

Entre los suscritos a saber, **ANDRÉS FIGUEREDO SERPA**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 79.683.020 expedida en Bogotá, obrando en nombre y representación de la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, entidad adscrita al Ministerio de Transporte, creada mediante Decreto No. 4165 del 3 de Noviembre de 2011, en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual, según Resolución No. 423 de 3 de marzo de 2014 y Acta de Posesión No. 049 de 11 de mayo de 2012, en ejercicio de las facultades otorgadas por la Resolución No. 1113 del 30 de junio de 2015, modificada por la Resolución No. 1341 del 27 de Julio de 2015 y quien para efectos de este acto se denominará **LA AGENCIA** por una parte; y por la otra **YOLANDA GALEANO TORRES**, identificada con la Cédula de Ciudadanía No. 51.563.904 expedida en Bogotá, actuando como representante legal de la sociedad **VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S.**, constituida mediante documento privado de asamblea de accionistas del 5 de agosto de 2010, inscrita bajo el No. 00027547 del libro IX de la Cámara de Comercio de Montería, identificada con NIT 900373783-3, y quien en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO** hemos convenido suscribir el presente Otrosí al Contrato de Concesión No. 008 de 2010, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES:

GENERALES:

- 1- El Proyecto Transversal de las Américas fue declarado como un Proyecto prioritario y estratégico para el país, de acuerdo con el Documento CONPES No. 3612 del 21 septiembre de 2009 según el cual *"El proyecto vial "Transversal de Las Américas" fue concebido por el Gobierno Nacional en respuesta a los múltiples retos que implica la inserción de Colombia en el nuevo contexto de comercio internacional y la globalización. Fue así como el proyecto fue declarado estratégico por el Conpes, y fue diseñada una estrategia para su financiación"*.
- 2- Mediante Resolución No. 086 de 24 de febrero de 2010, se ordenó la apertura de la Licitación Pública SEA – LP – 002 – 2009, la cual tuvo por objeto seleccionar la propuesta más favorable para la adjudicación de un contrato de concesión para que, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, realizara 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, la gestión social y la gestión 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.
- 3- El Contrato fue adjudicado por el INCO al hoy Concesionario, en audiencia pública, mediante la Resolución No. 334 del 4 de agosto de 2010, una vez cumplidos los trámites legales correspondientes, el 6 de agosto de 2010 fue suscrito entre las Partes el Contrato de Concesión No. 008 de 2010, cuyo objeto según lo indicado en la Sección 1.02. es: *"El objeto del presente Contrato 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**."

EN LO ATENIENTE A LA GESTIÓN PREDIAL

- 4- La SECCIÓN 13.02. "*Riesgos del Concesionario*" del Contrato de Concesión No. 008 de 2010 estableció como riesgo a cargo del Concesionario la realización de la gestión predial de la siguiente forma:

*"(...) g. Los efectos favorables o desfavorables derivados de la gestión de adquisición de **Predios** en relación con las variables de disponibilidad de **Predios**.*

*h. Los efectos favorables o desfavorables derivados de la gestión de adquisición de **Predios**, incluyendo variables de costo predial rural y mayor afectación predial, toda vez que es obligación de resultado del **Concesionario**, gestionar y adquirir por cuenta del **INCO**, en los términos del CAPÍTULO VI del presente **Contrato**, los **Predios** necesarios para adelantar las **Obras de Construcción**; lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en la SECCIÓN 6.04. Recursos para la Adquisición de Predios e Incentivos y SECCIÓN 6.05. Procedimiento Especial en Caso de Expropiación del presente **Contrato**. El **Concesionario** asumirá hasta el veinte por ciento (20%) del sobrecosto causado en la adquisición de **Predios** incluyendo la compensación social y económica. Los sobrecostos se calculan considerando los valores de referencia consignados en el presente **Contrato de Concesión**."*

- 5- La Sección 6.04 del contrato de concesión No 008 de 2010, modificada mediante Otrosí No 9 del 9 de junio de 2015 estableció:

"...(b) Si los recursos aportados por el Concesionario conforme al literal anterior llegaren a ser insuficientes para completar la adquisición de la totalidad de los Predios y la aplicación del plan de compensaciones económicas de que trata la Resolución 545 del 5 de diciembre de 2008 expedida por el INCO, el Concesionario asumirá los costos adicionales al Valor Estimado de Predios y Compensaciones, hasta que dichos costos sumen un veinte por ciento (20%) más del Valor Estimado de Predios y Compensaciones. En caso de que el faltante para Predios y compensaciones sea superior al veinte por ciento (20%) más del Valor Estimado de Predios y Compensaciones, el INCO deberá rembolsar al Concesionario los valores adicionales al veinte por ciento (20%) que es a cargo del Concesionario, con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades del Estado, siempre que dicho sobrecosto no sea generado por causas imputables al concesionario, dentro de los treinta (30) Días siguientes

a la presentación de la cuenta de cobro respectiva, con el correspondiente aval de la interventoría y la totalidad de los documentos requeridos (...)."

- 6- Durante la ejecución del Contrato de Concesión No 008 de 2010 fue necesario dar aplicación a lo previsto en el literal (b) de la sección 6.04 antes transcrito y en esa medida **EL CONCESIONARIO** asumió el costo adicional al Valor Estimado de Predios y Compensaciones hasta por un 20% adicional y **LA AGENCIA** ha asumido el valor adicional a dicho 120% con cargo al Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades del Estado habiendo sido expedidas a la fecha un total de veinte (20) resoluciones declarando la ocurrencia de dicha contingencia predial por valor de \$84.688.052.989,66.
- 7- Esta situación hace evidente la necesidad de adoptar medidas encaminadas a la optimización de los recursos destinados a la gestión predial del proyecto en procura de culminar la adquisición de todos los predios requeridos para la ejecución del contrato de concesión, siendo una de las alternativas posibles para este fin la de reducción de las fajas de terreno que debe adquirir el concesionario en algunos sectores del proyecto, lo que ha dado lugar a que la supervisión, área predial y área técnica formulen la propuesta de modificación del contrato en este sentido, para las calzadas sencillas requeridas en el sur de Bolívar y en las variantes del Tramo Turbo – El Tigre sea de 30 metros (dos carriles), considerando que la intervención a efectuar será sobre esta área.
- 8- El Apéndice A Técnico, Parte A del contrato de concesión No 008 de 2010 acota la descripción y características viales de las obras a efectuar y establece la adquisición de un derecho de vía de **60 metros** en el tramo Turbo-El Tigre, para la construcción de una segunda calzada de dos carriles con separador central:

"

➤ **Construcción Segunda Calzada Turbo – El Tigre**

- Velocidad de diseño 90 km/h.
- Derecho de vía de 60 metros, distribuido simétricamente desde el punto medio del separador central hacia cada lado o hasta el límite de la ocupación, si la distancia es mayor..." (Subrayado fuera de texto)

Lo que de acuerdo con lo establecido por la ANLA mediante Resolución N°0994 del 13 de agosto de 2015, fue sustituido por la construcción de variantes **en calzada sencilla** de dos carriles, por los centros poblados de El Reposo-Casa Verde, Currulao, Carepa y Apartadó, pertenecientes al tramo Turbo-El Tigre en el departamento de Antioquia, por ser las actividades ambientalmente viables.

- 9- Para el tramo Cantagallo – San Pablo - Simití, el Apéndice Técnico A – Parte A, del contrato de Concesión indica la descripción y características viales para la construcción de una **calzada sencilla** en los tramos Santa Lucía- San Pelayo; Yondó – Cantagallo – San Pablo – Simití; y

Tamalameque – El Banco mediante la adquisición de un derecho de vía de **30 metros a cada lado**, (60 metros) desde el punto medio de la vía, así:

“Construcción **Calzada Sencilla**”

- *Tramos Santa Lucía – San Pelayo, Yondó – Cantagallo – San Pablo – Simití, Tamalameque – El Banco.*
- *Velocidad de diseño 80 Km/h.*
- *Derecho de vía de 30 metros a cada lado, desde el punto medio de la vía.*
- *Sección transversal típica normal: calzada sencilla de dos carriles de 3,65 metros de ancho y dos berma-cuneta de 0.75 m. La plataforma dispondrá, a partir de las bermas, de una franja de servicio de 0.50 metros para ubicación de la señalización y eventuales dispositivos de comunicaciones.... (Negrilla y Subrayado fuera de texto)*

10- La modificación planteada resulta procedente conforme a los términos previstos por el artículo 4° parágrafo 2° de la Ley 1682 de 2013 que establece que las zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio deberán ser previamente adquiridas por el responsable del proyecto de infraestructura de transporte, **cuando se requiera su utilización**, y de acuerdo a los criterios señalados por la Coordinación del Grupo de Apoyo Regional del Ministerio de Transporte, mediante oficio Radicado ANI N° 2015-409-059311-2 de fecha 17/09/2015, sobre la definición técnica y carácter definitivo de vías de primer, segundo y tercer orden, las cuales son verificadas por el Ministerio conforme a lo establecido en la Resolución N° 1240 de 2013 que será la entidad que finalmente, mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen, tal como lo determina el artículo 1 de la Ley 1228 de 2008.

11- Con base en lo anterior y teniendo en cuenta las actuales necesidades del proyecto en materia de gestión predial, las partes acuerdan realizar la correspondiente modificación contractual que de viabilidad a la compra de una franja de 30 metros en el tramo Cantagallo – San Pablo – Simití y en las variantes de variantes Currulao, Apartado, El Reposo – Casa Verde y Carepa, incorporadas al Contrato de Concesión No 008 de 2010, a través del Otrosí No.11, suscrito con fecha 26 de octubre de 2015.

EN LO ATENIENTE A LA INTERVENCIÓN EN LOS PASOS URBANOS

12- Mediante Acta de Entendimiento de fecha 6 de diciembre de 2012, las partes acordaron que el segmento a excluir del alcance del tramo Turbo – El Tigre, es el comprendido entre el PR 43+0000 al PR53+0815 entre Chigorodó y Carepa, teniendo en cuenta que la intervención prevista en el Contrato para la calzada existente es de 55km y la longitud del Tramo es de 65km.

- 13-** Mediante Otrosí No. 2 del 18 de septiembre de 2013 las Partes acordaron eliminar el segmento Chigorodó – El Tigre, en una longitud de 11 Km, con lo que el alcance del Contrato en el Tramo referido quedó con una longitud de 54 kilómetros.
- 14-** Mediante Otrosí No. 3 del 1 de abril de 2014, las partes acordaron dar inicio a la intervención de la calzada existente en el tramo Turbo – El tigre y someter al Tribunal de Arbitramento las diferencias existentes entre las partes en relación con el alcance de la intervención contratada respecto de dicha calzada.
- 15-** Una vez realizados los diferentes trámites correspondientes a la obtención de licencias y permisos ambientales para la ejecución del proyecto en el tramo Turbo – El Tigre, mediante Resolución No. N°0994 del 13 de agosto de 2015 la ANLA otorga Licencia Ambiental a la sociedad Vías de Las Américas S.A.S, para la realización de las obras de construcción, consistentes en variantes para los centros poblados pertenecientes al tramo Turbo-El Tigre en el departamento de Antioquia, por ser actividades ambientalmente viables.
- 16-** Como consecuencia de la construcción de las Variantes y con el ánimo de minimizar el impacto que tiene en la Gestión Predial, la ampliación de la calzada existente en los Pasos Urbanos entre El Tres y Chigorodó, por los altos costos del suelo urbano y los costos de las construcciones, el Concesionario solicitó a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (antes INCO) a través de la comunicación con radicado ANI 2016-409-078742-2 que la intervención en los pasos urbanos del tramo El Tres – Chigorodó se limite a la rehabilitación del pavimento de la calzada existente, sin realizar la ampliación de la calzada, de acuerdo con las siguientes abscisas acordadas en recorrido conjunto realizado el día 11 de agosto de 2016, por parte del Concesionario e Interventoría:

SECTOR	PR INICIAL	PR FINAL	LONGITUD (m)	TOTAL PREDIOS REQUERIDOS	POSESIONES	OCUPACIONES
					No. DE PREDIOS	No. DE PREDIOS
PASO URBANO CURRULAO	PR 16+500	PR 18+270	1.770	207	53	32
PASO URBANO APARTADO	PR 29+250	PR 30+560	1.310	72	0	0
PASO URBANO ZUNGO-EL REPOSO	PR 35+880 PR 39+080	PR 36 +550 PR 40+720	2.310	204	72	0

17. La Interventoría del Proyecto, mediante la comunicación dirigida a la ANI con radicado 2016-409-080995-2 del 12 de septiembre de 2016 y 2016409084166-2 del 20 de septiembre de 2016, emitió su concepto de viabilidad a la realización de la presente modificación en los siguientes términos:

(...)

Es importante tener en cuenta que la disponibilidad de áreas tan amplias con demasiada anterioridad a la ejecución de la segunda fase de sin intervención, si se adquirieran los sesenta (60) m, conllevan a un problema permanente de invasión de las fajas de retiro, por lo cual los propietarios de los predios vecinos optan por mover las cercas al borde de la vía, con el argumento de evitar las invasiones, lo cual de todas maneras conlleva a procesos complicados ante los Alcaldes Municipales para la recuperación de las áreas apropiadas.

Por la anteriores consideraciones y en aras del principio de racionalidad en la inversión de los recursos del Estado para adquisición predial, en nuestro concepto desde el punto de vista técnico, para las Variantes de Urabá y para la zona de Cantagallo – San Pablo – Simití, no consideramos necesario para esta primera fase, la adquisición predial de una franja de 60 m de ancho para la construcción de la calzada que se tiene proyectada, a la luz de las necesidades reales para la ejecución de las obras, por lo cual este ancho se puede limitar a 30 m o por chaflanes, en los casos puntuales donde se requiera una mayor área, las cuales se definen según los diseños geométricos y las soluciones geotécnicas e hidráulicas que se requieran, considerando zanjas de coronación, cunetas, inclinación de taludes, terrazas, etc.

(...)

Las áreas de apoyo predial, jurídico, ambiental, financiera y de riesgos, así como la interventoría, supervisión y área técnica a cargo del proyecto han considerado viable la suscripción del otrosí, emitiendo los conceptos correspondientes a cada una de ellas.

Por lo expuesto, **EL CONCESIONARIO** y **LA AGENCIA**

ACUERDAN:

PRIMERO. REDUCCIÓN DEL ALCANCE DE INTERVENCIONES PASOS URBANOS. - Se reduce el alcance de Intervención de la calzada existente entre Turbo y El Tigre a la rehabilitación del pavimento actual sin ampliar la calzada existente, en los Pasos Urbanos de Currulao, Apartado y Zungo-El Reposo, de acuerdo con las siguientes abscisas:

POBLADO	PR ENTRADA AL POBLADO	PR SALIDA POBLADO
CURRULAO	PR 16+500	PR 18+ 270
APARTADO	PR 29+250	PR 30+560

ZUNGO	PR 35+880	PR 36 +550
REPOSO	PR 39+080	PR 40+720

En el resto del tramo el alcance de la intervención será de rehabilitación más ampliación de acuerdo con los términos establecidos en el Otrosí N° 3, mediante el cual se sometió a Tribunal de Arbitramento las diferencias existentes con relación al alcance de la intervención contratada respecto a la calzada Turbo-El Tigre, por lo que la suscripción del presente Otrosí no implica renuncia o modificación de la posición de cada una de las partes ante dicho tribunal. El cambio de dimensiones en los pasos urbanos implicará la adopción de las medidas de seguridad vial necesarias para garantizar la menor afectación posible en el flujo vehicular, así como las medidas de prevención y de señalización adecuadas para estos efectos.

PARÁGRAFO: Al rehabilitar sin ampliar, **EL CONCESIONARIO** y la Interventoría cuantificarán los costos de las obras de ampliación que no se ejecutarán, en los términos del Otrosí No. 3, calculando el valor por kilómetro promedio resultante de los demás segmentos en que se amplíe la calzada existente, multiplicado por la longitud no intervenida en los pasos urbanos, de manera que:

- a) Si el Tribunal de Arbitramento define que la intervención era rehabilitación sin ampliación (a favor del CONCESIONARIO), el pago se hará en los términos de la sentencia, sobre las obras efectivamente ejecutadas y de acuerdo con la fórmula de la Sección 12.04, literal I del Contrato, como parte del hito en que esté incluido el respectivo paso urbano.
- b) Si por el contrario el Tribunal de Arbitramento define que la intervención incluía la ampliación (a favor de LA AGENCIA), dicho valor se asignará a la ejecución de otras necesidades del Proyecto, si así lo determina **LA AGENCIA**, o será descontado del valor de los hitos correspondientes a la rehabilitación de la calzada existente entre Turbo – El Tigre.

SEGUNDO. DISMINUCIÓN COMPRA DE FRANJA PREDIAL TRAMO CANTAGALLO – SAN PABLO – SIMITI. Teniendo en cuenta la necesidad de optimización de los recursos prediales del Proyecto, se modifica la Sección 1.5, del Apéndice A Técnico – Parte A, Descripción y Características viales del Sector 1, en el sentido de precisar que el Derecho de vía para el Tramo Cantagallo - San Pablo – Simití, para construcción de calzada sencilla, será de 30 metros, respetando en todo las necesidades de diseño, es decir que si se determina la necesidad técnica de comprar una franja mayor como consecuencia del diseño de la vía, **EL CONCESIONARIO** procederá a la adquisición de los anchos requeridos para la ejecución de las obras.

TERCERO. DISMINUCIÓN COMPRA DE FRANJA PREDIAL EN LAS VARIANTES DE URABÁ. Teniendo en cuenta la necesidad de optimización de los recursos prediales del Proyecto, las partes acuerdan la disminución en la adquisición de faja de terreno de 60m a 30m, para las variantes Currulao, Apartadó, El Reposo- Casa Verde y Carepa.

PARÁGRAFO.- Teniendo en cuenta las dificultades que se han presentado con relación al proceso de adquisición de los predios necesarios para construir las mencionadas variantes, las partes acuerdan un plazo hasta el 30 de septiembre de 2016 para presentar ofertas por parte del Concesionario con el nuevo ancho de compra de 30m, y si un (1) mes después no se ha logrado un acuerdo con los propietarios para lograr los permisos de intervención mediante la entrega anticipada de los predios, las partes determinarán si se reasignan los recursos correspondientes a la construcción de dichas variantes a otras necesidades del Proyecto, si se desafectan definitivamente estas obras o si el Concesionario debe continuar con la Gestión para lograr la enajenación voluntaria o la expropiación de los mismos para la ejecución de las obras respectivas.

CUARTO. SUFICIENCIA RECURSOS GESTIÓN PREDIAL: Con las modificaciones prediales planteadas se indica que las necesidades prediales ascienden a **DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL TRESCIENTOS VEINTICINCO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS CON DIESCIOCHO CENTAVOS M/CTE (\$286.325.866.459,18).**

Por su parte en el Patrimonio Autónomo Vías de las Américas se cuentan con recursos para atender las necesidades prediales del proyecto conforme al Mecanismo Transitorio de Liquidez, contando con recursos en la Subcuenta Contingencia Predial y con recursos en la Subcuenta Rendimientos Contingencia predial.

Así las cosas con los recursos de Fondo de Contingencias y los existentes en el Patrimonio Autónomo Vías de las Américas es posible cubrir las necesidades prediales del proyecto.

Es importante tener presente que los recursos que se encuentran en el Patrimonio Autónomo solo podrán ser utilizados una vez se agoten los recursos existentes en el Fondo de Contingencias conforme lo establece el Decreto 423 de 2001 en su artículo 14 "*De los mecanismos de liquidez autorizados. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán admisibles los mecanismos transitorios que busquen otorgar al contratista liquidez cuando los aportes disponibles para atender el pago de alguna obligación contingente resultaren insuficientes al ocurrir ésta efectivamente y mientras se efectúa el trámite presupuestal que permita a la entidad aportante efectuar el pago de la suma faltante a su cargo.*"

QUINTO. ALCANCE DE LAS MODIFICACIONES: Las cláusulas y condiciones del Contrato de Concesión No.008 de 2010, que no se vean modificadas como consecuencia de la suscripción del presente Otrosí, conservan su vigencia y validez.

SEXTO. RIESGOS: Mediante el presente documento no se modifica la asignación de los riesgos asumidos tanto por Vías de las Américas S.A.S., como por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (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 la Sección 13.02 del Contrato de Concesión. ✕

SEPTIMO. PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN: El presente Otrosí se perfecciona con la suscripción de las Partes. El Concesionario deberá presentar a la AGENCIA y a la Interventoría del Proyecto, dentro de los siguientes quince (15) días a la suscripción, el certificado de conocimiento de la Aseguradora de la presente modificación.

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

El presente documento se suscribe por las Partes en la ciudad de Bogotá D.C. a los **22 SEP 2016**


ANDRÉS FIGUEREDO SERPA
Vicepresidente de Gestión Contractual


YOLANDA GALEANO TORRES
Representante Legal CVA

Proyectó: Mauricio Alberto Arias Murillo – Apoyo jurídico
Willmer Yezid Latorre Moya – Apoyo Predial
Rafael Díaz – Granados Amaris – Apoyo Jurídico Predial
Delia Alexandra Rodríguez Zambrano – Apoyo Social
Verónica Villalba Campos – Apoyo Ambiental
Ana Lucia Niño Furnieles – Apoyo Financiero
Francy Helena Hernández Monroy – Apoyo área de Riesgos
Lina Patricia Calvo Orozco – Apoyo a la supervisión
Revisó: Xiomara Patricia Juris Jiménez – Coordinadora GIT Predial
Priscila Sánchez Sanabria – Coordinadora GIT Contractual 2
Jairo Fernando Arguello Urrego – Gerente Socio-Ambiental
Diana Ximena Corredor Reyes – Gerente Financiero
Martha Milena Córdoba Pumalpa – Coordinadora GIT Social (A)
Jaime García Méndez – Coordinador GIT Riesgos (E)
Alberto Augusto Rodríguez Ortiz – Gerente Carretero 5
Vo.Bo.: Jaime García Méndez – Vicepresidente de Planeación, Riesgos y Entorno
Fernando Iregui Mejía – Vicepresidente Jurídico

