

**OTROSI No. 3 AL CONTRATO DE CONCESION No. 008 DE 2010- POR EL CUAL LAS PARTES
ACUERDAN DAR INICIO A LA INTERVENCIÓN DE LA CALZADA EXISTENTE EN EL TRAMO TURBO –
EL TIGRE Y SOMETER AL TRIBUNAL DE ARBITRAMIENTO LAS DIFERENCIAS EXISTENTES ENTRE
LAS PARTES EN RELACIÓN CON EL ALCANCE DE LA INTERVENCIÓN CONTRATADA RESPECTO
DE DICHA CALZADA**

Entre los suscritos, **LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO**, identificado con Cédula de Ciudadanía No. 79.152.446 expedida en Usaquén, en su calidad de Presidente, obrando en nombre y representación de **LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, nombrado mediante Decreto 865 del 26 de abril de 2012 y posesionado mediante Acta No. 0010 de la misma fecha, por una parte, y quien para efectos de este acto se denominará **LA AGENCIA**; y por la otra **ALVARO JOSE MOVILLA CASTILLO**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 8.736.402 de Barranquilla, actuando como representante legal de la sociedad **VIAS DE LAS AMÉRICAS SAS** – 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 a efectos de iniciar la intervención de 55 km de la calzada existente en el Tramo Turbo – El Tigre, 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 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. Que para la calzada existente del segmento Turbo – El Tigre, la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA considera que el CONCESIONARIO debe intervenir dicha calzada existente hasta llevarla a dimensiones de sección indicadas en la Figura No. 2 de la página 6 del Apéndice A Técnico Parte A del Contrato de Concesión No. 008 de 2010, amparándose en lo contenido en los numerales: 3.1, 3.1.1, 3.1.3. y 3.2 del mencionado Apéndice. El CONCESIONARIO considera que el alcance del Contrato de Concesión limita la intervención de 55km de dicha calzada existente a la Rehabilitación de que trata el numeral 82 de la Sección 1.01.
3. Que para Agencia Nacional de Infraestructura – ANI es claro técnicamente (Ver concepto Técnico radicado ANI No. 2014-306-002354-3 del 14 de marzo del 2014) que : *“En la medida de lo estipulado en el contrato Apéndice A Técnico - Parte A recientemente transcrito, es claro y evidente que el alcance de las obras para el tramo Turbo-El Tigre debe ceñirse en un todo a las especificaciones técnicas contenidas para los procesos de: 1. Duplicación de calzada, 2. Acondicionamiento de la carretera existente y 3. Homogeneización de la sección transversal, siendo común para los tres la ampliación de la sección transversal.*

AN

CA
107
1
AN

OTROSI No. 3 AL CONTRATO DE CONCESION No. 008 DE 2010- POR EL CUAL LAS PARTES ACUERDAN 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 CONTRATATADA RESPECTO DE DICHA CALZADA

Con fundamento en lo expuesto, es clara la obligación del Concesionario Vías de las Américas S.A.S de realizar la ampliación de la calzada existente de acuerdo a la sección típica establecida en el Apéndice A Técnico - Parte A, Numeral 1.5 (en la cual se indica cómo debe quedar la vía construida con sus calzadas), en el que se determinan las medidas de los carriles, bermas y separador, que el Concesionario debe cumplir y que dicho sea de paso no puede ser objeto de interpretación.”

El Concesionario manifiesta que no comparte esta posición de la ANI por las razones expresadas ante la Entidad y la Interventoría.

4. Que para Agencia Nacional de Infraestructura – ANI es claro financieramente (Ver concepto Financiero radicado ANI No. 2014-308-002304-3 del 13 de marzo del 2014): *“Ahora bien, es claro que al momento de reconocer los traslados por las Actividades de Mejoramiento y Rehabilitación (terminación de hitos de Mejoramiento y Rehabilitación), la fórmula expuesta en la sección 12.04 del contrato 008 de 2010 no establece diferencia en estas dos actividades, es decir que el monto de recursos a trasladar de la Cuenta Aportes INCO a la cuenta aportes CONCESIONARIO, no varía por la presentación de un Hito de Rehabilitación o un Hito de Mejoramiento. En otras palabras, un Hito de Rehabilitación o un Hito de Mejoramiento generan el mismo monto de recursos a trasladar.*

El Concesionario manifiesta que no comparte esta posición de la ANI por las razones expresadas ante la Entidad y la Interventoría.

5. Que sobre el particular, la Interventoría del Proyecto se pronunció mediante oficio No. PS-ITA-DP-2547-14 radicado bajo el No. 2014-409-012245-2 de fecha 17 de Marzo de 2014, expresando lo siguiente: *“Damos alcance a nuestras comunicaciones PS-ITA-DP-2509-14 radicado ANI 2014-409-011994-2 (14/03/14) y PS-ITA-DP-2526-14 radicado ANI 2014-409-012037-2 (14/03/14) para ratificarles que, de acuerdo con su solicitud de aclaración sobre nuestros conceptos al respecto, que nos hicieran vía correo electrónico de esta fecha, esta Interventoría siempre ha considerado que el CONCESIONARIO VÍAS DE LAS AMÉRICAS SAS debe ejecutar la AMPLIACIÓN de la sección transversal de la calzada existente en el Tramo Turbo - Chigorodó, como parte de sus obligaciones contractuales, definidas para homogenizarla con la nueva, incluyendo las ampliaciones y reparaciones de las estructuras y obras de drenaje existentes, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del Apéndice A Técnico - Parte A, Especificaciones Técnicas Para la Fase de Construcción, razón por la cual la remuneración de las actividades requeridas para la ampliación de la sección transversal SI está incluida dentro del Valor del Contrato, definido en la Sección 12.01 y estimado en \$1"158.081'139.000.”*

El Concesionario manifiesta que no comparte esta posición de la ANI por las razones expresadas ante la Entidad y la Interventoría.

6. Que adicionalmente, la Interventoría del Proyecto de Concesión, mediante oficio radicado ANI No. 2014-409-011994-2 de fecha 14 de marzo del 2014, 2014 informó sobre la situación de

A

CA
15/3
2
CA
A

OTROSI No. 3 AL CONTRATO DE CONCESION No. 008 DE 2010- POR EL CUAL LAS PARTES ACUERDAN 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

seguridad vial del Tramo Turbo –Chigorodó, - que es en opinión de los expertos, uno de los más inseguros de país-, lo siguiente: "Anexamos también un cuadro en donde la Dirección de Tránsito y Transporte de la policía Nacional informan que son 13 los tramos críticos en materia de accidentalidad en el país y en noviembre del 2012 se reportan 508 muertes dentro de esas vías en la posición número 6, se encuentra el tramo Turbo – Chigorodó".

508 Muertes		MUERTES POR TRAMOS VIALES 01 ENERO AL 30 NOVIEMBRE 2012	MUERTOS
1	Cundinamarca: Honda - Villeta -Tobiagrande - Santafé de Bogotá.		31
2	Cauca: Popayán – Cali		30
3	Magdalena: Barranquilla - Santa Marta		27
4	Guajira: Buenavista – Maicao		27
5	Cesar: San Roque – Bosconia		25
6	Antioquia: Turbo – Chigorodó		25
7	Cundinamarca: Santafé de Bogotá - La Caro – Tunja		24
8	Bolívar: Sincelejo – Calamar		24
9	Antioquia: Santuario - Cruce Ruta 45 (Caño Alegre)		23
10	Cundinamarca: Girardot – Silvania - Santafé de Bogotá (Bosa)		22
11	Cundinamarca: Santafé de Bogotá – Ubaté		22
12	Valle: Cali - Palmira – Andalucía		22
13	Valle: Andalucía – Cerritos		20

Fuente: Archivos de estudio de Interventoría del Proyecto Transversal de las Américas.

Del contenido del cuadro anterior, se evidencia que el tramo Turbo – Chigorodó, tiene el cuarto mayor índice de accidentalidad por tramos viales del País.

En el mismo sentido, en el Informe Anual de Operación del Concesionario del año 2013, en las rutas Turbo – Chigorodo (R 6201) consignado en el concepto de la Interventoría No.PS – ITA – DP – 2509 -14 radicado ANI No 2014 – 409 – 011994-2 del 14 de marzo del 2012, se lee la siguiente conclusión en uno de sus apartes:

"
(...)

Analizando todas las gráficas de los diferentes tramos, que los PR de mayor concentración de accidentes en los diferentes tramos corresponden a cercanías de cabeceras municipales, donde se incrementa el tráfico de motos, vehículos de primera y segunda categoría; como un proceso inherente al ritmo de vida de estas poblaciones, lo que hace, que exista mayor

FDP
3
9/24

**OTROSI No. 3 AL CONTRATO DE CONCESION No. 008 DE 2010- POR EL CUAL LAS PARTES
ACUERDAN 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**

posibilidad de accidentes como queda demostrado en las gráficas anteriores. Caso particular es el del tramo 62-01 donde existen cuatro (4) cabeceras municipales importantes que interactúan social y económicamente como lo son: Turbo, Apartadó, Carepa y Chigorodó como ejes principal (sic) del Urabá Antioqueño, caracterizado por ser una zona bananera y el tramo 23-10 Montería – Planeta Rica donde hay un alto flujo de motos y vehículos de primera y segunda categoría por ser un paso obligado que comunica la costa con Medellín, lo que incrementa las posibilidades de accidentes en cercanía a las entradas y salida de estos municipios. Se anexa cuadro resumen de accidentes según gravedad, nótese que la Ruta 6201, Turbo – Chigorodó es la de mayor cantidad de afectados, con una alarmante cifra de 25 muertos, que representan el 54 % de la totalidad del proyecto”.

7. Que la Gerencia de Gestión Contractual 2 de la Agencia, emitió concepto radicado bajo el No. ANI No. 2014-704-002595-3 del 25 de marzo del 2014 en el que expresó lo siguiente: *“Para la región, el Ministerio de Transporte, la Agencia y el sector de infraestructura en general, resulta imperativo que se inicie **inmediatamente**, la intervención del Tramo Turbo – El Tigre, en los términos estipulados en el Apéndice A Técnico - Parte A del Contrato de Concesión No. 008 de 2010, ilustrados en la Figura No.2 Sección Típica Construcción Segunda Calzada de la Página 6 y lo pactado en los numerales 3.1.3 y 3.2 del mismo documento. Conforme a las consideraciones es razón suficiente para la ejecución de la intervención señalada, la compleja situación que para la Seguridad Vial, implica el estado actual del Tramo tantas veces mencionado.*

De otra parte, habida cuenta que sobre el alcance de la intervención en el Tramo Turbo – El Tigre y su reconocimiento económico, existe un evidente desacuerdo entre la Agencia y el Concesionario, que de ninguna manera puede generar una parálisis de las obras en ese Tramo, se recomienda que las partes suscriban un otrosí que viabilice la ejecución inmediata de las obras requeridas para el Tramo en cita, sin que con ello las partes acepten los argumentos esbozados por la otra parte, ni limiten o pierdan la facultad de acudir a cualquiera de los mecanismos de solución alternativa de conflictos previstos en el Contrato, para reclamar aquello que creen, constituye un derecho”.

El Concesionario manifiesta que no comparte esta posición de la ANI por las razones expresadas ante la Entidad y la Interventoría.

8. Que así las cosas, las Partes frente al alcance de la obligación contractual a ejecutarse en el tramo Turbo – El Tigre, teniendo en cuenta que la especial situación del citado tramo podría afectar de manera grave el servicio, las PARTES convienen en la necesidad de suscribir el presente Otrosí para viabilizar la ejecución inmediata de las obras requeridas para el Tramo tantas veces citado, sin que con ello acepten los argumentos esbozados por la otra parte, ni se limite, anule o restrinja su facultad de acudir a cualquiera de los mecanismos de solución alternativa de conflictos previstos en el Contrato.

Conforme a lo anterior las partes,

A

CA
FJR
4
AA
AA

OTROSI No. 3 AL CONTRATO DE CONCESION No. 008 DE 2010- POR EL CUAL LAS PARTES ACUERDAN 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

ACUERDAN:

PRIMERO. Simultaneidad del Tribunal de Arbitramento y la ejecución de las obras. Las Partes acuerdan que simultáneamente al desarrollo y activación del mecanismo de solución de controversias establecido en el Numeral 15.02 del contrato, el Concesionario procederá con la ejecución de los Estudios y Diseños para la calzada existente entre Turbo y El Tigre de acuerdo con lo solicitado por la ANI, esto acorde con el Apéndice A Técnico Parte A del Contrato de Concesión No. 008 de 2010: Figura No. 2 – Pág. 6 e intervención contemplada en los numerales: 3.1, 3.1.1, 3.1.3 y 3.2. Una vez estos diseños sean verificados por la Interventoría, el Concesionario ejecutará la intervención de la calzada existente de acuerdo a lo plasmado en ellos. Todo lo anterior sin que el diseño y/o construcción de la calzada existente según lo que aquí se acuerda, implique renuncia alguna por parte del CONCESIONARIO respecto de su posición jurídica y técnica en relación con: (i) la validez y obligatoriedad del pronunciamiento del Panel de Expertos de 22 de mayo de 2013 -el cual la ANI no acepta en su contenido ni en su procedimiento-; (ii) el alcance de Rehabilitación que EL CONCESIONARIO considera fue plasmado en el Contrato de Concesión para la calzada en cuestión -el cual la ANI no acepta-; (iii) el derecho que el Concesionario aduce que le asiste respecto del plazo correspondiente a la ejecución de las obras objeto de este otrosí, -el cual la ANI no acepta- y (iv) El derecho a la restitución del plazo, equivalente al tiempo que ha transcurrido desde que se suscitó la diferencia entre las partes y hasta la fecha de la suscripción del presente Otrosí. Plazo que alega tener EL CONCESIONARIO y que considera necesario para la ejecución de la intervención en cuestión, y que la Agencia igualmente no acepta en la medida que para ésta es claro que el plazo máximo con que cuenta EL CONCESIONARIO para la ejecución de la fase de construcción del Contrato de Concesión vence el 30 de Mayo de 2015, fecha en que finaliza la etapa pre-operativa del Contrato de Concesión y el cual no ha sido modificado ni suspendido.

SEGUNDO. Plazo para entrega de diseños. Las Partes acuerdan que, a partir de la fecha de la suscripción del presente otrosí, EL CONCESIONARIO contará con un plazo de cinco (5) meses para elaborar y presentar los Estudios y Diseños de Detalle requeridos en la Cláusula Primera del presente Otrosí. Lo anterior, sin perjuicio que en la medida del avance en la ejecución de los diseños antes referidos, asociados con entregas parciales y debidamente aprobados por la interventoría, se proceda de inmediato con la intervención señalada en el presente Otrosí.

TERCERO. Control de las Cantidades de Obra Ejecutada. Durante la ejecución de las Obras, la Interventoría y el Concesionario realizarán la medición y cuantificación de la obra ejecutada mes a mes, con el fin de poder establecer los costos requeridos por la intervención prevista en la Cláusula Primera del presente Otrosí.

Las Partes convienen en que se realice el pago, conforme a lo estipulado en el Literal L de la Sección 12.04 del Contrato de Concesión No. 008 de 2010, de la intervención aquí acordada a medida que avance la misma y según la distribución de Hitos que se establezca en el Programa de Obra, sin perjuicio de lo previsto en la cláusula siguiente.

CUARTO. Liquidación de las Cantidades de Obra ejecutada. En acatamiento de lo decidido por el Tribunal de Arbitramento, al cual las partes se reservan el derecho a acudir, estas o una de ellas, según lo determine el Tribunal asumirá los costos mayores o menores de la intervención realizada con base en las mediciones de Cantidades de Obra Ejecutada en la calzada existente entre Turbo y El Tigre.

✱

CHA
FDF
SNA
[Handwritten signatures and initials]

OTROSI No. 3 AL CONTRATO DE CONCESION No. 008 DE 2010- POR EL CUAL LAS PARTES ACUERDAN 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 CONTRATATADA RESPECTO DE DICHA CALZADA

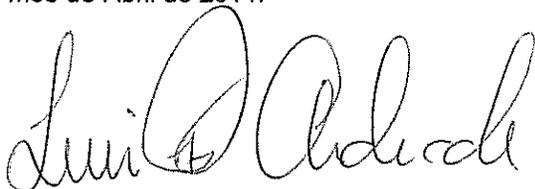
En caso de ser la decisión del Tribunal de Arbitramento favorable al Concesionario, las cantidades de obra medidas mes a mes entre la Interventoría y el Concesionario, ejecutadas en el marco de la intervención señalada en el presente otrosí que excedan la intervención contractual que a juicio del Tribunal de Arbitramento fue pactada en el Contrato, serán liquidadas a los precios unitarios vigentes para el mes de presentación de la demanda por el Concesionario, fijados por el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS. En tal caso, la liquidación mensual de la Obra ejecutada será indexada mes a mes de acuerdo con los índices aplicables, en uso por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, hasta el mes anterior a aquel en que efectivamente se realice el pago.

En caso que el Tribunal de Arbitramento falle en favor de la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI, el Concesionario aceptará que los costos de la totalidad de las cantidades de Obra ejecutada para la intervención señalada en el presente Otrosí, son reconocidos en su totalidad por la fórmula de remuneración indicada en el Literal L de la Sección 12.04 del Contrato de Concesión No.008 de 2010, los cuales como se indicó en la Cláusula Cuarta se pagarán a medida que avance la obra y según la distribución de Hitos que se establezca en el Programa de Obra.

De producirse una decisión mixta, cada parte asumirá los costos según le correspondan.

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., al primer (01) día del mes de Abril de 2014.



LUIS FERNANDO ANDRADE MORENO
Presidente



ALVARO JOSE MOVILLA CASTILLO
Representante Legal

Proyectó : Carlos Fajardo – Supervisor Contrato de Concesión No. 008 de 2010. 
Harbey Carrascal – Abogado Gerencia Gestión Contractual 2.
Francisco Forero – Apoyo Financiero VGC. 
Revisó : María Alejandra Lobo – Gerente de Proyectos VGC. 
Alexandra Lozano V – Gerente Gestión Contractual 2. 
Emerson Durán – Gerente Financiero VGC. 
 Andrés Figueredo S – Vicepresidente de Gestión Contractual.