MODIFICACIÓN No. 1 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 003 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2006, CELEBRADO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO Y LA SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE NARIÑO S.A. – DEVINAR S.A.

Entre los suscritos **MIGUEL DAVID BONILLA ESPAÑA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 14.441.275 expedida en Cali Valle, quien obra en nombre y representación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES**, Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por Decreto 1800 de 26 de junio de 2003, en su calidad de Subgerente de Gestión Contractual, encargado mediante Resolución Nº 790 del 19 de diciembre de 2007 y posesionado mediante acta Nº 025-07, debidamente autorizado de conformidad con la Resolución No. 065 del 1° de febrero de 2005, quien para los efectos de éste Contrato se llamará **EL INCO**, por una parte y por la otra parte **YAMILE ACOSTA RISUEÑO**, identificada con la cédula de ciudadanía No. 59.814.296 de Pasto, debidamente facultada para suscribir este contrato, quien obra en nombre y representación de la **SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE NARIÑO S.A.** y quien para los efectos de esta modificación se denominará **EL CONCESIONARIO**, hemos convenido en suscribir el presente contrato adicional previas las siguientes

CONSIDERACIONES GENERALES

1. Que se encuentra en ejecución el contrato de concesión No. 003 de diciembre 29 de 2006, suscrito entre **EL INCO** y **EL CONCESIONARIO**, el cuál tiene por objeto el otorgamiento al Concesionario de una concesión para que realice, los estudios y diseños definitivos, gestión predial, gestión ambiental, gestión social, financiación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial "Rumichaca-Pasto-Chachagüi-Aeropuerto" bajo el control y vigilancia de **EL INCO.**

2. Que el **INCO** ha determinado la necesidad de realizar la rehabilitación anticipada de los sectores PR 17+000 al PR 20+000 y PR 27+500 al PR 29+000 del Trayecto No. 4. Estos son los sectores que se han identificado como los más deteriorados, de conformidad con la evaluación técnica del estado (Índice de estado) de la vía con base en la que **DEVINAR S.A.** recibió ese trayecto.

   Esta solicitud ha sido apoyada, promovida y ampliamente solicitada tanto por la comunidad, como por las autoridades locales y los representantes del Departamento ante las autoridades nacionales.

   Como un ejemplo de las actuaciones promovidas para la realización de esta importante obra, fue la reunión que convocaron los Honorables Parlamentarios del Departamento de Nariño en la que apoyaron la solicitud de las autoridades locales y solicitaron al **INCO** que adelantará las gestiones necesarias para concretar la rehabilitación anticipada del trayecto No. 4

3. Que **EL CONCESIONARIO** en atención a los requerimientos de las autoridades locales, de los Honorables Parlamentarios del Departamento

de Nariño y a que técnicamente está comprobado el deteriorado estado de la vía en que se entregó este trayecto, mediante comunicación número DVN-1-374 del 18 de septiembre de 2007, radicado en el **INCO** con el número 015653 del 19 de septiembre de 2007, manifestó al **INCO** su interés en lograr el acuerdo contractual para el inicio de la obra, ya que de conformidad con el Hito No. 2 de la cláusula 12 del contrato de concesión No. 003 de 2006, las actividades de rehabilitación están previstas para el mes 18 de la etapa de construcción, mejoramiento y rehabilitación, esto es, mayo de 2009 y, que para anticipar dichas actividades es necesario incluir los costos adicionales de la intervención que se requiera en ese trayecto.

4. Que **EL CONCESIONARIO** conforme con las reuniones adelantadas con **EL INCO** procedió a realizar los estudios y evaluaciones técnicas, económicas que le permitieran adelantar la rehabilitación anticipada del Trayecto No. 4. Como resultado de estas evaluaciones, mediante comunicación número DVN-1-454, radicada en el **INCO** con el número 018251 del 30 de Octubre de 2007, presentó al **INCO** las alternativas para iniciar de manera anticipada las actividades de rehabilitación del Trayecto No. 4.

5. Que el **INCO**, en reunión celebrada el 29 de octubre de 2007, aceptó la alternativa No. 2, que consiste en "rehabilitación de los sectores más deteriorados" y se comprometió a adelantar los trámites presupuestales para obtener los recursos necesarios y suscribir la respectiva modificación contractual.

6. Que de acuerdo con el inciso 2 del Hito No. 1 de la cláusula número 12 del contrato de concesión No. 003 de 2006, **EL CONCESIONARIO** para dar inicio a las obras de los trayectos 5 y 6 deberá gestionar y adquirir mínimo el 20% de los predios en un tramo continuo que permita el desarrollo de las obras.

7. Que teniendo en cuenta los argumentos presentados por el **CONCESIONARIO** en la comunicación número DVN – 1- 549 del 11 de diciembre de 2007, con el radicado **INCO** número 020869 de la misma fecha y, la necesidad de que la adquisición del Trayecto 5 A (Variante oriental de Pasto) se haga en doble calzada, hacen que se requiera la modificación respectiva en el Hito No. 1 de la cláusula 12 del contrato de concesión No. 003 de 2006.

8. Que teniendo en cuenta las razones de conveniencia nacional que han sido manifestadas por el Gobierno, a través del Ministerio de Transporte y el **INCO**, se ha considerado de importancia estratégica la contratación y ejecución del Túnel de Daza. Las razones de la necesidad y conveniencia de esta obra han sido sustentadas ante el Ministerio de Hacienda, Planeación Nacional y demás autoridades nacionales y locales. Como prueba de esto, está el acta de Comité de Apoyo Técnico (CAT) del 20 de diciembre de 2007 y la correspondiente acta del Consejo Directivo del **INCO**.

9. Que el Gobierno Nacional en cabeza del señor Presidente de la República, el Ministro y el Gerente del **INCO**, han manifestado su interés y decidida intención de que se ejecute esta obra, por las siguientes razones:

- La realización de la vía a cielo abierto, entre K16+530 y el K25+940 en doble calzada, tendría especificaciones operativas muy bajas en comparación con las exigidas en el resto de la concesión. El diseño geométrico de la vía a cielo abierto tiene unas velocidades de diseño de 50 Km/h, cuando en el diseño de los demás trayectos de la concesión se tienen velocidades de 80 km/h.

  Esta deficiencia técnica se debe a la quebrada geografía del sector que obliga a superar cotas de pendientes que comienzan en los 2.750 m. (Alto de Plazuelas), continúan hasta los 2.950 m., para luego bajar nuevamente a una cota de 2.650, aproximadamente en el plano de Daza.

- El túnel de Daza es una alternativa técnica que supera ampliamente las especificaciones de la vía a cielo abierto.

- La longitud total del recorrido de la variante oriental con la construcción del túnel, se disminuiría en 3.5 km aproximadamente, en comparación con la opción a cielo abierto.

- El recorrido por la variante oriental, con la construcción del túnel, tendrá menor pendiente que la opción a cielo abierto, que como se ha dicho implica ascender y descender en una geografía bastante accidentada.

- La disminución de la longitud y de las pendientes, redundará en un ahorro en tiempos de viaje y en los costos de operación vehicular de los usuarios de la vía.

- Los ahorros en tiempos de viaje y costos de operación van directamente ligados con la mejora en la competitividad del país y la región.

- A los usuarios de la vía se les disminuiría la distancia al aeropuerto y a la zona veraniega de Chachagui, generando un incremento en los viajes y sus correspondientes beneficios asociados, como lo son incremento del turismo, mayor desarrollo económico de la región, mejora de la competitividad, etc.

- En términos de la longitud equivalente en calzada sencilla (2 carriles) la longitud del túnel es 3 veces menor a la que se tendría por la alternativa de superficie o a cielo abierto. Es decir, la longitud de la alternativa a cielo abierto en calzada sencilla es de 15.2 km mientras que la longitud del túnel en calzada sencilla es de 5.6 km.

- En la opción de superficie se afectarían aproximadamente 480,000 m2 de zonas de reserva forestal (Bosque primario), lo cual podría inviabilizar esta opción ante las autoridades ambientales. Sin embargo, la opción de túnel, al ser subterránea, afectaría en menor proporción dichas zonas de reserva forestal (1,800 m2).

- El movimiento de tierras en la opción túnel sería menor que el de la opción superficie y por eso, el impacto ambiental derivado de esta actividad, en lo que tiene que ver con la disposición final de materiales en botaderos, también resultaría menor.

- Por la disminución de la longitud y por ende, de los tiempos de viaje en el recorrido por el corredor, se lograrán importantes beneficios derivados del menor uso del paso nacional por Pasto (vía que en la actualidad es la única opción) frente al incentivo que tendría los usuarios por utilizar la nueva vía – Variante Oriental de Pasto. En especial, se lograría un importante impacto por la disminución del tráfico vehicular por el casco urbano en la ciudad de Pasto, cuyas vías están saturadas en la actualidad, así como una reducción de los accidentes de tráfico, factores estos que están directamente asociados con la mejora de la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos.

- El menor tráfico en la zona urbana de Pasto disminuirá los impactos ambientales directamente relacionados con la congestión vehicular. En concreto, se verá una disminución de la contaminación por polución así como de la contaminación auditiva.

- La mejora en tiempos de viaje y de costos de operación atraerá el desarrollo de proyectos de infraestructura en la ciudad de Pasto, como la construcción de los centros de acopio, centrales de transporte y abastos en la periferia oriental de la ciudad. De hecho, la ciudad de Pasto tiene proyectado en su POT importantes proyectos de infraestructura estratégicos para el desarrollo de la ciudad y del Departamento, en la zona aledaña a la variante oriental proyectada. El inicio, desarrollo y éxito de esos proyectos está directamente relacionada con la mejora en las condiciones técnicas del corredor vial, mejoras, que serán patentes con la ejecución del Túnel de Daza.

10. Por todas las anteriores razones el **INCO** declara que ha considerado conveniente ejercer, mediante este documento, la opción de contratar la construcción del Túnel de Daza con el CONCESIONARIO DESARROLLO VIAL DE NARIÑO S.A.

11. Que para amparar el compromiso de la construcción del Túnel de Daza, el **INCO** cuenta con $19.530.000.000.00 DIECINUEVE MIL QUINIENTOS TREINTA MILLONES DE PESOS M/CTE amparado en el CDP No 1133 del 13 de diciembre de 2007 y las modificaciones que se realizaran al modelo financiero del contrato de concesión No 003 de 2006. Los costos realizados por el CONCESIONARIO podrán ser cubiertos total o parcialmente con una adición de plazo "Mayor ingreso esperado" con forme lo indicado por el Comité de Apoyo Técnico en documento del 20 de diciembre de 2007.

12. Que el **INCO** conforme con los planes y proyectos nacionales para que los proyectos viales del país se desarrollen en doble calzada, considera conveniente que la gestión predial del trayecto 5 A (Variante Oriental de Pasto) se haga en doble calzada.

De conformidad con lo pactado contractualmente, el **CONCESIONARIO** sólo esta en la obligación de adquirir los predios para la ejecución del trayecto 5 A (Variante Oriental de Pasto) en calzada sencilla, dado que la construcción de esta obra se pactó inicialmente para construcción en calzada sencilla.

Por eso, y teniendo en cuenta los planes y políticas del Gobierno Nacional y las reiteradas solicitudes de la comunidad y las autoridades locales de la región se efectuará la modificación contractual correspondiente que permita concretar la construcción con el **CONCESIONARIO** de la doble calzada en el mencionado trayecto 5 A.

13. Que el **INCO** en consideración a la comunicación DVN-1-453 del 29 de octubre de 2007, radicado INCO No. 018252 consideró viable modificar las especificaciones del servicio establecido en el numeral 4.1.6. "Primeros auxilios de los vehículos", capítulo IV del Apéndice B "Especificaciones técnicas de operación, mantenimiento y servicios al usuario" y en consecuencia cambiar las especificaciones de las grúas, teniendo en cuenta las estadísticas de los servicios requeridos.

14. Que conforme con la vista realizada por **EL INCO** a **EL CONCESIONARIO** para verificar asuntos relacionados con el desarrollo de la gestión social encargada se concluyó que el informe correspondiente a las actividades adelantadas en ejecución del Plan Social Básico se presentará trimestralmente.

15. Que de conformidad con lo establecido en el numeral 2.1 de Apéndice A "Alcances del proyecto" del contrato de concesión y el acta de entrega de la vía, el Trayecto 1 comienza en el PR 0 + 015 de la vía Panamericana. Por otra parte, se ha advertido que el inicio de la frontera Colombiana en el puente Internacional de Rumichaca es en el PR 0+ 000 y que es conveniente que se incluya en el alcance del contrato de concesión No. 003 de 2006, el sector comprendido entre el PR 0+ 000 y el PR 0 + 015 del puente Internacional de Rumichaca con el fin de que sea intervenido de conformidad con la normatividad vigente para el manejo de las obras en la frontera Colombo – Ecuatoriana y previos los estudios y la cuantificación del valor que se requiera.

16. Que el **INCO** ha considerado conveniente iniciar las gestiones tendientes a concretar los acuerdos relativos a los alcances progresivos establecidos en los numerales 4.2 y 4.3 del "Apéndice E" del contrato de concesión No. 003 de 2006, esto es, la actualización de estudios y diseños variante Timbío – El Estanquillo y los estudios y diseños definitivos, rehabilitación, operación y mantenimiento del tramo comprendido entre Chachagüí y Rosas.

Que en virtud de lo anterior, las partes:

ACUERDAN

CLÁUSULA PRIMERA. OBJETO: El objeto de este contrato es adicionar y modificar las cláusulas del contrato de concesión No. 003 de 2006, según las estipulaciones contenidas en las cláusulas que siguen.

CLÁUSULA SEGUNDA. Modificar el numeral 12.2 de la cláusula 12 del contrato de concesión el cual quedará así:

"12.2 Hito No 2:

*Corresponde al mes 18 de la Etapa de construcción, fecha en la cual **EL CONCESIONARIO** debe iniciar las obras y actividades de rehabilitación y mejoramiento definidas en el Apéndice A para los trayectos: 1 Rumichaca Ipiales (Incluido el Paso nacional por Ipiales), trayecto 2 variante de Ipiales, el Trayecto 3 de Ipiales Pasto y el trayecto 4, con excepción de los tramos cuya rehabilitación se anticipa.*

***EL CONCESIONARIO** dentro de los diez (10) días siguientes a la firma de este contrato iniciará la rehabilitación anticipada del PR 17+000 al PR 20+500 y del PR 27+500 al PR 29 + 000 del Trayecto 4.*

CLÁUSULA TERCERA. Modificar los numerales 12.1 de la cláusula 12 y 28.4 de la cláusula 28 del contrato de concesión. Estos numerales quedarán así:

"12.1 Hito No 1:

"Antes de finalizar el sexto mes contado desde el inicio de la Etapa de Construcción, Mejoramiento y Rehabilitación deben iniciarse las obras de construcción del trayecto 5 Variante Oriental de Pasto. De esta manera, y en adelante desde el PR 0+000 al PR 16+530 se denominará Trayecto 5A; y desde el PR 16+530 al PR 21+627 "Túnel de Daza" se denominará Trayecto 5B. El Trayecto 6 corresponderá a la segunda calzada o Par Vial de Daza – Aeropuerto.

Para dar inicio a las obras de los trayectos 5A y 6 deberá haber gestionado y adquirido mínimo el 20 % de los predios, en un tramo continuo que permita el desarrollo normal de las obras. Los predios adquiridos y disponibles deben conformar tramos que permitan la viabilidad y continuidad de las obras, de acuerdo con el cronograma previsto."

"28.4 Adelantar la gestión predial para la adquisición de los predios requeridos para la ejecución del Proyecto de conformidad con la CLÁUSULA 38 del Contrato. Esta gestión podrá concluir para los tramos de construcción como es la variante de Pasto (Trayecto 5 A) y, la segunda calzada o par vial Dazá – Aeropuerto (Trayecto 6) a Chachagüí en la etapa de construcción, mejoramiento y rehabilitación de acuerdo con las necesidades del proyecto."

CLÁUSULA CUARTA. Modificar los numerales 2.1 y 2.3 del Apéndice "E" al contrato de concesión No. 003 de 2006, los cuales quedarán así:

"2.1. El **INCO** podrá financiar el valor de esta obra específica del **Alcance Opcional** (tramo Cujacal – Daza con túnel), incluido el monto de la Interventoría correspondiente y el valor de adquisición de los predios para realizar el pago adicional por la ejecución del Alcance Opcional Túnel de Daza por el valor correspondiente a **"Vra"**, según la formula incluida en este numeral, con disponibilidad y apropiación presupuestal del INCO y/o con vigencias futuras y/o con ingreso esperado, modificando el modelo financiero del contrato de concesión."

Sigue la formula que no se modifica.

"2.3. A más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes a la firma de este contrato modificatorio el concesionario deberá acreditar que durante los quince (15) años anteriores a la fecha de suscripción del contrato de concesión de la presente licitación, ha celebrado contratos de construcción de Un Túnel carretero de por lo menos uno punto seis kilómetros (1.6 Km.), o dos túneles de longitudes no inferiores a novecientos metros (900 m.) cada uno. No se considerará como experiencia admisible la construcción de túneles a trinchera abierta. Dicha acreditación deberá realizarse bajo los mismos parámetros de exigencia de experiencia en construcción, del pliego de condiciones de la concesión. La experiencia citada podrá ser acreditada por el concesionario directamente o a través de un (1) Asistente Técnico, a quien se le dará el mismo tratamiento establecido en el pliego de condiciones."

La suma de $19.530.000.000.oo, que ha dispuesto el INCO para este contrato modificatorio, será depositada en la **Subcuenta Principal** del **Fideicomiso.**

La obligación del Concesionario, de ejecutar el Alcance Opcional descrito en el numeral 1 del presente Apéndice E – **Alcance Opcional Túnel de Daza será realizada dentro del plazo total de la Etapa de Construcción y Rehabilitación**, a partir de la suscripción del acta de inicio.

Una vez sea acreditada por el CONCESIONARIO la experiencia en construcción de túneles a que se refiere el numeral 2.3 del apéndice E del contrato de concesión No. 003 de 2006, las partes suscribirán el acta de inicio de ejecución de las obras del túnel de Daza

CLÁUSULA QUINTA. El alcance opcional del contrato de concesión No. 003 de 2006 "Túnel de Daza", con la firma de este contrato adicional, queda incluido dentro del alcance básico del contrato de concesión. En consecuencia, el **CONCESIONARIO** deberá ejecutar la construcción del túnel de Daza de conformidad con el diseño definitivo y las especificaciones técnicas establecidas en el contrato de concesión.

El objeto de este acuerdo, incluye los costos estimados de operación y mantenimiento del túnel de Daza, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.1 del Apéndice "E"- "Alcances opcional y progresivo del proyecto".

Los costos que se deriven de esta obra, incluyendo los estimados de operación y mantenimiento deberán ser revisados por las partes, de acuerdo con el diseño y los precios del mercado y se cubrirán con el valor de la disponibilidad presupuestal 1133 de 2007 y con los recursos del **CONCESIONARIO** de acuerdo con los ajustes que se realizan al modelo financiero, según lo establecido en este contrato.

CLÁUSULA SEXTA. El **CONCESIONARIO** realizará la gestión predial del Trayecto 5 A (Variante Oriental de Pasto) en doble calzada con el fin de disponer de los predios necesarios para cuando se decida adelantar la construcción de esta obra en doble calzada.

Para tal efecto, se estima que el valor de los predios y de la gestión inherente a ellos, incluyendo los honorarios de los profesionales para el trámite de la expropiación, es de $2.000.000.000.oo de pesos de diciembre de 2004, que se incluirán al modelo financiero de la concesión.

Estos recursos se manejaran en una subcuenta independiente en la que se irán contabilizando todos los compromisos que se adquiera para cumplir con este alcance.

En el evento de que se requiera un valor adicional a la cifra estimada en esta cláusula, el **CONCESIONARIO** la deberá conseguir y gestionar y, el **INCO** la devolverá al **CONCESIONARIO** en los términos establecidos en el literal b) del numeral 38.1 de la cláusula 38 del contrato de concesión No. 003 de 2006.

También serán a cargo del **INCO** los costos adicionales que pudiesen existir para proteger y conservar los predios que se adquieran, en tanto se suscribe el contrato adicional con el **CONCESIONARIO** para la construcción de la doble calzada del trayecto 5 A. Estos costos adicionales serán valorados por la interventoría

Si como consecuencia de este cambio en la gestión predial, se requieren tiempos adicionales para el inicio de las obras, el **CONCESIONARIO** y el **INCO** realizarán los ajustes que se requieran, teniendo en cuenta el alcance adicional de adquirir los predios en doble calzada.

CLÁUSULA SÉPTIMA. Modificar el inciso primero, numeral 4.1.6., apéndice B *"Especificaciones Técnicas de Operación, Mantenimiento y Servicios al Usuario"* del contrato de concesión No. 003 de 2006, el cual quedará así:

"4.1.6 PRIMEROS AUXILIOS A VEHÍCULOS

Grúas

Desde la entrega de la vía al Concesionario, deben permanecer disponibles al menos tres (3) grúas: Una (1) con capacidad suficiente para arrastrar y movilizar vehículos de peso bruto vehicular hasta de 60 ton y una capacidad de izado de 30 ton y, dos (2) grúas planchón que permitan movilizar vehículos menores a 60 ton de manera segura previniendo cualquier tipo de daño en el vehículo remolcado. La grúa en conjunto con la ambulancia deberán siempre suministrar las herramientas y equipos que permitan en un momento dado romper o cortar parte de un vehículo para socorrer a víctimas atrapadas en los accidentes de transito. En las grúas siempre deberá haber como mínimo un mecánico. Las grúas se repondrán por los menos cada cinco años, término que se contará a partir de la entrega de las mismas."

CLÁUSULA OCTAVA. Modificar el numeral 27.51 de la cláusula 27 del contrato de concesión No. 003 de 2006, el cuál quedará así:

"27.51. Formular e implementar el Plan Social Básico, acorde con lo definido en el Apéndice G o Anexo 9 de Gestión Social, presentar informes trimestrales del desarrollo del plan social básico y de las obligaciones sociales de los estudios y la licencia ambiental y presentar el cronograma de actividades cada 2 meses. La

gestión social del Proyecto estará a cargo del CONCESIONARIO y la formulación e implementación del Plan Social Básico se adelantará por su cuenta y riesgo."

CLÁUSULA NOVENA. Incorporar dentro del contrato de concesión el sector comprendido entre el PR 0+ 000 y el PR 0 + 015 del puente Internacional de Rumichaca con el fin de que sea intervenido de conformidad con la normatividad vigente para el manejo de las obras en la frontera Colombo – Ecuatoriana y previos los estudios y la cuantificación del valor que se requiera.

Una vez definidos los alcances y el valor de la intervención, se incluirán en el modelo financiero y se efectuarán los ajustes contractuales que se requieran.

CLÁUSULA DÉCIMA. Para efectos de este contrato adicional el **INCO** cuenta con la disponibilidad presupuestal No. 1133 del 13 de diciembre de 2007, por valor de diecinueve mil quinientos treinta millones ($19.530.000.000,oo) de pesos moneda corriente, los cuales se destinarán a cubrir parte del valor correspondiente a la construcción del Túnel de Daza, establecido en las cláusulas cuarta y quinta.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. El valor de las inversiones que se realizarán conforme este contrato adicional ascienden a la suma estimada de **CUARENTA Y OCHO MIL SEISCIENTOS SESENTA MILLONES DE PESOS ($48.660.000.000.oo)**, pesos constantes de diciembre de 2004, correspondientes a los costos de las obras y actividades previstas en las cláusulas segunda, cuarta, quinta y sexta discriminados de la siguiente manera:

Construcción del Túnel de Daza	$ 43.180.000.000
Predios Túnel de Daza	$ 1.500.000.000
Interventoría de la Construcción del Túnel	$ 1.480.000.000
Anticipación de la rehabilitación de los sectores indicados del Trayecto No. 4	$ 500.000.000
Gestión predial y predios en doble calzada de la variante oriental de Pasto	$ 2.000.000.000
TOTAL	**$48.660.000.000.oo**

Tomando como base estas inversiones, el **CONCESIONARIO** ha efectuado los ajustes en el modelo financiero del contrato que permiten aumentar el ingreso esperado en la suma de $ 437.069.000.000,oo de conformidad con lo establecido en el Anexo No. 1 que forma parte integrante de este contrato adicional.

En todo caso, el **INCO** realizará todas las gestiones para adquirir recursos de la Nación, tanto para la obra del Túnel de Daza, como para las demás obras a que se refiere esta adición y que permitan revisar la ampliación antes mencionada. Para tal efecto, en el anexo No. 1 a este contrato y que forma parte del mismo, aparece la indicación clara de la forma en que cambiaría el ingreso esperado que se ha establecido, dependiendo de los recursos que consiga el **INCO.**

El **CONCESIONARIO** y el **INCO** realizarán la modificación contractual derivada de aportes que pueda hacer el **INCO**, con base en su gestión para conseguir estos recursos, siempre que antes del 31 de diciembre de 2008, el **INCO** acredite que dispone de las vigencias futuras para la vigencia de 2009 y 2010 y haya un

compromiso de pago de esos aportes, a más tardar dentro del primer trimestre de cada una de esas vigencias.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA. EL INCO y **EL CONCESIONARIO** ajustarán las condiciones establecidas en este contrato de acuerdo con los diseños y estudios definitivos de las obras pactadas.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA. El **INCO** y el **CONCESIONARIO** acuerdan que el **CONCESIONARIO** adelantará a más tardar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la firma de este contrato adicional, la valoración preliminar de los costos que tendría la realización de la actualización de estudios y diseños variante Timbío – El Estanquillo y los estudios y diseños definitivos para la rehabilitación, la operación y el mantenimiento del tramo comprendido entre Chachagüí y Rosas.

Una vez que el **CONCESIONARIO** presente al **INCO** la mencionada valoración y que este la avale, se incluirán los costos de los estudios y diseños mencionados en el modelo financiero de la concesión y se establecerán los tiempos y demás condiciones que se requieran para la ejecución de los mismos, así como la realización de las obras derivadas de tales diseños, incluidas dentro del alcance progresivo, en concreto, la rehabilitación, operación y mantenimiento del trayecto Chachagui- Rosas.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA. El **INCO** y el **CONCESIONARIO** acuerdan que el **CONCESIONARIO** adelantará a más tardar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la firma de este contrato adicional, la valoración preliminar de los costos que tendrían las siguientes obras:

- La segunda calzada desde el kilómetro 1 y el inicio del proyecto (Inicio puente de Rumichaca).
- La intersección a desnivel en doble calzada para la variante de Ipiales proyectada en doble calzada.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA. PLAZO DE EJECUCIÓN. El plazo para la ejecución de las obras pactadas en este contrato se contará a partir del acta de inicio que se suscriba conjuntamente para cada una de ellas, en la cual constará el plazo para ejecutar las mismas. La obligación del Concesionario de ejecutar las obras establecidas en este contrato adicional no superarán el plazo de ejecución de la obras del alcance básico

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. GARANTÍAS. Para garantizar las obligaciones del presente Contrato Adicional, **EL CONCESIONARIO** se compromete a constituir a favor de **EL INCO**, una garantía única del contrato adicional que podrá consistir en una garantía bancaria o una póliza de seguro, que ampare lo siguiente: a) El cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se le impongan, equivalente al diez por ciento (10%) del valor establecido en la cláusula décima del contrato adicional. b) El pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales del personal que haya que utilizar para la ejecución del contrato adicional, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido en la cláusula décima. Esta garantía debe constituirse dentro del mes siguiente a la fecha de suscripción del presente contrato adicional y requerirá la aprobación por parte de **EL INCO. PARÁGRAFO PRIMERO:** La vigencia de estas pólizas será, inicialmente, de un (1) año y se modificará antes del vencimiento de dicho término, de acuerdo con los plazos establecidos en las actas de inicio suscritas para dar

inicio a cada obra. **PARÁGRAFO SEGUNDO.** Cuando por cualquier evento los plazos de vigencia de las garantías aquí estipuladas y las cuantías no correspondan con los que realmente se den en el transcurso del contrato adicional, corresponde a **EL CONCESIONARIO** realizar los ajustes a que haya lugar, manteniendo para cada amparo el término de vigencia y el monto requerido. **PARÁGRAFO TERCERO:** La garantía solicitada puede ser una modificación a la garantía general del Contrato de Concesión No 003 de 2006 ó una garantía independiente a la del Contrato Principal.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA. IMPUESTO DE TIMBRE Y PUBLICACIÓN. El CONCESIONARIO asumirá el valor del impuesto de timbre en la cuantía de ley y de acuerdo con lo establecido en el parágrafo primero de la cláusula quinta del contrato de concesión No. 003 de 2006 y la publicación en el Diario Único de Contratación Pública correspondiente al presente contrato adicional.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA. PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN.- El presente Contrato Adicional se perfecciona con la suscripción por las partes y el registro presupuestal. Para su ejecución requiere la aprobación de la póliza.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA. Los acuerdos contenidos en este contrato adicional modifican las cláusulas del contrato de concesión No. 003 de 2006 que les sean contrarias o que le den un alcance o interpretación distinta a lo que expresamente ha quedado pactado en este documento. Las demás cláusulas del contrato de concesión No 003 de 2006, sus apéndices y anexos, que no han sido modificadas continúan vigentes.

Para constancia se firma en Bogotá D.C., a los 28 DIC 2007

POR EL INSTITUTO:

MIGUEL DAVID BONILLA ESPAÑA
Subgerente de Gestión Contractual (E)

POR EL CONCESIONARIO:

YAMILE ACOSTA RISUEÑO
Representante legal

Proyectó: Ing. Alejandro García Cadena – Supervisor del contrato de concesión No. 003 de 2006.
Revisó: Dr. Alfredo Pérez – Subgerente de Estructuración.
Dr. Fabián Moscote.