmente con una longitud de 89km, la cual actualmente por diseños, es de 81.83Km. Para este tramo se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:*

  - ***En el subtramo Yondo - Cantagallo*** *se tenían proyectados 41Km, pero según diseños esta distancia es de 38.95Km.*

  - ***En el subtramo Cantagallo - San Pablo*** *se tenían proyectados 14Km, pero según diseños esta distancia es de 11.80Km.*

  - ***En el subtramo San Pablo - Simití*** *se tenían proyectados 34Km, pero según diseños esta distancia es de 31.09Km.*

- ***El Tramo Tamalameque-El Banco*** *tenía proyectado una intervención de 32Km, pero la intervención real es de 28.47Km.*

- ***Para la vía de Santa Lucia-San Pelayo*** *se tenían proyectados 26Km, pero según diseños esta distancia es de 25.41Km.*

- ***Para el Tramo El Banco – Guamal – Mompox -Talaigua Nuevo – Bodega*** *se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos:*

  - ***En el subtramo El Banco-Guamal*** *se mantienen los 23km de mejoramiento y 3km rehabilitación del alcance original. No se incluyen por falta de recursos, los 5,36 km faltantes entre el K3+340 (fin de Variante de Guamal) y el K8+700, ni la solución al paso urbano por El Banco, la cual es especialmente compleja desde el punto de vista técnico y ambiental.*

  - ***En el subtramo Guamal-Mompox*** *se tenían proyectados en el alcance original 10km de mejoramiento, sin incluir ninguna solución para el paso urbano por la población de Guamal, el cual se hace en un recorrido sinuoso por vías destapadas en su mayoría y con algunas calles pavimentadas para tráfico local, lo que técnicamente hace inviable contemplar el paso definitivo por la población, por lo cual se proyectó la construcción de la variante de Guamal con una longitud de 5.5km, evitando los impactos que la construcción produciría en sus habitantes. En otros sectores de este subtramo se tiene*

prevista la intervención a nivel de mejoramiento de 7.12km, que se encuentran a nivel de afirmado.

- ***En el subtramo Mompox-Talaigua Nuevo-Bodega*** *se mantiene los 27km de rehabilitación que se tenían contemplados en el alcance inicial.*

- ***En el tramo Talaigua Nuevo-Santa Ana-La Gloria*** *el contrato tenía previstos 58km de mejoramiento, pero esta longitud se modificó por los diseños a 59.48km.*

- ***Para el Tramo San Marcos-Majagual-Achí-Guaranda*** *se tenían previstos 67Km de mejoramiento, longitud que se modificó por diseños a 55.36Km, teniendo en cuenta que corresponden a los sectores que se encontraban a nivel de afirmado. En este Tramo fue necesario proyectar una variante en la población de Majagual de una longitud de 3Km, debido a que el casco urbano no tiene un paso apto para el tránsito de vehículos pesados, con giros a 90° en vías muy estrechas, que hacen inviable el paso de carácter nacional, y adicionalmente una intervención para adecuar la vía generaría un gran afectación de la infraestructura de servicios públicos y la compra de gran cantidad de predios. Por otro lado esta variante evita la interferencia en el normal desarrollo del pueblo que se generaría durante la construcción de las obras y el que se generaría por el paso del tráfico vehicular por su calle principal.*

- ***Para el tramo Turbo Necoclí-San Juan-Arboletes-Puerto Rey*** *se tuvieron en cuenta los siguientes aspectos:*

  - ***En el subtramo Turbo - Necoclí*** *se tenían proyectados 5.5Km de mejoramiento distancia que se modificó por diseños a 5.02km.*

  - ***En el subtramo Necoclí-San Juan*** *se tenía prevista una intervención a nivel de mejoramiento de 32Km, la cual se redujo a 23.8Km por el diseño de la Variante de El Mellito, la cual se originó debido a que la vía existente entre el Caserío de El Mellito y Mulatos presenta inconvenientes geológicos y geotécnicos, así como características morfológicas, geométricas e hidrogeológicas complicadas, haciéndola propensa a erosiones e inestabilidades, lo que motivó a que la ANLA aprobara la solicitud de la variante presentada por el Concesionario. El nuevo trazado presenta pendientes suaves y se encuentra localizado por fuera de la zona abrupta, lo que minimiza la posibilidad de las erosiones e inestabilidades que se presentan en la vía actual, adicionalmente evitaría el paso de vehículos por la población que no tienen ese destino, aspecto que beneficia su normal desarrollo y evita los impactos negativos del paso de tránsito pesado. Esta variante tiene una longitud de 8.15Km.*

  - ***El sector San Juan-Arboletes*** *estaba incluido inicialmente solo para labores de mantenimiento rutinario, pero debido a su deficiente estado y las peticiones reiteradas de la Comunidad, fue necesario incluirlo para su rehabilitación, lo cual se realizó mediante el Otrosí No 2, con una longitud de 16.1Km.*

  - ***Arboletes–Puerto Rey****: El contrato contemplaba una longitud de 5.00Km de rehabilitación, y la longitud realmente intervenida fue de 4.8Km.*

- ***Puerto Rey Montería:*** *En este sector se mantiene la longitud inicial del contrato de 64Km de rehabilitación.*

• ***Para el Tramo de Planeta Rica-Montería*** *se tenía proyectada una longitud de intervención de 49.00Km de mejoramiento, hasta el PR49+000, quedando por fuera 600m para llegar a la Rotonda de Cantaclaro o Monumento a la Ganadería, lo cual no tenía ninguna justificación ante la comunidad, al realizar una gran inversión para los trabajos de mejoramiento de la vía existente y no intervenir estos metros faltantes para empalmar adecuadamente en la Capital del Departamento. Adicionalmente el pavimento en ese segmento de la vía existente se encuentra en muy mal estado. Por ello se incluyeron estos 600 en el rebalanceo, quedando la intervención total en este tramo de 49.60km de mejoramiento.*

• ***Para el tramo Turbo – El Tigre (calzada existente),*** *se proyectaron 55.00km de rehabilitación, pero la longitud real es de 54.30Km.*

• ***Para el tramo Lomas Aisladas –El Tigre*** *se proyectaron 41.00km de rehabilitación, pero la longitud real es de 39.92Km.*

De acuerdo con el resultado final del ejercicio de rebalanceo realizado, la intervención definitiva a ejecutar entre calzada sencilla y segunda calzada es de 159.73Km y en Variantes es de 47.56Km (para un total de 207,28km de calzada nueva); y 424.9km entre mejoramiento y rehabilitación, para un gran total de 632.2Km de intervención resultantes del rebalanceo, longitud que no incluye los 16.1km del tramo de San Juan Arboletes ya que este fue incluido en el Otrosí No 2 mediante un valor global fijo. Incluyendo San Juan – Arboletes el total a intervenir es de 648,3 km"

8. Es así como al aplicar las longitudes resultantes del rebalanceo, a la fórmula de pago contenida en el literal I de la Sección 12.04 del Contrato de Concesión, según el cuadro resumen incluido a continuación y lo descrito en el numeral anterior, se obtiene la suma de UN BILLÓN QUINIENTOS TREINTA Y DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS MILLONES NOVECIENTOS VEINTITRÉS MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS M/L ($1,532,752,923,944,) resultando una suma disponible para necesidades del Proyecto de MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL CINCUENTA Y SEIS PESOS M/L ($ 1,737,076,056) respecto a los aportes de LA AGENCIA para el Contrato de Concesión No. 008 de 2010, que ascienden a UN BILLÓN QUINIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA MIL MILLONES PESOS M/L ($1.534.490.000.000) y con los cuales se remunera al Concesionario.

   Para la realización del rebalanceo, es necesario adoptar un valor único para cada tipo de intervención, deducido de la fórmula establecida en el Contrato No. 008 de 2010, en la SECCIÓN 12.04 "Valoración de los Montos a Trasladar desde la Cuenta Aportes INCO a la cuenta Aportes Concesionario", utilizando las longitudes estimadas contenidos en dicha fórmula, tal como se calcularon para la elaboración del Otrosí No 2 y han sido la base para los pagos de las Actas de Terminación de Hitos.

Se presenta a continuación el cuadro resumen del resultado del rebalanceo:

RESULTADO REBALANCEO		
Longitud de Mejoramiento / Rehabilitación	Km	424.88
Valor Mejoramiento / Rehabilitación	$	832,307,503,343
Longitud en Calzada Nueva	Km	207.28
Valor calzada nueva	$	598,644,145,871
Valor Total Obras resultantes del rebalanceo	$	1,430,951,649,214
OTROSÍ 2 – Rehabilitación San Juan - Arboletes - y diseños Segunda Calzada Montería – El Quince	$	27,505,352,229
OTROSÍ 5 - Puentes San Marcos		35,933,672,501
Puente Talaigua Nuevo	$	38,362,250,000
Valor total obras y Otrosíes	$	1,532,752,923,944
Valor total Aportes ANI	$	1,534,490,000,000
DIFERENCIA CON VALOR INICIAL (Valor disponible)	$	-1,737,076,056

9. Que es deber de las Partes mantener el equilibrio económico de las prestaciones entre ellas pactadas, encontrándose que con el presente Otrosí no existe desbalance para ninguna de ellas.

ACUERDAN:

PRIMERO: Distribución de longitudes a intervenir. Las Partes acuerdan modificar la tabla contenida en el numeral 8 de la Sección 1.01 y en el numeral 1.2 del Apéndice A Técnico - Parte A del Contrato de Concesión No. 008 de 2010, denominada ALCANCE SECTOR 1 – TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS, remplazándola por la contenida en el Anexo 1 del presente Otrosí.

Lo anterior, conlleva la modificación de las Tablas 1 y 2 del Otrosí No. 6 al Contrato de Concesión No. 008 de 2010, en cuanto a las longitudes de los Tramos conforme a lo contenido en el Anexo 1.

Parágrafo Primero. Como resultado de la anterior modificación, las longitudes totales a intervenir de calzada nueva que incluyen vía nueva, variantes y doble calzada, corresponden a 207,28 km y de calzada existente en mejoramiento o rehabilitación a 424,88 km, para un total de Intervención de 632.16 km.

Parágrafo Segundo. Dada la inclusión de la construcción de la Variante de Guamal mediante el presente Otrosí, el Concesionario será responsable del inicio de estas obras, como máximo dos (2) meses después de obtenida la licencia ambiental correspondiente, periodo en el cual concluirá la gestión predial para obtener los permisos necesarios de los propietarios de los predios requeridos para la ejecución de las obras. Para la obtención de la Licencia Ambiental, el

Concesionario deberá radicar ante la ANLA, la solicitud de pronunciamiento sobre el tipo de estudio a presentar (Diagnóstico Ambiental de Alternativas o Estudio de Impacto Ambiental), como máximo un mes después de suscrito el presente Otrosí. El plazo máximo para la ejecución de las obras de la Variante de Guamal será de diez (10) meses. Sin embargo, si para el día primero (1) de julio de dos mil dieciséis (2016), la Variante de Guamal de que trata el presente Parágrafo, no cuenta con licencia ambiental por causas no imputables a Vías de las Américas S.A.S., las partes determinarán la continuidad del trámite de licenciamiento ambiental o la redistribución de los recursos asignados a la Variante Guamal para otras necesidades del Proyecto.

Al incluirse la ejecución de la Variante de Guamal, el subtramo Mompóx –Guamal, se divide en dos hitos, ello debido a que la Intervención contemplada en el Contrato para este subtramo es de Mejoramiento y la Variante de Guamal tiene un alcance de Construcción de Calzada Sencilla, por lo que el plazo del 20 de septiembre de 2015 acordado en el Otrosí No 6 para este subtramo, permanece vigente para la intervención de mejoramiento y los plazos indicados en el primer párrafo de este parágrafo aplican únicamente para la Variante de Guamal. El puente sobre el Caño Guamal, hace parte de la Variante de Guamal y por lo tanto los plazos de la gestión ambiental, predial y construcción son los mismos de la Variante.

SEGUNDO: Fórmula de pago. Teniendo en cuenta lo anterior, las Partes acuerdan que el valor total de las obras resultantes del rebalanceo asciende a UN BILLÓN CUATROCIENTOS TREINTA MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CATORCE PESOS M/L ($1,430,951,649,214)) que se remunerarán de los Aportes INCO, aplicando la fórmula establecida en la Sección 12.04, literal I del Contrato, con las longitudes estimadas en dicha fórmula, tal como se han calculado los valores del Otrosí No 2 y las Actas de Terminación de Hitos.

Parágrafo: Al aplicar las longitudes pactadas en la presente cláusula a la fórmula de pago del Contrato, e incluyendo la intervención de San Juan de Urabá a Arboletes y los estudios y diseños de la segunda calzada Montería – El Quince (Otrosí No. 2); los puentes de la vía San Marcos – Majagual – Achí – Guaranda (Otrosí No. 5) y el Puente de Talaigua, los Aportes INCO (ahora ANI) requeridos para la ejecución del Proyecto ascienden a $1,532,752,923,944, quedando disponibles, como único remanente de inversión para asignación en el Proyecto, un valor de $1,737,076,056, con lo cual los Aportes totales se mantienen en $1.534.490.000.000. Con todo, las obras a reconocer se liquidarán según las longitudes efectivamente ejecutadas de conformidad con lo establecido en la SECCIÓN 12.04 del Contrato de Concesión No. 008 de 2010.

TERCERO: Inversión de la suma disponible para asignación en el Proyecto: El valor de MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES SETENTA Y SEIS MIL CINCUENTA Y SEIS PESOS ($1,737,076,056) se invertirá en otras necesidades del Proyecto, según sea acordado por las Partes.

CUARTO: El Concesionario deberá solicitar certificado de presencia de comunidades étnicas ante la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior y en caso afirmativo, adelantar los procesos de consulta previa respectivos, según lo establece el Decreto 2041 de 2015, la Directiva Presidencial 010 de 2013 y a el Decreto 2613 de 2013

QUINTO: Mediante el presente documento no se modifica la matriz de riesgos, ni la asignación de los riesgos asumidos tanto por Vías de las Américas S.A.S., como por la Agencia (anteriormente INCO), de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión No.008 de 2010. Por tanto se mantiene la misma asignación de la matriz de riesgos prevista en el Contrato de Concesión y no se pactan obligaciones contingentes adicionales a las existentes.

SEXTO: El Concesionario deberá presentar dentro de los quince (15) días siguientes a la suscripción del presente documento, para aprobación de la AGENCIA, un certificado o anexo de cada uno de los seguros y/o garantías constituidas, en los que se extienda la cobertura de los amparos en ellos contenidos, a las actividades que se desarrollan conforme a este Otrosí.

SEPTIMO: Las demás disposiciones contractuales, no modificadas expresamente mediante el presente Otrosí, permanecen vigentes.

OCTAVO: El presente Otrosí no modifica las fechas de entrega acordadas en el Otrosí N° 6, con excepción de la Variante de Guamal, la cual se ejecutará en los plazos establecidos en la CLÁUSULA PRIMERA, Parágrafo segundo.

El presente documento se suscribe por las partes en la ciudad de Bogotá, D.C. en la fecha 26 OCT 2015

ANDRES FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual

CARLOS ARTURO CONTRERAS DURÁN
Representante Legal

Proyectó: Harbey José Carrascal Quintero – Apoyo jurídico
Willmer Yezid Latorre Moya – Apoyo Predial
Delia Alexandra Rodriguez Zambrano – Apoyo Social
Fabián Augusto Jiménez Franco – Apoyo Ambiental
Ana Lucia Niño Furnieles – Apoyo Financiero
Francy Helena Hernandez Monroy – Apoyo área de Riesgos
Jairo Andrés Torres Ardila – Supervisor contrato
Revisó: Edgar Chacón Hartmann – Gerente Predial
Priscila Sánchez Sanabria – Gerente Jurídico
Jairo Fernando Arguello Urrego – Gerente Socio-Ambiental
Diana Ximena Corredor Reyes – Gerente Financiero (A)
María Carolina Ardila Garzón – Gerente de Riesgos
Alberto Augusto Rodriguez Ortiz – Gerente Carretero 5
Vo.Bo.: Miguel García Méndez – Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno
Alfredo Bocanegra Varón – Vicepresidente de Jurídica

CONTRATO DE CONCESIÓN Nº 008 DE 2010. CORREDOR VIAL "TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS, SECTOR 1"

ANEXO 1 - REBALANCEO DEL PROYECTO

LONGITUD DE INTERVENCIÓN SEGÚN APENDICE A Y OTROSIS No 2 Y 7							ACTUALIZACIÓN 05-02-2015							
ID	TRAMO	LONGITUD CONTRACTUAL OTROSÍ 2				TOTAL INTERVENCIÓN PROGRAMADA (km)	LONGITUD ACTUAL DE DISEÑOS					Diferencia Calzada Nueva	Diferencia Mejoramiento	Diferencia Rehabilitación
		Segunda Calzada (km)	Calzada Sencilla (km)	Mejoram. (km)	Rehab. (km)		Segunda Calzada (km)	variante	Calzada Sencilla (km)	Mejoram. (km)	Rehab. (km)			
1	Turbo - El Tigre (Segunda Calzada)	45,8				45,8	24,01	26,91				(5,1)	0,0	0,0
	Mejoramiento el Dos al Tres			8,25						8,50		0,0	-0,3	0,0
2	Yondó-Cantagallo-San Pablo-Simití					89,0						0,0	0,0	0,0
2.1	Yondó-Cantagallo		41,0			41,0			38,95			2,1	0,0	0,0
2.2	Cantagallo-San Pablo		14,0			14,0			11,80			2,2	0,0	0,0
2.3	San Pablo-Simiti		34,0			34,0			31,09			2,9	0,0	0,0
3	Tamalameque-El Banco		32,0			32,0			28,47			3,5	0,0	0,0
4	Santa Lucia-San Pelayo		26,0			26,0			25,41			0,6	0,0	0,0
5	El Banco-Guamal-Mompox-Talaigua Nuevo-Bodega					63,0						0,0	0,0	0,0
5.1	El Banco-Guamal			23,0	3,0	26,0			0,00	23,00	3,00	0,0	0,0	0,0
5.2	Variante de Guamal - Guamal-Mompox			10,0		10,0		5,50		7,12		(5,5)	2,9	0,0
5.3	Mompox-Talaigua Nuevo-Bodega				27,0	27,0					27,00	0,0	0,0	0,0
6	Talaigua Nuevo-Santa Ana-La Gloria			58,0		58,0				59,48		0,0	-1,5	0,0
7	San Marcos-Majagual-Achi-Guaranda			67,0		67,0				55,36		0,0	11,6	0,0
	Variante Majagual							3,00				(3,0)	0,0	0,0
8	Turbo-Necocli-San Juan-Arboletes-Puerto Rey-Monteria					106,5						0,0	0,0	0,0
8.1	Turbo-Necocli			5,5		5,5				5,02		0,0	0,5	0,0
8.2	Necocli-San Juan			32,0		32,0				23,82		0,0	8,2	0,0
	San Juan-Arboletes				16,1							0,0	0,0	
	Variante El Mellito							8,15				(8,1)	0,0	0,0
8.3	Arboletes-Puerto Rey				5,0	5,0					4,81	0,0	0,0	0,2
8.4	Puerto Rey-Monteria				64,0	64,0					64,00	0,0	0,0	0,0
9	Planeta Rica-Monteria			49,0		49,0				49,60		0,0	-0,6	0,0
10	Turbo-El Tigre (Calzada Existente)				55,0	55,0					54,26	0,0	0,0	0,7
11	Lomas Aisladas-El Tigre				41,0	41,0					39,92	0,0	0,0	1,1
12	Construcción Puentes en calzada sencilla											0,0	0,0	0,0
	12.1 Puente Cacarica sobre el río Atrato											0,0	0,0	0,0
	12.2 Puente Talaigua Nueva (hacia Santa Ana)											0,0	0,0	0,0
13	Estudios y Licenciamiento Ambiental											0,0	0,0	0,0
	13.1 Palo de Letras-Cacarica-Lomas Aisladas	0,0	0,0	0,0	0,0	62,0						0,0	0,0	0,0
	Variante Arboletes		4,0					4,00				0,0	0,0	0,0
	TOTAL	45,8	151,0	252,8	211,1	660,6	24,01	47,56	135,72	231,98	192,98	-10,5	20,85	2,02

LONG TOTAL CALZADA NUEVA Y DOBLE CALZADA	196,8
LONG TOTAL MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN	463,9
LONG TOTAL SIN ESTUDIOS Y LICENCIAMIENTO AMBIENTAL PALO DE LETRAS-C-LOMAS AISLADAS.	660,6

159,73	Vias y Calzada Nueva
47,56	Variantes
207,28	Subtotal Via Nueva
424,88	Mejoramiento + rehabilitación
632,16	NUEVA LONGITUD TOTAL A INTERVENIR

ANOTACIONES: