

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO “DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE”.

Entre los suscritos ~~ANDRÉS FIGUEREDO SERPA~~, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.683.020 expedida en Bogotá, en su condición de Vicepresidente de Gestión Contractual, nombrado por Resolución No. 423 de 3 de marzo de 2014, facultado para el efecto por la Resolución No. 1113 de 30 de junio de 2015, obrando en nombre y representación de **LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI**, Agencia Nacional de Naturaleza Especial del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, adscrita al Ministerio de Transporte, creada por el Decreto 4165 del 3 de noviembre de 2011, quien en adelante se denominará **LA AGENCIA**, y por la otra **CAMILO ADOLFO NAGED RODRIGUEZ**, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.149.315 expedida en Bogotá, en su condición de Representante Legal del Consorcio ICITY, identificado con el Número Único de Identificación Tributaria NIT No. 900.510.454-3, quien para los efectos de este documento se denominará **EL INTERVENTOR**, conjuntamente **LAS PARTES**, hemos decidido suscribir este documento, previas las siguientes:

### CONSIDERACIONES

1. Que el Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, suscribió el 24 de noviembre de 1994 con la Unión Temporal Concesionaria Devinorte el Contrato de Concesión No. 664<sup>1</sup>, cuyo objeto es que el concesionario ejecute de conformidad con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993: “(...) *los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y de construcción, la operación, el mantenimiento y la administración fiduciaria del proyecto vial denominado “Desarrollo vial del Norte de Bogotá” en el Departamento de Cundinamarca (...)*”.
2. Que el 20 de abril de 2012, las partes suscribieron el Contrato de Interventoría No. SEA-073 con el objeto de: “(...) *regular los términos y condiciones bajo los cuales el Interventor se obliga a ejecutar para la AGENCIA la Interventoría integral del Contrato de Concesión, que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión No 0664 de 1994 y demás documentos que lo modifiquen, adicionen o complementen para la Concesión Desarrollo Vial para el Norte de Bogotá “DEVINORTE”, integrado por CANO JIMENEZ CONSTRUCCIONES S.A.; WACKENHUT DE COLOMBIA S.A., CIVILIA S.A., MINCIVIL, CASTRO TCHERASSI Y CIA LTDA, EQUIPOS UNIVERSAL Y CIA LTDA, CONSOCIAL Y ENFASEGUROS; así como regular los términos y condiciones bajo los cuales la AGENCIA pagará al Interventor de forma mensual la contraprestación ofrecida por el Interventor y aceptada por la AGENCIA durante el Concurso de Méritos Abiertos consistente en una suma global fija. (...)*”.

<sup>1</sup> Cedido al Instituto Nacional de Concesiones, INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, mediante Resolución No. 3783 de 26 de septiembre de 2003, como consecuencia de lo cual, las partes suscribieron el Documento Modificadorio de 28 de enero de 2004, en el cual convinieron que: “(...) *en el contrato de concesión 664 de 1994 y todas sus modificaciones, adiciones, otrosí, y demás documentos que se hayan generado en desarrollo del mismo, donde se diga INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y/o INVÍAS se entenderá INSITUTO NACIONAL DE CONCESIONES y/o INCO, y en ese sentido, y para todos los efectos se entenderá que la entidad contratante es ésta (...)*”.

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

3. Que las partes suscribieron el 30 de mayo de 2012 el Acta de Inicio del Contrato de Interventoría No. SEA-073 de 20 de abril de 2012.

4. Que el Contrato de Interventoría No. SEA-073 de 2012, en la sección 1.03 establece: "(a) El valor del presente Contrato, se fija en la suma única de Seis Mil Setecientos Sesenta y Nueve Millones Cuatrocientos Setenta y Cinco Mil Ochocientos Pesos (\$6.769.475.800.00) en pesos constantes de Diciembre de 2011 incluido el IVA (...) El valor del presente Contrato corresponde a un precio global fijo ofertado por virtud del cual el Interventor se obliga a ejecutar el Contrato en su integridad, en los términos y condiciones descritos en el presente Contrato (...)"

5. Que la sección 1.05 del Contrato de Interventoría No. SEA-073 de 20 de abril de 2012, establece: "Plazo del Contrato. El plazo máximo de duración se ha definido en la Hoja de Datos de cada uno de los Proyectos (Anexos 2A a 2G), contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de Interventoría y será de Sesenta y Siete Meses (67)."

6. Que el 23 de mayo de 2014, con base en el Documento Modificatorio al Contrato de Concesión del 31 de octubre de 2013, las partes adicionaron el Contrato de Interventoría SEA-073 de 2012 en la suma de Quinientos Ochenta Millones Setecientos Cuarenta Mil Trescientos Catorce Pesos (\$580.740.314.00), equivalentes a 942,760 (smlmv/2014), para que el interventor ejecutase, la interventoría integral de las actividades de construcción, operación y mantenimiento rutinario de la intersección del sector "T de Portachuelo", que incluye pero no se limita a la Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, medioambiental, socio-predial, administrativa, de seguros, operativa y de mantenimiento.

7. Que posteriormente, el 20 de enero de 2015 las partes suscribieron una segunda Adición al Contrato de Interventoría SEA-073 de 2012 por valor de Ciento Noventa y Tres Millones Doscientos Setenta Mil Setecientos Setenta y Un pesos m/cte (\$193.270.771), equivalentes a 299,9468724 (smlmv/2015), con el objeto de continuar ejerciendo las actividades de interventoría y control sobre dichas obras.

8. Que la ANI y El Concesionario suscribieron el 30 de abril de 2015, el Otrosí No. 57 al Contrato de Concesión 664 de 1994, en el cual se contrató la ejecución de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III, de las Variantes Sopó (Briceño-Pueblo Viejo-Las Manas) y Cajicá (El Molino-Canelón), para ejecutarse en un plazo de seis (6) meses contados a partir de su suscripción.

9. Que como consecuencia de lo anterior, LAS PARTES mediante el documento suscrito el 11 de junio de 2015 adicionaron el Contrato de Interventoría No. SEA 073 de 2012 en Doscientos Noventa y Siete Millones Setecientos Tres Mil Seiscientos Setenta y Tres pesos m/cte (297.703.673.00) 462,022

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO “DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE”.

(smimv/2015), incluido el IVA al valor previsto en la Sección 1.03 del Contrato de Interventoría SEA-073 de 2015.

**10.** Que la ANI y El Concesionario mediante el Otrosí No. 58 de 30 de octubre de 2015 al Contrato de Concesión No. 664 de 1994, modificaron la Cláusula Primera del otrosí No. 57 suscrito el 30 de abril de 2015, excluyendo la ejecución de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III - de la Variante Cajicá (El Molino-Canelón).

Adicionalmente, se modificó la Cláusula Segunda del otrosí No. 57 de 2015, ampliando el plazo previsto en cinco (5) meses adicionales para la ejecución de los estudios y diseños a nivel de detalle - fase III - de la Variante Sopó, quedando el plazo total de ejecución en once (11) meses.

**11.** Que la ANI y el Concesionario mediante otrosí No. 59 del 16 de diciembre de 2015, modificaron el inciso Primero de la Cláusula Tercera del Otrosí No. 57 suscrito el 30 de abril de 2015 al Contrato de Concesión No. 664 de 1994, descontando el valor correspondiente a la ejecución de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III - de la Variante Cajicá (El Molino-Canelón), en un monto igual a Setecientos Cuarenta y Dos Millones Ochocientos Noventa y Tres Mil Ciento Setenta y Nueve (\$742.893.179,00) de 2015 incluido IVA.

**12.** Que con base en la exclusión de la ejecución de los Estudios y Diseños a nivel de detalle- Fase III- de la Variante Cajicá (El Molino-Canelón), el 30 de diciembre de 2015, la ANI y la Interventoría, suscribieron el otrosí No. 4, mediante el cual: i) se modificó la Cláusula Primera del Adicional No. 3 al contrato SEA-073 de 2012, ajustándose el valor adicionado indicando que el mismo corresponde a (\$209.641.000,00) y ii) se modificó la Cláusula Segunda del Adicional No. 3 en lo relacionado con la forma de pago, señalándose lo siguiente: *“a) el primer pago con la presentación y no objeción de parte de la ANI del informe detallado del avance de actividades realizadas; b) el segundo pago, una vez los Estudios y Diseños a nivel de detalle Fase III, de la variante Sopó (Briceño- Pueblo viejo-Las Manas) sean revisados y no objetados por la interventoría y la Agencia Nacional de Infraestructura. El presupuesto Oficial estimado incluye el valor de todos los gastos e impuestos a que haya lugar, por parte del contratista”.*

**13.** Que el Concesionario mediante la comunicación No. DVNB-784-16 de 17 de marzo de 2016, con radicado ANI No. 20164090224042 del 18 de marzo de 2016, solicitó a la ANI la ampliación del plazo para la ejecución de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III - de la Variante Sopó en tres (3) meses más.

**14.** Que previo concepto de la interventoría y de acuerdo a las consideraciones expuestas en el ACTA DE SUSPENSIÓN del 29 de marzo de 2016, referida a la entrega de los estudios y diseños a nivel de detalle, fase III, de la variante Sopó, conforme a lo convenido en el otrosí No. 57 de 2015 (modificado

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO “DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE”.

por el otrosí No. 58 de 2015), la ANI y el Concesionario acordaron suspender el término de ejecución por (1) mes contado a partir de la suscripción de la misma, esto es, hasta el 29 de abril de 2016 inclusive.

**15.** Que como consecuencia de lo anterior, se suspendió la ejecución de las actividades señaladas en los Otrosíes No. 3 y No. 4 de 2015 al contrato de Interventoría en lo referido a la revisión de los estudios y diseños a nivel de detalle-fase III- de la variante Sopó por el plazo de (1) mes contado a partir de la suscripción de dicha Acta, es decir, hasta el 29 de abril de 2016.

**16.** Que en relación con los argumentos expuestos por el concesionario y previo concepto de interventoría, mediante Acta del 29 de abril de 2016, se prorroga la suspensión del plazo previsto en el Otrosí No. 57 de 2015 (Modificado por el otrosí No. 58 de 2015), referido a la entrega de los estudios y diseños a nivel de detalle-fase III- de la variante Sopó (Briceño-Pueblo Viejo-Las Manas) por el plazo de veinticuatro (24) días contados a partir de la suscripción de dicha Acta, hasta el 23 de mayo de 2016 inclusive, para la entrega del informe técnico, financiero, predial, ambiental y social por parte del concesionario que permitiera garantizar el desarrollo de la Variante Sopó.

**17.** Que a partir de lo anterior, se prorrogó la suspensión de la ejecución de las actividades señaladas en los Otrosíes No. 3 y No. 4 de 2015 al contrato de Interventoría en lo referido a la revisión de los estudios y diseños a nivel de detalle-fase III- de la variante Sopó por el plazo de veinticuatro (24) días contado a partir de la suscripción de la dicha Acta, es decir, hasta el 23 de mayo de 2016.

**18.** Que el Concesionario, mediante comunicación DVNB- 1321-16 del 19 de mayo de 2016, con radicado ANI No. 2016-409-041560-2 del 20 de mayo de 2016, solicitó a la ANI prórroga de treinta (30) días en la suspensión acordada del plazo para la entrega de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III - de la Variante Sopó en consideración a que se continuaba realizando un análisis del trazado definitivo de la variante propuesto por la Alcaldía Municipal de Sopo, desde los puntos de vista ambiental, social, predial, técnico y financiero.

**19.** Que con base en los argumentos expuestos por el Concesionario y previo concepto favorable de la interventoría a fin de contar con el análisis técnico pertinente y la información solicitada a la Alcaldía Municipal de Sopó por comunicación del 19 de mayo de 2016, mediante Acta del 23 de mayo de 2016 se prorrogó la suspensión del plazo previsto en el Otrosí No. 57 de 2015 (Modificado por el otrosí No. 58 de 2015), referido a la entrega de los estudios y diseños a nivel de detalle-fase III- de la variante Sopó por un término de treinta (30) días contados a partir del día siguiente a la suscripción del Acta, es decir, hasta el 22 de junio de 2016 inclusive.

**20.** Que a partir de lo anterior, se suspendió la ejecución de las actividades señaladas en los Otrosíes No. 3 y No. 4 de 2015 al contrato de Interventoría en lo referido a la revisión de los estudios y diseños

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

a nivel de detalle fase III de la variante Sopó por el plazo de treinta (30) días contado a partir del día siguiente a la suscripción de dicha Acta, es decir, hasta el 22 de junio de 2016 inclusive.

21. Que el Concesionario mediante comunicación No. DVNB-1560-16 de 16 de junio de 2016, con radicado ANI No. 20164090503832 del 16 de junio de 2016, remitió a la ANI el análisis de las alternativas para la denominada Variante Sopó, desde los aspectos ambiental, social, predial, técnico y financiero, en los siguientes términos:

***"(...) ALTERNATIVA No 1 - Briceño - Pueblo Viejo — Manas***

*La longitud total de esta alternativa es de 5.3Km entre Briceño y Manas, para esta se contempla la construcción de una calzada adicional en el tramo ya existente entre Briceño y Pueblo Viejo en 1.8Km, con una intersección en glorieta en Pueblo Viejo. Desde este punto hasta Manas se da inicio al tramo de obra nueva, con longitud de 3.5Km terminando en una intersección a desnivel para conectar con la Concesión Perimetral de Oriente (Ver Figura No 1 — Anexo No. 5)).*

*Para este proyecto, se requiere un área aproximada a adquirir de 204.779m<sup>2</sup> de los cuales 65.302m<sup>2</sup> corresponden a uso "Industrial Comercial" en el sector Briceño — Pueblo Viejo, y 25.864,25m<sup>2</sup> en el sector Pueblo Viejo Manas, incrementando el valor de adquisición predial de manera representativa para un total de \$53.627.930.464 necesarios para este ítem incluyendo el área necesaria para la Intersección a Desnivel. (Ver Anexos No. 1 y No. 4 — Tira predial preliminar).*

*Este diseño implica obras importantes en cuanto a terraplenes, obras de estabilización y adecuaciones especiales por interferencia con canales de riego longitudinal y transversalmente con la vía, que requieren un tratamiento especial (Ver figura No. 5 — Anexo No. 5)) para un valor de obra de \$82.283.757.383.*

*Ahora bien, para las gestiones Ambiental, Social, Predial y el Plan de Manejo de Tráfico implicaría un presupuesto de \$ 7.292.292.089. Con lo anterior se tiene que el valor total de esta alternativa corresponde a \$143.203.979.936 (Ver Anexo No. 6— Presupuesto estimado para las diferentes alternativas de la Variante Sopó).*

***ALTERNATIVA No 2 — Propuesta de la actual Alcaldía de Sopó***

*Esta alternativa inicia en la Autopista Norte en la Vereda de Aposentos y termina en una intersección a desnivel en el sector denominado Tres Esquinas de la Vereda de Gratamira, con una longitud total de 8.4 Km entregando con intersección a desnivel en la Concesión Perimetral de Oriente (Ver Figura No 1 — Anexo No. 5).*

*Requiere un área predial a adquirir de 259.169m<sup>2</sup> teniendo en cuenta que el uso del suelo es "Residencial Campesino" y "Suburbano de Actividad Residencial" pero con afectación importante a construcciones, lo que implica en mejoras una apropiación presupuestal*

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

*importante, para un valor total estimado de \$21.610.630.536 en predios. (Ver Anexos No. 2 y No. 4 — Tira predial preliminar), valor sensiblemente inferior a la Alternativa 1.*

*Debido a que este corredor transcurrirá por la mancha de inundación del río Teusacá (ver Figuras Nos 2 y 3) en tres sectores y tres cuerpos de coluviones (Ver Figura No 4 — Anexo No. 5), por lo que se requerirían tres puentes de luces entre 60m y 320m, más un muro de contención de longitud aproximada de 300m (Ver Figura No. 6 — Anexo No. 5); por esta razón el valor de la obra asciende \$123.686.037.778 muy superior a la Alternativa 1.*

*Las gestiones Ambiental, Social, Predial y el Plan de Manejo de Tráfico implicarían un presupuesto de \$9.155.394.707 teniendo como resultado un presupuesto total de esta Alternativa, de \$154.452.063.021. (Ver Anexo No. 6 — Presupuesto estimado para las diferentes alternativas de la Variante Sopó).*

**ALTERNATIVA No 3 — Propuesta DEVINORTE**

*Esta alternativa inicia en la Autopista Norte en la Vereda de Aposentos y termina en una intersección a desnivel en el sector denominado Tres Esquinas en la Vereda de Gratamira con una longitud de 7.2 Km, teniendo en cuenta que en una extensión de 5.2Km se aprovecharían vías existentes municipales. (Ver Figura No 1 — Anexo No. 5).*

*Se requiere un área total de 215.641m<sup>2</sup> en predios que disminuye respecto de la Alternativa 2, y aunque se tiene una afectación aproximada de construcciones de 3.388m<sup>2</sup>, el costo total para predios es de \$18.990.596.495 incluyendo el área para la Intersección a desnivel; valor aún menor que las alternativas anteriores. (Ver Anexos No. 3 y No. 4 — Tira predial preliminar).*

*Al interferir en menor extensión las zonas de inundación del Río Teusacá, por ubicarse lejos de la zona geológicamente inestable (coluviones) y por tratarse en general de una extensión en terreno relativamente plano con condiciones geotécnicas estables (Ver Figura No 7 — Anexo No. 5), el valor de la obras correspondería a \$73.984.518.810, evidentemente inferior con relación a las Alternativas 1 y 2.*

*Las gestiones Ambiental, Social, Predial y el Plan de Manejo de Tráfico implicarían un valor de \$6.888.526.354, teniendo como resultado un presupuesto total aproximado correspondiente a esta Alternativa de \$99.863.641.659. (Ver Anexo No 6 — Presupuesto estimado para las diferentes alternativas de la Variante Sopó). (...)"*

22. Que adicional a lo anterior, la Administración Municipal de Sopó, mediante comunicado DA-No. 0244-16 del 14 de junio de 2016, con radicado ANI No. 2016-409-050091-2 del 16 de junio de 2016, informa lo siguiente:

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

"(...)

1. *Respecto de los usos del suelo del área de influencia del trazado, es fundamental hacer claridad que debido a la falta de precisión y exactitud de la información acerca del trazado de la vía variante no es posible indicar de manera individual predial el uso de cada uno de los predios posiblemente afectados, sin embargo con base en los últimos datos suministrados por ustedes se describe a continuación la información correspondiente a los Usos del suelo por tramos según lo contemplado por el Decreto 080 de 2010 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los acuerdos 009 de 2000 y 012 de 2007".*
  - *A partir de K0+000 occidental sobre autopista se debe contemplar verificación individual a nivel predial según trazado definitivo, teniendo en cuenta que la reglamentación contempla un corredor vial y de servicios rurales de 300m paralelo a la autopista norte*
  - *Desde la franja de corredor vial de servicios de 300 metros paralela a la autopista norte hasta K2+500 – por ambos costados del trazado proyectado Uso del suelo rural agropecuario*
  - *K2+500 hasta K5+500 – por ambos costados del trazado proyectado Uso del suelo rural agropecuario*
  - *K5+500 hasta K7+000 – por ambos costados del trazado proyectado Uso del suelo rural agropecuario*
  - *K7+000 hasta unión con perimetral oriente – condicionado a verificación individual predial según trazado definitivo, se debe tener en cuenta que la reglamentación contempla un corredor vial y de servicios rurales de 300m paralelo a la vía.*
2. *Acta de la mesa de trabajo realizada con la comunidad, No aplica por cuanto no se trata de un trazado propuesto o concertado con la comunidad.*
3. *El Plan Básico de Ordenamiento territorial vigente según Decreto 080 de 2010 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los acuerdos 009 de 2000 y 012 de 2007" determina y define la zona de expansión urbana la cual se adjunta la citada información técnica a nivel cartográfico en medio magnético.*
4. *El trazado planteado según la cartografía oficial del Plan Básico de ordenamiento territorial se encuentra dentro del sistema vial rural Municipal – Cartografía oficial PBOT vigente. Se anexa información técnica en medio magnético.*
5. *Se aporta certificación expedida por parte de la secretaría de Planeación territorial y urbanismo del Municipio respecto de la titularidad de las zonas dentro del trazado propuesto."*

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

**23.** Que en relación con la solicitud efectuada por el Concesionario, la Interventoría del Proyecto, mediante la comunicación No. ICITY-0166-16 del 20 de junio de 2016. Rad ANI No. 2016-409 051757-2 del 21 de junio de 2016, señaló:

*"El Concesionario en oficio del asunto había solicitado una suspensión del otrosí que estipulaba el diseño de la variante Sopó, para realizar un análisis técnico de la propuesta presentada por la Alcaldía Municipal de Sopó, para un nuevo trazado de la variante en dicho municipio.*

*Por medio del oficio DVNB-1560-16, del 16 de junio presentó a la ANI y a la Interventoría, los archivos denominados análisis de alternativas variante Sopó, en la que se presentan tres posibles rutas, afirmando en dicha comunicación que tanto la Agencia Nacional de Infraestructura como la Alcaldía de Sopó impartieron aprobación a la alternativa No. 3. Al respecto, teniendo en cuenta que la Agencia Nacional de Infraestructura no ha ratificado dicha información y que por el contrario solicitó concepto por parte de esta Interventoría frente a las alternativas analizadas y propuestas por el Concesionario, a continuación presentamos el análisis técnico de las mismas.*

#### **1. RUTA No 1 BRICEÑO-PUEBLO VIEJO- LAS MANAS**

*Trazado estipulado en el otrosí 59, el cual contempla una calzada adosada a la actual vía de acceso al municipio, entre los sectores Briceño y pueblo viejo en una longitud de 1.8 km y una calzada bidireccional entre Pueblo Viejo y las Manas en una extensión de 3.2 km, y una intersección a desnivel en el empalme con la perimetral en el sector manas, el valor de construcción de obra de estos 5.3 km tiene un costo aproximado de \$89.576.049472; el valor de la adquisición predial tiene un costo aproximado de \$53.627.930.464, para un gran total aproximado de \$143.203.979.936, lo que daría un costo promedio por km construido de \$28.640.795.987*

*Se puede apreciar que el sobre costo de la adquisición predial en esta ruta, tiene un peso importante, dado que su trazo discurre por zona de desarrollo industrial con un alto precio por metro cuadrado, igualmente el desarrollo urbanístico de este sector ocasionaría que en un tiempo muy breve la ruta se convierta en vía urbana, perdiéndose el objetivo de variante.*

#### **2. RUTA No 2 TRES ESQUINAS- LA VIOLETA-PUENTE ADOBES**

*Ruta propuesta por la Alcaldía de Sopó, con una longitud total de 8.4 km, con un costo aproximado de construcción de \$132.841.432.485 y un costo aproximado de adquisición predial de \$24.112.062.610, lo que nos da un gran total de 156.953.495.095, que arroja un costo total por km construido aproximado de \$18.684.939.892.*

*Presenta esta ruta grandes afectaciones en el aspecto ambiental, como se muestra en los planos por transcurrir su posible trazado por la zona de inundación del río Teusacá, lo que muy seguramente al definir el trazo requerirá de un manejo ambiental supremamente costoso por el tipo de estructuras a construir y las exigencias especiales que solicitaría la*



OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

~~autoridad ambiental, igualmente, puede apreciarse que el costo aproximado es bastante elevado.~~

### **3. RUTA No 3 APOSENTO- TRES ESQUINAS**

Ruta que propone DEVINORTE con una longitud de 7.0 km, con un costo aproximado de construcción de obra de \$80.873.045.165, el costo de la adquisición predial sería de aproximadamente \$18.990.596.496 dado que su recorrido discurre por vías terciarias y predios rurales; el valor total aproximado de construcción es de \$ 99.863.641.661, lo que da un valor por km construido de \$ 14.266.234.523

Como puede apreciarse en lo descrito, la alternativa 3 presenta los mayores beneficios tanto en el aspecto técnico como en el presupuestal y cumple con las expectativas de permitir una adecuada integración Región – Nación cumpliendo las necesidades tanto de la Infraestructura Vial Nacional como del desarrollo socio-ambiental del Municipio de Sopó.

#### **CONCEPTO JURIDICO**

Tal como se mencionó anteriormente, a través del oficio DVNB-1560-16, del 16 de junio la Unión Temporal DEVINORTE manifestó que tanto la Agencia Nacional de Infraestructura como la Alcaldía de Sopó impartieron aprobación a la alternativa No. 3, afirmación que no corresponde con la realidad contractual, toda vez que de conformidad con lo establecido en el otrosí No. 57, los riesgos de diseño se encuentran radicados en el Concesionario y por tanto, la definición del trazado en concepto de esta Interventoría no está supeditada a la aprobación del ente territorial o de la Agencia.

No obstante lo anterior, en atención al análisis técnico realizado respecto de las tres alternativas presentadas por la Unión Temporal DEVINORTE, en cuanto a las mejores condiciones técnicas, ambientales y prediales que se evidencian en la alternativa identificada como APOSENTO – TRES ESQUINAS, desde el punto de vista jurídico se recomienda la modificación del Otrosí No. 57, modificando y/o aclarando lo correspondiente al alcance de los estudios y diseños a cargo del Concesionario, los cuales se establecieron de manera expresa en su cláusula primera como elaboración de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III, para la construcción de la Variante Sopó (Briceño – Pueblo Viejo – Las Manas).

Al respecto, de acuerdo con el análisis técnico realizado anteriormente, dejamos a su consideración los siguientes argumentos para ser tenidos en cuenta dentro del estudio de conveniencia y justificación, en cuanto a la posibilidad de modificar y/o aclarar al alcance del otrosí No 57 al contrato 664 de 1994, modificándose el trazado de la denominada Variante Sopó, modificación que se considera viable jurídicamente a partir del concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado radicado No. 1439 del 18 de julio de 2002, con ponencia de la Consejera Susana Montes de Echeverri, y la Sentencia de la Sección Quinta del Consejo de Estado, Radicado 3761 del 26 de enero de 2006, adicionalmente a los siguientes antecedentes:

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

*Tal como se deriva del artículo 1501 del código civil, existen elementos que son de la esencia de los contratos como son aquellos sin los cuales el contrato no produce efecto alguno o degenera en otro contrato diferentes, de su naturaleza los cuales no son de su esencia, y algunos "puramente accidentales" correspondientes a aquellos por medio de los cuales se agregan o incorporan por medio de cláusulas especiales elementos nuevos. Estos últimos, corresponden al medio que permite, en concordancia con el principio de autonomía de la voluntad consagrado en el artículo 1602 y ss. del Código Civil, incluir modificaciones o adiciones a los Contratos Estatales.*

*En ese sentido, en concordancia con la Doctrina del Consejo de Estado citada siempre que las partes acuerden introducir elementos que complementen el objeto del Contrato, existe una Adición; mientras que cuando se está modificando elementos como el precio o el plazo del contrato con el fin de garantizar el cumplimiento del objeto inicialmente contratado, se configura una modificación o ajuste del contrato. (...)*

*(...) Del análisis realizado por el máximo juez e intérprete de lo Contencioso Administrativo, es totalmente claro que él es totalmente viable la modificación del contrato estatal, siempre y cuando, ésta se enmarque dentro de las causales contempladas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública, como ocurre con la obligación de evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo (Artículo 14 de la Ley 80 de 1993).*

**Al respecto, si se atiende al hecho que en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, se encuentra la obligación de garantizar en la infraestructura a su cargo la seguridad vial, la integridad de la vía, la calidad del servicio entre otros; es claro que estas se verían disminuidas al mantener el trazado de diseño establecido en el otrosí No. 57; conllevando necesariamente el riesgo inminente de afectación grave del servicio público a su cargo.**

**Esta condición se derivaría del análisis técnico presentado por los especialistas técnicos de la Interventoría, que de manera contundente concluyen que, la alternativa 3 presenta los mayores beneficios tanto en el aspecto técnico como en el presupuestal y cumple con las expectativas de permitir una adecuada integración Región - Nación cumpliendo las necesidades tanto de la Infraestructura Vial Nacional como del desarrollo socio-ambiental del Municipio de Sopó.** (Negrilla y subrayado fuera de texto).

*Así las cosas y de conformidad con el concepto técnico, se recuerda que el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) aprobó la "Estrategia institucional para la articulación de políticas y acciones en materia de cambio climático en Colombia" (Documento CONPES 3700 del 14 de Julio de 2011). Este documento de política busca entre otros aspectos, generar espacios para que los sectores y los territorios integren la problemática del cambio climático dentro de sus procesos de planificación, disminuir la*

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO “DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE”.

~~exposición y sensibilidad al riesgo asociado a fenómenos climáticos, y aumentar la capacidad de respuesta de los sistemas sociales y ecológicos; promoviendo la toma de decisiones encaminadas no sólo en enfrentar los riesgos climáticos presentes sino también los futuros, y en evitar las inversiones de alto riesgo que puedan resultar en pérdidas catastróficas , a efectos de generar múltiples beneficios derivados de un enfoque multicriterio y de largo plazo, contribuyendo a proteger las inversiones, el bienestar y seguridad de la población y la funcionalidad de los ecosistemas.~~

En consecuencia de lo anterior, al interior de la Ley 1682 de 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias” se estableció como principio rector de los proyectos de infraestructura, el correspondiente a la Adaptación y mitigación al cambio climático en los siguientes términos: “Los proyectos de infraestructura de transporte deben considerar la implementación de medidas técnicas para reducir la vulnerabilidad de los sistemas de transporte por razón de los efectos reales o esperados del cambio climático (...)” al igual que el principio de Conectividad, que establece: Los proyectos de infraestructura de transporte deberán propender por la conectividad con las diferentes redes de transporte existentes a cargo de la nación, los departamentos y los municipios, razón por la cual el tipo de infraestructura a construir variará dependiendo de la probabilidad de afectaciones por causas naturales, los beneficios esperados y los costos de construcción” (Negrilla fuera de texto inicial).

De esta forma, teniendo en cuenta las posibles afectaciones naturales que incidirían en el Proyecto, es necesario atender a las condiciones físicas que se evidencian en la zona de inundación del Río Teusacá que se expusieron en la alternativa No. 2. Situaciones que se eliminan adoptando como medida la alternativa No. 3 elaborada y presentada por el Concesionario.

Finalmente y con el objeto de culminar la elaboración de los estudios y diseños de la Variante Sopó, se recomienda igualmente la ampliación del plazo hasta por un periodo de máximo 4 meses para la entrega de los diseños y la modificación del trazado previsto en el otrosí 57, por la alternativa presentada por el concesionario, reiterando que en cabeza del mismo se encuentra radicado el riesgo de diseños de conformidad con el Contrato de Concesión No. 664 de 1994.”

24. Que mediante comunicación No. DA-No.0253-16 del 21 de junio de 2016, Rad. ANI No. 2016-409-052618-2 del 23 de junio de 2016, la Alcaldía Municipal de Sopó y la Secretaría de Planeación Territorial y Urbanismo, dieron aval a la propuesta técnica presentada sobre el trazado variante jurisdicción Municipio de Sopó, bajo el argumento de su pertinencia desde el punto de vista ambiental, técnico y social y teniendo en cuenta que la mayor parte del tramo se desarrolla sobre un trazado existente, lo cual mitiga el impacto ambiental y social reduciendo la afectación de predios privados.

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO “DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE”.

25. Que analizado lo anterior por parte de la Entidad y de acuerdo al concepto emitido por la interventoría mediante radicado ANI No. 2016-409 051757-2 del 21 de junio de 2016, se encontró viable la solicitud del Concesionario realizada con comunicación ANI No. 20164090224042 del 18 de Marzo de 2016 relativa a la ampliación del plazo para la ejecución de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III - de la Variante Sopó, en atención al análisis presentado para la definición de trazado, sin que ello dé lugar a derecho económico alguno adicional al concesionario, toda vez que se entendía que la obligación de resultado, estudios y diseños a fase III de la Variante de Sopo, se cumple cuando estos se entreguen y no sean objetados por la Interventoría y se remunera conforme los términos del Otrosí 57 y 59.

26. Que con base en lo anterior, mediante Otrosí No. 61 se modificaron las Cláusulas Primera y décima del otrosí No. 57 suscrito el 30 de abril de 2015 dentro del Contrato de Concesión 664 de 1994, así:

*“CLÁUSULA PRIMERA. Contratar la elaboración de los Estudios y Diseños a nivel de detalle – Fase III, para la Variante Sopó (Autopista Norte en la vereda de Aposentos y termina en una intersección a desnivel en el sector denominado Tres Esquinas- Vereda Gratamira con una longitud de 7.2. Km)*

*PARÁGRAFO PRIMERO.- Las Partes entienden que la alternativa de diseño requerida en el presente Otrosí se encuentra remunerada en el valor pactado inicialmente y, por lo tanto, EL CONCESIONARIO no presentará reclamación alguna ni en instancia administrativa ni judicial (...)*

*CLÁUSULA DÉCIMA. RIESGOS. EL CONCESIONARIO deberá identificar los defectos favorables o desfavorables de las variaciones de los componentes administrativos, financieros, cambiarios, fiscales, tributarios, legales y técnicos de las obligaciones contractuales relacionadas. Igualmente y teniendo en cuenta las obligaciones estipuladas a cargo del concesionario, este asumirá los riesgos de diseño e identificará plenamente los trámites en cuanto a la gestión ambiental, social, gestión y adquisición predial, las gestiones para el traslado, protección e instalación de las redes de servicios públicos, operación y mantenimiento rutinario que se encuentren dentro de los costos totales por obligaciones aprobadas en los estudios de diseño fase III de la Variante Sopó (Autopista Norte en la vereda de Aposentos y termina en una intersección a desnivel en el sector denominado Tres Esquinas- Vereda Gratamira con una longitud de 7.2. Km)”.*

Adicionalmente se prorrogó el plazo para la ejecución de las obligaciones emanadas del otrosí No. 57 modificado por el otrosí No. 58, en cuatro (4) meses, contados a partir de la suscripción del otrosí 61 y se acordó ajustar las garantías del otrosí No. 57 del 30 de abril de 2015, de conformidad con lo

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

~~establecido en el mencionado documento y en los términos del Contrato de Concesión No. 664 de 1994, dentro de los diez (10) días siguientes a la suscripción del mismo.~~

27. Que es necesario permitir la continuidad de la ejecución del Contrato de Interventoría No. SEA-073 del 20 de abril de 2012, para garantizar el seguimiento de las actividades contratadas en el otrosí No. 61 del 23 de junio de 2016 al Contrato de Concesión No. 664 de 1994, su revisión y no objeción por parte del Interventor.

28. Que este documento fue puesto a consideración del Comité de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, quien recomendó su suscripción, como consta en el Acta de la sesión llevada a cabo en las instalaciones de la entidad el veintiocho (28) de julio de 2016.

De conformidad con las anteriores consideraciones, **LAS PARTES,**

#### **ACUERDAN**

**CLÁUSULA PRIMERA.** Modificar la cláusula segunda del Adicional No. 3 del 11 de junio de 2015 al Contrato de Interventoría No. SEA-073 de 2012, modificada mediante la cláusula segunda del Otrosí No. 4 del 30 de diciembre de 2015, únicamente en lo asociado al cambio del trazado respecto del cual se verificará el diseño de la Variante Sopo por parte de la Interventoría, la cual quedará así:

*"CLÁUSULA SEGUNDA. - FORMA DE PAGO. LA AGENCIA pagará al interventor el valor adicionado de (\$ 209.641.000,00) incluido IVA, equivalentes a (325,353 smmlv), en dos (2) pagos iguales fijos por valor de CIENTO CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS VEINTE MIL QUINIENTOS PESOS, (\$104.820.500,00) así: a) el primer pago, contra la presentación y no objeción por parte de la ANI del informe detallado del avance de actividades realizadas; b) el segundo pago una vez los estudios y diseños a nivel de detalle fase 3, de la variante de Sopo (Autopista Norte en la vereda de Aposentos y termina en una intersección a desnivel en el sector denominado Tres Esquinas- Vereda Gratamira con una longitud de 7.2. Km aproximadamente), sean revisados y no objetados por la interventoría y la Agencia Nacional de Infraestructura. El presupuesto oficial estimado incluye el valor de todos los gastos e impuestos a que haya lugar, por parte del contratista"*

**CLÁUSULA SEGUNDA.-** Las Partes entienden que la presente modificación se encuentra remunerada en el valor pactado inicialmente en el Otrosí No. 3 del 11 de junio de 2015 (Modificado por el otrosí No. 4) y, por lo tanto, LA INTERVENTORÍA no presentará reclamación alguna ni en instancia administrativa ni judicial".

**CLÁUSULA TERCERA.- GARANTÍAS.-** Teniendo en cuenta la modificación aquí prevista, el Consorcio Icity, dentro de los (5) días calendario siguientes a la suscripción del presente otrosí, deberá ajustar las garantías y presentarlas en ese mismo plazo a la ANI para su correspondiente revisión, allegando certificación expedida por las compañías aseguradoras dejando expresa constancia sobre su conocimiento y aceptación en relación con el contenido y alcance del presente Otrosí.

OTROSÍ No. 5 AL CONTRATO DE INTERVENTORIA SEA-073 DE 2012. PROYECTO "DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTÁ-DEVINORTE".

**CLÁUSULA CUARTA. INDEMNIDAD. EL INTERVENTOR** se compromete a mantener a la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA libre de cualquier daño o perjuicio originado en reclamaciones de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de la de sus subcontratistas o dependientes, en los términos de la normatividad vigente.

**CLÁUSULA QUINTA.- VIGENCIA Y VALIDEZ DE LO NO MODIFICADO.** Las cláusulas y condiciones del Contrato de Interventoría Contrato SEA-073 del 20 de abril de 2012, sus adicionales y otrosíes, no modificadas por el presente otrosí, conservan toda su vigencia y validez. Su no mención en el presente Otrosí no exime a las partes del cumplimiento de las mismas.

**CLÁUSULA SEXTA .- ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS.** Con la suscripción del presente documento modificatorio, y según los estudios previos elaborados por la Entidad para tal efecto, la estimación, tipificación asignación y evaluación de riesgos del contrato de interventoría SE-073 del 20 de abril de 2012 no se modifica.

**CLÁUSULA SÉPTIMA .- DOCUMENTOS.-** Hacen parte del presente Otrosí los siguientes documentos: 1) Estudio de Conveniencia y Oportunidad, 2) Concepto de Interventoría con radicado ANI No. 2016-409-051757-2 del 21 de junio de 2016, 3) Comunicación de la Alcaldía Municipal de Sopó DA-No.0253-16 Rad. ANI No. 2016- 409-052618-2 del 23 de junio de 2016. 4) Comunicación del Concesionario con No. DVNB-1560-16 de 16 de junio de 2016, con radicado ANI No. 20164090503832 del 16 de junio de 2016 y 5) Los demás que se produzcan con ocasión de la ejecución del presente Otrosí.

**CLÁUSULA OCTAVA.- PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN.** El presente documento se perfecciona con la suscripción por las partes.

Para constancia, se firma en Bogotá D.C. a veintiocho (28) días del mes de julio de 2016.

POR LA ANI

POR EL CONCESIONARIO





  
ANDRÉS FIGUEREDO SERPA

Vicepresidente de Gestión Contractual


  
CAMILO A. NAGED RODRÍGUEZ


Representante legal

Revisó:

Priscila Sánchez Sanabria- Vicepresidente Jurídico (A)   
Luis Eduardo Gutiérrez – Gerente Proyectos Carreteros II - VGC   
José Roman Pacheco Gallego– Gerente Asesoría Legal Gestión Contractual I – VJ   
Diana Ximena Corredor Reyes – Gerente Financiero - VGC 

Proyecto Técnico: Héctor Leonel Reyes Rincón – Apoyo técnico a la Supervisión Devinorte 

Proyecto Jurídico: Luz Dianne Díaz Gómez- Apoyo Jurídico VJ 

Proyecto Financiero: Javier Sanabria Mejía – Apoyo Financiero VGC 

Proyecto Riesgos: Jorge Huertas Luna – Grupo Riesgos VPRE 