

Hoja 1 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

Entre los suscritos de una parte, la **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI**, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, creada por el Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, representada en este acto por **CAMILO MENDOZA ROZO**, identificado con la cédula de ciudadanía número 80.503.446 expedida en Usaquén, en su calidad de Vicepresidente de Gestión Contractual, nombrado por Resolución No. 262 de 6 de mayo de 2012 y posesionado según Acta No. 050 de 14 de mayo de 2012, facultado para el efecto conforme lo establece el artículo 13.1 del Manual de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, Resolución No. 308 del 27 de marzo de 2013, quien en adelante se denominará **LA AGENCIA** o **ANI**, y la sociedad **CONCESIONARIA DE OCCIDENTE S.A.**, constituida mediante Escritura Pública No. 0003031 del 21 de julio de 2004 de la Notaría 18 del Círculo Notarial de Bogotá, domiciliada en la ciudad de Bogotá, e inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá a folio 00945276 del Libro IX, identificada con la Matrícula Mercantil No. 01399193 y con el Número Único de Identificación Tributaria NIT No. 830.144.920-0, representada legalmente por el señor **LEONARDO SALAS PINILLA**, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 17.323.210 de Villavicencio, quien para efectos de este documento se denominará **EL CONCESIONARIO**, conjuntamente **LAS PARTES**, hemos decidido suscribir el presente Otrosí, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

1. Que el 2 de Agosto de 2004, el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, y la sociedad Concesionaria de Occidente S.A. suscribieron el Contrato de Concesión GG-046-2004 con el siguiente objeto: *“Elaboración de los estudios y diseños definitivos, la gestión predial, las obras de construcción, mejoramiento y rehabilitación, la operación, el mantenimiento, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes cedidos al INCO, dados en concesión, para la cabal ejecución del proyecto vial “Pereira-La Victoria”.* De conformidad con el Apéndice A *“Especificaciones Técnicas de Construcción Mejoramiento y Rehabilitación”* el corredor vial concesionado está dividido en 4 trayectos identificados así: Trayecto 1 “La Victoria-Cartago”, Trayecto 2 “Cartago-Cerritos”, Trayecto 3 “Obando-Cartago” y Trayecto 4 “Cerritos-El Pollo”.
2. Que mediante el Decreto 4165 de 2011, el Gobierno Nacional modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones, INCO, creando la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- cuyo objeto es: *“Planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privadas-APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto de las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación.”.*
3. Que observando la previsión establecida en el art. 28 de la Ley 1150 de 2007, el Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, mediante Documento 3535 de 18 de julio de 2008, emitió concepto previo favorable en relación con las prórrogas o adiciones, entre otros, al Contrato de Concesión GG-046 de 2 de agosto de 2004, proyecto vial “Pereira-La Victoria” por considerarlo de importancia estratégica para la consolidación del transporte en Colombia. Lo anterior previa revisión del Consejo Nacional de Política Fiscal, CONFIS, en sesión de 17 de julio de 2008.

Hoja 2 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

4. Que mediante Documento CONPES 3632 de 16 de diciembre de 2009, se modificó y ratificó la recomendación de adicionar el Contrato GG-046 de 2 de agosto de 2004, contenida en el Documento 3535 de 18 de julio de 2008, en los siguientes términos:

“(…) B. Pereira-La Victoria. De acuerdo con una nueva priorización realizada por el Inco, los recursos disponibles y el alcance físico del contrato de concesión, inicialmente aprobados en el Conpes 3535, se redistribuirán y asignarán de acuerdo con lo establecido en el Cuadro 7:

Cuadro 7: Plan de Inversiones y alcance físico 2010-2013, concesión Pereira-La Victoria

Concesión	Actividad	Solicitud	2010	2011	2012	2013
Pereira-La Victoria	Ampliación separador Trayecto 1	Modificación y Ratificación	-	33.356	19.914	10.138,8
	Cicloruta Cartago-Zaragoza					
	Gestión Social					
	Operación y Mantenimiento Variante Obando ¹					

(…)”.

5. Que con fundamento en lo expuesto en los anteriores considerandos, el 30 de diciembre de 2009, se suscribió el Otrosí No. 23 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, Proyecto Vial “Pereira-La Victoria”, modificado por los Otrosíes 24, 25 y 26, documento en el cual las Partes, acordaron:

“Adicionar el alcance del objeto del Contrato de Concesión GG-046 de 2004, para la ejecución por cuenta y riesgo del concesionario de los estudios, diseños definitivos, gestión predial, gestión ambiental, gestión social, construcción, operación y mantenimiento de las siguientes obras, conforme con las especificaciones técnicas y condiciones establecidas en el contrato:

- La ampliación del ancho del separador en el Trayecto 1.** Obras a desarrollar: Ampliación del ancho del separador central del Trayecto 1 en aquellos sectores en los cuales el diseño original cuenta con un ancho de separador menor a 4m, desde la intersección sur de La Victoria (abscisa K43+000) hasta el inicio de la entrada sur del corregimiento de Zaragoza (K70+900), exceptuando el Paso Nacional Obando. La longitud involucrada en este cambio de diseño es de 10.5 Km aproximadamente, con separador de cuatro (4) metros en una longitud de 5.250 metros lineales, y con separador de 10 metros promedio en una longitud de 5.270 metros lineales (aprox). Permanecerá la estructura típica de pavimentos señalada anteriormente y que se ha venido aplicando. En el separador incluye relleno, empujamiento, árboles, cunetas centrales y laterales en concreto, filtros donde sea necesario. También contempla la estructura de vía y pavimento por mayor longitud en curvas, la mayor prolongación de alcantarillas y box-culverts y el traslado de redes de servicios públicos.
- Ciclo ruta Cartago-Zaragoza-Obras a desarrollar:** Se construirá una ciclo ruta paralela a la vía concesionada, desde Zaragoza hasta la intersección sur de Cartago por el costado izquierdo, y por el costado derecho en el propio Paso Nacional Cartago desde esta intersección hasta el río La Vieja, con una longitud de 9.578 metros, iniciando en el K70+000 y terminando en el K79+578. Con un ancho no inferior de 2,50 metros y/o su localización de acuerdo al POT del municipio de Cartago, socializado con las comunidades y los entes Municipales. Se

¹ La construcción de la variante de Obando fue ratificada mediante Documento CONPES 3563

Hoja 3 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

construirá con una estructura de pavimento con los siguientes espesores, promedio mínimo y de acuerdo al manual de diseño del 2008 del INVIAS: 0.20m de afirmado, 0.15m de base granular y 0.05m de concreto asfáltico garantizando el correcto funcionamiento. El terreno es relativamente plano con varias ondulaciones suaves en el paso nacional. El proyecto incluye la construcción de sardineles para confinamiento de la estructura, adecuación de zonas verdes con ancho promedio de dos (2) metros y espacio público en toda la longitud (pasos peatonales, paraderos etc.)

[...]

c) Obras de gestión social del Proyecto.

Trayecto 1: Para el sector denominado como trayecto 1, las obras a desarrollar son las siguientes:

-**Ampliación de bermas** sector de los comerciantes de vendedores permanentes y estacionarios del producto de la uva (uversos), comprendido en la entrada norte de la Victoria y el restaurante El Carretero, Longitud aproximada de 200m y ancho promedio de 3.0m.

-**Ampliación de bermas a 3.0m**, anexo al borde actual de la calzada existente en el K70+700 al K 70+990, correspondiente al cementerio en Zaragoza y el K65+040 al K65+640, sector de Cruces.

-**Pasos peatonales Zaragoza incluye cebra, andenes, resaltos.**

-**Glorieta victoria** (sic) acceso norte en el K47+860, con radio de giro acorde con las necesidades del sitio y que cumpla con el manual de diseños de INVÍAS de 2008.

-**Alameda Cruce Pateonal Zaragoza** para amueblamiento al lado del puente peatonal.

-**Un (1) retorno en Holguín para 6 ejes**, sentido Obando-Obando, en el K46+200.

-**Un (1) retorno entre Veracruz y El Otoño** con sentido Obando-Obando para 6 ejes. Los retornos, los carriles de aceleración y desaceleración deben diseñarse con el manual de diseño de la norma INVIAS del 2008.

Trayecto 2. Para el sector denominado como trayecto 2 las obras a desarrollar, son las siguientes:

-**Mirador K83+300, construcción de casetas, zonas de parqueo y accesos.**

-**Un (1) Retorno Tipo Antifaz en el sector del Mirador** de 6 ejes sentido norte y de 5 ejes sentido sur, para permitir el acceso al sitio turístico, brindando una mejor capacidad para los turistas y habitantes de las regiones aledañas (sitio Sotara), en este sitio se garantizará que la doble calzada presente factores de seguridad, tanto para los usuarios de la vía, como para las personas que hagan uso del Mirador, sobre el río la Vieja y Consota en el K83+400.

-**Andenes en Puerto Caldas-Puente Blanco**, calzada izquierda, paralelo a la vía en el sentido Pereira-Cartago en una longitud de 530m y ancho promedio de 2m.

-**Un (1) Puente peatonal en rampa Lineal en Puente Blanco**, ubicado en el K80+800.

-**Complemento de Retorno de 6 ejes en el sentido Cartago-Cartago.**

Trayecto 3. Para el sector denominado como trayecto 3 las obras a desarrollar, son las siguientes:

-**Puente peatonal en el Paso Nacional Cartago.**

-**Vía cementerio en Obando**, obra paralela al par vial de Obando, ancho de calzada 4.50m, incluye un box culvert de 8.50 de luz y ancho 6.0m longitud de 560m.

-**600 m2 de bahías en Obando**, solicitadas por la comunidad para permitir el parqueo de vehículos.

-**Modificación Glorieta Villegas en el acceso sur de Cartago**, cambio de radio de giro actual a 25.00m mínimo entre el K75+720 y 75+850.

-**Modificación de la Glorieta Almendros**, cambio de radio de giro de 25.00 m mínimo en el K79+050.

-**Cambio de diseño en la glorieta Alcalá**, en el radio de giro a 25.00m en el K77+360.

-**Vía alterna Barrio Ortez**, vía paralela al paso nacional de Cartago, para descongestionar el tráfico y brindar mayor seguridad a los usuarios para los barrios de la zona aledaña y a los colegios cercanos, con un Ancho mínimo de 6.30m y longitud 470m, de acuerdo a lo exigido por las (sic) oficina de planeación de la localidad de Cartago.

-**Andenes Puente Río la Vieja** para mejorar la movilidad de las personas del sector, en una longitud de 140m.

-**Andenes en el sector de “La Isla” en Cartago**, con una longitud de 210m y ancho promedio de 2m.

Hoja 4 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

-Vía Barrio Ciprés, paralela al paso nacional de Cartago para descongestionar el tráfico y brindar mayor seguridad a los usuarios de estos barrios de la zona aledaña en el K79+000 con un Ancho de 7.0m y una longitud de 520m, de acuerdo a lo exigido por las (sic) oficina de planeación (sic) de la localidad de Cartago.

-Retorno Chorros-Alcalá de tres ejes con una longitud de 64m, de los cuales 14m corresponden a la transición para permitir el retorno de los barrios aledaños al sector.

-1020 m2 de Bahlas en el Municipio de Cartago para permitir el parqueo de vehículos como buses urbanos y taxis, lo que ha sido reiteradamente solicitado por el Municipio de Cartago y las veedurías, que serán concertadas entre el INCO y el Municipio de Cartago. Plan de Movilidad para el Paso Nacional en Cartago.

Trayecto 4: Para el sector denominado como trayecto 3 (sic) las obras a desarrollar, son las siguientes:

Cruce acceso el tigre en el sentido sur-norte, acorde con lo establecido en el manual de diseño de INVÍAS de 2008, para mejorar el acceso a este sector teniendo en cuenta que actualmente existe solo en un sentido. Con este acceso se resolverá una de las necesidades solicitadas en este sector, ya que representa el mayor polo de desarrollo de la ciudad de Pereira en cuanto a viviendas campestres, urbanizaciones ya construidas y varios colegios importantes del Municipio.

Compensación Forestal. Modificación a la Licencia Ambiental. El contrato de Concesión GG-046-2004 es entregado a Concesionaria con licencia ambiental No. 422 de 2003 no se contempla la totalidad de la afectación forestal del trayecto Pereira-La Victoria, así como la afectación arbórea por efecto de la inclusión de obras adicionales al proyecto Vial, razón por la cual, en aras del cumplimiento en la normatividad ambiental aplicable, se hace la actualización del inventario forestal, donde se involucra la totalidad de los individuos arbóreos que se verán afectados por la ejecución de las obras (...)

Adquisición de predios de franja de protección de derecho de vía del par de vial de Obando. De acuerdo con la Comunicación del INCO 2009-409-002374-1 del 5 de marzo de 2009 recibida el 13 de marzo de 2009, para dar cumplimiento a la Ley 1228 de 2008 es preciso modificar las condiciones inicialmente pactadas en el Otrosí No 20, debiéndose adicionar el presupuesto que permita a la Concesionaria la adquisición de predios en algunos sectores de la obra a 30 m contados a partir del eje de la vía y conformar fajas de retiro de 45 y 60 m a lo largo del Par Vial de Obando.

d) Ejecutar el Mantenimiento periódico y rutinario del Par Vial de Obando.

PARÁGRAFO PRIMERO. ALCANCE EN MATERIA AMBIENTAL. EL CONCESIONARIO realizará la gestión social y ambiental requerida para las Obras Adicionales, conforme con lo establecido en el contrato principal.

PARÁGRAFO SEGUNDO. ALCANCE EN MATERIA PREDIAL. EL CONCESIONARIO realizará la gestión predial requerida para las Obras Adicionales, conforme con lo dispuesto en el contrato de concesión, y en el Otrosí 19 de 12 de mayo de 2008, incluida la compra de predios para constituir fajas de retiro de 45 y 60 metros para las obras del par vial de Obando.”. (Resaltado por fuera del texto original).

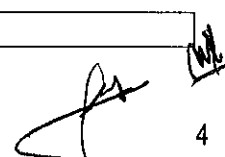
6. El plazo pactado para la ejecución de las obras contratadas en el Otrosí No. 23, conforme a la cláusula 2, modificada por los Otrosíes 24 y 25 y el documento de Prórroga 1 al Otrosí 25, se pactó en los siguientes términos:

“Modificar la Cláusula Segunda del Otrosí No 25 de 2010 al Contrato de Concesión GG-046-2004 en cuanto a prorrogar el plazo de ejecución de las obras para la construcción de las Obras de Gestión Social y específicamente aquellas autorizadas en la Resolución No. 1258 del 24 de junio de 2011 expedida por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, de la siguiente manera:

[...]

Cronograma de ejecución de las obras:

Tramo	2009	2010
-------	------	------



Hoja 5 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

Construcción Separador Trayecto 1	Septiembre 27 de 2010 a Septiembre 27 de 2011
Construcción Ciclo Ruta	Diciembre 27 de 2010 a Junio 27 de 2011
Construcción Gestión Social	Julio 1 de 2011 a Febrero 1 de 2012

[...] PARÁGRAFO PRIMERO: Respecto de la Ciclo Ruta Zaragoza-Cartago, pasos peatonales Zaragoza, el Retorno Chorros-Alcalá, los Andenes Río La Vieja y el Puente Pevalonal proyectado en el Sector Caracolí (Sampacal) a desarrollarse en el Municipio de Cartago y que se encuentran sujetos al Plan de Movilidad de dicho Municipio, Concesionaria de Occidente S.A. se compromete a entregar los diseños de estos dentro de los 30 días hábiles siguientes a la fecha en que el Municipio haya definido la ubicación de dichas obras y el INCO las apruebe y notifique al CONCESIONARIO.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las fechas de terminación antes señaladas, podrán ser objeto de ampliación o ajuste en el caso que las modificaciones o licencias ambientales necesarias para su construcción no se otorguen en un plazo máximo al 27 de diciembre de 2010. En tal sentido en caso de no ser otorgada la licencia en el plazo señalado, las fechas del cronograma anterior se prorrogarán automáticamente en la misma proporción de la fecha del otorgamiento de la respectiva licencia (...). (Resaltado fuera de texto).

7. Que la cláusula tercera del Otrosí No. 23, señala como valor de las inversiones la suma de CUARENTA Y UN MIL OCHOCIENTOS VEINTIDÓS MILLONES OCHOCIENTOS TRES MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE Pesos con treinta y un centavos (\$41.822.803.447,31) de diciembre de 2003, discriminados así:

Ítem	Valor (\$dic/2003)
Estudios y diseños	\$680.676.774,23
Obra	\$17.016.919.355,79
Gestión predial	\$716.366.593,39
Pedios	\$7.972.961.095,95
Gestión socio-ambiental, administración, operación	\$2.612.172.173,57
Mantenimientos	\$12.823.707.454,38
Total	\$41.822.803.447,31

8. Que respecto de la forma de pago, el Otrosí No. 23 en la cláusula cuarta establece:

Hoja 6 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

“DISPONIBILIDAD DE RECURSOS Y FORMA DE PAGO: De acuerdo con lo señalado en el documento CONPES 3535 del 18 de julio de 2008 y 3632 del 16 de diciembre de 2009, EL INCO incorporará las vigencias futuras por el valor autorizado para cada vigencia así:

Año	Vigencia
2011	\$33.356.000.000
2012	\$19.914.000.000
2013	\$10.138.796.405
TOTAL	\$63.408.796.405

Los valores anteriormente descritos se reflejan en el flujo financiero elaborado para el presente adicional, donde se determina el VPN de las obras y actividades y que hace parte integral del mismo. Los aportes estatales descritos anteriormente, remuneran en su totalidad las obras descritas anteriormente, incluyendo las actividades de operación y mantenimiento.

PARÁGRAFO: Los recursos provenientes de las vigencias autorizadas para los años 2011, 2012 y 2013 serán trasladados a la subcuenta principal del Fideicomiso, que administra los fondos del proyecto, a más tardar en junio de cada año, previa verificación del avance de las actividades conforme a lo establecido en la Cláusula Segunda del presente Otrosí y previa disponibilidad del PAC, el cual será responsabilidad del INCO. (Subrayado por fuera del texto original).

9. Que el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, hoy Agencia Nacional de Infraestructura, suscribió el 6 de septiembre de 2010 con el Municipio de Cartago un Convenio Interadministrativo con el objeto de: “[...] *anunar esfuerzos y recursos entre el INCO y el MUNICIPIO para que se contrate por parte del MUNICIPIO el Plan de Movilidad para el Municipio de Cartago [...]*”.

10. Que el Municipio de Cartago, mediante la comunicación No. 00868 de 4 de marzo de 2011, remitió el documento denominado “*Plan Maestro de Movilidad de Cartago*”² a la Concesionaria de Occidente S.A, quien a su vez lo remitió a la Agencia mediante la comunicación No. 2011-409-006573-2 de 14 de marzo de 2011.

11. Que según la comunicación No.INTER-PAI-PLV-10-011, radicado No. 2011-409-019299-2 de 12 de julio de 2011, remitido por la firma Representaciones y Construcciones PAI Ltda., Interventor del proyecto del momento:

“[...] Con base en lo anterior, y en el estudio de justificación, conveniencia y oportunidad del otrosí No. 24 al Contrato de Concesión GG-046-2004, Pereira-La Victoria, la Interventoría técnica,

² De conformidad con el capítulo 4, de dicho documento: “[...] La Ley 388 de 1998, en su artículo 9, establece la obligatoriedad de los municipios de adoptar planes de ordenamiento territorial, donde se determinen objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. El marco de referencia en la formulación del Plan Maestro de Movilidad (PMM) lo constituyen: -La Constitución Política de Colombia -Los Documentos CONPES de Política de Desarrollo y Transporte, Regional y Urbano -El Plan de Ordenamiento Territorial de Cartago 1999 – 2006 – “NUEVO ENCUENTRO ESTRATEGICO” -El Plan de Desarrollo de Cartago “CARTAGO EN BUENAS MANOS”.”.

Hoja 7 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

socio-ambiental, predial, administrativa a las actividades del otrosí No. 23 del Contrato de Concesión GG-046-2004, Concesión vial Pereira-La Victoria [...] se pronuncia con respecto al Plan de Movilidad del Municipio de Cartago con los siguientes argumentos:

a. Se observa que en el estudio de movilidad se plantea una ciclo ruta paralela a la vía concesionada, desde Zaragoza hasta la intersección sur de Cartago, por el costado izquierdo, contigua la (sic) carrilera del tren desde la plaza Zaragoza, hasta la avenida calle 10, con una distancia de 5.209 m.

b. Revisado el estudio del Plan de Movilidad, se observa que no se cumple con lo proyectado en el otrosí 23 a construir la cicloruta por el costado derecho en el propio Paso Nacional Cartago desde esta intersección hasta el río La Vieja y el único tramo que se plantea en el estudio del Plan de Movilidad es el de la Avenida Calle 10 entre Carrera 22 y Transversal 5 con una distancia de 863 m.

c. La longitud total de esta cicloruta debe ser de 9.578 metros según lo contratado en el Otrosí No. 23 sin existir recursos para ejecutar lo recomendado en el Plan de Movilidad de Cartago. [...]”³.

12. Que mediante la comunicación 2011-409-020174-2 de 19 de julio de 2011, el profesional designado en la época, como Supervisor del proyecto en la entidad, se pronunció sobre las obras del Otrosí 23, en los siguientes términos:

“[...] Obras del Otrosí N° 23

1. Ciclo Ruta Cartago-Zaragoza.

Está pendiente por definir por el INCO, el sitio de ejecución de esta obra.

a) Como está especificado en el otrosí N° 23, paralela y anexa a la vía concesionada.

b) Por la antigua vía férrea entre Zaragoza y Cartago. Recomendación del Plan de Movilidad de Cartago.

Para tomar esta decisión se debe tener en cuenta:

-La ciclo ruta debe garantizar la conectividad entre Cartago y Zaragoza.

Por el antiguo corredor férreo, existe una invasión de varias viviendas construidas hace muchos años.

-Las especificaciones de la construcción de la estructura del pavimento, largo y ancho de la ciclo ruta, deben ser las del Otrosí N° 23. Las especificaciones recomendadas por el plan de Movilidad de Cartago son distintas a las del otrosí N° 23.

-Si se toma la decisión de construirla por el antiguo corredor férreo, hay que socializar el cambio de sitio de la ciclo ruta, explicando el sitio de la nueva obra.

[...] La longitud contratada en el otrosí es de 9.578 y las especificaciones de la estructura del pavimento y las medidas, son distintas a las planteadas en el Plan de Movilidad.

[...] También es importante aclarar que independientemente del trayecto a utilizar para la construcción de la cicloruta, el cargo del valor de la licencia ambiental únicamente correrá por cuenta de la concesión si se construye paralelo y anexo a la doble calzada como lo indica el Otrosí No. 23. Recomendación del supervisor. Esta obra se debe ejecutar como fue socializada, como esta (sic) enunciada y contratada en el otrosí N° 23.

Observaciones que se deben tener en cuenta para definir el sitio de ejecución de la obra:

Hoja 8 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

(...)

-No se puede garantizar la conectividad entre Zaragoza y Cartago por el antiguo corredor férreo, existe una invasión de varias viviendas construidas desde hace muchos años sobre el corredor, (al inicio de la ciudad de Cartago lo que impide la conectividad de la ciclo ruta.

-Hay que socializar la obra por el corredor férreo.

-El mantenimiento quedaría por cuenta del municipio de Cartago, por estar por fuera del corredor vial concesionado.

-Hay que tener en cuenta que el plan de movilidad de Cartago no se ha socializado en el honorable Concejo del Municipio de Cartago.

Ventajas de construirse por donde esta especificada en el otrosí N° 23:

-Es por donde se solicito (sic), socializo (sic) y contrato (sic) la obra.

-Tiene sitios con alumbrado público, es una zona más habitada, hay tráfico permanente de vehículos y personas.

-Es donde se concentra la mayor cantidad de viviendas y población de Zaragoza.

-El mantenimiento está garantizado por la Concesionaria de Occidente S.A. por estar en el corredor vial y contratado en el otrosí N° 23.

-La vía concesionada, afecta directamente a la población vecina, la cual se beneficiaría con la construcción de la ciclo ruta, de acuerdo a lo solicitado por la alcaldía y las comunidades.

-En el Plan de Movilidad de la Ciudad de Cartago, se muestra una alternativa de ciclo ruta entre la glorieta Villegas y la glorieta Alcalá, lo que concuerda con lo contratado en el otrosí N° 23, en una longitud de ochocientos ochenta (880) metros aproximadamente.”⁴ (Subrayado por fuera del texto original).

13. Que el 8 de agosto de 2011, el Instituto Nacional de Concesiones, INCO, hoy ANI, mediante comunicación No. 2011-305-010774-1 dirigida al Concesionario manifestó:

“[...] esta oficina ha decidido no ejecutar las obras que resultaron de la elaboración del Plan de Movilidad del Municipio de Cartago de acuerdo con el análisis técnico realizado por la Coordinación del Modo Carretero del INCO y la visita técnica realizada por funcionarios del INCO el 29 de julio de 2011. En este sentido me permito aprobar y comunicarle a la Concesionaria de Occidente S.A. a partir de la fecha en que reciba el presente oficio, las obras que se deberán ejecutar en el Municipio de Cartago de acuerdo con lo estipulado en el Otrosí 23 del 30 de diciembre de 2009, y sobre las cuales se deberán elaborar los correspondientes diseños durante el plazo pactado contractualmente. Las obras son las siguientes: 1. Ciclo ruta Cartago-Zaragoza [...] De esta manera, las obras descritas en el Plan de Movilidad entregado por el Municipio de Cartago, no se tendrán en cuenta para la elaboración de los diseños de las obras señaladas anteriormente, las cuales deberán ser diseñadas de acuerdo con las especificaciones descritas en el otrosí 23 como bien se indica en el presente documento.” (Subrayado por fuera del texto original).

14. Que con el fin de ejecutar las obras de conformidad a las disposiciones del Otrosí 23 de 2009, la Concesionaria inició los trámites tendientes a la obtención de los permisos y licencias requeridas para la ejecución de las mismas, así, el 31 de octubre de 2011, mediante comunicación CSA-123-6054-2011 radicado No. 4120-E1-138019,

⁴ Páginas 4, 6 y 7.

Hoja 9 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

dirigida a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA, la Concesionaria de Occidente S.A. manifestó: “(...) Un vez analizadas y evaluadas las obras, consideramos que para las obras que presentamos a continuación, es técnica y jurídicamente viable dar aplicación al parágrafo primero del artículo 29 del Decreto 2820 de 2010, respecto de modificaciones menores, de acuerdo con lo establecido en dicha normas, ya que las obras que aquí se expondrán obedecen exclusivamente a cambios menores en los diseños principalmente, en su mayoría y en otros casos, a algunas nuevas obras adicionales menores en lugares que no implican afectación de especies forestales o fuentes hídricas. Teniendo en cuenta lo anterior, por medio de este comunicado hacemos entrega del informe técnico con la descripción técnica de las obras y de las condiciones ambientales de las zonas de intervención, partiendo del hecho que en la mayoría de ellas no se ven involucrados recursos que no hayan sido identificados en los permisos y autorizaciones contemplados en los actos administrativos que licencian el proyecto (...).” Entre las obras anteriores, están incluidas la ciclo ruta Cartago-Zaragoza y los andenes en el Río “La Vieja”.

15. Que mediante comunicación 2400-E2-153214 de 21 de diciembre de 2011, en respuesta de la solicitud de la Concesionaria de Occidente, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, manifestó: “(...) de acuerdo con la información presentada y lo visto en campo se evidencia que existe en el área de intervención de la obra variaciones o cambios en las condiciones de uso aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales por cuanto se requiere de un aprovechamiento forestal adicional a lo ya autorizado en la Licencia Ambiental del proyecto de 97 individuos (entre los cuales se encuentran especies de gran porte y que requieren de un manejo especial durante su aprovechamiento como el Saman (sic) (Acuerdo 08 de 2003 de la CVC) en tal sentido, aplica lo establecido en los numerales 1 y 3 del Artículo 29 del Decreto 282 de 2010 respecto al trámite de modificación de Licencia Ambiental. Por tanto se considera que para la ejecución de la cicloruta, la evaluación de la información allegada, permite identificar que no obedece a modificaciones menores o de ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, por cuanto puede implicar impactos ambientales adicionales a los inicialmente identificados y dimensionados en el Estudio de Impacto Ambiental; en tal sentido, se hace necesario realizar la evaluación de la viabilidad técnica y socioambiental de los sectores a intervenir. En consecuencia, esta Dependencia considera que la CONCESIONARIA DE OCCIDENTE S.A., para el desarrollo de la obra No. 1 – Cicloruta entre Cartago y Zaragoza- debe solicitar la respectiva modificación de la Licencia ambiental del proyecto (...) Respecto de la obra No. 2-Retornos Mirador Trayecto 2 (...) responde a una modificación menor o de ajuste normal dentro del giro ordinario de la actividad licenciada, que no requiere del uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales diferentes a los ya autorizados (...) Por lo tanto, para el desarrollo de dicha obra, la Concesionaria se puede acoger a lo establecido en el Parágrafo Primero del Artículo 29 del Decreto 2820 de 5 de agosto de 2010 (...) Respecto a la obra No. 5- Andenes Río La Vieja (...) para la obra propuesta (...) no es posible establecer si existe algún nivel de riesgo para los peatones, teniendo en cuenta su aparente ubicación dentro de la ronda protectora del cauce natural del río (...) Por lo anterior y con el objeto de emitir un pronunciamiento definitivo, esta Dependencia considera pertinente requerir a la CONCESIONARIA DE OCCIDENTE S.A, para que remita una información complementaria que permita identificar y caracterizar la dinámica fluvial del río en el sector a interferir, a fin de determinar el nivel de riesgo, o en su defecto presentar nuevas alternativas que garanticen el paso seguro de peatones en este sector (...).”

16. Que las partes suscribieron el 17 de enero de 2012 el Otrosí No. 26 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, conviniendo en su cláusula tercera: “Modificar el Parágrafo Tercero adicionado en la Cláusula Primera del Otrosí No 25 suscrito el 25 de julio de 2011, quedando del siguiente tenor literal: “CLÁUSULA SEGUNDA.- PLAZO DE EJECUCIÓN. (...) PARÁGRAFO TERCERO: El plazo de ejecución de las obras de gestión social del otrosí 23 (modificados (sic) por el otrosí 25), corresponden únicamente a las obras que fueron autorizadas con licencia

Hoja 10 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

ambiental señaladas en la Resolución No. 1258 del 24 de junio de 2011 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, las cuales son: 1. Retorno Veracruz-el Otoño. 2. Glorieta la Victoria Acceso Norte. 3. Retorno Holguín. 4. Cambio diseño Glorieta Alcalá. 5. Modificación Glorieta Villegas. 6. Un (1) Retorno Tipo Antifaz en el sector del Mirador de 6 ejes sentido norte y de 5 ejes sentido sur (...)."

17. Que mediante radicado No. 4120-E1-13215 de 7 de febrero de 2012, la sociedad Concesionaria de Occidente S.A. solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales la modificación de la Licencia Ambiental del proyecto otorgada por Resolución No. 422 de 9 de abril de 2003, con el objeto de incluir obras adicionales correspondientes a la construcción de una cicloruta entre las poblaciones de Cartago y Zaragoza.

18. Que la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, CVC, previo recorrido de evaluación al trazado de la cicloruta propuesto, llevado a cabo el 22 de febrero de 2012, mediante concepto técnico de 30 de marzo de 2012, referente a modificación de licencia ambiental solicitó, entre otros, modificaciones en el trazado en dos (2) sectores para conservar individuos de gran porte, tales como Samanes y Ceibas.

19. Que mediante Auto No. 1489 de 22 de mayo de 2012 la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA inició el trámite administrativo de modificación de la licencia ambiental otorgada por Resolución No. 422 de 2003, para la construcción de la Cicloruta Cartago-Zaragoza.

20. Que previa visita realizada al área del proyecto, la cual se llevó a cabo los días 7 y 8 de junio de 2012 y, una vez verificado el cumplimiento de los requisitos para la modificación de la licencia ambiental, el Grupo Evaluador de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, expidió el Concepto Técnico No. 1389 de 22 de agosto de 2012, el cual determinó la necesidad de exigir a la Sociedad Concesionaria de Occidente S.A. el aporte de información adicional, y en el cual, entre otros, se expresa: "(...) 2.4. **CONSIDERACIONES TÉCNICAS DE LA ANLA A LA DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.** 2.1.4. **Medio abiótico.** -No se presentan estudios de movilidad que justifiquen la realización de la obra, en especial la selección de los puntos de inicio y finalización. El inicio de la cicloruta en el PK 69+966 se presenta dentro de predios de una finca donde no se interconecta algún tipo de población (...)" Esta información fue remitida por la Concesionaria a la ANLA mediante las comunicaciones CSA-123-6283-2012 de 24 de abril de 2012, radicado ANLA No. 4120-E1-30394 y CSA-123-6354-2012 de 12 de julio de 2012, radicado ANLA 4120-E1-39456.

21. Que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, previa visita de evaluación a la zona de intervención para la cicloruta Cartago-Zaragoza, llevada a cabo el 7 y 8 de junio de 2012, por Auto 3022 de 22 de septiembre de 2012, requirió a la sociedad Concesionaria de Occidente S.A.: "(...) **Presentar un nuevo trazado para la Cicloruta que garantice la mínima afectación ambiental posible y atienda a las necesidades reales de movilidad definidas a través de un estudio de movilidad que establezca los puntos de inicio y finalización de manera congruente y que incluya resultados del proceso de señalización, discusión y concertación con la comunidad y las autoridades locales del trazado propuesto por la empresa (...)**" y solicitó información adicional y complementaria al Estudio de Impacto Ambiental presentado. (Destacado por fuera del texto original).

22. Que debido a los requerimientos emitidos por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA a propósito del cambio de trazado para la cicloruta, la Concesionaria mediante los radicados ANLA No. 4120-E1-53170 y ANLA No. 4120-E1-57852 solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA la prórroga del plazo para analizar los requerimientos.



Hoja 11 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

23. Que el “Consortio Interconcesiones 2012”, en calidad de Interventor del proyecto, mediante comunicación No. 37616 radicada en la ANI bajo el No. 2013-409-015339-2 de 24 de abril de 2013 manifestó: “(...) De acuerdo a los análisis realizados al Otrosí No. 23 y cuadro anexo **DIAGNÓSTICO DE LOS OTROSÍ No. 23, 24 25 Y SU PRORROGA No. 1** se desprende **que del total de las obras contratadas falta por ejecutar varias de ellas** cuyas causas para la no ejecución presentamos a continuación –**Construcción ciclo-ruta Cartago-Zaragoza** falta modificación de la licencia ambiental.-(...) **Construcción Andenes Puente Río la Vieja** longitud =140m su construcción fue solicitada por la comunidad habiéndose encontrado al iniciar las obras que quedaron localizados en la cota de inundación del río La Vieja.(...) -**El Complemento de retorno de 6 ejes** en el sentido Cartago-Cartago del Trayecto 2 aún no se ha ejecutado (...)”. (Destacado por fuera del texto original).

24. Que el Contrato de Fiducia Mercantil Irrevocable de Administración y Fuente de Pago No. 4-2-1331, suscrito entre la Concesionaria de Occidente S.A. y la Fiduciaria de Occidente S.A., en la cláusula décimo segunda, modificada por el Otrosí No. 2 de 25 de agosto de 2010, dispone: “**Con cargo a los recursos depositados en la Subcuenta Principal sólo podrán ser realizados los siguientes pagos**, desembolsos o transferencias: 12.1. **Pagos correspondientes a los costos de los estudios y diseños necesarios para la ejecución de las Obras de Construcción, Mejoramiento y rehabilitación incluidas en el Proyecto Vial Pereira-La Victoria y a los costos de los estudios y diseños del ramal al aeropuerto de Santa Ana y de la cicloruta entre Pereira-La Victoria, así como los pagos correspondientes a la ejecución de las obras de conformidad con lo previsto para el efecto en el Contrato de Concesión.**”. (Destacado por fuera del texto original).

25. Que las partes de consuno suscribieron el 13 de agosto de 2013 el Otrosí No. 27 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, conviniendo en la cláusula primera:

“Modificar la cláusula cuarta del Otrosí No. 23 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, suscrito el 30 de diciembre de 2009, la cual quedará así: “**Parágrafo primero:** Los recursos provenientes de las vigencias autorizadas para los años 2011 y 2012 serán trasladados a la subcuenta principal del Fideicomiso que administra los fondos del proyecto, a más tardar en junio de cada año, previa verificación del avance de las actividades conforme a lo establecido en la Cláusula Segunda del presente Otrosí y previa disponibilidad del PAC, el cual será responsabilidad del INCO. Los recursos provenientes de la vigencia autorizada para el año 2013 serán trasladados a la subcuenta principal del Fideicomiso que administra los fondos del proyecto, a más tardar **el 31 en diciembre de 2013, previa verificación del porcentaje de avance de las actividades y** previa disponibilidad del PAC, el cual será responsabilidad de la ANI.”. (Destacado por fuera del texto original).

26. Que el Otrosí No. 27 al Contrato de Concesión GG-046, en las cláusulas segunda y tercera, dispuso:

“Que dado el estado y situación actual de avance de algunas de las actividades del Otrosí 23, las Partes, EL CONCESIONARIO y LA AGENCIA, acuerdan que dentro de los cuarenta y cinco (45) días hábiles siguientes a la suscripción de este documento elaborarán conjuntamente un análisis integral tendiente a establecer la viabilidad de **la modificación, sustitución, o exclusión de las obras contratadas en el Otrosí No. 23 de 2009 no ejecutadas**, para lo cual brindará acompañamiento la interventoría. Al término del plazo máximo descrito en la presente cláusula, las Partes definirán en un Otrosí modificatorio al Contrato de Concesión el nuevo alcance contractual y, en todo caso, procediendo a realizar los ejercicios financieros de conformidad con el Modelo Financiero del Otrosí No. 23 a fin de establecer las compensaciones a que hubiese lugar. **PARÁGRAFO:** Para el desarrollo de estas mesas de trabajo, El

Hoja 12 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

Concesionario se compromete a entregar la documentación que de acuerdo con el alcance contractual se requiera por parte de la Agencia y/o de la interventoría, para la elaboración del correspondiente análisis. Igualmente la Agencia aportara los documentos a que haya lugar y se encuentren en su poder.”
(Destacado por fuera del texto original).

Clausula cuarta:

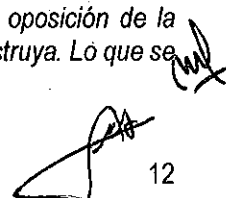
“Pago de Obras sustitutas: En el evento en que las Partes suscriban un Otrosí fundamentado en las determinaciones del análisis integral efectuado, los pagos de las actividades de las Obras sustitutas que se determinen, se realizarán conforme al parágrafo primero de la cláusula cuarta del Otrosí No. 23 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, modificado por la cláusula primera del presente documento. En todo caso las reglas aplicables al pago de las obras serán las siguientes: 3.1. Cuando el porcentaje de avance de las actividades contratadas no permita el pago completo del aporte estatal a más tardar el 31 de diciembre de 2013, EL CONCESIONARIO como Fideicomitente se obliga a abrir oportunamente en el Patrimonio Autónomo del Proyecto una Subcuenta Transitoria en la cual se depositará el remanente de tales recursos y permanecerán allí hasta tanto el porcentaje de avance de las actividades permita su traslado a la Subcuenta Principal. 3.2. De ser necesaria la apertura de la subcuenta transitoria de la que habla el ítem anterior, los rendimientos financieros que los recursos de la vigencia allí depositada generen, pertenecerán a LA AGENCIA. 3.3. En el caso que el porcentaje de avance de las actividades contratadas no permita el pago completo del aporte estatal dentro del plazo pactado, 31 de diciembre de 2013, las Partes acuerdan adicionar el numeral 24.4 de la Cláusula 24 del Contrato de Concesión GG-046 la cual quedará así: “Los recursos del Fideicomiso se manejarán en ocho (8) subcuentas separadas de la siguiente forma: “Subcuenta 7”. Transitoria”. (...) Esta Subcuenta deberá manejarse de manera totalmente independiente de los demás recursos del Fideicomiso y las sumas allí depositadas sólo podrán destinarse a la construcción, operación y mantenimiento de las obras pendientes de ejecución del Otrosí No. 23 de 2009 al Contrato de Concesión.”

27. Que atendiendo la comunicación No. 2013-409-039809-2 de 2 de octubre de 2013 remitida a la hoy ANI por el Interventor del proyecto, y que para el análisis integral tendiente a establecer la viabilidad de la modificación, sustitución, o exclusión de algunas de las obras contratadas en el Otrosí No. 23 de 2009, se requiere la revisión de los diseños y la consolidación de información técnica y financiera en los términos previstos en la cláusula segunda del Otrosí No. 27 y su parágrafo, las partes mediante documento suscrito el 17 de octubre de 2013 prorrogaron el plazo previsto en la cláusula segunda del Otrosí 27 por cuarenta y cinco (45) días.

28. Que en desarrollo de las mesas de trabajo adelantadas, la Concesionaria de Occidente S.A. mediante la comunicación No. 2013-409-042658-2 de 22 de octubre de 2013, presentó a la Agencia propuesta de obras sustitutas en los términos previstos en el Otrosí 27 de 2013, manifestando:

“(…) La Ciclo-ruta inicial se dividió en tres tramos (...) El tramo 1, que atraviesa el corregimiento de Zaragoza tiene una marcada oposición por parte de la comunidad, evidenciado en las encuestas de la Alcaldía de Cartago, porque afecta la zona comercial de corregimiento y modifica la línea de paramento actual de las viviendas y locales comerciales.

El tramo 3, similar al tramo 1, atraviesa viviendas y locales comerciales, por lo que tiene la oposición de la comunidad afectada por el trazado de la ciclo ruta, en cualquiera de los costados en que se construya. Lo que se evidencia en las encuestas realizadas por la Alcaldía de Cartago.



Hoja 13 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

(...) La propuesta de la Concesionaria de Occidente S.A., es construir la ciclo ruta correspondiente al Tramo 2, en razón a que cumple con la solicitud de la comunidad de brindar un corredor seguro para las personas que se desplazan para trabajar entre Cartago y el corregimiento de Zaragoza, disminuyendo el tránsito de bicicletas por las calzadas de la vía concesionada y además pues no presenta fuertes interferencias con infraestructura existente (...). Teniendo en cuenta el nuevo trazado de la Ciclo-ruta por el Tramo 2 y que éste corresponde a la zona rural entre Zaragoza y Cartago por el costado izquierdo, se realizó la evaluación del proceso de adquisición predial, identificando una disminución significativa en más del 76% del proceso de adquisición de predios en relación con el diseño inicial contemplado en el otrosí 23 (...).

29. Que la sociedad Concesionaria de Occidente S.A. con fundamento en el Otrosí No. 27 mediante la comunicación No. 2013-409-047350-2 de 21 de noviembre de 2013 presentó a la Agencia Nacional de Infraestructura para su análisis y evaluación, una propuesta tendiente a sustituir algunas de las obras contratadas en el Otrosí 23 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, en los siguientes términos:

“(...) 4.1. Propuesta Uno (Con la inclusión de los valores correspondientes a intereses)

Ciclo ruta rural tramo 2 K75+511 a K72+145

Por el costado izquierdo de la vía, entre el acceso norte de Zaragoza (K72+145) y el acceso sur de Cartago (K75+511), en la intersección de la doble calzada Pereira-La Victoria y la calle 14 de Cartago (...)

Retorno Zaragoza (Sentido Cartago-Cartago) camiones de 6 ejes Ubicado en la abscisa K72+300 aproximadamente (...)

Retorno Abejones (sentido Obando-Obando) para vehículos livianos: Ubicado en la abscisa K52+600 aproximadamente (...)

Vía Almendros en el paso nacional Cartago (Diagonal 3) Ubicada entre la glorieta Almendros K75+050 y la intersección de la calle 1 A con carrera 3, en el municipio de Cartago, Valle del Cauca, actualmente se denomina como la diagonal 3.

(...)

4.2. Propuesta Dos (Sin la inclusión de los valores correspondientes a intereses)

Ciclo ruta rural tramo 2 K75+511 a K72+145

Por el costado izquierdo de la vía, entre el acceso norte de Zaragoza (K72+145) y el acceso sur de Cartago (K75+511), en la intersección de la doble calzada Pereira-La Victoria y la calle 14 de Cartago.

-Retorno Zaragoza (Sentido Cartago-Cartago) camiones de 6 ejes: Ubicado en la abscisa K72+300 aproximadamente (...)

Retorno Abejones (sentido Obando-Obando) para vehículos livianos: Ubicado en la abscisa K52+600 aproximadamente (...)

Vía Almendros en el paso nacional Cartago (Diagonal 3) en K79+050 (...).

30. Que en la comunicación referida en el numeral anterior, la sociedad Concesionaria de Occidente S.A. expone:

“(...) 2. RESPECTO DE LA CICLORRUTA (sic) CARTAGO-ZARAGOZA

2.1. La Ciclo Ruta Cartago-Zaragoza fue una Obra de Gestión Social cuya materialización empezó a gestarse desde el año 2007 encontrando diferentes obstáculos para su ejecución tal y como estaba planteada en el Otrosí 23.

LA DEFINICIÓN DEL TRAZADO CON EL MUNICIPIO.

Hoja 14 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

2.2. En primer lugar, como se encuentra descrito en la comunicación CE-CSAC-7972-2013 de la Concesionaria de Occidente, la definición del trazado fue objeto de debates entre el INCO (hoy ANI) y el Municipio de Cartago: (...)

2.3. Teniendo en cuenta que en el valor del Otrosí 23 se había incluido un rubro para el Plan de Movilidad del Paso Nacional en Cartago (...) fue necesario suscribir el Otrosí No. 25 al Contrato de Concesión el 14 de julio de 2010 en donde se adicionó un párrafo en la cláusula segunda del Otrosí No. 23, con el cual se describieron las obras que se encontraban sujetas al plan de movilidad o a la definición de su ubicación por parte del Municipio de Cartago (...)

2.4. Es preciso resaltar que la suscripción del Otrosí 25 fue producto de la indefinición por parte del Municipio respecto de las obras sujetas al Plan de Movilidad de Cartago, lo que implica que una circunstancia ajena a las partes gestó la imposibilidad de ejecutar las obras planteadas en el Otrosí 23 (...)

2.6. Ante lo anterior y viendo (sic) que el plazo del Otrosí No. 23 seguía transcurriendo sin definir la situación de la Concesionaria de Occidente respecto del hecho de construir o no la Cicloruta de la manera que se encontraba establecida en el referido documento o, si por el contrario debía apartarse del cumplimiento del mismo y en consecuencia ejecutar contra la orden de su contratante la referida obra por la vía férrea, causando la ANI de esta manera una mayor permanencia en obra a favor de la Concesionaria de Occidente, la ANI mediante oficio 2011-305-010744-1 recibido el 11 de agosto de 2011, le informa a la Concesionaria de Occidente que a partir de la fecha de recibo del oficio, la Concesionaria de Occidente ejecutará las obras en el Municipio de Cartago “de acuerdo con lo estipulado en el Otrosí 23 de diciembre de 2009, y sobre los cuales se deberán elaborar los correspondientes diseños durante el plazo pactado contractualmente”; es decir, que los resultados y recomendaciones del plan de movilidad de Cartago ya no se tendrían en cuenta, confirmando que todas las obras a ejecutarse en dicho municipio, incluida la Cicloruta, debería construirse de conformidad con los términos establecidos en el otrosí 23 (...)

2.8. La Concesionaria de Occidente mediante comunicación con Radicado 4120-E1-138019 del 31 de octubre de 2011 solicitó ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible un pronunciamiento formal para autorizar dentro del marco de los (sic) establecido en el párrafo primero del artículo 29 del Decreto 2820 de 2010, el desarrollo de las Obras Adicionales contenidas en el Otrosí No. 23 del Contrato de Concesión, amparadas en la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución No. 422 de 2003, modificada por las Resoluciones 1049 de 2003, 1185 de 2005, 1496 de 2006, 2376 de 2007, 203 y 204 de 2009 y 1558 de 2011.

2.9. En respuesta, ANLA (sic) indicó que “de acuerdo con la información presentada y lo visto en campo, se evidencia que existe en el área de intervención de la obra, variaciones o cambios en las condiciones de uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales, por cuanto se requiere de un aprovechamiento forestal adicional a lo ya autorizado en la Licencia Ambiental del proyecto de 97 individuos (entre los cuales se encuentran especies de gran porte y que requieren de un manejo especial durante su aprovechamiento como el Samán (...)) en tal sentido, aplica lo establecido en los numerales 1 y 3 del Artículo 29 del Decreto 282 de 2010, respecto al trámite de modificación de Licencia Ambiental”. En consecuencia, siguiendo las instrucciones de la Autoridad Competentes (sic), la Concesionaria inició el trámite de Modificación de Licencia Ambiental del Proyecto para la inclusión de la Cicloruta como Obra Adicional, y, desde el año 2011 hasta la fecha ha realizado las actuaciones y acciones tendientes a obtener el aval por parte de dicha entidad Ambiental para la realización, ejecución y desarrollo de la Cicloruta.



Hoja 15 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

2.10. Luego de la visita de evaluación a la zona en la cual se desarrollará el Proyecto, la ANLA, mediante Auto 3022 de septiembre 2 de 2012, requirió a la Concesionaria de Occidente, entre otros, a presentar un nuevo trazado de la Cicloruta de acuerdo con un “estudio de movilidad” (...) “(...) que garantice la mínima afectación ambiental posible y que atienda a las necesidades reales de movilidad, definidas a través de un estudio de movilidad que establezca los puntos inicio y finalización de manera congruente y que incluya procesos de socialización (...)”

EL CORREDOR FÉRREO COMO ALTERNATIVA PLANTEADA POR LA CONCESIONARIA 2.13. Dentro de la evaluación de las posibles alternativas para la ejecución de la cicloruta, la Concesionaria de Occidente ha tratado a (sic) el tema jurídico respecto de la propiedad del tramo del corredor férreo existente en el Municipio de Cartago, ante lo cual, informó sobre la existencia de un convenio interadministrativo del 14 de julio de 2006 suscrito entre el INCO, el INVÍAS, FERROVÍAS EN LIQUIDACIÓN y el MUNICIPIO DE CARTAGO, cuyo objeto consistía en que el Municipio dispusiera de los recursos para comprar los predios requeridos para la construcción de la variante férrea del municipio y transferirlos gratuitamente al INVÍAS (como dueño del corredor férreo a nivel Nacional), y este último se comprometía a transferirle al Municipio la propiedad del tramo de vía férrea que atraviesa la zona urbana (...) 2.15. Esta posibilidad que es la única técnicamente viable para que la Cicloruta genere los beneficios sociales propios de la misma y que sustentan su existencia, tampoco es posible, toda vez que el Municipio de Cartago no ha dado cumplimiento a los compromisos asumidos mediante el referido convenio y, además, tal obra representaría el desmantelamiento definitivo de la infraestructura existente (con los impactos ambientales que esto genera), situación que requiere una modificación del alcance y el valor contractual, así como del aval previo de la autoridad ambiental competente (...).

31. Que en relación con el complemento de retorno 6 ejes en el sentido Cartago-Cartago, según la comunicación No. 2013-409-047350-2 de 21 de noviembre de 2013: “(...) 4. RESPECTO DEL COMPLEMENTO DE RETORNO DE 6 EJES EN EL SENTIDO CARTAGO- CARTAGO (...) Con la suscripción del Otrosí No. 26 al Contrato de Concesión el día 17 de enero de 2012 se modificó la especificación de la obra denominada Retorno doble en corbatín por el Retorno tipo antifaz, donde, mediante una solución de tipo eminentemente técnico (sic), se generó un recurso más eficiente para la infraestructura. Es de esta manera como con ésta nueva infraestructura ya no era requerido complemento alguno, de tal suerte que los recursos destinados inicialmente para el referido “complemento” quedasen a disposición del INCO (hoy ANI) para atender necesidades propias del Proyecto. 4.4. De esta manera se evidencia que la obra denominada “Complemento Retorno 6 ejes en el sentido Cartago-Cartago” no se ejecutó por parte de la Concesionaria de Occidente habida cuenta que no fue necesaria para el cabal desarrollo de la infraestructura inicialmente prevista dentro de los términos contractuales convenidos, ni para atender necesidades de otras obras adicionales contratadas mediante el Otrosí No. 23 (...)”.

32. Que respecto de los andenes puente río La Vieja, conforme a la comunicación No. 2013-409-047350-2 de 21 de noviembre de 2013, la Concesionaria de Occidente manifestó: “(...) 5.2. Teniendo en cuenta las condiciones del terreno y la topografía del sector, la localización de los andenes está supeditada al espacio disponible entre los estribos del costado sur de los dos puentes y la margen del río. Por ello la única alternativa posible para el trazado de esta obra es la presentada en los diseños, en los cuales se tuvo en cuenta que el lugar de ubicación de los andenes fuera de la parte más alejada del cuerpo de agua y la más alta topográficamente. 5.3. Mediante comunicación de Radicado 4120-E1-138019 del 31 de octubre de 2011, la Concesionaria solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (ANLA) un pronunciamiento formal para autorizar, dentro del marco de los (sic) establecido en el parágrafo primero del artículo 29 del Decreto 2820 de 2010, el desarrollo de las Obras Adicionales contenidas en el Otrosí No. 23 del Contrato de Concesión, amparadas en la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución No. 422 de 2003, modificada por las

Hoja 16 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

Resoluciones 1049 de 2003, 1185 de 2005, 1496 de 2006, 2376 de 2007, 203 y 204 de 2009 y 1558 de 2011. 5.3. Mediante comunicación de Radicado 4120-E2-153214 del 21 de diciembre de 2011, la ANLA indicó que: “para la obra propuesta (andenes para permitir el tránsito de peatones por debajo del puente vehicular), de acuerdo con la información presentada, no es posible establecer si existe algún nivel de riesgo para los peatones, teniendo en cuenta su aparente ubicación dentro de la ronda protectora del cauce natural del río, o ronda o franja de terreno que ocupan las aguas de una corriente al alcanzar sus niveles máximos por efecto de las crecientes ordinarias.” 5.5. La ubicación de la obra, tal como fue solicitada por la comunidad y como se describe en los documentos contractuales, se encuentra dentro de la zona de ronda hidráulica del Río La Vieja, zona considerada como de protección ambiental. Así, de conformidad con el artículo 83, literal f, del Decreto 2811 de 1974, y con el Decreto 1449 de 1997 no es posible adelantar la realización de ninguna intervención en las zonas de retiro de los márgenes de los ríos, zonas que, de conformidad con la citada normatividad, se configura (sic) como bienes inalienables e imprescriptibles. (...) 5.7. (...) mediante comunicado 2013EE0022170 del 1 de abril de 2013, la Contraloría General de la República, en ejercicio de la función de advertencia, previno a las autoridades administrativas de carácter nacional y municipal sobre los riesgos ambientales y el presunto detrimento fiscal que pueden generar las decisiones de los Alcaldes y sus jefes de planeación, al conceder licencias de construcción para desarrollar proyectos de infraestructura en la ronda de protección de los ríos y fuentes de agua. 5.8. En el mismo sentido, mediante el comunicado 146 de Junio 30 de 2010, la Alcaldía del Municipio de Cartago manifestó que no encontraba viabilidad técnica en la materialización de estos andenes, y en su lugar propuso que “el costo de esta obra se realizará el estudio después de definir las otras y si el presupuesto queda corto (sic), entra a apoyar con este recurso la obra respectiva a construir.” 5.9. (...) el comunicado de fecha 24 de Septiembre de 2013 mediante el cual el Comité Local Para la Prevención y Atención de Desastres-CLOPAD Cartago-, de manera oficial ratifica cuál es la cota máxima de inundación registrada por el Río la Vieja a su paso por la zona urbana de Cartago. De acuerdo con lo anterior y luego de la revisión de los diseños de más de un 90% de la longitud total de la estructura se encuentra por debajo de la cota 912, por lo cual, en eventos de crecidas del río al menos un 70% de la longitud total estará sumergida en el cauce, inutilizando por completo y, en el peor de los casos, siendo afectada su estabilidad, circunstancia adicional para establecer que la construcción de los andenes es inviable.”

33. Que de acuerdo a la visita realizada el 5 de noviembre de 2013 al lugar donde se localizarían las obras propuestas por la Concesionaria, la Agencia, la Interventoría, la Concesionaria de Occidente y la Alcaldía de Cartago suscribieron el acta de 5 de noviembre de 2013 dentro de un trámite de socialización, donde la Alcaldía de Cartago manifiesta su acuerdo con la modificación del alineamiento de la cicloruta Cartago - Zaragoza, la cual solo se construirá en el tramo rural entre Cartago (Km75 + 511) y Zaragoza (Km72 + 145), y que como obras complementarias se harán el retorno Cartago – Cartago (Km72 + 300) y la entrada principal de Cartago que iría entre la Glorieta Almendros (Km79 + 050) y la Iglesia de San Vicente (Localizada en el cruce de la Calle 1A con carrera 3), siendo 240m aproximadamente de doble calzada a construir.

34. Que de acuerdo a la visita realizada el 5 de noviembre de 2013 al lugar donde se localizarían las obras propuestas por la Concesionaria, la Agencia, la Interventoría, la Concesionaria de Occidente y la Alcaldía de Obando suscribieron el acta de 5 de noviembre de 2013 dentro de un trámite de socialización, donde la Alcaldía de Obando manifiesta su acuerdo con la propuesta de la Concesionaria en el sentido de ejecutar un retorno de tres ejes en sentido Cartago – Obando, ubicado en el PR K52+600.

35. Que el municipio de Obando mediante comunicación No. 2013-409-044987-2 de 8 de noviembre de 2013, manifestó a la Agencia: “(...) en la actualidad se está evaluando la viabilidad de incluir, modificar o suprimir algunas

Hoja 17 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

de las obras de gestión social contenidas en el Otrosí número 23 de 2009, relativo al Contrato de Concesión número GG-046 de 2004, cuya ejecución no ha podido realizarse por motivos completamente ajenos tanto a la entidad como al Concesionario (...) la Concesionaria de Occidente nos ha presentado unas alternativas técnicas cuyos lugares probables de ejecución hemos visitado el día de hoy, cinco (5) de noviembre, y con las cuales estamos completamente de acuerdo, teniendo en cuenta los enormes beneficios tanto de movilidad como de seguridad vial que dichas obras aportarán al Municipio (...) Las obras que nos fueron propuestas, y a las cuales damos nuestro aval, son las siguientes: 1. Retorno de tres (3) ejes en el sentido Obando-Obando, ubicado en el K52+600 (...).

36. Que el municipio de Cartago mediante comunicación No. 2013-409-044986-2 de 8 de noviembre de 2013, manifestó a la Agencia: “(...) en la actualidad se está evaluando la viabilidad de incluir, modificar o suprimir algunas de las obras de gestión social contenidas en el Otrosí número 23 de 2009, relativo al Contrato de Concesión número GG-046 de 2004, cuya ejecución no ha podido realizarse por motivos completamente ajenos tanto a la entidad como al Concesionario (...) la Concesionaria de Occidente nos ha presentado unas alternativas técnicas cuyos lugares probables de ejecución hemos visitado el día de hoy, cinco (5) de noviembre, y con las cuales estamos completamente de acuerdo, teniendo en cuenta los enormes beneficios tanto de movilidad como de seguridad vial que dichas obras aportarán al Municipio (...) Las obras que nos fueron propuestas, y a las cuales damos nuestro aval, son las siguientes: 1. Vía de acceso a Cartago, desde la Glorieta Almendros hasta la intersección en la carrera 3ª y Calle 1ª A: consistente en doble calzada con separador físico, finalizando en una glorieta, con los respectivos ramales de salida y entrada a esta, con las obras de urbanismo relacionadas. 2. Ciclo ruta Zaragoza-Cartago, ubicado (sic) entre los PR K72+145, Bomba el Samán en Zaragoza, y K75+51, Calle 14, Cartago, correspondiente al tramo rural del diseño original de este proyecto. 3. Retorno de 6 ejes en el sentido Cartago-Cartago, ubicado en el K72+300 (...).”

37. Que teniendo en cuenta que para la ejecución de algunas de las obras que se realizarían como obras sustitutas, se requiere utilizar un tramo de vía que actualmente se encuentra a cargo del Municipio de Cartago, en tanto se pretende modificar la vía existente por una doble calzada de mejores especificaciones, la ANI suscribió el 8 de noviembre de 2013 con dicho municipio, un Convenio Interadministrativo acordando que: “El Municipio de Cartago entregará a la Agencia Nacional de Infraestructura la vía Municipal que va desde la Glorieta Almendros, hasta la Iglesia San Vicente, la cual se encuentra localizada entre la calle 3A y la carrera 1 del Municipio, para que la Agencia la entregue en administración a la concesionaria de Occidente con el objetivo de que se construya la doble calzada de ingreso a la ciudad de Cartago. (...)”. Todo lo cual quedó supeditado a lograr acuerdo entre las Partes para la ejecución de dicha obra.

38. Que el Consorcio “Interventoría Concesiones 2012”, interventor del proyecto, mediante la comunicación No. 39507 radicado ANI No. 2013-409-053115-2 de 2013, se pronunció en los siguientes términos, respecto de la propuesta de El Concesionario:

“A continuación se presenta el Concepto de Interventoría a las obras sustitutas, como resultado de las mesas de trabajo: (...)”

2. Concepto Técnico:

2.1. Cicloruta entre el K72+145 y el K75+511 por el costado izquierdo de la vía Concesionada. El concesionario mediante escrito CSA-123-6796-2’13, en desarrollo de las mesas de trabajo pactadas en el Otrosí 27, refiriéndose a la ciclo ruta Cartago-Zaragoza, la presenta dividida en tres tramos, (...) encontramos conducente dicha propuesta, para lo cual el Concesionario deberá gestionar los trámites correspondientes hasta obtener

Hoja 18 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

la inclusión de esta obra en la licencia ambiental, dentro de un plazo que a nuestro juicio no deba exceder seis meses.

2.2. Retorno Zaragoza (sentido Cartago-Cartago) Camiones de 6 ejes Abscisa K72+300 Aprox: (...) Esta interventoría encuentra viable ser considerada (sic) la propuesta, dentro de las obras sustitutas (...)

2.3. Retorno Abejones (sentido Obando-Obando) Para vehículos livianos: (...) Se presenta en documento adjunto, las observaciones de Interventoría sobre los parámetros de diseño, velocidades, longitud de aceleración y desaceleración, que deberán resolverse con los estudios y diseños.

2.4. Vía Almendros en el Paso Nacional Cartago (K79+050). Esta interventoría encuentra viable ser considerada (sic) la propuesta dentro de las obras sustitutas (...)

2.8. Programación y plazos. Se analizó el cronograma presentado por el Concesionario y previas consideraciones se aprobó el cronograma que se adjunta en el anexo No. 3. Adicionalmente, se conceptúa que amerita hacer el balance de los rubros establecidos en el Otrosí 23 para cada una de las obras y establecer los dineros disponibles y por parte de la ANI, su destino, lo cual estimamos se debe realizar en un plazo máximo de cuatro meses. Por otro lado, se conceptúa que se debe realizar el cierre de las obras del otrosí 23 realizando las correcciones de las obras que amerite, lo cual estimamos se debe realizar en un plazo máximo de cuatro meses.

2.9. Formá de pago. Para los pagos se conceptúa que: Previamente se debe hacer el balance de los rubros establecidos en el Otrosí 23 para cada una de las obras y establecer los dineros disponibles y por parte de la ANI, su destino, lo cual estimamos se debe realizar en un plazo máximo de cuatro (4) meses:

2.9.1. Estudios y diseños: Para realizar pagos por este rubro se deberá contar con los estudios y diseños aprobados, permisos y licencias, dentro del plazo establecido.

2.9.2. Obras: Para realizar pagos para este rubro se deberá contar con: Las obras terminadas. El recibo por parte de las empresas de servicios. Los planos Récord aprobados. Las actividades de compensación ambiental y cierre ambiental y social estudios y diseños aprobados, permisos y licencias, dentro del plazo establecido. Previamente haber hecho el balance y establecer los dineros disponibles y por parte de la ANI, su destino, lo cual se debe realizar dentro del plazo máximo de cuatro meses ya indicado.

2.9.3. Gestiones socioambiental y predial: Para realizar pagos para este rubro se deberá contar con los diseños aprobados, los registros de actividades realizadas, permisos y licencias aprobadas, registros de entrega y recibo a satisfacción por parte de la autoridad ambiental. Predios tramitados con registros de fichas prediales, escrituras y registro en la respectiva oficina de registro de instrumentos públicos. Concepto social.

3.1. Ciclo ruta Tramo 2, entre el K72+145 y el K75+511: Por estar localizada en la zona rural, se evidencia que no hay afectación predial de uso comercial y de viviendas para ninguno de los sectores en los corregimientos de Zaragoza y Cartago. Con la cicloruta se prevé mayor seguridad al ciclista al estar resguardado del tráfico vehicular. Esta interventoría sugiere tener en cuenta a la comunidad y sus inquietudes.

3.2. Retorno Zaragoza (sentido Cartago-Cartago) Camiones de 6 ejes Abscisa K72+300 Aprox: Se encuentra viable ser considerada la propuesta, dentro de las obras sustitutas, debido a que los usuarios han habilitado varios pasos aprovechando las condiciones topográficas del terreno, lo cual reduce las condiciones de seguridad. Con las obras propuestas se restablecerían las condiciones de seguridad en el sector.

3.3. Retorno Abejones (sentido Obando-Obando) Para vehículos livianos: Se considera que dentro de las actividades sociales con la comunidad, se le debe indicar e informar las obras que no han sido ejecutadas como la cicloruta entre Cartago y Zaragoza; Andenes sobre el río La Vieja; el complemento Retorno Cartago-Cartago, así como las obras ejecutadas del Otrosí No. 23 y cuáles y porque (sic) motivos se cambian o sustituyen. Para ello se sugiere realizar las siguientes actividades: Reuniones de socialización con la comunidad informando los cambios en la ejecución del Otrosí 23. Diseño y aplicación de encuestas para

Hoja 19 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

evaluar la receptividad de las obras según el Otrosí No. 27 requeridas por la comunidad, que permitan la sostenibilidad de obras, Reunión de socialización de los diseños con los representantes de CONTEGRAL, ECOPETROL, EXXON MOBIL, ENERGIZAR, CIPA Y Transportadores de carga (camioneros), que por tradición han ocupado el espacio de la vía dentro de sus actividades, espacio que es necesario para la ejecución de la ciclo ruta (...) Se debe evidenciar la aprobación por parte de la comunidad de las obras de tipo social a ejecutar con el Otrosí No. 28, incluida la construcción de la ciclo ruta en el tramo rural (...)

4. Concepto Ambiental. 4.1. Ciclo Ruta Tramo 2. El número de árboles que pueden resultar afectados a lo largo del corredor para el tramo 2, se deberán establecer a partir de los estudios y diseños definitivos que sean aprobados. Se deben tener en cuenta las variables de seguridad y confort y autonomía, mediante la garantía de que la infraestructura sea físicamente segura, generando confianza al utilizarlos, y mantener condiciones de iluminación. Se deberá evaluar con mayor detenimiento la intervención de cauces. Caso concreto sector de ECOPETROL y zona aledaña. Se deberá contar con el respectivo trámite de modificación de la licencia original ante la ANLA, lo cual podría generar un pago extra ante la Entidad.

4.2. Retornos Abejones y Zaragoza. Se deben realizar los estudios respectivos, e implementar el PMA y hacer los trámites que corresponda, ante la Autoridad Ambiental de acuerdo a las afectaciones al medio ambiente, preservando los cuerpos de agua y demás elementos ambientales.

4.3. Vía Almendros. Se deben realizar y entregar los estudios respectivos, e implementar el PMA y hacer los trámites que corresponda, ante la Autoridad Ambiental de acuerdo a las afectaciones al medio ambiente, preservando los cuerpos de agua y demás elementos ambientales.

5. Concepto Financiero. (...) Las conclusiones son las siguientes: El concesionario contó con los recursos necesarios en las cuentas para invertir en Diciembre del año 2010. Basados en el modelo financiero y considerando que los flujos de caja tienen una periodicidad anual, se estimó que no se presenta desplazamiento de la inversión (...)

5.2. Vigencia Futura 2013: De acuerdo al modelo financiero el Concesionario cumplió con sus obligaciones económicas manteniendo disponibles los recursos para la ejecución de las obras no ejecutadas a la fecha, por lo cual no hay desplazamiento de inversión. Los recursos disponibles en la subcuenta, produjo (sic) los rendimientos financieros calculados en el numeral 5.1 sobre los valores de las obras y mantenimientos no ejecutados. Esta circunstancia deberá hacerse constar en el Otrosí que las partes suscriban para la modificación, sustitución o exclusión de obras pactadas en el Otrosí 23. De conformidad con la Cláusula Tercera del Otrosí No. 27, en caso de que el avance de actividades no permita el pago del aporte estatal a 31 de Diciembre de 2013 el Concesionario deberá constituir en el Fideicomiso la Subcuenta 7 Transitoria para el desembolso de la vigencia futura del 2013, la cual deberá manejarse de forma independiente de las demás cuentas. Es importante después de firmar el presente Otrosí se realice en el menor tiempo posible un inventario total de las obras ejecutadas del Otrosí No. 23 con corte del (sic) 31 de Diciembre de 2013. 6. Concepto Jurídico. (...) se estima jurídicamente conducente la celebración de un otrosí en el cual las partes válidamente podrán entrar a realizar las modificaciones, exclusiones o sustituciones que se encuentren amparadas en los criterios expuestos (...).

39. Que la sustitución de las obras es técnicamente viable, así lo conceptuó el Consorcio Interventoría Concesiones 2012, interventor del proyecto, en comunicación No. 39507 radicado ANI No. 2013-409-053115-2 del 27 de diciembre de 2013, en el documento denominado "Concepto Obras Sustitutas- mesas de trabajo Otrosí 27", presentando los conceptos técnico, social, ambiental, financiero y jurídico, concluyendo: "(...) luego de las reuniones que se han venido celebrando en desarrollo del Otrosí 27, han quedado expuestos los conceptos técnicos, sociales, ambientales y financieros que **determinan la viabilidad de las modificaciones propuestas por el concesionario.**"

Hoja 20 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

Atendiendo dichos criterios se estima jurídicamente conducente la celebración de un otrosí en el cual las partes válidamente podrán entrar a realizar las modificaciones, exclusiones o sustituciones que se encuentren amparadas en los criterios expuestos (...) (Negrillas fuera de texto).

40. Que en la comunicación No. 39507 radicado ANI No. 2013-409-053115-2 de 2013, el Interventor del proyecto manifestó que el valor estimado de la gestión predial de las obras a sustituir es de \$483.727.459,35 (\$/Noviembre de 2013), mientras que el valor de la gestión predial de las obras sustitutas es de \$279.476.000 (\$/Noviembre de 2013).

41. Que la sociedad Concesionaria de Occidente S.A., en calidad de fideicomitente del Contrato de Fiducia 3-4-1331, mediante comunicación CSA-123-6816-2013 de 16 de diciembre de 2013, radicada en la ANI con el No. 2013-409-051513-2 de 2013, dirigida a la Fiduciaria de Occidente S.A., manifestó: “(...) instruyo irrevocablemente a la FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S.A. para que una vez ingresen las vigencias futuras (sic) 2013 a la Subcuenta Principal del citado negocio, éstas se administren conforme a las reglas que a continuación señalo: 1) Se mantengan separadas de los demás recursos de la citada cuenta, abriéndose para el efecto un encargo fiduciario en la CCA Occi-renta denominado “Vigencias Futuras 2013”. 2) La Concesionaria de Occidente S.A. renuncia a realizar retiros parciales o totales del encargo fiduciario abierto en la Subcuenta Principal denominado “Vigencias Futuras 2013”, hasta tanto se perfeccione el otrosí 28 al Contrato de Concesión así como se constituya la cuenta especial para el manejo de tales recursos. 3) De no firmarse el mencionado otrosí (Otrosí 28), se darán nuevas instrucciones.”

42. Que la Concesionaria de Occidente S.A., en calidad de fideicomitente, mediante comunicación CSA-123-6821-2013 de 18 de diciembre de 2013, radicada en la ANI con el No. 2013-409-051621-2 de 2013, dirigida a la Fiduciaria de Occidente S.A., manifestó: “(...) haciendo extensiva nuestra comunicación No. CSA-123-6816-2013 del pasado 16 de diciembre de 2013, instruyo a la FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S.A. para lo siguiente: 1) Que los rendimientos financieros que se generen con ocasión del desembolso de la denominada “Vigencia Futura 2013” a la Subcuenta Principal del Fideicomiso se manejen en un encargo fiduciario en la CCA Occi-renta denominado “Rendimientos Vigencias Futuras 2013”. 2) Que dichos rendimientos financieros que se generen desde el día cierto del desembolso hasta el día que se autorice su libre disposición (total o parcialmente) en cabeza de la Concesionaria, sean trasladados a la Subcuenta No. 3 –Excedentes del Fideicomiso. 3) De no firmarse el mencionado otrosí (Otrosí 28), se darán nuevas instrucciones.”

43. Que conforme a la Certificación No. 018-2013 de 19 de diciembre de 2013.: “LA FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S.A. como vocera del FIDEICOMISO 3-4-1331 CONCESIONARIA DE OCCIDENTE con NIT 830.054.076.2 hace constar que: 1) Con fecha 16 de diciembre de 2013 fue recibida comunicación CSA-123-6816-2013 de CONCESIONARIA DE OCCIDENTE S.A. mediante la cual instruyen a la Fiduciaria de Occidente S.A. para que al desembolso de las Vigencias Futuras 2013, éstas ingresen a la Subcuenta Principal, abriéndose para el efecto un encargo Fiduciario separado de los demás recursos de la citada Subcuenta, la cual se denominará “Vigencias Futuras 2013”. 2) Con Fecha 19 de diciembre de 2013, fue recibido el oficio CSA-123-6821-2013 del 18 de diciembre de 2013, de la de (sic) CONCESIONARIA DE OCCIDENTE S.A. mediante la cual se da alcance al comunicado CSA-123-6816-2013 del 16 de diciembre de 2013, en el sentido de instruir a la Fiduciaria de Occidente S.A. para que los rendimientos generados sobre los recursos del encargo fiduciario denominado “Vigencias Futuras 2013” sean trasladados a la Subcuenta 3 “Excedentes Inco (...)”.



Hoja 21 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

44. Que esta modificación cuenta con el correspondiente Estudio Previo de Necesidad y Conveniencia remitido por la Vicepresidencia de Gestión Contractual y el concepto previo favorable del Interventor del proyecto rendido mediante la comunicación No. 39507, con radicado ANI No. 2013-409-053115-2 del 27 de diciembre de 2013.

45. Que en desarrollo de las mesas de trabajo financieras llevadas a cabo con ocasión del Otrosí 27 de 2013, el 14 de enero de 2014 se suscribió un acta en la que intervinieron representantes de la ANI- Gerencia Financiera, la Interventoría y la Concesionaria, en la cual se concluye:

“Punto 1: Análisis del posible desplazamiento de inversión:

1. Dado que los flujos mediante los cuales se realizó la estructuración del Otrosí No. 23 de 2009 presentan una periodicidad anual, se estableció entonces que la forma de demostrar que no existe desplazamiento de inversión para este Otrosí, era que la concesión tuviera disponible para inversión en sus cuentas un monto igual o superior al valor de las obras a Diciembre de 2010.

a. Se identificó que el valor disponible que debía contar el (sic) Concesionario en la subcuenta principal del Patrimonio Autónomo, para las inversiones no ejecutadas en obras del Otrosí 23 debía ascender a la suma de \$8.968.350.988 COP dic-2010 tal y como se refleja en la siguiente tabla

(...)

b. En el mes de Septiembre del año 2010 el Concesionario realizó una emisión de Bonos en el mercado financiero por valor de \$162.500.000.000 COP, con el fin de, entre otras, realizar las obras correspondientes al Otrosí 23 tal y como lo corroboró la Fiduciaria de Occidente mediante la Constancia 011-2013 del 4 de Octubre de 2013 (...)

c. Así mismo el 4 de Octubre de 2013, la fiduciaria de Occidente presentó al Concesionario la Constancia 010-2013, en donde se refleja que en la subcuenta principal han existido recursos suficientes desde diciembre de 2010 (Fecha desde la cual se empieza a reconocer al concesionario la inversión según modelo financiero), para la ejecución del CAPEX del Otrosí 23 correspondiente a las obras no ejecutadas según el considerando # 3 de esta acta, y valoradas en el literal a

(...)

d. Dado lo anterior, se encontró que el Concesionario fondeó los recursos suficientes para la ejecución de las obras del Otrosí 23, desde la fecha establecida en el modelo financiero (Diciembre de 2010). Así mismo los recursos necesarios para la ejecución de las obras no ejecutadas del Otrosí 23 han estado disponibles en el patrimonio autónomo desde la fecha establecida en el modelo financiero. Por estas razones se concluye que no existe desplazamiento de inversión.

(...)

Punto 3: Rendimientos Financieros:

a. Obras: Dado que se demostró que no existe desplazamiento de inversión a partir de Diciembre de 2010, el Concesionario manifiesta que por la no ejecución de las obras mencionadas anteriormente reconoce rendimientos financieros sobre el valor de dichas obras a precios de Diciembre de 2010 que como se estableció en el literal a del Punto 1 asciende a \$8.968.350.988 COP. En este punto se tomó como base de cálculo de los intereses a reconocer, los rendimientos obtenidos por la cartera colectiva “Occidenta” administrada por la Fiduciaria de Occidente la cual cumple con las condiciones de inversiones establecidas en el prospecto de información de la Emisión de Bonos (Cartera calificadas AAA)

(...)

Este ejercicio arrojó la rentabilidad del valor de las obras a precios de Dic-10 equivalente a \$8.968.350.988 COP es de \$1.050.550.942 COP hasta Oct-13 (...) valor que se actualizará con los rendimientos de esta cartera colectiva, certificados por la fiduciaria de Occidente hasta la fecha de suscripción del Otrosí 28

(...)

Hoja 22 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

Este ejercicio dio como resultado que los rendimientos generados por la no ejecución del mantenimiento (\$416.313.830 COP de Dic-2010) es de \$28.677.934 COP a Dic-13 (...).

46. Que el Consejo de Estado en Concepto de 7 de marzo de 2007 precisó que:

*“La regla general según la cual lo accesorio sigue la suerte de lo principal está incorporada en las disposiciones del Estatuto Orgánico del Presupuesto cuando regula el tema de los rendimientos financieros producidos por recursos de la Nación y de los establecimientos públicos. Como tal es igualmente predicable respecto de los recursos aportados por el particular contratista, al objeto del contrato de concesión. La aplicación del principio en comento, al tema de la consulta conduce a las siguientes conclusiones: 1) Los rendimientos producidos por los recursos aportados a la fiducia por el concesionario para la construcción, independientemente de su fuente de financiación, son del concesionario; respecto de ellos no es exigible reintegro alguno de rendimientos financieros o intereses para el tesoro nacional ni para la tesorería de INVIAS o INCO. Cosa distinta es que en ejercicio de la autonomía de la voluntad, el concesionario acuerde con el Instituto disponer, para el objeto del contrato, de dichos rendimientos. De igual manera son del concesionario aquellos rendimientos producidos por los dineros públicos –provenientes del presupuesto general de la nación- que recibe el fideicomiso a título de pago, sea que provengan de peajes, valorizaciones o del presupuesto nacional, pues por corresponder al pago del contrato entran al patrimonio autónomo como recursos del concesionario.”*⁵ (Subrayado por fuera del texto original).

47. Que este otrosí fue revisado y analizado por el Comité de Contratación de la Agencia Nacional de Infraestructura, quien le impartió su aprobación, como consta en el Acta de la sesión llevada a cabo en las instalaciones de la Agencia Nacional de Infraestructura el 27 de enero de 2014.

Con fundamento en las consideraciones anteriores **LAS PARTES** suscriben este documento que se registrá por las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA.-OBJETO. LAS PARTES acuerdan mediante este documento sustituir parcialmente la obra enunciada en el literal b. de la Cláusula Primera del Otrosí No. 23 al Contrato de Concesión GG-046 de 2004 y sustituir totalmente las obras enumeradas en: - el literales c., Trayecto 2, viñeta 5 “Complemento Retorno 6 ejes Cartago – Cartago y - c., Trayecto 3, viñeta 8, “Andenes Puente río La Vieja” de la Cláusula Primera del citado Otrosí, las que se describen en la Tabla No. 1 “Obras a sustituir” por las obras relacionadas en la Tabla No. 2 “Obras Sustitutas”.

⁵ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto de 7 de marzo de 2007. Consejero Ponente: Enrique José Arboleda Perdomo. Radicación número: 11001-03-06-000-2007-00005-00(1802). Actor: Ministro de Transporte. Referencia: Instituto Nacional de Concesiones, INCO-Contratos de concesión. Recursos del patrimonio autónomo. Destinación de los rendimientos.

Hoja 23 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

TABLA No. 1. OBRAS A SUSTITUIR (\$dic 2013)

Descripción Obras	Diseños	Obras	Gestión Predial	Ambiental y Social	Opex	Total
Retorno Mirador	12,015,589	300,389,733	11,547,715	15,019,487	105,132,803	444,105,327
Cicloruta Cartago - Zaragoza	125,285,987	3,132,149,682	461,908,581	156,607,484	1,096,214,820	4,972,166,554
Andenes puente Río la Vieja	1,890,892	47,272,296	11,547,715	2,363,615	-	63,074,518
Total	139,192,468	3,479,811,711	485,004,010	173,990,586	1,201,347,623	5,479,348,398

*Fuente: Comunicación No. 39507 radicado ANI 2013-409-053115-2 de 2013 de la Interventoría Interconcesiones 2012. (Actualizado a pesos de dic 2013).

**No se incluye valores prediales

TABLA No. 2. OBRAS SUSTITUTAS (\$dic 2013)

Descripción obras	Diseños	Obras	Gestión Predial	Ambiental y Social	OPEX	TOTAL
CICLORUTA RURAL TRAMO 2	\$ 63.181.723	\$ 1.579.543.084	\$ 232.940.497	\$ -	\$ 552.821.134	\$ 2.428.486.439
RETORNO ZARAGOZA	\$ 14.679.764	\$ 366.994.111	\$ -	\$ -	\$ 147.108.977	\$ 528.782.853
RETORNO ABEJONES	\$ 19.587.971	\$ 489.689.269	\$ -	\$ -	\$ 133.528.147	\$ 642.813.387
VÍA ALMENDROS	\$ 90.400.890	\$ 1.903.176.641	\$ 47.273.036	\$ -	\$ 469.974.625	\$ 2.510.825.193
TOTAL	\$ 187.860.349	\$ 4.339.413.106	\$ 280.213.533	\$ 447.667.314	\$ 1.303.430.884	\$ 6.668.576.185

*Fuente: Comunicación No. 39507 radicado ANI No. 2013-409-053115-2 de 2013 de la Interventoría Interconcesiones 2012. (Actualizado a pesos de dic 2013)

**No se incluye valores prediales

PARAGRAFO PRIMERO: Pago y reconocimiento de la Gestión Social-Ambiental: Con base en la comunicación del Consorcio InterConcesiones 2012 No. 39507 radicado ANI 2013-409-053115-2 de 2013 y en lo analizado en las mesas de trabajo, para efectos de este Otrosí se establece que el valor máximo a reconocer al Concesionario por las actividades de la gestión socio ambiental y compensación es CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS CATORCE PESOS MCTE (\$447.667.314). Este valor incluye tanto las actividades de gestión, tales como: los costos de evaluación ante la ANLA para el estudio de las siguientes obras: a. construcción Cicloruta Cartago – Zaragoza (Tramo 2 rural) b. construcción retorno Abejones. c. Construcción retorno Zaragoza. d. Construcción acceso a Cartago sector Almendros, así como, los costos de las medidas de compensación, mitigación y control que establezca la ANLA en el auto de licenciamiento de las anteriores obras. En el evento, en que la entidad deba hacer pagos en los términos previstos en la cláusula 23 numeral 23.7, se harán siguiendo la misma regla contractual y contra verificación previa de la Interventoría de los soportes respectivos de la gestión y compensación. En todo caso, los saldos de dicha suma serán reintegrados por el Concesionario a la Subcuenta 3 del Fideicomiso.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En los presupuestos de las obras sustitutas que fueron revisados por la Interventoría del Proyecto, con base en precios INVÍAS, se incluye el ítem de reubicación de redes de servicios públicos, por cuanto esta actividad será por cuenta y riesgo del Concesionario en los términos establecidos en el Apéndice A al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, numeral 2, subnumeral 2.1.2, sin que exista lugar a reclamación alguna por mayores o menores cantidades de obra ejecutadas. El presupuesto que se presenta para tal efecto es de referencia, condicionado a la verificación en campo por parte de la Interventoría. **EL CONCESIONARIO** adelantará la reubicación de redes de servicios públicos que se requieran con ocasión de la ejecución de las obras correspondientes a la vía “Almendros” con el acompañamiento de las Empresas Públicas de Cartago.

Hoja 24 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

PARÁGRAFO TERCERO: En los presupuestos del presente Otrosí que fueron revisados por la Interventoría del Proyecto, se incluye lo correspondiente a la Gestión Predial por valor de DOSCIENTOS OCHENTA MILLONES DOSCIENTOS TRECE MIL QUINIENTOS TREINTA Y TRES PESOS MCTE(\$280.213.533), con el cual se remunera al Concesionario la ejecución de todas las actividades y gestiones necesarias para adquisición de la totalidad de los predios requeridos para la ejecución de las obras incluidas en este documento, actividad que será por cuenta y riesgo de **EL CONCESIONARIO**. La adquisición predial se realizará contra el ítem predial del Otrosí 23 con un presupuesto de CINCO MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES PESOS (\$5.435.158.253) valores de diciembre de 2013.

PARÁGRAFO CUARTO. Para la ejecución de las obras objeto de este otrosí se requiere la revisión de los diseños correspondientes por parte de la Interventoría del proyecto, de acuerdo con las reglas estipuladas en el Contrato de Concesión.

SEGUNDA.- PLAZO. LAS PARTES convienen que únicamente para los efectos previstos en este documento contractual, se establece el cronograma contenido en la siguiente tabla:

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PRECONSTRUCCION Y CONSTRUCCION - GESTION PREDIAL Y SOCIO-AMBIENTAL																	
	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	MES 13	MES 14	MES 15	MES 16	MES 17
DISEÑOS																	
Elaboración de estudios y diseños																	
CRONOGRAMA PREDIAL																	
Cicloruta Cartago - Zaragoza.																	
Retorno Zaragoza y Abejones																	
Via Almendros																	
CRONOGRAMA SOCIO- AMBIENTAL																	
Cicloruta Cartago - Zaragoza y retorno																	
Zaragoza (Modificación de licencia).																	
Via Almendros y retorno Abejones (Giro ordinario).																	
PROCESO CONSTRUCTIVO																	
Cicloruta Cartago - Zaragoza																	
Via Almendros																	
Retorno Zaragoza.																	
Retorno Abejones.																	

La contabilización de los plazos establecidos en el cronograma se realizará a partir de la suscripción del presente otrosí.

PARÁGRAFO PRIMERO. EL CONCESIONARIO contará con un plazo máximo de trece (13) meses, contados a partir de la suscripción del presente, para contar con todos los permisos y licencias ambientales que permitan la ejecución de la obra Ciclo ruta Cartago- Zaragoza en el trazado por el mismo propuesto y avalado por la Interventoría del proyecto, para lo cual deberá desplegar y demostrar la debida diligencia entregando oportunamente y de manera completa toda la información requerida por las autoridades competentes.

TERCERA.- VALOR. El valor de las obras objeto de esta modificación contractual es el siguiente:

Valores obras (DIC-13)*



Hoja 25 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

ITEM	A SUSTITUIR	SUSTITUTAS	DIFERENCIA
Diseños	\$ 139,192,468	187,850,349 -	48,657,881
Obras	\$ 3,479,811,711	4,339,413,107 -	859,601,395
Gestion Predial	\$ 485,004,010	280,213,533	204,790,476
Predios	\$ 5,435,158,253	5,435,158,253	-
Licencia Ambiental y PMA	\$ 173,990,586	378,255,966 -	204,265,380
OPEX	\$ 1,201,347,623	1,303,430,882 -	102,083,259
Total Obra	\$10,914,504,652	\$ 11,924,322,090	\$1,009,817,438

PARÁGRAFO PRIMERO: Los costos de operación de las obras objeto de este otrosí, serán asumidos por **EL CONCESIONARIO** de conformidad con las reglas establecidas en el Contrato de Concesión GG-046 de 2004.

PARÁGRAFO SEGUNDO: LAS PARTES convienen que, conforme a lo establecido en el acta suscrita por las áreas financieras, el 14 de enero de 2014, **EL CONCESIONARIO** entregará los rendimientos de los recursos de la emisión de bonos, depositados en la Subcuenta Principal – “Obras Otrosí 23”, que se generaron durante el período en el que no se ejecutaron las obras objeto de esta sustitución, *por las razones expuestas en este documento*, para la cabal ejecución de las obras sustitutas, para lo cual depositará, dentro de los cinco (5) días siguientes al día siguiente del perfeccionamiento del presente documento, dicha suma en el encargo denominada “*Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28*” del Fideicomiso del proyecto. Dicha suma asciende a MIL CINCUENTA MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y DOS PESOS (\$1.050.550.942) a valores de diciembre de 2013 y por los mantenimientos no ejecutados a VEINTIOCHO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS (\$28.677.934) a valores de diciembre de 2013 para un total de MIL SETENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS VEINTIOCHO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS (\$1.079.228.786) a valores de diciembre de 2013. Estos recursos se utilizarán para cubrir la diferencia entre el valor de las obras sustitutas y a sustituir.

PARÁGRAFO TERCERO: Teniendo en cuenta que los intereses mencionados en el párrafo anterior fueron calculados hasta el 31 de diciembre de 2013, **EL CONCESIONARIO** reconoce a **LA AGENCIA** los intereses causados desde el 1° de enero de 2014 y hasta el momento en que se efectúe el traslado efectivo de los mismos, calculados con la metodología utilizada en el Acta de 14 de enero de 2014 y sus anexos, suma que igualmente depositará en el encargo denominada “*Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28*” del Fideicomiso del proyecto y/o en el encargo fiduciario de destinación específica a disposición únicamente de la ANI.

CUARTA.- FONDEO DE RECURSOS PARA OBRAS: EL CONCESIONARIO constituirá un Encargo Fiduciario dentro de la Subcuenta 2 del Fideicomiso del proyecto con destinación específica a la compra de predios necesarios para la ejecución de las obras objeto de este otrosí, en la cual depositará dentro de los cinco días siguientes a la suscripción de este documento la suma de CINCO MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES CIENTO CINCUENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES PESOS (\$5.435.158.253) a valores de diciembre de 2013.

QUINTA.-: Modificar la cláusula tercera, numeral 3.3 del Otrosí No. 27 de 13 de agosto de 2013, la cual quedará así: “3.3. *En el caso que el porcentaje de avance de las actividades contratadas no permita el pago completo del aporte estatal dentro del plazo pactado, 31 de diciembre de 2013, las Partes acuerdan que EL CONCESIONARIO*”

Hoja 26 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

constituirá el encargo fiduciario *“Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28”* dentro de la Subcuenta Principal del Fideicomiso en el cual la entidad concedente depositará los recursos correspondientes a la vigencia futura de 2013 pactada como forma de pago de las obras del Otrosí No. 23 de 2009, cuando el avance de las actividades contratadas no permita efectuar el pago del Aporte en la fecha señalada. Este encargo deberá manejarse de manera totalmente independiente de los demás recursos del Fideicomiso y las sumas allí depositadas sólo podrán destinarse a la construcción, operación y mantenimiento de las obras pendientes de ejecución del Otrosí No. 28 de 2014 al Contrato de Concesión; los rendimientos generados sobre los recursos del encargo fiduciario denominado *“Vigencias Futuras 2013”*, serán trasladados a la Subcuenta 3 *“Excedentes Inco y serán remitidos al Tesoro Nacional (...)”*.

SEXTA.- PAGOS. El pago de los Diseños, las Obras, la Gestión Predial, la Gestión y Compensación Socio Ambiental y el OPEX correspondientes a las Obras Sustitutas cuyo valor conforme lo pactado en la cláusula primera del presente otrosí modificadorio asciende a SEIS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y CINCO MIL CIENTO OCHENTA Y CINCO PESOS (\$6.558.575.185) a valores de diciembre de 2013, suma que no incluye la adquisición predial, se realizará mensualmente previa verificación del avance porcentual de las actividades de obra certificado por la Interventoría del Proyecto, conforme al cronograma acordado en la cláusula segunda.

Así mismo, el traslado de recursos del Encargo Fiduciario denominado *“Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28”* a la Subcuenta Principal del Fideicomiso que pagan las obras ya ejecutadas del Otrosí No. 23 de 2009 equivalente a la suma de CUATRO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL SEIS PESOS (\$4.659.450.006) a valores de diciembre de 2013, lo autorizará LA AGENCIA en la medida que la Interventoría del Proyecto certifique mediante verificación de obra la ejecución efectiva de las obras correspondientes al Otrosí No. 23 de 2009.

El Pago de las Obras Sustitutas y el Traslado del valor de las Obras Ejecutadas se realizará conforme a las siguientes reglas:

6.1. ENCARGO FIDUCIARIO ESPECIAL: Conforme al avance de obra EL CONCESIONARIO tendrá derecho al giro a la Subcuenta Principal del porcentaje que corresponda del Encargo Fiduciario *“Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28”* que contiene la suma de DIEZ MIL CIENTO TREINTA Y OCHO MILLONES SETECIENTOS NOVENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CINCO PESOS (\$10.138.796.405) correspondiente a las Vigencias Futuras 2013 y la suma de MIL SETENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS VEINTIOCHO MIL SETECIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS (\$1.079.228.786) por los reconocimientos financieros realizados por EL CONCESIONARIO en los términos del parágrafo segundo de la cláusula tercera del presente otrosí.

6.2. PAGO OBRAS SUSTITUTAS: Para el Pago de las Obras Sustitutas, SEIS MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES QUINIENTOS SETENTA Y CINCO MIL CIENTO OCHENTA Y CINCO PESOS (\$6.558.575.185) a valores de diciembre de 2013, LA AGENCIA autorizará mensualmente el traslado de recursos del Encargo Fiduciario *“Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28”* a la Subcuenta Principal del Fideicomiso previa aprobación del avance porcentual de ejecución de obras por parte de la Interventoría del Proyecto mediante *“Actas de Avance”*, conforme lo establecido en el cronograma contenido en la cláusula segunda del presente otrosí. Para estos efectos, LA AGENCIA a través de la Interventoría del Proyecto

Hoja 27 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL "PEREIRA-LA VICTORIA".

suscribirá las Actas de Avance con una periodicidad mensual de conformidad con lo reportado por EL CONCESIONARIO y previamente verificado por la Interventoría del Proyecto.

Para los efectos del pago de los Diseños, la Gestión Predial, la Gestión y Compensación Socio-Ambiental y el OPEX, dichos rubros se asociarán proporcionalmente a cada obra ejecutada.

6.3. RECONOCIMIENTO OBRAS EJECUTADAS OTROSÍ 23 DE 2009: Para el Traslado del Valor correspondiente a las Obras ejecutadas del Otrosí 23, CUATRO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL SEIS PESOS (\$4.659.450.006) de diciembre de 2013, del Encargo Fiduciario denominado "*Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28*" a la Subcuenta Principal del Fideicomiso, LA AGENCIA lo autorizará en la medida que la Interventoría del Proyecto certifique mediante Verificación de Obra la ejecución efectiva de las obras correspondientes al Otrosí No. 23 de 2009 conforme a las estipulaciones contractuales.

Para los efectos, LAS PARTES acuerdan que en un plazo no mayor a tres (3) meses contados a partir de la suscripción del presente otrosí se efectuará la revisión técnica de las referidas obras con el apoyo de la Interventoría del Proyecto. Si al vencimiento de dicho término no se tiene una posición definitiva por parte de LA AGENCIA, respecto del recibo a satisfacción de las obras conforme a los términos contractuales, se asumirán como verificadas a efectos del reconocimiento económico y consecuente autorización de traslado de los recursos a la Subcuenta Principal del Fideicomiso.

En la eventualidad de existir controversia entre LAS PARTES con respecto de la Verificación de las Obras, la proporción correspondiente a las obras sobre las cuales no existe controversia será liberada de manera inmediata por LA AGENCIA del Valor de las Obras Ejecutadas.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los rendimientos financieros que produzcan los recursos depositados en el Encargo Fiduciario "*Vigencias Futuras- 2013 - Reconocimientos Financieros - Obras y actividades Otrosí 28*" de destinación específica, pertenecen a LA AGENCIA. De esta forma, una vez se ejecuten la totalidad de obras y actividades descritas en el presente otrosí, los mismos serán trasladados a la "Subcuenta 3 - Excedentes INCO.

SÉPTIMA.- LAS PARTES acuerdan que en un plazo no mayor a tres (3) meses se efectuará la verificación técnica y financiera, con el apoyo de la Interventoría del proyecto, al estado de ejecución de las obras correspondientes al Otrosí 23 de 2009 no contempladas en este documento, y aceptan la aplicación de los mecanismos necesarios para el restablecimiento del equilibrio contractual, si a ello hubiere lugar, sin perjuicio de los mecanismos contractuales pactados.

OCTAVA.- GARANTÍAS. EL CONCESIONARIO se obliga, a su costa y a favor de la ANI, a modificar las garantías, de conformidad con las disposiciones de este otrosí, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 26 del Contrato de Concesión GG-046 de 2004 de tal forma que las vigencias de los amparos y el valor asegurado se ajusten a lo establecido en la presente modificación, conforme a la normativa vigente que regula este tema. Las garantías deben ser allegadas dentro de los diez (10) días siguientes a la suscripción del presente documento, sin perjuicio de la fecha de expedición de los certificados de modificación, la vigencia de los amparos debe cubrir este Otrosí desde su perfeccionamiento.

me

[Firma]

Hoja 28 de 28 – OTROSÍ No. 28 AL CONTRATO DE CONCESIÓN GG-046 DE 2004, PROYECTO VIAL “PEREIRA-LA VICTORIA”.

NOVENA.- RIESGOS. Mediante este documento no se modifica la asignación de riesgos establecida en el Contrato de Concesión GG-046 de 2004 del cual hace parte integral el presente Otro sí. Por lo tanto los riesgos correspondientes a la gestión predial y ambiental corresponderán a **EL CONCESIONARIO** en los términos previstos contractualmente. **PARÁGRAFO PRIMERO:** Los costos por reubicación de redes de servicios públicos, cuando ello sea necesario, así como la reparación de los daños que **EL CONCESIONARIO** cause a las mismas en el desarrollo de las obras, serán asumidos por **EL CONCESIONARIO**, en los términos previstos en el Apéndice A al Contrato de Concesión GG-046 de 2004, numeral 2, numeral 2.1.2.

DÉCIMA.- VIGENCIA DE LAS DISPOSICIONES CONTRACTUALES. Todas las demás disposiciones del Otrosí No. 23 de 2009 así como del Contrato Básico de Concesión GG-046 de 02 de agosto de 2004 y las demás aplicables, no modificadas por el presente documento, continúan vigentes.

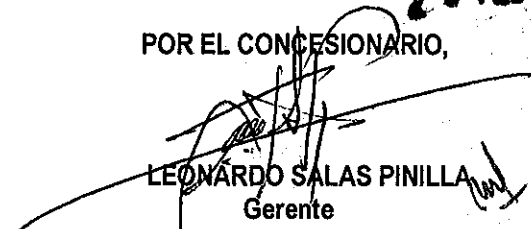
DÉCIMA PRIMERA.- PERFECCIONAMIENTO. Este documento se perfecciona con la suscripción de **LAS PARTES.**

DÉCIMA SEGUNDA.- Hacen parte de esta modificación los siguientes documentos: **1.** Resolución No. 262 de 6 de mayo de 2012 y Acta No. 050 de 14 de mayo de 2012. **2.** Estudio de Oportunidad y Conveniencia con sus correspondiente anexos. **3.** Todas y cada una de las comunicaciones que en el cuerpo del presente se citan o refieren. **4.** Certificado de existencia y representación legal de la Sociedad Concesionaria de Occidente S.A.; **5.** Acta de 27 de enero de 2013 del Comité Asesor de Asuntos Contractuales. **6.** Comunicaciones CSA-123-6816-2013 de 16 de diciembre de 2013 y CSA-123-6821-2013 de 18 de diciembre de 2013, radicadas en la Agencia Nacional de Infraestructura con los Nos. 2013-409-051513-2 y 2013-409-051621-2 de 2013. **7.** Constancia No. 017-2013 expedida por la Fiduciaria de Occidente S.A. **8.** Los demás que se produzcan con ocasión de la ejecución del mismo. Para constancia se firma el presente Otrosí en Bogotá, D. C, por quienes en él intervienen a los () días de febrero de 2014.

POR LA AGENCIA,


CAMILO MENDOZA ROZO
Vicepresidente de Gestión Contractual

POR EL CONCESIONARIO,


LEONARDO SALAS PINILLA
Gerente

Proyecto jurídico Gestión Contractual:	Juan Manuel Cajiao Astorquiza-Abogado Vicepresidencia Jurídica
Proyecto técnico:	Arq. Jaime Fernando Ortiz Díaz-Supervisor del proyecto vial Pereira-La Victoria
Proyecto jurídico-predial:	Rafael Diazgranados Amaris Abogado apoyo predial
Proyecto ambiental:	Sebastián Gil Salazar Apoyo Ambiental
Proyecto social:	William Martínez Apoyo Social
Proyecto riesgos:	Carlos Alejandro Nuñez Trujillo Apoyo Riesgos
	German Peña - Apoyo Riesgos
Proyecto financiero:	Erwin Van Arcken Zuluaga- Apoyo Financiero

Revisión jurídica Gestión Contractual:	Margarita Montilla Herrera-Gerente Jurídica
Revisión técnica:	Ing. Daniel Francisco Tenjo Suárez-Gerente Carretero
Revisión jurídica-predial :	Javier Blanco Ortega-Gerente Jurídico Predial
Revisión ambiental:	Fernando Iregui Mejía -Gerente Socio Ambiental
Revisión financiera:	Emerson Durán Vargas - Gerente Financiero
Revisión riesgos:	Mauricio Orlando Castro Castaño-Gerente de Riesgos
Revisión:	Dra. Martha María Villamizar Tarazona-Subdirectora jurídica Interventoria