

**Contestación de demanda y excepciones de fondo, y solicitud sentencia anticipada, Radicado: 76111333300320200012500, Medio de control: Reparación Directa, Demandante: Lilia Doris Castillo Ospina y otros, Demandados: Departamento del Valle del Cauca, Pl...**

JOSE ARTURO MORALES FERIA <joseamoralesf@gmail.com>

Jue 5/08/2021 4:42 PM

Para: Juzgado 03 Administrativo - Valle Del Cauca - Guadalajara De Buga <j03activobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co>; josedavid\_245@hotmail.com <josedavid\_245@hotmail.com>; jvelasco@velascoabogados.co <jvelasco@velascoabogados.co>; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; nconciliaciones <nconciliaciones@valledelcauca.gov.co>; njudiciales <njudiciales@valledelcauca.gov.co>; notificacionjudicial@andalucia-valle.gov.co <notificacionjudicial@andalucia-valle.gov.co>; pisa@pisa.com.co <pisa@pisa.com.co>; procesosnacionales@defensajuridica.gov.co <procesosnacionales@defensajuridica.gov.co>

 8 archivos adjuntos (17 MB)

ContesLilia.FIR.pdf; 5. Comitetechnico-38.pdf; 3. Acta N° 29- 23 de Junio 1999.pdf; 4. Acta Modificación y Adición 2006 - 7 Noviembre 2006.pdf; 1. Contarnto de Concesión.pdf; 2.Reglamento de Operación.pdf; poder.pdf; Sentencia anticipada.Fir.pdf;

**Señor**

**Juez Tercero Administrativo de Buga**

**Correo Electrónico: [j03activobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:j03activobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co)**

**Guadalajara de Buga**

**Radicado: 76111333300320200012500**

**Medio de control: Reparación Directa**

**Demandante: Lilia Doris Castillo Ospina y otros**

**Demandados: Departamento del Valle del Cauca, PISA y otros**

**Asunto: Contestación de demanda y excepciones de fondo y solicitud sentencia anticipada.**

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**, mayor y vecino de Bogotá D.C., al Señor Juez me dirijo para manifestarle que, obrando como apoderado de PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SA - PISA, en adelante PISA, sociedad con domicilio en Cali, contesto la demanda y propongo las siguientes excepciones de fondo:

--

**Gracias,**

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**

**Móvil: 317- 382 75 43**

**Calle 165 No. 8 H-60 Of 305**

**Bogotá D. C.**



Señor  
Juez Tercero Administrativo de Buga  
Correo Electrónico: [j03activobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:j03activobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co)  
Guadalajara de Buga

**Radicado: 76111333300320200012500**  
**Medio de control: Reparación Directa**  
**Demandante: Lilia Doris Castillo Ospina y otros**  
**Demandados: Departamento del Valle del Cauca, PISA y otros**  
**Asunto: Contestación de demanda y excepciones de fondo**

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**, mayor y vecino de Bogotá D.C., al Señor Juez me dirijo para manifestarle que, obrando como apoderado de PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SA - PISA, en adelante PISA, sociedad con domicilio en Cali, contesto la demanda y propongo las siguientes excepciones de fondo:

### **CONSIDERACIONES Y ACLARACIONES PREVIAS SOBRE EL CONCESIONARIO PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA SA - PISA**

- 1. PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA S.A. - PISA**, en adelante **PISA**, y el Departamento del Valle del Cauca, en adelante **EL DEPARTAMENTO**, suscribieron el Contrato de Concesión No. 001 de 1993 de fecha 30 de diciembre de 1993, para la construcción, conservación, mantenimiento y operación de la segunda calzada de la vía Buga - Tuluá - La Paila y la rehabilitación, mantenimiento, conservación y operación de la calzada existente. De conformidad con lo anterior, es necesario indicar que las obligaciones para el Concesionario, derivadas del contrato 001 de 1993 son **Construcción, Mantenimiento y Operación**. En cuanto a las actividades de construcción las mismas fueron ejecutadas y cumplidas en su totalidad y todas las obras pactadas en el contrato fueron recibidas a satisfacción por la entidad Concedente. En este orden de ideas es preciso aclarar que el Concesionario no está obligado a ejecutar obras que no se hayan contemplado en el contrato de concesión.
- 2.** En cuanto al mantenimiento, tenemos que, existen dos clases de mantenimiento: El rutinario que hace referencia a mantenimientos menores del pavimento, las rocerías, podas de prados y jardines aledaños a la vía y en general a la parte estética de la infraestructura vial, y por otra parte, el mantenimiento periódico, que se refiere a adicionar, reparar o sustituir de manera preventiva la carpeta asfáltica y los elementos que hacen parte de la infraestructura vial antes que se dañen o cumplan su vida útil. En cuanto a la operación, esta se refiere a la transitabilidad de la vía, esto es que la carretera se encuentre en condiciones aptas para ser transitada, así como a los servicios conexos

como carro taller, grúa, ambulancia, etc. En este sentido, PISA realiza permanentemente (24 horas al día), actividades tendientes a mantener la vía en estado transitable y *minimizar los riesgos que en ella se presentan*, a través de múltiples actividades que constan en el Manual de Operación Vial. Fuera de lo descrito en el Manual de Mantenimiento y Operación de la vía, no existe, dentro del contrato de Concesión 001 de 1993 obligaciones a cargo de PISA, diferentes, ni mucho menos con vías que no están a su cargo.

3. Todas estas labores han sido desarrolladas por el Concesionario en los tramos de la vía que han estado a su cargo y mientras lo han estado; es decir que, en aquellos tramos en los que, si bien inicialmente hicieron parte de la carretera y por tal motivo estuvieron a su cargo, **pero dejaron de estarlo por haber sido devueltos al Concedente**, no se ejercen labores de operación o mantenimiento, reiteramos, porque esos tramos ya no están a cargo de Operador Vial. Es el caso de **la variante a Andalucía, la obra fue entregada al Departamento en el mes de junio de 1999**, según consta en el acta de acuerdos de del contrato de obra pública 001-93 número 29, suscrita entre PISA y El Departamento

#### **ACUERDOS**

**PRIMERO:** Por la presente Acta EL CONCESIONARIO hace entrega de las obras correspondientes a los tres tramos restantes que hacen parte integrante del Sector Tuluá - La Paila, así como de una obra complementaria del mismo sector, todos los cuales se relacionan a continuación:

1. Tramo de la VARIANTE TULUA K22+100 (Glorieta Sur Tuluá) al K28+800 (Glorieta Sur Andalucía).
2. Tramo de LA COLINA K28 + 800 (Glorieta Norte Tuluá) al K34+800 (Glorieta sur Andalucía).
3. Tramo de LA VARIANTE ANDALUCIA K101 + 500 Ruta 2505 al K3 + 913 Ruta 2506.
4. Obra de mitigación de impacto ambiental, correspondiente al PARADOR BLANCO DE LA GELATINA DE ANDALUCIA con todos los elementos discriminados en el Anexo 1 que contiene un inventario de las obras.

4. La entrega de la variante al Departamento implica que **la carretera a cargo de Concesionario ya no pasa por el tramo urbano que atraviesa una población conforme al trazado original de la carretera**, para este caso la carrera Quinta de Andalucía, sino que ahora lo hace por la variante. Esto implica que el Concesionario - PISA devuelve al Concedente – DEPARTAMENTO, el tramo urbano por donde antes pasaba la vía y por tanto este antiguo paso urbano se excluyó de las *obligaciones de operación mantenimiento y conservación* a cargo de PISA. A este respecto, en el párrafo segundo de la cláusula primera y en la cláusula tercera de la modificación y adición al contrato de concesión No. 001 de 1993 celebrado entre la Gobernación del Valle del Cauca y PISA, el día 7 de noviembre de 2006, se puede leer lo siguiente:



**PARAGRAFO SEGUNDO:** Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª) serán entregadas por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** una vez **EL CONCESIONARIO** coloque una carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor en las mismas, y la calzada existente o vía interna de Zarzal será entregada por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal, previo refuerzo en carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor.

**CLAUSULA TERCERA. TERMINOS Y PLAZOS.** Se modifica el numeral 4. **Etapas de Operación** y se adicionan los Parágrafos Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto, Séptimo, Octavo, Noveno, así:

**4. Etapas de Operación.** Está comprendida entre la fecha de la firma del "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción del sector Buga-Tuluá", esto es, el Acta No. 12 del 3 de julio de 1995 y la fecha en que el proyecto revierte a **EL DEPARTAMENTO**. Esta etapa tendrá una duración de cuatrocientos cincuenta y cuatro (454) meses. Al vencimiento de este plazo se suscribirá el Acta de Entrega y Terminación de **EL CONTRATO**. Durante esta etapa, **EL CONCESIONARIO** a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras civiles y administrará el proyecto al que se refiere **EL CONTRATO** en un todo de acuerdo con el Reglamento de la Concesión y el Manual de Señalización Vial-Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y

5. Corroboración de la exclusión de las *obligaciones de operación mantenimiento y conservación* a cargo de PISA, respecto de las vías internas de los municipios, antiguos pasos urbanos según trazado original de la carretera, es lo establecido en el Comité Técnico Operativo No 38, llevado a cabo el día 29 de julio de 2020, con participación de la Interventoría del contrato 001-93, El Departamento y PISA, en relación a que, "*Mediante convenio administrativo PISA entregó al Departamento las vías internas de los municipios de Tuluá, Andalucía, Bugalagrande y Zarzal, una vez realizada la entrega, estas vías quedaron por fuera del Contrato de Concesión y el Departamento debía realizar la entrega de las mismas a los respectivos municipios*"
6. Así entonces tenemos que, las obligaciones de mantenimiento de la carrera Quinta del municipio de Andalucía, está por fuera de las obligaciones contractuales de PISA y pasa a ser responsabilidad de otro ente estatal. De conformidad con el artículo 311 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 3º de la ley 136 de 1994 y el artículo 68 de la ley 1682 de 2013, es al municipio a quien corresponde "*prestar los servicios públicos que determine la ley, entre ellos construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes*", así como "*proveer de infraestructura*"

*adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial” Así lo han establecido varias sentencias, dentro de las cuales podemos destacar:*

- 6.1.** Sentencia del 15 de marzo de 2018 del Juzgado 1° Administrativo del Casanare dentro de la acción Popular de la Defensoría del Pueblo - Regional Casanare contra Municipio de Maní y Departamento del Casanare expediente: 85001333300120160004000, se dijo:

*Ahora bien, si desde hace años las condiciones de la vía son un hecho público y notorio, ante la ausencia de recursos públicos propios para sufragar los costos de la pavimentación, la Alcaldía debió presentar y gestionar el proyecto ante la Dirección de Banco de Programas y Proyectos del Departamento, para que la inversión se financiara con apoyo de dicho ente territorial, sin embargo, dicha gestión no se adelantó.*

*Y es así por cuanto no se aporta prueba sobre el particular, por el contrario, el Departamento de Casanare en los alegatos de conclusión, precisa que la Alcaldía de Maní ha sido negligente en hacer las gestiones necesarias para presentar el proyecto, recalcando que “por factor de competencias, el departamento invierte en los municipios en desarrollo de proyectos presentados por los mismos en desarrollo de los planes de desarrollo y para el presente caso no se encuentra ningún proyecto sobre el tema que nos ocupa en la Dirección de Banco de programas y proyectos”, aseveración que refuerza la negligencia endilgada a la Municipalidad, máxime si se tiene en cuenta que el inicio de acciones tendientes a superar las consecuencias de su omisión al deber constitucional y legal en referencia con la construcción, mantenimiento y conservación del espacio público, se realizó solo dentro del marco de la acción constitucional que hoy nos ocupa, sin que se hubiera concretado.*

La anterior sentencia fue confirmada, en lo decidido por el Juzgado de Primera Instancia en relación con las obligaciones del Municipio relativas a las obras públicas a cargo de este ente territorial por el Tribunal Administrativo de Yopal, mediante providencia del 1° de noviembre de 2018, y, a la vez, ordenó al Municipio, realizar las gestiones tendientes a garantizar la movilidad segura y permanente de usuarios de la vía del perímetro urbano conduce al puente Canoero.

1° MODIFICAR la sentencia popular del 15/03/2018 proferida por el Juzgado Primero Administrativo de Yopal, por la cual dirimió las pretensiones de la Defensoría del Pueblo Regional Casanare contra el municipio de Maní y el departamento de Casanare, en los aspectos y ordinales que se indican a continuación, así:

*SEGUNDO: ORDENAR al municipio de Maní realizar las actuaciones administrativas, gestiones, diagnóstico, procesos decisorios, elaboración o corrección de proyectos, contratación y eventual ejecución (si fuere el ejecutor de los recursos) de los trabajos públicos que se requieran para garantizar la movilidad segura y permanente de usuarios de la vía que conduce de su perímetro urbano al puente El Canoero (río Cusiana), en los términos, plazos y condiciones señalados en el bloque 7.2 de la motivación del fallo de cierre.*

- 7.** Es así como, contrario a lo pretendido en la demanda en contra de PISA, es el municipio el llamado a realizar el mantenimiento y

operación de las vías urbanas, máxime si se tiene en cuenta, que estas vías hacen parte de los bienes públicos por los que, el municipio está obligado a velar.

8. Ahora bien, Cuando el actor vial (conductor, pasajero o *peatón*), decide crear riesgos innecesarios, o aumentar los existentes, su conducta no compromete a nadie más que al mismo actor infractor, debido a que, en Colombia cada conductor, pasajero o peatón que transita por cualquier camino, carretable, carretera, etc, asume todos y cada uno de los riesgos propios de su tránsito. En este sentido se pronunció El Honorable Tribunal Administrativo de Boyacá, en sentencia del 19 de enero de 2019 – MP. José Asencio Fernández - Radicado: 15001333300920160002601, dentro de la Reparación Directa de Claudia Roció Pulido Moreno vs Municipio de Tunja. Dijo el Tribunal:

En ese sentido, si bien puede evidenciarse una presunta falla del servicio imputable a la Administración Municipal por desatender sus obligaciones frente al mantenimiento y readecuación del acceso occidental del puente que incide en la interconexión con la avenida oriental, lo cierto es que ello resulta irrelevante en el juicio de responsabilidad, pues la omisión de acceso al puente no fue la causa adecuada o determinante del daño padecido por los demandantes debido a que, como quedó analizado el actuar imprudente del peatón al pasar por una zona no permitida por peatones, fue lo que condujo la producción del daño.

9. Es entonces una obligación de los usuarios de las vías, hacer uso de ellas conforme a la normativa contenida en el Código Nacional de Transito. En el presente caso, el conductor de la motocicleta pudo haber evitado el accidente, con el simple hecho de conducir con el cuidado y diligencia que esta actividad demanda.
10. Se concluye entonces, que:
  - 10.1. PISA, devolvió al Departamento el antiguo tramo urbano conformado por la carretera Quinta del Andalucía, varios años antes de la ocurrencia del accidente y, por tanto, para la fecha de los hechos [no] era el encargado de hacer el mantenimiento de esa vía urbana
  - 10.2. Constitucional, legal y jurisprudencialmente es el municipio el obligado a satisfacer las necesidades requeridas por la vida municipal, dentro de la que se destaca el mantenimiento de las vías urbanas, máxime si estas vías son un bien de uso público, cuyo cuidado y conservación corresponden al Municipio.
  - 10.3. La falta del mantenimiento, cuidado y conservación de las vías a cargo del Municipio, *no faculta a los ciudadanos para crear o*

umentar riesgos, por cuenta de esta entidad territorial, como en el presente caso sucedió.

### PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS:

**A LOS HECHOS UNO Y DOS (1-2):** “El día 19 de agosto de 2018, alrededor de las 8: 50 a 8:55 pm, la señora Lilia Doris Castillo Ospina era pasajera en la motocicleta de placas QTL20N que era conducida por Carmen Alicia Castillo Ospina. 2. Transitaban por la Carrera 5 con Calle 26 en Andalucía, Valle del Cauca (vía Andalucía - Bugalagrande con callejón Caballodelata frente al motel Cielo Azul), cuando sufrieron un accidente como consecuencia de un hueco que se encontraba en la vía”.

**RESPUESTA:** No es cierto. Lo negamos. No es clara la condición en la que la señora Lilia Doris Castillo fue vinculada al IPAT, pues si bien se menciona su nombre e identificación en este documento, no se especifica si era peatón, pasajera o en que condición se encontraba en el lugar en el que se dice, sucedió el accidente. Tampoco se menciona que haya resultado herida en el supuesto accidente. No se indica si portaba el Casco, por lo cual se debe entender que no lo portaba. En estas condiciones el actor debe probar su afirmación.

9. VICTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES No 1		DEL VEHICULO No		NACIONALIDAD		FECHA DE NACIMIENTO		SEXO	
APellidos y nombres		DOC		IDENTIFICACION No		DIA MES AÑO		M J O	
Castillo Ospina Lilia Doris		cc		29143230		Colombiano		19/08/2011	
DIRECCION DE DOMICILIO		CIUDAD		TELEFONO		CINTURON		CONDICION	
Carrera 5 con Calle 26		Andalucía		934-41		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> PEATON <input type="checkbox"/> PASAJERO <input type="checkbox"/> ACOMPAÑANTE	
HOSP. CLINICA O SITIO DE ATENCION		SE PRACTICO EXAMEN		AUTORIZO		EMBRAGUEZ		GRADO	
San Vicente Ferrer		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
DESCRIPCION DE LESIONES		POS		NEG		S. PSICOACTIVO		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
Inyecciones, Fractura de miembro superior, nivel no especificado								<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
						CASCO		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
						CHALECO		<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
								<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
								<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	
								<input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO	

**AL HECHO TRES:** “Todos o alguno de los demandados estaban a cargo del mantenimiento y señalización de la vía Cali Jamundí, en el lugar en que ocurrió el accidente de tránsito, para la fecha de los hechos. Sin embargo, a la fecha, no hemos obtenido confirmación sobre la entidad que tenía a cargo la vía, porque las entidades han dado respuestas contradictorias a las peticiones presentadas frente a ellas.” **RESPUESTA:** Son varios hechos y no son ciertos en su conjunto. Para contestarlos los dividiremos así:

3.1. No es cierto que todos los demandados estén a cargo del mantenimiento y señalización de la vía Cali Jamundí. PISA es el Concesionario de la carretera Buga – Tuluá – La Paila – La victoria. No es el operador vial del tramo Buga – Cali. Tampoco es el operador vial del tramo de la vía urbana del municipio de Andalucía (carrera Quinta), lugar donde presuntamente sucedió el accidente, ya que, como lo explicamos en el acápite de **CONSIDERACIONES Y ACLARACIONES PREVIAS SOBRE EL CONCESIONARIO PROYECTOS DE INFRESTRUCTURA SA – PISA**, el 7 de noviembre de 2006 mediante la modificación y adición al contrato de concesión No. 001 de 1993 celebrado entre la Gobernación del Valle del Cauca y PISA, se ratificó la entrega de la Variante Andalucía y a su vez, la devolución del paso urbano carrera Quinta de Andalucía al Departamento,



por lo cual no es obligación PISA realizar el mantenimiento, señalización etc., de esta vía.

3.2. No nos consta que los demandados hayan dado respuestas contradictorias a los derechos de petición presentados por los demandantes, en lo que respecta a PISA el día 03 de febrero de 2020 contestó el derecho de petición de la demandante y se le brindó la información solicitada.

3.3. Sobre quien tiene a cargo el mantenimiento de la vía urbana carrera Quinta del municipio de Andalucía, es necesario precisar que, de conformidad con el artículo 311 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 3° de la ley 136 de 1994 y el artículo 68 de la ley 1682 de 2013, es al municipio a quien corresponde “prestar los servicios públicos que determine la ley, entre ellos *construir las obras que demande el progreso local*, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, *el mejoramiento social y cultural de sus habitantes*”, así como “*proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial*” Así lo han establecido varias sentencias, dentro de las cuales podemos destacar:

**AL HECHO CUARTO:** “*El accidente de tránsito fue consecuencia de la falla del servicio, única y determinante de los demandados, debido al mal estado de la vía que estaba a su cargo, para la fecha del accidente.*” **RESPUESTA:** No es cierto. Lo negamos. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que PISA, como ya lo hemos demostrado, entregó con varios años de antelación a la ocurrencia del accidente, el tramo de la vía donde ocurrió el evento, al Departamento, y en consecuencia no es responsable de su mantenimiento. En segundo lugar, no es claro para este proceso, si la presunta víctima, la señora Lilia Doris Castillo, estuvo o no vinculada al accidente, ni en que condición. En tercer lugar y bajo la suposición de que efectivamente el accidente haya sucedido en la forma planteada en la demanda, debemos tener en cuenta que, cuando el actor vial (*conductor, pasajero o peatón*), decide crear riesgos innecesarios, o aumentar los existentes, su conducta no compromete a nadie más que al mismo actor infractor, debido a que, en Colombia cada conductor, pasajero o peatón que transita por cualquier camino, carretable, carretera, etc., asume todos y cada uno de los riesgos propios de su tránsito. Además, aunque el municipio es el obligado a satisfacer las necesidades requeridas por la vida municipal, dentro de la que se destaca el mantenimiento de las vías urbanas, la falta de ese mantenimiento *no faculta a los ciudadanos para crear o aumentar riesgos*, por cuenta de esta entidad territorial.

**HECHOS CINCO AL SIETE (5-7):** “*Como consecuencia del accidente de tránsito, mi poderdante sufrió una fractura de quinto y cuarto metacarpiano de mano izquierda, fractura multisegmentación con minuta de tibia y peroné*



y fractura expuesta grado II. 6. La señora Lilia Doris Castillo Ospina estuvo incapacitada desde el día del accidente, 19 de agosto de 2018, hasta el 30 de diciembre de 2018. 7. A pesar del tiempo transcurrido desde el accidente, mi poderdante no ha tenido una recuperación total y sigue con dificultades de movilidad.” **RESPUESTA:** No nos consta las condiciones o estado de salud de la señora Lilia Doris, ni previos, ni posteriores a la fecha del accidente. En todo caso, estos hechos serían irrelevantes, teniendo en cuenta que no existe claridad en el IPAT respecto de supuesta participación que tuvo la demandante en el accidente. El actor debe probarlo. Respecto de la “calificación”.

**AL HECHO OCHO:** “El día 12 de septiembre de 2019, la señora Lilia Doris Castillo Ospina fue calificada por el médico especialista en salud ocupacional José Antonio Avendaño Sinisterra. En el dictamen, se estableció que la señora Lilia Doris Castillo Ospina perdió el 16.6% de su capacidad laboral, como consecuencia del accidente de tránsito ocurrido el 19 de agosto de 2018.” **RESPUESTA:** No es cierto en la forma planteada. Lo negamos. El documento aportado al proceso denominado “ANEXO A DICTAMEN DE DETERMINACIÓN DE ORIGEN Y/O PÉRDIDA DE CAPACIDAD LABORAL Y OCUPACIONAL” suscrito por José Antonio Avendaño Sinisterra, en el cual se establece una disminución de la capacidad laboral de la señora Lilia Doris de 16.6%, no tiene alcance de prueba judicial y por tanto no puede establecerse como verdad procesal. El artículo 41 de la ley 100 de 1993, reformado varias veces, establece que “las entidades encargadas de determinar, en una primera oportunidad, la pérdida de capacidad laboral y calificar el grado de invalidez y el origen de las contingencias son Colpensiones, las Administradoras de Riesgos Laborales, las Compañías Seguros que asuman el riesgo de invalidez y muerte y las Entidades Promotoras de Salud”. No se menciona allí a personas particulares, que, por doctas que sean en la materia, puedan rendir un dictamen pericial para establecer la pérdida de capacidad laboral de una persona, menos a raíz de un accidente de tránsito. Las entidades mencionadas son llamadas a establecer estas incapacidades, siempre y cuando la pensión que se otorgue deba ser asumida por estas entidades y el paciente que es valorado esté de acuerdo con el resultado del examen. Cuando no lo está, esas entidades deben enviar a la Junta Regional de Calificación.

Ahora bien, cuando se trate de pérdida de capacidad laboral, que [no] ha de ser asumida por la entidad que califica inicialmente, es necesario que esa calificación sea determinada por la Junta Regional de Calificación de invalidez”.

Así se desprende de lo decidido por la Corte Constitucional al desatar la demanda de inconstitucionalidad contra el segundo inciso del Artículo 142 del Decreto Ley 019 de 2012, que reformó el artículo 41 de la ley 100 de 1993. Dijo la Corte que ... “3.4. Es claro entonces que, la asignación de competencia para calificar la pérdida de capacidad laboral, en primera oportunidad, a las autoridades o actores encargados de asumir el cubrimiento de la prestación económica respectiva, es una medida que ha sido utilizada en el pasado. Desde la consolidación normativa de la

seguridad social en Colombia, a finales de los años 90, se concibió la posibilidad de que estos entes se encarguen de garantizar, en primer término, que profesionales especializados en la materia evalúen y determinen el grado y origen de la afectación causada sobre la funcionalidad laboral de cualquier persona” La sentencia que declaró la constitucionalidad plena de la norma demandada hace referencia a los eventos en que, la entidad que realiza el dictamen es la encargada de hacer la valoración (en primera oportunidad), siempre y cuando el paciente valorado esté conforme con la valoración realizada, pero guarda silencio respecto de los eventos en que no es la entidad la que va a asumir el pago de la pensión, por lo que en esos eventos, como ocurre en el presente caso, ha de ser la junta regional de calificación de invalidez, la que determine la pérdida de capacidad laboral y en consecuencia, desde ya, así lo solicitamos

**AL HECHO NUEVE:** *“Para la fecha del accidente, mi poderdante no estaba vinculada laboralmente, pues ejercía actividades de economía y cuidado del hogar, como ama de casa. Por esto, su indemnización por lucro cesante debe calcularse con base en el salario mínimo mensual legal vigente, según lo ha reconocido el Honorable Consejo de Estado”.* **RESPUESTA:** Es cierta la afirmación de la demandante y por tanto debe tenerse como confesión conforme a los artículos 165, 191 y 193 del CGP, en concordancia con el artículo 180 No 10 del CPACA. Una eventual indemnización ha de hacerse conforme a los presupuestos jurisprudenciales que determinan el caso concreto del lucro cesante de la persona dedicada a labores domésticas, conforme a lo establecido en la sentencia de la Sala Plena del Consejo de Estado de fecha 27 de junio de 2.017- Rad.: 50001-23-31-000-2000-30072 01(33945)

**AL HECHO DIEZ:** *“Las incapacidades sufridas por mi poderdante implicaron un detrimento en el patrimonio de mi poderdante, correspondiente a lucro cesante, equivalente a treinta y seis millones seiscientos cuarenta y cuatro mil trescientos setenta y tres pesos (\$ 36.644.373,18), calculados al día de la presentación de la demanda, pero que deberán actualizarse a la fecha de pago.”* **RESPUESTA:** No nos consta el supuesto detrimento patrimonial sufrido por la demandante como consecuencia de unas supuestas incapacidades pues como ella misma lo afirma se desempeña como ama de casa. El Actor debe probarlo.

**AL HECHO ONCE:** *“La familia de mi poderdante está conformada de la siguiente manera: -Luis Fernando Bermúdez Charry (compañero permanente). - Juan Manuel Bermúdez Castillo (hijo) Alexis Castillo Ospina (hijo). - Andrés Felipe Bermúdez Castillo (hijo). Todos los mencionados sufrieron dolor, congoja, angustia y desesperación, como consecuencia de las lesiones sufridas por Lilia Doris Castillo.”* **RESPUESTA:** NO nos costa la supuesta afectación que hayan tenido los familiares de la señora Lilia Doris. Es incierto, de conformidad con el IPAT, si la demandante fue o no parte activa del accidente y en qué condición.

## **FRENTE A LAS PRETENSIONES**

Me niego a todas y cada una de las pretensiones por ser carentes de derecho, no es cierto como lo quieren hacer ver los demandantes que el siniestro haya sido ocasionado por un hecho, acción u omisión en el servicio por parte de PISA, quien no tiene a su cargo la carrera 5° del municipio de Andalucía. La causa eficiente del accidente radica en el hecho de un tercero excluyente de la responsabilidad, que, en este caso, se trata de quienes tenían a su cargo el mantenimiento y operación de vía urbana, en concurrencia con el comportamiento de quien conducía el vehículo motocicleta, que se vio involucrado en el hecho. Si fueron desatendidas las obligaciones de mantenimiento y señalización del lugar del accidente, [no] fue PISA quien incurrió en esa falla.

### **EXCEPCIONES:**

#### **Primero: FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA POR PASIVA - PISA**

PISA, tuvo a cargo la carrera Quinta de la ciudad de Andalucía, desde el inicio del contrato de concesión, a finales del año 1993 y hasta el año 1999, fecha en la que este Concesionario Vial hizo entrega al Concedente, de la construcción de varios tramos de la vía, y estos se pusieron en funcionamiento, dentro de los cuales se encuentra la Variante a Andalucía. Por acuerdo contractual, una vez se dieron al servicio las variantes construidas, como la de Andalucía, PISA dejaba de tener obligaciones de mantenimiento y conservación de estos pasos urbanos como la carrera Quinta de la ciudad de Andalucía donde sucedió el Accidente. Así las cosas, para el Momento de los hechos, **para la fecha del accidente, en el 2018, hacía ya varios años que PISA no era el operador vial de esa vía urbana.** Si no existe una relación material entre el demandante, el hecho y el demandado, no habrá lugar a la legitimación en la causa. En otras palabras, PISA no es el llamado a responder por los hechos que se demanda y en consecuencia debe ser excluido de la contienda judicial. Sustento la presente excepción sobre la base de los siguientes argumentos:

1. La legitimación en la causa hace referencia a *“la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista”*. Consejo de Estado – Radicado 05001-23-31-000-1995-00575-01(24677)
2. El Consejo de Estado, en sentencia con radicado 05001-23-31-000-1995-00575-01 del 23 de septiembre de 2012, dijo que, *“la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener*

*sentencia favorable a las pretensiones contenidas en la demanda y, por lo tanto, desde el extremo activo significa ser la persona titular del interés jurídico que se debate en el proceso, mientras que, desde la perspectiva pasiva de la relación jurídico – procesal, supone ser el sujeto llamado a responder a partir de la relación jurídica sustancial, por el derecho o interés que es objeto de controversia” (Destacado fuera de texto)*

3. Lo anterior fundamenta el hecho de que PISA [no] es el llamado a responder por el interés objeto de controversia esto es por las pretensiones de la demanda, habida cuenta de que no existe una relación sustancial que ligue a nuestra operadora vial con el hecho en el que, aparéntemente, resultó lesionada la señora Lilia Doris, entre otras por las siguientes razones:
  - 3.1. Tal como lo expresamos en el acápite de Consideraciones y Aclaraciones Previas Sobre el Concesionario Proyectos de Infraestructura SA – PISA, entre esta Concesionaria Vial y EL DEPARTAMENTO, suscribieron el Contrato de Concesión No. 001 de 1993 de fecha 30 de diciembre de 1993, para la construcción, conservación, mantenimiento y operación de la segunda calzada de la vía Buga - Tuluá - La Paila – La Victoria, y la rehabilitación, mantenimiento, conservación y operación de la calzada existente. De conformidad con lo anterior, es necesario indicar que las obligaciones para el Concesionario derivadas del contrato 001 de 1993 son Construcción, Mantenimiento y Operación. En cuanto a las actividades de construcción las mismas fueron ejecutadas y cumplidas en su totalidad y todas las obras pactadas en el contrato fueron recibidas a satisfacción por la entidad Concedente, sin que existan al momento reparos u obras por ejecutar.
  - 3.2. En cuanto al mantenimiento, tenemos que, PISA ha cumplido a cabalidad con las dos clases de mantenimiento en los tramos de la vía a su cargo; prueba de lo cual es que no ha recibido ningún llamado de atención por parte de la interventoría del proyecto. *El tramo de la vía urbana en el que sucedió el accidente, la carrera Quinta de Andalucía, se excluyó de las obligaciones de operación mantenimiento y conservación a cargo de PISA,* según consta en el párrafo segundo de la cláusula primera y en la cláusula tercera de la modificación y adición al contrato de concesión No. 001 de 1993 celebrado entre la Gobernación del Valle del Cauca y PISA, el día 7 de noviembre de 2006.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª) serán entregadas por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** una vez **EL CONCESIONARIO** coloque una carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor en las mismas, y la calzada existente o vía interna de Zarzal será entregada por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal, previo refuerzo en carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor.

**CLAUSULA TERCERA. TERMINOS Y PLAZOS.** Se modifica el numeral **4. Etapa de Operación** y se adicionan los Parágrafos Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto, Séptimo, Octavo, Noveno, así:

**4. Etapa de Operación.** Está comprendida entre la fecha de la firma del “Acta de Finalización de la Etapa de Construcción del sector Buga-Tuluá”, esto es, el Acta No. 12 del 3 de julio de 1995 y la fecha en que el proyecto revierte a **EL DEPARTAMENTO**. Esta etapa tendrá una duración de cuatrocientos cincuenta y cuatro (454) meses. Al vencimiento de este plazo se suscribirá el Acta de Entrega y Terminación de **EL CONTRATO**. Durante esta etapa, **EL CONCESIONARIO** a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras civiles y administrará el proyecto al que se refiere **EL CONTRATO** en un todo de acuerdo con el Reglamento de la Concesión y el Manual de Señalización Vial–Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y

- 3.3. Corroboración de la exclusión de las *obligaciones de operación mantenimiento y conservación* a cargo de PISA, respecto de las vías internas de los municipios en los cuales se construyeron variantes, es lo establecido en el Comité Técnico Operativo No 38, llevado a cabo el día 29 de julio de 2020, con participación de la Interventoría del proyecto, El Departamento y PISA, en relación a que, “*Mediante convenio administrativo PISA entregó al Departamento las vías internas de los municipios de Tuluá, Andalucía, Bugalagrande y Zarzal, una vez realizada la entrega, estas vías quedaron por fuera del Contrato de Concesión y el Departamento debía realizar la entrega de las mismas a los respectivos municipios*” Así entonces tenemos que, las obligaciones de mantenimiento de la carrera Quinta del municipio de Andalucía, está por fuera de las obligaciones contractuales de PISA.

Estando claro entonces que para la fecha del accidente el tramo de la vía urbana en la que sucedieron los hechos [no] estaba a cargo de PISA, que no existe una relación jurídico sustancial o material entre los demandantes, el hecho y PISA, en consecuencia el Concesionario [no] puede ser llamado a responder por lo que no estaba a su cargo; el juez no podría condenarlo por las supuestas fallas, que ni fueron de PISA, ni las obligaciones que originaron esas supuestas fallas estaban a su cargo. Surge entonces la falta de legitimidad en la causa para ser demandado, razón suficiente para solicitar que se le aplique la prosperidad a la presente excepción a favor de PISA.

## Segundo. HECHO DE UN TERCERO.

Reiteramos que PISA, devolvió la carrera Quinta de la ciudad de Andalucía al Concedente – El Departamento, varios años antes de la ocurrencia del hecho que dio origen a la presente demanda y que para la fecha del accidente era El Departamento o el Municipio de Andalucía, son los obligados a realizar el mantenimiento y señalización de esta vía urbana. Adicionalmente, el conductor de la motocicleta comprometida en el accidente debió haber tenido la diligencia y cuidado que se le exige a quienes realizan actividades peligrosas como es la de conducir vehículos automotores. Sustento la presente excepción sobre la base de los siguientes argumentos:

1. Insistimos en que, de haberse presentado una falla en el servicio o un incumplimiento a las obligaciones de mantenimiento de la carrera Quinta de la ciudad de Andalucía, **PISA es ajena a esta obligación**, en consideración a que, si bien administró por unos años este paso urbano, mientras se construía la variante a esta ciudad, para el momento de los hechos, como ya lo hemos explicado, [no] era el operador encargado de la vía urbana en la que se dice, sucedió el accidente.
2. Ahora bien, en principio **la obligación de velar por la vida municipal corresponde a la alcaldía**. De conformidad con el artículo 311 de la Constitución Política, en concordancia con el artículo 3° de la ley 136 de 1994 y el artículo 68 de la ley 1682 de 2013, es al municipio a quien corresponde “prestar los servicios públicos que determine la ley, entre ellos *construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes*”, así como “*proveer de infraestructura adicional o complementaria de todo tipo o alumbrado público a aquellos corredores viales nacionales o departamentales que se encuentren dentro de su perímetro urbano y rural aunque no estén a su cargo, para garantizar la seguridad y mejorar el nivel de servicio a la población en el uso de la infraestructura de transporte, previa autorización de la entidad titular del respectivo corredor vial*” Así lo han establecido varias sentencias, dentro de las cuales podemos destacar:
  - 2.1. Sentencia del 15 de marzo de 2018 del Juzgado 1° Administrativo del Casanare dentro de la acción Popular de la Defensoría del Pueblo - Regional Casanare contra Municipio de Maní y Departamento del Casanare expediente: 85001333300120160004000, en la que se dijo:

Ahora bien, si desde hace años las condiciones de la vía son un hecho público y notorio, ante la ausencia de recursos públicos propios para sufragar los costos de la pavimentación, la Alcaldía debió presentar y gestionar el proyecto ante la Dirección de Banco de Programas y Proyectos del Departamento, para que la inversión se financiara con apoyo de dicho ente territorial, sin embargo, dicha gestión no se adelantó.

Y es así por cuanto no se aporta prueba sobre el particular, por el contrario, el Departamento de Casanare en los alegatos de conclusión, precisa que la Alcaldía de Maní ha sido negligente en hacer las gestiones necesarias para presentar el proyecto, recalcando que "por factor de competencias, el departamento invierte en los municipios en desarrollo de proyectos presentados por los mismos en desarrollo de los planes de desarrollo y para el presente caso no se encuentra ningún proyecto sobre el tema que nos ocupa en la Dirección de Banco de programas y proyectos", aseveración que refuerza la negligencia endilgada a la Municipalidad, máxime si se tiene en cuenta que el inicio de acciones tendientes a superar las consecuencias de su omisión al deber constitucional y legal en referencia con la construcción, mantenimiento y conservación del espacio público, se realizó solo dentro del marco de la acción constitucional que hoy nos ocupa, sin que se hubiera concretado.

El Tribunal Administrativo de Yopal confirmó la anterior sentencia, mediante providencia del 1° de noviembre de 2018, y, a la vez, ordenó al Municipio, realizar las gestiones tendientes a garantizar la movilidad segura y permanente de usuarios de la vía que conduce, del perímetro urbano al puente Canoero.

1° MODIFICAR la sentencia popular del 15/03/2018 proferida por el Juzgado Primero Administrativo de Yopal, por la cual dirimió las pretensiones de la Defensoría del Pueblo Regional Casanare contra el municipio de Maní y el departamento de Casanare, en los aspectos y ordinales que se indican a continuación, así:

*SEGUNDO: ORDENAR al municipio de Maní realizar las actuaciones administrativas, gestiones, diagnóstico, procesos decisorios, elaboración o corrección de proyectos, contratación y eventual ejecución (si fuere el ejecutor de los recursos) de los trabajos públicos que se requieran para garantizar la movilidad segura y permanente de usuarios de la vía que conduce de su perímetro urbano al puente El Canoero (río Cusiana), en los términos, plazos y condiciones señalados en el bloque 7.2 de la motivación del fallo de cierre.*

3. Por su parte, el artículo 16 de la ley 105 de 1993 establece que la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos comprende entre otros "las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera nacional" situación que se da en el caso en concreto, pues PISA al finalizar la construcción de la variante a Andalucía devolvió al Departamento la carrera Quinta de esta ciudad. La entrega se concretó el 23 de junio de 1999 según acta 29 de la misma fecha, por lo que este ente territorial o el Municipio son los que en concordancia con lo dispuesto en el párrafo 2° del artículo 16 y el artículo 19 de la ley 105 de 1993 debieron encargarse del mantenimiento y señalización de la vía.
4. Por otro lado, el decreto 80 de 1987 y especialmente el numeral iii del literal d, ordena a los municipios "adecuar la estructura de las vías

*nacionales dentro del respectivo perímetro urbano de conformidad con las necesidades de la vida municipal”*

5. Ahora bien, Cuando el actor vial (conductor, pasajero o *peatón*), decide crear riesgos innecesarios, o aumentar los existentes, su conducta no compromete a nadie más que al mismo actor infractor, debido a que, en Colombia cada conductor, pasajero o *peatón* que transita por cualquier camino, carretable, carretera, etc, asume todos y cada uno de los riesgos propios de su tránsito. En este sentido se pronunció El Honorable Tribunal Administrativo de Boyacá, en sentencia del 19 de enero de 2019 – MP. José Asencio Fernández - Radicado: 15001333300920160002601, dentro de la Reparación Directa de Claudia Roció Pulido Moreno vs Municipio de Tunja. Dijo el Tribunal:

En ese sentido, si bien puede evidenciarse una presunta falla del servicio imputable a la Administración Municipal por desatender sus obligaciones frente al mantenimiento y readecuación del acceso occidental del puente que incide en la interconexión con la avenida oriental, lo cierto es que ello resulta irrelevante en el juicio de responsabilidad, pues la omisión de acceso al puente no fue la causa adecuada o determinante del daño padecido por los demandantes debido a que, como quedó analizado el actuar imprudente del *peatón* al pasar por una zona no permitida por *peatones*, fue lo que condujo la producción del daño.

6. Aparece entonces otro ingrediente que debe tenerse en cuenta para establecer la responsabilidad en la presente contienda y es la participación que el conductor de la motocicleta involucrada en el accidente, tuvo en el hecho del cual nos ocupamos. Entonces, aunque el municipio es el obligado a satisfacer las necesidades requeridas por la vida municipal, dentro de la que se destaca el mantenimiento de las vías urbanas, *la falta de ese mantenimiento no faculta a los ciudadanos para crear o aumentar riesgos*, por cuenta de esta entidad territorial.
7. El accidente en el que se vio afectada la señora Lilia Doris Catillo fue también producto del actuar del conductor, pues porque si bien la existencia del hueco en la vía es innegable, este conductor debía estar atento a la conducción del vehículo y la aparición repentina de obstáculos con los que pudiera tropezar.

Se concluye entonces que, [no] estando a cargo de PISA el mantenimiento de la carrera Quina de la ciudad de Andalucía en la que sucedió el accidente y, además, estando comprometida la conducción de la motocicleta en la producción del resultado, se configura claramente el hecho



de un tercero y en consecuencia se solicita que así sea declarado en la sentencia.

**Pruebas:**

Solicito al señor Juez que decrete, practique y tenga como pruebas, las siguientes:

1. Copia del Contrato de Concesión.
2. Copia del Reglamento de Operación.
3. Acta Número 29 del 23 de junio de 1999.
4. Modificación y adición al contrato de Concesión No 001 de 1993 celebrado entre la Gobernación del Valle del Cauca y Proyectos de Infraestructura S.A. PISA. De fecha 7 de noviembre de 2006.
5. Comité técnico – operativo No 38 interventoría Buga -Tuluá – La Paila – La Victoria.
6. Las existentes en el proceso.

**Notificaciones.**

A las partes en las direcciones aportadas para tal efecto en la demanda.

Recibiré notificaciones el Email: [gerencia@impactoabogados.co](mailto:gerencia@impactoabogados.co) – [joseamoralesabogados@gmail.com](mailto:joseamoralesabogados@gmail.com). En cumplimiento de lo ordenado por el Decreto 806 de 20.20, enviamos el presente memorial a las siguientes direcciones electrónicas:

Demandantes y su apoderado al correo: [josedavid\\_245@hotmail.com](mailto:josedavid_245@hotmail.com) y [jvelasco@velascoabogados.co](mailto:jvelasco@velascoabogados.co); INVÍAS al correo: [njudiciales@invias.gov.co](mailto:njudiciales@invias.gov.co); al Departamento del Valle del Cauca a los correos electrónicos [nconciliaciones@valledelcauca.gov.co](mailto:nconciliaciones@valledelcauca.gov.co) y [njudiciales@valledelcauca.gov.co](mailto:njudiciales@valledelcauca.gov.co); al Municipio de Andalucía al correo electrónico: [notificacionjudicial@andalucia-valle.gov.co](mailto:notificacionjudicial@andalucia-valle.gov.co); a PISA: al correo: [pisa@pisa.com.co](mailto:pisa@pisa.com.co) y, a la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado al correo: [procesosnacionales@defensajuridica.gov.co](mailto:procesosnacionales@defensajuridica.gov.co)

Del señor Juez,

  
**JOSE ARTURO MORALES FERIA**  
**CC. 14.243.569**  
**TP. 63.572 CSJ.**

Señor  
JUEZ TERCERO ADMINISTRATIVO DE BUGA  
E. S. D.

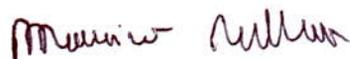
REF: RADICACIÓN: 2020-00125-00  
DEMANDANTE: LILIA DORIS CASTILLO OSPINA Y OTROS  
DEMANDADO: PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. – PISA, INVIAS,  
DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA Y MUNICIPIO DE  
ANDALUCÍA.  
PROCESO: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA

**MAURICIO VALLECILLA DE LA ESPRIELLA**, mayor de edad, vecino de Santiago de Cali, e identificado con la cédula de ciudadanía número 94.061.871 de Cali, en mi calidad de representante legal suplente de la sociedad **PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. – PISA**, según consta en el certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio de Cali, confiero Poder Especial, Amplio y Suficiente al abogado **JOSE ARTURO MORALES FERIA**, mayor y vecino de Bogotá D.C., e identificado con la Cédula de Ciudadanía número 14.243.569 de Ibagué y Tarjeta Profesional número 63.572 de C.S.J, para que representen judicialmente a la citada sociedad en el proceso de la referencia.

El apoderado queda con amplias facultades para notificarse, conciliar, interponer recursos, contestar, recibir, desistir, transigir, sustituir, reasumir su poder, retirar oficios y en general para hacer uso del mandato en forma amplia y suficiente como lo autoriza la ley en defensa de los derechos de mi representada.

Sírvase, señor Juez, reconocerles personería en los términos y para los fines aquí señalados.

Atentamente,



**MAURICIO VALLECILLA DE LA ESPRIELLA**

C.C. 94.061.871 de Cali  
Representante Legal  
Proyectos de Infraestructura S.A

Acepto,

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**

C.C. 14.243.569 de Ibagué  
T. P. 63.572 DEL C. S. de la J.



VIGILADO  
SuperTransporte

Calle 10 No. 4-47 Piso 10  
PBX y FAX: (572) 485 1596  
[www.pisa.com.co](http://www.pisa.com.co)  
Cali, Colombia





República de Colombia  
Notaría Trece de Cali

PRESENTACIÓN PERSONAL Y RECONOCIMIENTO DE  
CONTENIDO Y FIRMA

En Cali, el 15 OCT 2020 a las 2:37 p.m.

Ante el despacho de la Notaría Trece de Cali se presentó:

Mauricio Vallecilla de la Espinella



quien se identificó con:

C.C. 94.061.871 de Cali

y declaró que el contenido del anterior documento es  
cierto y que la firma que aparece es la suya.

Quisiera

Mauricio Vallecilla



Compareciente

LUCIA BELLINI AYALA  
Notaría Trece del Circuito de Cali



**Señor**  
**Juez Tercero Administrativo de Buga**  
**Correo Electrónico: [j03aditivobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co](mailto:j03aditivobuga@cendoj.ramajudicial.gov.co)**  
**Guadalajara de Buga**

**Referencia: Reparación Directa**  
**Demandante: Lilia Doris Castillo Ospina y otros.**  
**Demandado: Departamento del Valle del Cauca, PISA y otros.**  
**Radicado: 76111333300320200012500.**  
**Asunto: Solicitud sentencia anticipada.**

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**, mayor y vecino de Bogotá D.C., al Señor Juez me dirijo para manifestarle que, obrando como apoderado de **PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SA - PISA**, en adelante **PISA**, sociedad con domicilio en Cali, solicito la sentencia anticipada de conformidad con lo supuesto en el numeral 1 inciso A del artículo 182 A del Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo, en razón a que se encuentra demostrado que la demanda contra **PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SA - PISA** carece de legitimación en la causa por pasiva.

La importancia de la sentencia anticipada cuando se encuentra probada la falta de legitimación en la causa corresponde a lo expuesto por el legislador y en varias ocasiones por la jurisprudencia, ya que como lo manifestó la Corte Suprema de Justicia en la sentencia con radicado No 76001-31-10-011-2015-00397-01, la sentencia anticipada *“no es caprichosa ni mucho menos consagra una tercera clase para los proveídos donde se definen con prontitud tales eventos, sino que simplemente le confiere la categoría de «sentencia» a una determinación trascendental que acorta el camino del pleito poniéndole fin con premura, ante la presencia de una situación jurídica que hace innecesario agotar otras etapas e incluso analizar el fondo de la litis, evitando así el desgaste de la administración de justicia en aras de hacer efectivos los principios de eficiencia y celeridad que se espera de ella.”* A su vez se exponen las siguientes razones:

Para exponer el fundamento de la falta de legitimación en la causa por pasiva es preciso mencionar la definición de legitimación en la causa que ha realizado la jurisprudencia:

1. La legitimación en la causa hace referencia a *“la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que*

*surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquélla exista”<sup>1</sup>.*

2. En ese mismo sentido el Consejo de Estado ha hecho referencia a la cualidad de la legitimación en la causa como un presupuesto procesal necesario para obtener una decisión de fondo “*la ausencia de este requisito enerva la posibilidad de que el juez se pronuncie frente a las súplicas del libelo petitorio, la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones contenidas en la demanda, y, por lo tanto, desde el extremo activo significa ser la persona titular del interés jurídico que se debate en el proceso, mientras que desde la perspectiva pasiva de la relación jurídico – procesal, supone ser el sujeto llamado a responder a partir de la relación jurídica sustancial, por el derecho o interés que el objeto de controversia.*”<sup>2</sup>
3. De esta forma la legitimación en la causa atañe a dos aspectos, de una parte, con relación sustancial, referida a alguno de los extremos de la relación jurídica de la que surge la controversia, así como con los derechos y obligaciones que se pretenden o excepcionan según el caso; y, de otra parte, con la legitimación procesal o la aptitud legal de las partes, para comparecer y actuar en el proceso.
4. En el presente caso y con base en lo expuesto anteriormente [no] se evidencia la existencia de legitimación en la causa por pasiva por parte de Proyecto de Infraestructura S.A. PISA, ya que no hay una relación jurídica y mucho menos una participación por acción u omisión por su parte en el siniestro por el cual se demanda, debido a que PISA, en el pasado, fue la responsable de la operación y mantenimiento de la carrera Quinta de la Ciudad de Andalucía, pero para el momento de los hechos en el 2018, ya hacía varios años que había devuelto este tramo de la vía al Departamento del Valle del Cauca.

---

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

<sup>2</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

5. **PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. - PISA**, en adelante **PISA**, y el Departamento del Valle del Cauca, en adelante **EL DEPARTAMENTO**, suscribieron el Contrato de Concesión No. 001 de 1993 de fecha 30 de diciembre de 1993, para la construcción, conservación, mantenimiento y operación de la segunda calzada de la vía Buga - Tuluá - La Paila y la rehabilitación, mantenimiento, conservación y operación de la calzada existente. De conformidad con lo anterior, es necesario indicar que las obligaciones para el Concesionario, derivadas del contrato 001 de 1993 son **Construcción, Mantenimiento y Operación**. En cuanto a las actividades de construcción las mismas fueron ejecutadas y cumplidas en su totalidad y todas las obras pactadas en el contrato fueron recibidas a satisfacción por la entidad Concedente. En este orden de ideas es preciso aclarar que el Concesionario no está obligado a ejecutar obras que no se hayan contemplado en el contrato de concesión.
6. Todas estas labores han sido desarrolladas por el Concesionario en los tramos de la vía que han estado a su cargo y mientras lo han estado; es decir que, **en aquellos tramos en los que, si bien inicialmente hicieron parte de la carretera y por tal motivo estuvieron a su cargo, pero dejaron de estarlo por haber sido devueltos al Concedente, no se ejercen labores de operación o mantenimiento**, reiteramos, porque esos tramos ya no están a cargo de operador vial. Es el caso de la variante a Andalucía, la obra fue entregada al Departamento en el mes de junio de 1999, según consta en el acta de acuerdos de del contrato de obra pública 001-93 número 29, suscrita entre PISA y El Departamento

#### **ACUERDOS**

**PRIMERO:** Por la presente Acta EL CONCESIONARIO hace entrega de las obras correspondientes a los tres tramos restantes que hacen parte integrante del Sector Tuluá - La Paila, así como de una obra complementaria del mismo sector, todos los cuales se relacionan a continuación:

1. Tramo de la VARIANTE TULUA K22+100 (Glorieta Sur Tuluá) al K28+800 (Glorieta Sur Andalucía).
2. Tramo de LA COLINA K28 + 800 (Glorieta Norte Tuluá) al K34+800 (Glorieta sur Andalucía).
3. Tramo de LA VARIANTE ANDALUCIA K101 + 500 Ruta 2505 al K3 + 913 Ruta 2506.
4. Obra de mitigación de impacto ambiental, correspondiente al PARADOR BLANCO DE LA GELATINA DE ANDALUCIA con todos los elementos discriminados en el Anexo 1 que contiene un inventario de las obras.

7. La entrega de la variante al Departamento implica que la carretera a cargo de Concesionario ya no pasa por el tramo urbano que atraviesa una población conforme al trazado original de la carretera, para este caso la carrera Quinta de Andalucía, sino que ahora lo hace por la variante.

Esto implica que el Concesionario - PISA devuelve al Concedente – DEPARTAMENTO, el tramo urbano por donde antes pasaba la vía y por tanto este antiguo paso urbano se excluyó de las *obligaciones de operación mantenimiento y conservación* a cargo de PISA. A este respecto, en el párrafo segundo de la cláusula primera y en la cláusula tercera de la modificación y adición al contrato de concesión No. 001 de 1993 celebrado entre la Gobernación del Valle del Cauca y PISA, el día 7 de noviembre de 2006, se puede leer lo siguiente:

**PARAGRAFO SEGUNDO:** Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª) serán entregadas por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** una vez **EL CONCESIONARIO** coloque una carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor en las mismas, y la calzada existente o vía interna de Zarzal será entregada por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal, previo refuerzo en carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor.

**CLAUSULA TERCERA. TERMINOS Y PLAZOS.** Se modifica el numeral 4. **Etapas de Operación** y se adicionan los Parágrafos Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto, Séptimo, Octavo, Noveno, así:

**4. Etapas de Operación.** Está comprendida entre la fecha de la firma del "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción del sector Buga-Tuluá", esto es, el Acta No. 12 del 3 de julio de 1995 y la fecha en que el proyecto revierte a **EL DEPARTAMENTO**. Esta etapa tendrá una duración de cuatrocientos cincuenta y cuatro (454) meses. Al vencimiento de este plazo se suscribirá el Acta de Entrega y Terminación de **EL CONTRATO**. Durante esta etapa, **EL CONCESIONARIO** a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras civiles y administrará el proyecto al que se refiere **EL CONTRATO** en un todo de acuerdo con el Reglamento de la Concesión y el Manual de Señalización Vial–Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y

8. Corroboración de la exclusión de las *obligaciones de operación mantenimiento y conservación* a cargo de PISA, respecto de las vías internas de los municipios, antiguos pasos urbanos según trazado original de la carretera, es lo establecido en el Comité Técnico Operativo No 38, llevado a cabo el día 29 de julio de 2020, con participación de la Interventoría del contrato 001-93, El Departamento y PISA, en relación a que, "*Mediante convenio administrativo PISA entregó al Departamento las vías internas de los municipios de Tuluá, Andalucía, Bugalagrande y Zarzal, una vez realizada la entrega, estas vías quedaron por fuera del*

*Contrato de Concesión y el Departamento debía realizar la entrega de las mismas a los respectivos municipios”*

	
<b>GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA</b> <b>SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN</b> <b>INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA</b>	
construidos por el Concesionario en el año 2011. Se coordina visita técnica para tomar una decisión al respecto.	2020
<b>Vías internas de los municipios</b> Mediante convenio administrativo PISA entregó al Departamento las vías internas de los municipios de Tuluá, Andalucía, Bugalagrande y Zarzal, una vez realizada la entrega, estas vías quedaron por fuera del Contrato de Concesión y el Departamento debía realizar la entrega de las mismas a los respectivos municipios. Actualmente cursan dos demandas por accidentes de tránsito que involucran al Concesionario, en la carrera 5ta, vía interna del municipio de Andalucía y la vía interna de Zarzal, por lo cual PISA solicita al Departamento gestionar la entrega de estas vías. El Departamento manifiesta que inició los trámites para realizar la entrega de la vía carrera 40 correspondiente al municipio de Tuluá.	

9. Es así como en el caso concreto en el cual la señora Lilia Doris Castillo, aparentemente sufrió un accidente de tránsito el día 19 de agosto de 2018 en la carrera 5 con calle 26 del Municipio de Andalucía Valle del Cauca, no es responsabilidad de **PISA**.

En consecuencia y una vez dicho lo anterior, no existe elemento alguno que legitime la demanda en contra de PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA SA - PISA por lo tanto solicito al señor Juez ha de excluirlo de la presente contienda judicial.

Por lo expuesto, solicito al Despacho que se conceda la solicitud de sentencia anticipada y se decrete la terminación por falta de legitimidad en la causa por pasiva a favor de PISA y en consecuencia el archivo del mencionado proceso.

**Pruebas:**

Solicito al señor Juez que tenga como pruebas, las siguientes:

1. Copia del Contrato de Concesión.
2. Acta Número 29 del 23 de junio de 1999.



3. Modificación y adición al contrato de Concesión No 001 de 1993 celebrado entre la Gobernación del Valle del Cauca y Proyectos de Infraestructura S.A. PISA. De fecha 7 de noviembre de 2006.
4. Comité técnico – operativo No 38 interventoría Buga -Tuluá – La Paila – La Victoria.

### **Notificaciones.**

En cumplimiento a lo ordenado por el decreto 806 de 2020, envío este memorial a los siguientes correos electrónicos:

1. A los demandantes: [josedavid\\_245@hotmail.com](mailto:josedavid_245@hotmail.com)
2. Al apoderado de los demandantes: [jvelasco@velascoabogados.co](mailto:jvelasco@velascoabogados.co) .
3. Al Instituto Nacional de Vías (INVIAS): [njudiciales@invias.gov.co](mailto:njudiciales@invias.gov.co)
4. Al Departamento del Valle del Cauca:  
[nconciliaciones@valledelcauca.gov.co](mailto:nconciliaciones@valledelcauca.gov.co) y  
[njudiciales@valledelcauca.gov.co](mailto:njudiciales@valledelcauca.gov.co)
5. Al Municipio de Andalucía: [notificacionjudicial@andalucia-valle.gov.co](mailto:notificacionjudicial@andalucia-valle.gov.co)
6. A Proyectos de Infraestructura S.A. PISA: [pisa@pisa.com.co](mailto:pisa@pisa.com.co).
7. La Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado  
[procesosnacionales@defensajuridica.gov.co](mailto:procesosnacionales@defensajuridica.gov.co)

Recibiré notificaciones el Email: [gerencia@impactoabogados.co](mailto:gerencia@impactoabogados.co) – [joseamoralesabogados@gmail.com](mailto:joseamoralesabogados@gmail.com),.

Del señor Juez,

**JOSE ARTURO MORALES FERIA**

**CC. 14.243.569**

**TP. 63.572 CSJ.**

CONTRATO NO. 64001. DE 1993 DE OBRA PÚBLICA.  
PARA LA CONSTRUCCION POR EL SISTEMA DE CONCESION  
DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCION Y MANTENIMIENTO DE UNA NUEVA  
CALZADA, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CALZADA EXISTENTE DE LA  
CARRETERA BUGA TULUA LA PAILA, EN EL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA  
ABCISA K 67+100 Y LA ABCISA K 128+100

Entre los suscritos CARLOS HOLGUIN SARDI, identificado con la cédula de ciudadanía No.6.075.955 expedida en Cali, actuando en su calidad de Gobernador y representante legal del Departamento del Valle del Cauca, FERNANDO GARCES LOREDA con cédula de ciudadanía número 14.989.123 expedida en Cali, Gerente para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura, quienes en el curso de este documento se denominará el Departamento del Valle del Cauca, debidamente autorizados por el Fondo Vial Nacional, según consta en el Convenio Interadministrativo # 583 del 14 de agosto de 1.992 modificado el 26 de marzo de 1.993, por una parte y IVIR CARLOS VALENZUELA DELGADO, con cédula de ciudadanía número 79.151.286, expedida en Usaquén, obrando en nombre y representación de la sociedad PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. PISA, constituida por Escritura Pública # 893 del 26 de marzo de 1.985 de la Notaría Primera de Cali, bajo la razón de Hacienda El Carmen Ltda, transformada en anónima mediante escritura pública # 562 del 1 de marzo de 1.993 de la misma Notaría bajo la actual razón social, en su calidad de Representante Legal, según consta en el Certificado de Existencia y Representación Legal adjunto, autorizado por la Junta Directiva según consta en la Escritura Pública No. 562 del 1 de marzo de 1993 y que para los efectos del presente documento se denominará el CONCESIONARIO quien declara bajo la gravedad del juramento que la sociedad que representa no se encuentra incurso en ninguna de las causales de inhabilidad o de incompatibilidad para contratar establecidas en el Decreto Extraordinario Departamental No. 1300/92 y demás normas sobre la materia, hemos celebrado el contrato que se especifica a continuación, el cual fué adjudicado por Resolución No.0832, de Noviembre 30 de 1993, previa Licitación Pública Internacional No. 001/93. CLAUSULA PRIMERA. OBJETO. EL CONCESIONARIO se obliga por medio de este contrato de obra pública Extraordinario se obliga por medio de este contrato de obra pública por el sistema de concesión, según lo establecido en el Decreto Extraordinario Departamental 1300/92, a construir, conservar, mantener, explotar y operar la Segunda Calzada de la vía que une las Ciudades de Buga-Tulú-La Paila (Cruce de la alambrada) y a rehabilitar, conservar, mantener, explotar y operar la calzada existente que une las Ciudades de Buga-Tulú-La Paila (Cruce de la alambrada). Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: el diseño para construcción, la financiación, la construcción, el suministro, la instalación, el montaje y la prueba de los equipos, la puesta en funcionamiento y la operación del proyecto, las cuales deben hacerse en un todo de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este

Este documento es fiel reproducción

Copia del original que devolví

En la ciudad de Bogotá D.C.  
Para el Departamento de



documento ' en el pliego de Condiciones y en la propuesta del concesionario aceptada por el DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, a través de la Gerencia para Macroproyectos mediante resolución de adjudicación Nro. 0832 de Noviembre 30 de 1993. CLAUSULA SEGUNDA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO. Además de los documentos de la licitación establecidos en el numeral 1.5. del Pliego de Condiciones, son documentos de este contrato los siguientes : 1- El Convenio Interadministrativo No. 583 del 14 de Agosto de 1992 y su modificatorio del 26 de Marzo de 1993. 2- El Diseño definitivo aprobado por el Departamento del Valle del Cauca a través de LA GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. 3- La propuesta del CONCESSIONARIO, aceptada por el Departamento del Valle del Cauca a través de LA GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. 4- El Anteproyecto y demás información técnica suministrada por el Departamento del Valle del Cauca, a través de LA GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. 5- Los Contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas. 6- Las actas o convenios que se suscriban durante su vigencia. 7- La Resolución Nro 0832 de Noviembre 30 de 1993. 8- El Reglamento de la Concesión que hace parte integrante del pliego de Condiciones, el cual podrá ser modificado cuando las necesidades o la protección de los usuarios así lo exijan. 9- Los demás documentos constitutivos del proyecto. 10- La autorización de la correspondiente Junta Directiva al Representante Legal del CONCESSIONARIO para actuar en nombre de la empresa. 11- El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, y demás normas que la complementen, modifiquen o reemplacen. PARAGRAFO: Las condiciones expresadas en el presente contrato, prevalecen sobre aquellas de cualquier otro documento que forme parte del mismo. Sujeto a lo anterior, los demás documentos deben entenderse como explicativos, pero en caso de discrepancias sobre su contenido, deben ser aclarados por el Departamento del Valle del Cauca a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. CLAUSULA TERCERA. TERMINOS Y PLAZOS. El CONCESSIONARIO se obliga a iniciar la ejecución del contrato, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha en que el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS le comuniqué la aprobación de las pólizas respectivas. El plazo para el diseño y la ejecución de la obra objeto del contrato es de veinticuatro (24) meses. El desarrollo de la ejecución debe hacerse dentro de los plazos máximos siguientes para cada una de las etapas definidas en el numeral 1.8.6 del Pliego de Condiciones: 1.-Etapas de diseño: Batá comprendida entre la fecha en que se suscriba el "Acta de Iniciación del Contrato" y siete (7) meses después. La elaboración



Car

de los diseños para la construcción, el ajuste de los programas de obra e inversión, la constitución del Fideicomiso, la estructuración del esquema financiero, y en general todas las actividades establecidas en la PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, deben realizarse en un período máximo de siete (7) meses a partir del "Acta de Iniciación del Contrato". Al comienzo y terminación de esta etapa se suscribirán el "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño" y el "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño". 2.- Etapa de Construcción. "Comienza (2) dos meses después de iniciada la Etapa de Diseño, siempre y cuando se encuentre liberado el 90% del Derecho de la vía entre las ciudades de Buga y Tuluá. En caso de que esta última condición no se cumpla el compromiso del CONCESIONARIO se restringe a construir y o rehabilitar obras cuyo valor sea recuperable incluyendo la tasa de retorno esperada, con los ingresos provenientes del peaje de la Uribe, en un plazo que garantice el equilibrio financiero de la Concesión ". La etapa de construcción termina en la fecha en que las obras y los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto, sean aprobados por parte del Departamento del Valle del Cauca, a través de LA GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. La construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto, el suministro, montajes y pruebas de los equipos, y la puesta en servicio a los usuarios, deben realizarse en un todo de acuerdo con lo establecido en la PROPUESTA PARA LA CONSTRUCCION DE LAS OBRAS, SUMINISTRO, INSTALACION Y PRUEBA DE LOS EQUIPOS NECESARIOS PARA LA PUESTA EN SERVICIO DEL PROYECTO, y en un período máximo de veintidos (22) meses, contados dos (2) meses después de la fecha de Iniciación de la Etapa de Diseño e Inicio de la Etapa de Construcción. Durante esta etapa, el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo la conservación de las calzadas y demás obras civiles existentes dentro del proyecto. La construcción del tramo Buga - Tuluá se ejecutará en el término de doce (12) meses después de iniciada la etapa de construcción. Esta etapa finaliza una vez el Departamento del Valle del Cauca a través de LA GERENCIA PARA MACROPROYECTOS y ésta a su vez a través de la Interventoría, hayan aprobado las obras de acuerdo con la propuesta aprobada por el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia para Macroproyectos y se hayan completado todos los requisitos necesarios para el inicio de la operación del proyecto. Al finalizar esta etapa se suscribirá el "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción" 3.- Etapa de Operación. Está comprendida entre los doce (12) meses después de iniciado el período de construcción, fecha en la cual se suscribirá el "Acta de inicio de la etapa de operación" y la fecha en que el proyecto revierte al



lee

Departamento del Valle del Cauca. Esta etapa tendrá una duración de ciento sesenta y seis (166) meses. Al vencimiento de este plazo se suscribirá el acta de entrega y terminación del contrato. Durante esta etapa, el CONCESSIONARIO a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras civiles y administrará el proyecto al que se refiere el presente contrato en un todo de acuerdo con los Pliegos de Condiciones, el Reglamento de la concesión y el Manual sobre Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras. PARAGRAFO: SUSPENSION. Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito. Este tiempo de suspensión no se computará para el plazo extintivo del contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un Acta donde conste el evento que la ocasiona que será suscrita por los representantes legales de las partes. Durante la suspensión continúa vigente la cesión de los Derechos patrimoniales de recaudo de peaje. CLAUSULA CUARTA. VALOR DEL CONTRATO. Para efectos fiscales y legales, el valor total del presente contrato se estima en la suma de CUARENTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLOONES CUATROCIENTOS NOVENETA Y SEIS MIL DOSCIENTOS CUARENTA PESOS MONEDA CORRIENTE(\$48.369.496.240.00), los cuales en razón a que el contrato es ejecutado en diferentes etapas se discrimina así: agregada de las siguientes partidas, considerada como la inversión inicial necesaria para la construcción de las obras civiles y el suministro de los equipos necesarios para la puesta en servicio del proyecto: Costo de Elaboración del Diseño \$942.000.000. Costo de Construcción \$ 39.458.052.000. Costo de Interventoría durante la etapa de Diseño y la etapa de Construcción \$ 1.972.900.000. Costo de adquisición de predios para el derecho de vía \$ 3.579.500.000. Impuestos \$ 2.417.044.240. Valor Total de la Inversión Inicial \$48.369.496.240. Son Cuarenta y ocho mil trecientos sesenta y nueve millones cuatrocientos noventa y seis mil doscientos cuarenta pesos. PARAGRAFO: No obstante la cifra establecida para el costo de adquisición de predios, el concesionario asume a su costo y responsabilidad la construcción de los puentes contenidos en la propuesta, la compra y adecuación de las zonas requeridas definidas y contratadas según los documentos del contrato. Los predios adicionales a los establecidos por la Gerencia para Macroproyectos en el Anteproyecto, incluidos en la propuesta de PISA Y que suman aproximadamente veintidos (22) hectáreas, están incluidos en el costo del Proyecto por un valor de CUATROCIENTOS MILLONES DE PESOS (400.000.000.) MONEDA LEGAL. Todo destaca en los costos finales de estos predios correrán por cuenta del Concesionario y en general la



CCC

totalidad de los costos que implica la construcción de la nueva calzada sus puentes, intersecciones, así como la rehabilitación y conservación de las dos calzadas. Así mismo asume por su cuenta y riesgo la responsabilidad sobre la totalidad de la inversión requerida para la ejecución de la obra. El Departamento del Valle del Cauca asumirá cualquier desfase en el precio final de predios distintos a los adicionalmente propuestos por el Concesionario y se pagará de acuerdo con lo establecido en la CLAUSULA TRECER. CLAUSULA QUINTA. FORMA DE PAGO : El pago del valor total del contrato, incluido el costo del diseño, el costo de construcción, el costo financiero durante la construcción, el costo de la interventoría durante las etapas de diseño y de construcción y el costo de adquisición de predios para el derecho de vía, y se efectuará a través de : a) La cesión de los derechos patrimoniales del peaje existente de la caseta localizada en La Uribe, se regirá desde la firma del contrato mediante el esquema tarifario vigente impuesto por el Ministerio de Obras Públicas y su recaudo finalizará una vez instalada la caseta de Tuluá-La Paila, al momento de finalizada la etapa de construcción. Su forma de administración y pago operará a través del sistema de recaudo de la WAKENHUT DE COLOMBIA S.A., respetando el contrato 503 de 1992, suscrito entre el Fondo Vial Nacional y la mencionada empresa hasta su vencimiento. A partir del vencimiento del Contrato de Wakenhut que se producirá en Junio de 1995, estará bajo la responsabilidad del CONCESIONARIO el recaudo y manejo de la caseta de La Uribe. b) La cesión de los derechos patrimoniales de recaudo de peaje de la caseta que se ha de localizar entre Buga y Tuluá, se hará a partir del Acta de aprobación y terminación del tramo de Buga-Tuluá de la nueva calzada y rehabilitación de la calzada existente en este trayecto, según lo establecido en la propuesta de PISA. Su esquema tarifario será el establecido en la propuesta de PISA y la administración y recaudo estarán bajo la responsabilidad del CONCESIONARIO. c) La cesión de los derechos patrimoniales de recaudo de peaje de la caseta que se ha de localizar entre Tuluá-La Paila, se hará a partir del acta de aprobación y terminación de la etapa de construcción. Su esquema tarifario será el establecido en la propuesta de PISA y la administración y recaudo estarán bajo la responsabilidad del CONCESIONARIO. El sistema tarifario incorporado en la propuesta de PISA, a precios de Septiembre 30 de 1993 es el siguiente :

CATEGORIA	DESCRIPCION	VALOR POR KILOMETRO EN CUALQUIER DIRECCION, OBJETO DE ESTA LICITACION
-----------	-------------	-----------------------------------------------------------------------------



LOW

Categoría	Automóviles, camperos y Camionetas (A)	\$ 29.91
Categoría IIA	Buses (B)	\$ 35.52
Categoría IIB	Camiones pequeños de 2 ejes (C2 P)	\$ 35.52
Categoría IIC	Camiones grandes de 2 ejes (C2 G)	\$ 35.52
Categoría III	Camiones de 3 y 4 ejes (C 3 4 )	\$ 89.77
Categoría IV	Camiones de 5 ejes	\$119.69
Categoría V	Camiones de 6 ejes (C 6)	\$132.79

La tarifa por eje adicional para los vehículos de más de seis (6) ejes sobre la tarifa de la categoría V:

59.76

Tarifa por eje adicional para los vehículos articulados que además acarreen uno o varios remolques sobre la tarifa de la categoría V:

119.50

PARAGRAFO PRIMERO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCION. El valor de las tarifas de peaje durante la etapa de construcción, se ajustará únicamente en la forma como lo determine el Ministerio de Obras Públicas para todos los peajes del país. PARAGRAFO SEGUNDO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION. El valor de las tarifas se mantendrá en Valor Constante durante la etapa de operación; se ajustará de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, anualmente o cuando dicho índice supere el diez por ciento (10%) del que prevalecía en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se autorizó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior, el CONCESSIONARIO



W

deberá informar por escrito al Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS, el ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. PARAGRAFO TERCERO. Si por alguna razón el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS no autorizare el ajuste de las tarifas, conforme a lo dispuesto en esta Cláusula, y si durante el año de operación en que no se realizó el ajuste, el ingreso por peaje realmente obtenido es inferior al ingreso mínimo esperado para ese año de operación, de acuerdo con lo dispuesto en la CLÁUSULA DECIMA SEPTIMA, el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS para la respectiva autorización compensará la diferencia existente entre el ingreso mínimo esperado y el ingreso realmente obtenido, mediante el sistema de compensación general establecido en la CLÁUSULA TRIGESIMA QUINTA. CLÁUSULA SEXTA. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO. Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes: a) La financiación total del proyecto descrita en este Contrato, incluidos los costos de interventoría y los costos de adquisición de medios previstos más los ocurridos en la ejecución para el derecho de vía, según los procedimientos descritos en los numerales 1.12 y 1.13, respectivamente, de los pliegos de condiciones. b) El diseño definitivo del proyecto de acuerdo con la información técnica suministrada en la propuesta presentada por PISA y aprobado por el Departamento del Valle del Cauca a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. c) La construcción de las obras, de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el CONCESIONARIO, incluyendo entre otros, vías en superficie, viaductos, túneles, intersecciones, y señalización. d) El suministro, instalación, montaje y pruebas de los equipos requeridos, de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. e) La puesta en funcionamiento del sistema vial. f) El recaudo del peaje de las casetas. g) Los trabajos de conservación, reparación y reconstrucción necesarios para mantener el proyecto en los niveles de servicio establecidos en la CLÁUSULA VIGESIMA QUINTA (25) del presente contrato. h) Todas las actividades necesarias para la construcción, operación y entrega de las obras en buen estado, en un todo, de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este Contrato. PARAGRAFO. El CONCESIONARIO es el único responsable por la vinculación de personal, la celebración de subcontratos, la puesta en sitio de la maquinaria y equipo indispensables para ejecutar la obra y la adquisición de materiales, todo lo cual realiza en su propio nombre



LW

Y por su cuenta y riesgo, sin que el Departamento del Valle del Cauca adquiera responsabilidad alguna por dichos actos o por daños o perjuicios que causen tales actos. CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA. La coordinación y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del contrato será ejercida por el Interventor, quien representará al Departamento del Valle del Cauca ante el CONCESSIONARIO. El Departamento del Valle del Cauca proporcionará al CONCESSIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del Contrato de Interventoría, si fuere el caso. El Interventor está autorizado para impartir instrucciones u órdenes al CONCESSIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de éste, exigirle la información que considere necesaria y el CONCESSIONARIO está obligado a suministrarla dentro de los quince (15) días siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son deberes del Interventor asegurar el control técnico de la obra y las demás obligaciones derivadas de este contrato. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESSIONARIO de alguna de sus obligaciones o deberes extracontractuales. Todas las comunicaciones y órdenes del Interventor, serán expedidas o ratificadas por escrito. Todos los diseños que está obligado a ejecutar el CONCESSIONARIO o las modificaciones que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS, previo concepto del Interventor. El Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia para Macroproyectos dispondrá de un plazo máximo de quince (15) días para analizar y dar respuesta a lo anterior. Vencido dicho plazo, sin pronunciamiento alguno, se entenderá como aprobado lo propuesto por el CONCESSIONARIO. PARAGRAFO. El CONCESSIONARIO, debe aportar al Fideicomiso los recursos necesarios para la cancelación de los servicios de Interventoría. El valor total previsto que el CONCESSIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin durante la ejecución de la etapa de Diseño Y etapa de Construcción es la suma de MIL NOVECIENTOS SETENTA Y DOS MILLONES NOVECIENTOS MIL (1.972.900.000) pesos colombianos. El valor anual previsto que el CONCESSIONARIO debe aportar al Fideicomiso para pagar los servicios de Interventoría, durante la ejecución de la etapa de Operación equivale al quince por ciento (15%) del costo total de conservación y administración del proyecto para el año respectivo. Si los desembolsos por concepto de Interventoría que el CONCESSIONARIO realiza durante la etapa de construcción o durante un año de operación, deflactados a la fecha de cierre de la licitación de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el



lca

Departamento Nacional de Estadística - DANB, superaran los valores aquí establecidos, el Departamento del Valle del Cauca compensará la diferencia al CONCESIONARIO, de acuerdo con lo establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL. EL CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente de las obras a Ingenieros matriculados y aceptados por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS; el Director del Proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor cualquier asunto relativo a los trabajos contratados. Todos los empleados y obreros para la obra serán nombrados por el CONCESIONARIO quien deberá cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Así mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones. PARAGRAFO PRIMERO. SALARIOS Y PRESTACIONES SOCIALES. Estarán a cargo del CONCESIONARIO, los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. Para tal efecto, el CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales ya que sus relaciones laborales se rigen por lo dispuesto en el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones concordantes y complementarias. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde al Departamento del Valle del Cauca, y éste no tiene responsabilidad ni solidaridad por tal concepto. PARAGRAFO SEGUNDO. APORTES PARAFISCALES. EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo ordenado por el artículo tercero del Decreto 562 de 1990. Acreditar el cumplimiento de esta obligación durante la etapa de Diseño y durante la etapa de Construcción, es requisito previo para el inicio de la operación del proyecto. De igual forma, acreditar el cumplimiento de esta obligación durante la etapa de operación, es requisito para la liquidación final del contrato. CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE INVERSIONES. EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar el contrato y a realizar los desembolsos de acuerdo con los Programas de Trabajo y el cronograma de Inversión presentados en su propuesta y aprobados por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. Una vez perfeccionado el presente contrato, y antes de iniciar la etapa de construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al Interventor para su aprobación los programas de ejecución detallados, ajustados al diseño definitivo: El Diagrama Lógico de Ruta Crítica (CPM) y su representación gráfica (Diagrama de Barras), acompañados del cronograma de inversiones durante la etapa de construcción. El Interventor deberá verificar la coherencia y compatibilidad entre



Leu

los procedimientos de consecución de los recursos y el cronograma de inversiones definitivo. La presentación del detalle anterior al interventor y su aprobación por el mismo, o la de los referidos datos, no exonerarán al CONCESIONARIO de las responsabilidades que emanen del Contrato. PARAGRAFO. Los programas de trabajo y el cronograma de inversiones no se podrán modificar en forma tal que signifiquen variación de los plazos del contrato. Sin embargo, dichos programas podrán ser modificados en los siguientes casos: a) Cuando se presenten causas imputables al Departamento del Valle del Cauca. b) En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley. c) Si se acuerda ejecutar obras complementarias. d) Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. e) Cuando medien razones de interés público. f) En general por cualquier otra causa que a juicio del Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por el Departamento del Valle del Cauca a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere el caso. CLAUSULA DECIMA. EQUIPO. El CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo detallado en su propuesta según las necesidades de la obra en ese momento, siendo de su obligación la adecuación de vías y estructuras que fuere necesaria para el transporte de los mismos. La aceptación por parte del Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características, para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. CLAUSULA UNDECIMA. MATERIALES Y EJECUCION. El CONCESIONARIO a su propia costa deberá suministrar y aportar todo el equipo de construcción, los equipos de operación, los materiales, la mano de obra, así como todos los demás elementos de todo orden que se necesitan para la construcción, conservación y administración del proyecto, tanto temporal como en forma permanente, hasta la terminación del objeto del contrato. Todos los materiales, equipos de operación y la ejecución deberán ser de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones y de acuerdo con el diseño para construcción elaborado por el CONCESIONARIO. El Director de las Obras deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades para las pruebas de los equipos de operación. Los funcionarios autorizados del Departamento del Valle



del Cauca, el Interventor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a todos los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución de la obra, y el Director de las Obras deberá proporcionar todas las facilidades y toda la ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho derecho de acceso. CLAUSULA DUODECIMA. CESIONES Y SUBCONTRATOS. El CONCESSIONARIO podrá sub-contratar parcial o totalmente la ejecución del presente contrato a personas naturales o jurídicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. No obstante, el CONCESSIONARIO será el único responsable ante el Departamento del Valle del Cauca por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra y del servicio prestado. La persona a la cual se va a sub-contratar o ceder el contrato, deberá renunciar a la reclamación diplomática. El CONCESSIONARIO es el único responsable de la celebración de subcontratos. El Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS, cuando así lo considere, podrá ordenar al CONCESSIONARIO, que de por terminado un subcontrato en cualquier momento y exigir el cumplimiento directo de sus obligaciones. El Concesionario podrá ceder parte del presente contrato previa autorización escrita del Departamento del Valle del Cauca. CLAUSULA DECIMA TERCERA. DERECHO DE VIA. El Departamento del Valle del Cauca o el representante que para el efecto designe, negociará los predios que sea necesario comprar y adquirirá el derecho de vía, con cada uno de los propietarios compraventa a nombre de la Nación, un contrato de promesa de procedimiento que permita mantener constante el valor negociado con el propietario. El Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS entregará al CONCESSIONARIO los que éste realice el pago al propietario, con cargo a los costos totales del contrato, a través del Fideicomiso constituido para la construcción y operación del proyecto. La entrega de los contratos de compraventa de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la etapa de construcción, ajustado al diseño elaborado por el CONCESSIONARIO durante la etapa de Diseño, de tal forma que la liberación del derecho de vía no obstruyere de manera alguna la ejecución de las obras. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún inmueble, el Departamento del Valle del Cauca adelantará el proceso legal necesario y el pago de las correspondientes indemnizaciones lo realizará el CONCESSIONARIO con cargo a los costos totales del contrato, previa orden por escrito, impartida por el Departamento



CU

del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS. PARAGRAFO PRIMERO. FORMA DE PAGO. El CONCESSIONARIO debe aportar al Fideicomiso, los recursos necesarios para la adquisición de los predios que conforman el derecho de vía del proyecto. El Valor total previsto que el CONCESSIONARIO debe aportar al Fideicomiso para tal fin, equivale a la suma de los avalúos que el Departamento del Valle del Cauca, a través de la GERENCIA PARA MACROPROYECTOS entregó con los pliegos de condiciones. Los costos de adquisición de predios para el derecho de vía deben ser incorporados a la inversión inicial necesaria para la ejecución del contrato. Si la suma de los desembolsos totales efectuados por el CONCESSIONARIO para la adquisición de predios, ajustados a la fecha de cierre de la licitación, incluyendo aquellos para los que hubiere sido necesario adelantar proceso de expropiación, fuere superior al valor previsto, el DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA, cancelará, incluyendo los intereses respectivos, el excedente al CONCESSIONARIO dentro del año inmediatamente siguiente a la descompensación con recursos del Presupuesto Departamental. Sin embargo si el CONCESSIONARIO lo acepta, se podrá utilizar el sistema de compensación General que señala la CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. Y DE DESGARQUE DE DESECHOS. IMPACTO AMBIENTAL. Serán por cuenta y responsabilidad del CONCESSIONARIO, los derechos de explotación de las fuentes de materiales, de la zonas de préstamo y de las zonas de descargue de desechos así como los costos de construcción, mejoramiento y conservación de las vías de acceso a las fuentes de materiales y demás gastos necesarios para la producción de éstos, de igual forma, serán por cuenta y responsabilidad del CONCESSIONARIO, los costos de explotación de préstamos y de sus correspondientes servidumbres, la construcción y conservación de las vías de acceso a las zonas de desechos, el derecho de explotación de fiere necesario realizar. CLAUSULA DECIMA QUINTA. BASQUEMA FINANCIERO. FONDOS DEL CONTRATO. El Concesionario, en un período no mayor de TREINTA (30) DIAS calendario después de perfeccionado el contrato deberá constituir un fideicomiso de administrado la Fiduciaria del Valle S.A. el cual servirá de eje para la captación y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del proyecto. El CONCESSIONARIO deberá transferir al Fideicomiso los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del contrato mismo. Será directamente el Fideicomiso quien provea al CONCESSIONARIO de los recursos que requiera para la elaboración de los diseños, la adquisición de predios para el



12

derecho de vía, la construcción de las obras, la conservación y la operación del proyecto, el que distribuirá las ganancias que se perciban de la operación del proyecto y ordenará lo conducente al pago de los intereses y capital de los empréstitos que se contraten. **PARAGRAFO PRIMERO.** El **CONCESIONARIO** aportará como Capital de Riesgo, al Fideicomiso el 25 % (Veinticinco por ciento) del valor que resulta de agregar los valores establecidos como Costo de elaboración del diseño, Costo de construcción, Costo de Interventoría durante la etapa de Diseño y la etapa de Construcción, y Costo de Adquisición de predios para el derecho de vía, o sea la suma de (\$ 12.093.000.000) DOCE MIL NOVENTA Y TRES MILLONES DE PESOS en la **CLAUSULA CUARTA.** El 75 % ( Setenta y cinco por ciento) restante de estos items más el Costo Financiero durante la etapa de Construcción, lo deberá financiar mediante los procedimientos y con el apoyo de las entidades financieras que se establecieron en la **PROHESMA FINANCIERA.** Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el cronograma de inversiones aprobados por el Interventor. **PARAGRAFO SEGUNDO.** La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, no exime al **CONCESIONARIO** de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. **PARAGRAFO TERCERO.** El **CONCESIONARIO** se obliga a entregar al Interventor, al estado financiero del proyecto debidamente auditado, trimestralmente, dentro de los diez (10) días siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros deben ir acompañados de los reportes diarios del número y la clasificación de vehículos que utilizaron en el proyecto concesionado y de un informe sobre las actividades de mantenimiento, conservación y reparación que se hayan realizado en el respectivo periodo. **CLAUSULA DECIMA SEXTA. REGIMEN FISCAL.** La ejecución del presente contrato de Obra Pública por el Sistema de Concesión estará sujeta al Estatuto Tributario vigente en la República de Colombia. **CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. INGRESO MINIMO ESPERADO POR PEAJE.** Para cada año de operación del Proyecto y para cada categoría vehicular, se determina en los pliegos de condiciones. El ingreso por peaje, mínimo esperado, para cada año de operación, es la suma de los productos del volumen mínimo esperado para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año afectado del 90%. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es menor que el ingreso por peaje mínimo esperado para ese año, el Departamento del Valle del Cauca compensará la diferencia al **CONCESIONARIO**, mediante el sistema de



Ca

compensación general establecido en la CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. Este procedimiento sólo se aplicará durante la etapa de Operación. Desde la fecha en que se inicie la etapa de operación hasta el siguiente 31 de Diciembre, el volumen mínimo esperado para cada tipo de vehículo, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volumen mínimo esperado, desde el 1 de Enero anterior, hasta la fecha en que finalice la etapa de Operación, se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido. CLAUSULA DECIMA OCTAVA. INGRESO MAXIMO ESPERADO POR PEAJE. El ingreso máximo esperado por peaje para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, se determina en los pliegos de condiciones. El ingreso por peaje, máximo esperado, para cada año de operación, es la suma de productos de volumen máximo esperado para cada categoría multiplicado por el valor de la tarifa correspondiente, vigente durante ese año y afectado del 125%. Si el ingreso total obtenido por concepto de peaje, durante un año determinado de operación, desde el 1o. de enero hasta el 31 de Diciembre del respectivo año, es mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, el concesionario debe compensar al Departamento del Valle esta diferencia. Esta compensación puede realizarse, mediante el pago directo del Concesionario al Departamento del Valle, o disminuyendo el período de operación del proyecto, inicialmente establecido. En caso de pago directo, el concesionario debe cancelar al Departamento del Valle este excedente en un término no mayor de 30 días calendario, a partir de la fecha en que se suscriba el acta entre la interventoría y el Concesionario, constatando ese hecho. Este procedimiento se aplicará únicamente durante la etapa de operación del proyecto, desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de Diciembre; el volumen máximo esperado para cada tipo de vehículos, será proporcional al tiempo transcurrido. De igual forma, el volumen máximo esperado, desde el 1o. de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación se calculará proporcionalmente al tiempo transcurrido. CLAUSULA DECIMA NOVENA. MEDICION DE TRAFICO. Para los efectos de lo indicado en la cláusulas 17 y 18, a más tardar el día quince (15) de Enero del año siguiente, debé suscribirse un acta entre la Interventoría y el CONCESSIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volumen de tránsito efectivo del año anterior, discriminado para cada una de las categorías vehiculares. PARAGRAFO. El Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura realizará conteos permanentes de tránsito en la zona del proyecto para lo cual EL CONCESSIONARIO está obligado a prestar todas las facilidades que se requieran para la



144

ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación del proyecto otorgada, en un todo de acuerdo con el Reglamento de Explotación de Carreteras Concesionadas. Este Reglamento podrá ser modificado por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura cuando las necesidades públicas o la protección a los usuarios así lo exijan. **CLAUSULA VIGESIMA. - OBRAS COMPLEMENTARIAS.** Si durante la ejecución de la etapa de Construcción, el Departamento del Valle del Cauca o la Interventoría autorizan la ejecución de una obra no incluida dentro del proyecto definitivo aprobado por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos pagará al CONCESIONARIO la ejecución de dicha obra complementaria, previa suscripción de un acta en la que consten las cantidades y los precios unitarios, relacionados con dicha obra. Si los Items contemplados en las obras complementarias corresponden a Items establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará será el establecido para el Item respectivo, ajustado a la fecha de suscripción del acta respectiva. El ajuste del precio unitario será igual al aumento en el Índice de Costos de Construcción, del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, entre la fecha de cierre de la licitación y la fecha de suscripción de esta acta. Si la ejecución de la obra complementaria, incluye un item no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente entre el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura y el CONCESIONARIO. PARAGRAFO. La construcción de obras complementarias entre otros se estima para los siguientes elementos del proyecto: 1- Pasos en elevados vehiculares, férreos o peatonales. 2- Pasos subterráneos vehiculares, férreos o peatonales. 3- Ancho de calzada. 4- Ancho de Bermas. 5- Longitud de vía. **Y CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA. GARANTIAS.** El CONCESIONARIO se compromete a constituir, las siguientes garantías: a) **GARANTIA DE CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.** Esta garantía debe constituirse a favor del Departamento del Valle del Cauca para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se le impongan al CONCESIONARIO, por la suma de (\$) 4.040.000.000.) Cuatro Mil Cuarenta Millones de pesos colombianos. Esta garantía debe estar constituida y aprobada dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma del contrato. Debe tener una vigencia igual al plazo previsto para las etapas de Diseño y Construcción y un (1) año más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, esta garantía debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) de los



Las

costos de conservación y administración proyectados para un año de operación de la carretera, en el periodo en que la garantía está vigente, con una vigencia inicial de tres (3) años y se prorrogará antes de su vencimiento por un periodo igual, hasta la fecha de finalización de la etapa de operación, antes de la cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última prórroga, por un (1) año más. b) GARANTIA DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL, ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO. Esta garantía debe constituirse a favor del Departamento del Valle del Cauca, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma del contrato para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que el CONCESSIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por la suma de (\$ 2.020.000.000.) Dos Mil Veinte Millones de Pesos colombianos. Debe tener una vigencia igual al plazo previsto para las etapas de Diseño y Construcción y un (1) año más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, esta garantía debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de conservación y administración proyectados para un año de operación de la carretera, en el periodo en que la garantía está vigente, con una vigencia inicial de tres (3) años y se prorrogará antes de su vencimiento por un periodo igual, hasta la fecha de finalización de la etapa de operación, antes de la cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última prórroga, por tres (3) años más. c) - GARANTIA DE ESTABILIDAD DE OBRA. El CONCESSIONARIO deberá constituir, como requisito a la liquidación del contrato, una garantía a favor del Departamento del Valle del Cauca, de Estabilidad de la Obra por un valor equivalente al cinco por ciento (5%) del costo real de las obras ejecutadas, ajustado a la fecha en que se suscriba la garantía, con una vigencia de dos (2) años a partir de la fecha en que finalice la etapa de operación. d) GARANTIA DE MANEJO DEL PRODUCCO DEL RECAUDO DEL PEAJE. El CONCESSIONARIO, dentro de los diez (10) días siguientes a la firma del contrato debe suscribir una garantía a favor del Departamento del Valle del Cauca, por el cien por cien (100%) del recaudo de peaje proyectado durante los tres (3) primeros meses de recaudo, en el año en que la garantía está vigente, con una vigencia inicial de un (1) año y se prorrogará año por año antes de su vencimiento, hasta la fecha de finalización de la Etapa de Operación. e) GARANTIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL. El CONCESSIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Finalización de la Etapa de Diseño e Inicio de la Etapa de Construcción", debe constituir una garantía para responder por lesiones o muerte de una o varias personas en un



solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, por un monto de Cincuenta Millones de pesos colombianos (\$50.000.000,00) por evento y vigente por el término de la duración de las etapas de Construcción y Operación y seis (6) meses más. El monto máximo por evento de esta garantía, debe ser ajustado año a año, de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística- DANE. CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES. Durante la ejecución del contrato, el CONCESSIONARIO se obliga a ceñirse, para la etapa de Diseño, al proyecto aprobado y demás información técnica suministrada con los pliegos de Condiciones, la propuesta y demás documentos del contrato. Durante la etapa de Construcción, el CONCESSIONARIO deberá ceñirse al diseño elaborado por el mismo y al conjunto de bases técnicas y demás información suministrada por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura. CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS. El Interventor suminstrará las referencias topográficas estrictamente necesarias para definir el sitio de las obras por realizar. El Director de las Obras será responsable de la localización correcta de todos los elementos topográficos complementarios que estime conveniente para facilitar su realización. Si en cualquier momento, en el curso de la ejecución de las obras, surge o se presenta algún error en la posición, niveles, dimensiones o alineamientos en alguna parte de ellas el Director de éstas, al requerírselo el Interventor, deberá a costa del CONCESSIONARIO, rectificar dicho error a entera satisfacción del Interventor, a menos que dicho error esté basado en datos incorrectos suministrados por el Interventor, en cuyo caso los gastos de rectificar el error correrán a cargo de éste. Será responsabilidad del CONCESSIONARIO advertir de manera inmediata al Interventor cualquier tipo de error que detecte, así como proteger y conservar cuidadosamente todos los puntos de referencia, estracas y de nivelación y demás elementos que se usen para la localización y disposición de las obras. CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO. Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Construcción", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, el CONCESSIONARIO asume entera responsabilidad por su conservación. En caso que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto, por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, el CONCESSIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega al Departamento del Valle del Cauca las obras estén en



Lol

buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de este contrato y con las instrucciones del Interventor. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo del CONCESIONARIO quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al Departamento del Valle del Cauca por falta de señalización, o por deficiencia en ella. La señalización temporal durante la etapa de Construcción para la prevención de riesgos de los usuarios y personal que trabaja en las obras y la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la etapa de operación, debe cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, y de las resoluciones vigentes sobre la materia, expedidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCION. El nivel de servicio de las calzadas existentes durante la etapa de construcción, debe alcanzar como mínimo una calificación de 4.0 puntos, conforme con las Normas para Calificar el Estado Físico de una Carretera, anexo al Pliego de Condiciones. Este nivel de servicio se debe alcanzar en un periodo máximo de 90 días calendario, contados a partir de la fecha en que se suscriba el acta de iniciación de la construcción, siempre y cuando la interventoría establezca que a la fecha de la firma del acta de iniciación de la obra la carretera se encuentra calificada dentro del rango de buena. En caso contrario las partes definirán el plazo necesario y obras adicionales si a ello hubiese lugar, para alcanzar dicho nivel. PARAGRAFO SEGUNDO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION. Durante la ejecución de la etapa de Operación, la operación del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de Carreteras Concesionadas. El CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos, conforme a las Normas para Calificar el estado físico de una Carretera. PARAGRAFO TERCERO. El incumplimiento de éstas obligaciones durante la ejecución del contrato, causará al CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por el Departamento del Valle del Cauca, lo cual se hará mediante resolución motivada cada vez que se compruebe esta omisión con el informe de la Interventoría o con el resultado de las diligencias ordenadas por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura para tal caso. CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. ENTRRGA FINAL. Al vencimiento de la etapa de operación, los bienes afectados a la concesión del



LCL

proyecto, en los que se incluyen: el derecho de vía, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señalamientos, las casetas de peaje y sus áreas de servicio y los equipos instalados para la operación del proyecto, revertirán en favor de la Gobernación del Valle del Cauca, sin costo alguno, libras de todo gravamen y con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos, de acuerdo con el Manual de Calificación de Carreteras. No obstante, el Departamento del Valle del Cauca al vencimiento del período de operación, podrá comprar al CONCESIONARIO, los bienes muebles o inmuebles distintos a los enumerados en el párrafo anterior, que sean necesarios para la operación del proyecto, en los que se incluyen: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria de construcción, vehículos y campamentos. De igual forma, reconocerá las mejoras realizadas en el derecho de vía para la instalación de los servicios conexos que hayan sido autorizados por la Gerencia para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura; si lo estima conveniente, autorizará esta ampliación. Al vencimiento del período de operación, el CONCESIONARIO deberá realizar cursos de entrenamiento técnico al personal colombiano, que designe la Gerencia para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura, con el fin de que asuma la organización y dirección del proyecto. **CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.** El CONCESIONARIO quedará exento de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones, cuando con la debida comprobación se concluya por la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor del artículo primero de la Ley 95 de 1990. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta del Departamento del Valle del Cauca, siempre que el CONCESIONARIO haya dado aviso al Gerente para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura y al Interventor sobre la ocurrencia de tales eventos y que la evaluación de tales hechos, las causas que los motivaron y la diligencia con que el CONCESIONARIO actuó ante ellos se haya hecho constar dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el Interventor y el CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del Gerente para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura previo concepto favorable del Asesor Jurídico del Departamento del Valle del Cauca y la Gerencia para Macroproyectos. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las obras adicionales originadas por el caso fortuito o la



100

fuerza mayor deberán incluir los sobre-costos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados del lucro cesante y pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En el evento que el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura concluya que el caso no fué fortuito o de fuerza mayor correrán además por cuenta del CONCESSIONARIO todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA. INTERPRETACION UNILATERAL. Cuando surgieren discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de éste contrato que puedan traer su parálisis o perturbar su ejecución, el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura convocará al CONCESSIONARIO y le expondrá su criterio sobre la mejor manera de adelantar el cumplimiento del contrato y se sentará un acta con los resultados de la reunión. Si se produjera acuerdo, se procederá conforme a lo acordado. Si no existiere acuerdo, el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura mediante resolución motivada, notificará al CONCESSIONARIO conforme al Código Contencioso Administrativo, señalará unilateralmente la forma como el contrato debe continuar y ser ejecutado. En firme la resolución, obligará al CONCESSIONARIO en la forma prevista en el Decreto Extraordinario 1300 de 1992. Sin perjuicio de las acciones contencioso administrativas que pueda intentar. CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. TERMINACION UNILATERAL. Cuando graves motivos posteriores al perfeccionamiento de este contrato sobrevinientes dentro de su ejecución, relacionados con el orden público o con una coyuntura económica crítica, determinen que es de grave inconveniencia para el interés público el cumplimiento del objeto del contrato, este podrá darse por terminado por el Departamento del Valle del Cauca, mediante resolución motivada, previa consulta al Honorable Consejo de Gobierno Departamental. En firme la resolución, se procederá a la liquidación del contrato, para lo cual se tomará en cuenta el estimativo del valor compensatorio de que trata el artículo 80. de la Ley 19 de 1982. CLAUSULA VIGESIMA NOVENA. MODIFICACION UNILATERAL. Cuando durante el curso de la ejecución del contrato el interés público demande la variación del mismo, el Departamento del Valle del Cauca propondrá las modificaciones del caso al CONCESSIONARIO mediante el procedimiento señalado en el Decreto Extraordinario 1300 de 1992 y, si fuere el caso, podrá hacer unilateralmente las modificaciones pertinentes en la forma prevista en el mismo artículo. Estas modificaciones serán exclusivamente las contempladas como previsibles en el Pliego de Condiciones de la



LW

Licitación que dió origen a éste contrato y el equilibrio financiero se asegurará en la forma allí mismo establecida. El CONCESIONARIO podrá desistír del contrato en los eventos y condiciones previstos por el Decreto Extraordinario 1300 de 1992. CLAUSULA TRIGESIMA. CADUCIDAD. Si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo del concesionario, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización, el Departamento del Valle del Cauca por medio de acto administrativo debidamente motivado decretará la caducidad y consecuentemente la terminación del contrato y ordenará su liquidación en el estado en que se encuentre. PARAGRAFO PRIMERO. Los hechos sujetos a comprobación de las causales de caducidad serán establecidos unilateralmente por el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos. PARAGRAFO SEGUNDO. En caso de que el Departamento del Valle del Cauca declare la caducidad del contrato, el CONCESIONARIO entregará inmediatamente el proyecto en el estado en que se encuentra. Si no lo hiciera, el Departamento del Valle del Cauca podrá tomar posesión de éste registrando el procedimiento mediante acta, en la cual deberá quedar relacionado un inventario de la obra realizada, los equipos y demás elementos constitutivos del proyecto, así como los pormenores que se consideren pertinentes: esta acta será suscrita por un funcionario designado por el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos, por el Interventor y por un representante del CONCESIONARIO si así lo quisiere. Recibido o tomado el proyecto el Departamento del Valle del Cauca procederá de inmediato a la liquidación del contrato. Ejecutoriada la resolución de caducidad o la de terminación, conforme a la ley, el Departamento del Valle del Cauca hará efectivas las garantías a que hubiere lugar, las multas que se hubieren impuesto y se hallen pendientes de pago y la cláusula penal pecuniaria correspondiente. La resolución de caducidad, en cuanto ordene hacer efectivas las multas que se hubieren impuesto y se hallen pendientes de pago, y la cláusula penal pecuniaria correspondiente, prestará mérito ejecutivo contra el CONCESIONARIO y las personas que hayan constituido las respectivas garantías, y se hará efectiva por jurisdicción coactiva. CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. MULTAS. A) Multa por mora en el cumplimiento del plazo durante la etapa de diseño. Si dentro del plazo previsto en el numeral 1. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de próroga, el CONCESIONARIO no alcanza a terminar las actividades establecidas en la PROPUESTA PARA LA ELABORACION DE LOS DISEÑOS DEFINITIVOS, deberá pagar al Departamento del Valle del Cauca, por cada día calendario de



200

atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor establecido como Costo de Elaboración del Diseño, fijado en la CLAUSULA CUARTA. B) Multa por mora en el cumplimiento del plazo del contrato durante la etapa de Construcción. Si dentro del plazo previsto en el numeral 2. de la CLAUSULA TERCERA, o en el plazo de prórroga, el CONCESIONARIO no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles e instalaciones del proyecto y el suministro y montaje de los equipos hasta la puesta en servicio a los usuarios, deberá pagar al Departamento del Valle del Cauca, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como Costo de Construcción, fijado en la CLAUSULA CUARTA. C) Multa por incumplimiento de las obligaciones contractuales durante la etapa de Operación. Si el CONCESIONARIO incumple alguna de sus obligaciones contractuales deberá pagar al Departamento del Valle del Cauca, una multa diaria equivalente al recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. El CONCESIONARIO autoriza a la Fiduciaria para pagar el valor de éstas multas al Departamento del Valle del Cauca. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de terminar las obras, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanan de este contrato. CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA PENAL PECUNIARIA. En caso de declaratorias de caducidad o de incumplimiento del contrato durante la etapa de Construcción, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria, equivalente al cinco por ciento (5%) del valor establecido como costo de Construcción en la CLAUSULA CUARTA. Si la declaratoria de caducidad o de incumplimiento del contrato se produjere durante la etapa de Operación, el CONCESIONARIO se hará acreedor a una multa a título de Pena Pecuniaria equivalente al diez por ciento (10%) de los recaudos proyectados para el año siguiente, suma que se hará efectiva directamente por el Departamento del Valle del Cauca. Los valores de ellas que se hayan efectivos se considerarán como pago inicial parcial pero definitivo de los perjuicios que reciba el Departamento del Valle del Cauca. El CONCESIONARIO autoriza a la CLAUSULA PENAL PECUNIARIA, el de las multas y el de las garantías constituidas, y si esto no fuere posible cobrará los valores por jurisdicción coactiva, sin perjuicio del derecho del Departamento del Valle del Cauca a tomar directamente dichos valores de los que pueda adeudar al Concesionario. CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA. Cuando por alguna de la circunstancias previstas en éste contrato o en la ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del



Cau

plazo extintivo del mismo, ya sea por caducidad o por causas imputables al CONCESIONARIO, El Departamento del Valle del Cauca se compromete a reembolsar al CONCESIONARIO, el capital invertido no recuperado hasta ese momento a través del recaudo del peaje, dentro de los dos (2) años siguientes a la terminación. La tasa de interés que se utilizará como base para el cálculo del saldo de capital no recuperado, será la tasa de recuperación de Capital, especificada en la PROPUESTA FINANCIERA. CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA. LIQUIDACION DEL CONTRATO. Se procederá a la liquidación del contrato en cualquiera de los eventos previstos en el Decreto Extraordinario 1300 de 1992. Se procederá también a liquidarlos por vencimiento del plazo contractual y en los otros eventos señalados por la ley. La liquidación del contrato por cualquier motivo, se hará por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura, o por quien la encargue por Resolución, y por el CONCESIONARIO previa la presentación de los documentos exigidos por el Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura. Para la entrega de estos documentos el CONCESIONARIO dispone del término de seis (6) meses contados a partir de la producción del evento que da lugar a la liquidación y el El Departamento del Valle del Cauca de seis (6) meses para efectuar de común acuerdo o en forma unilateral la liquidación del contrato. Este último plazo se contará desde la fecha de presentación de los documentos por el CONCESIONARIO. Si al vencerse este término el CONCESIONARIO no entrega los documentos completos, El Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura hará la liquidación de oficio. Si el CONCESIONARIO se negare a suscribir el Acta Final de liquidación lo hará el Interventor o quien haga sus veces, en los términos del Artículo 288 del Decreto Extraordinario 1300 de 1992. Cuando no hubiere acuerdo para liquidar el contrato se dará aplicación al inciso tercero del Artículo 288 del mismo decreto. CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. SISTEMA DE COMPENSACION GENERAL. Si se presenta alguna de las situaciones descritas en las Cláusulas QUINTA, DECIMA TERCERA en lo correspondiente al derecho de vía del tramo Tuluá - La Paila ó DECIMA SEPTIMA, del presente contrato, el equilibrio financiero del contrato se mantendrá constante, mediante la aplicación de uno o varios de los siguientes procedimientos: 1. Aumento en el plazo de la Etapa de Operación. 2. Aumento en el valor de las tarifas de peaje, durante la etapa de Operación. 3. Pago al CONCESIONARIO, con recursos del Presupuesto Departamental. El instrumento o la combinación de ellos que se utilizará para la compensación, debe



Lef

ser acordado entre el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura y el CONCESIONARIO, una vez se produzca el hecho. CLAUSULA TRIGESIMA SEXTA DIVERGENCIAS. Las divergencias que ocurran entre el interventor y el CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra, serán dirimidas por el Departamento del Valle del Cauca, a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura, cuya decisión será definitiva. CLAUSULA TRIGESIMA SEPTIMA. RESPONSABILIDAD CIVIL. En esta materia se sujeta el contrato a lo dispuesto en la Ley General de Contratación. CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO. Suscrito este contrato, se entenderá perfeccionado de acuerdo con lo dispuesto en las normas pertinentes. PARAGRAFO. Con la firma del contrato, el CONCESIONARIO declara bajo juramento hallarse en dicha fecha a paz y salvo con la Tesorería Departamental por todo concepto. CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES. Con la suscripción del contrato el CONCESIONARIO declara bajo la gravedad del juramento que no se halla incurso en las inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones previstas en las leyes que le impidan la celebración del presente contrato; en caso de que a pesar de ésta declaración lo estuviere, o dentro de la ejecución del contrato estuviere incurso en ellas, se dará la aplicación a las normas vigentes sobre la materia. PARAGRAFO. Dado que la celebración del presente contrato implica conjuntamente el diseño y la construcción, no se aplicarán las prohibiciones especiales que se establecen en Decreto Extraordinario 1300 de 1992. CLAUSULA CUADRAGESIMA. REQUISITOS ESPECIALES PARA LA INICIACION DE LA EJECUCION DEL CONTRATO. Para poder iniciar la ejecución del contrato, se necesita el cumplimiento pleno de los siguientes requisitos, dentro de los diez (10) días siguientes a la firma. a) Publicación en la Gaceta Departamental, requisito que se entienda cumplido con el pago de los derechos correspondientes, por cuenta del CONCESIONARIO. b) Pago de los impuestos de timbre, en la cuantía que señale la ley. CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. SUJECION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA. El CONCESIONARIO deja expresa constancia de su sujeción a la ley y a los tribunales colombianos y de su renuncia a intentar reclamación diplomática en lo tocante a las obligaciones y derechos originados en el contrato, salvo el caso de denegación de justicia, de acuerdo con el Decreto Extraordinario 1300 de 1992. PARAGRAFO. CLAUSULA COMPROMISORIA. Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, serán sometidas a árbitros colombianos. Los árbitros serán designados en la fdrma prevista en el Código de Comercio y su fallo será siempre



CCO

en derecho. (Decreto Extraordinario 1300 de 1992). **CLAVSUIA CUADRAGESIMA SEGUNDA. IDIOMA DEL CONTRATO.** Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el Español. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Español. **CLAVSUIA CUADRAGESIMA TERCERA. HALLAZGOS ARQUEOLOGICOS, TESOROS, DESCUBRIMIENTOS DE MINAS U OTROS YACIMIENTOS.** En el evento que durante la ejecución del presente contrato se encuentre un hallazgo arqueológico, un tesoro o se descubra una mina o cualquier otro yacimiento en el subsuelo, la propiedad sobre éste es del Departamento del Valle del Cauca y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos. **CLAVSUIA CUADRAGESIMA CUARTA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.** Será responsabilidad del CONCESSIONARIO el diseño del programa de higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante las etapas de construcción y Operación del proyecto. Antes de iniciar la etapa de Construcción, El CONCESSIONARIO deberá presentar para aprobación del Interventor, un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Durante la etapa de construcción debe preverse la instalación de toda la señalización preventiva e informativa, de acuerdo con la reglamentación al respecto del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Será a costa del CONCESSIONARIO la implementación de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo. **CLAVSUIA CUADRAGESIMA QUINTA. VALIAS DE INFORMACION.** El CONCESSIONARIO instalará, a más tardar a los treinta (30) días de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos tres (3) valias de 10m x 4m. de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura, en las que se informe al público sobre las características técnicas y financieras del proyecto. **CLAVSUIA CUADRAGESIMA SEXTA. DOMICILIO Y NOTIFICACION.** Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santiago de Cali, Valle del Cauca, República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones: **GERENCIA PARA MACROPROYECTOS ESTRATEGICOS DE INFRAESTRUCTURA** Avenida 7 N # 24-N-151 - Santiago de Cali  
Teléfonos: 689677 - 689678 - Telefax : 689680

CONCESSIONARIO:  
Dirección Calle 10 # 4-47 piso 23.  
Teléfonos 834617

Telefax: 831664

25



Lu

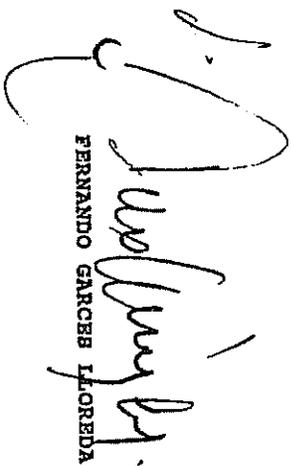
Cualquier cambio de dirección será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura o del Interventor se dirigirá al representante legal del CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través del facsimil dirigido a sus respectivos números antes mencionados, casos en los cuales la respectiva comunicación se considerará recibida dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del despacho. Las comunicaciones que remita el CONCESIONARIO al Departamento del Valle del Cauca a través de la Gerencia Para Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura o al Interventor, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santiago de Cali a los treinta (30) días del mes de Diciembre de Mil novecientos noventa y tres (1993).

EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA

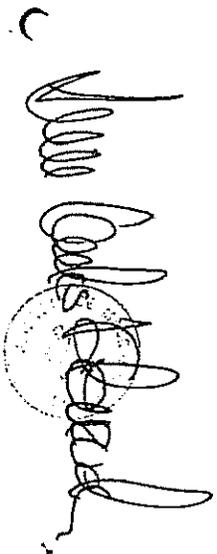
EL GOBERNADOR, CARLOS HOLGUIN SARDI



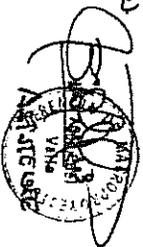
FOR LA GERENCIA PARA MACROPROYECTOS ESTRATEGICOS DE INFRAESTRUCTURA

  
FERNANDO GARCER FLOREDA

FOR EL CONCESSIONARIO


Este Documento es fiel copia  
del original que se encuentra en  
los archivos de la Gerencia para  
Macroproyectos





## ANEXO No. 3 NORMAS DURANTE LA OPERACIÓN DEL PROYECTO

Las presentes normas tienen por objeto facilitar la cuantificación de los costos que se generan durante la operación del proyecto, desde el día en que se da al servicio hasta el momento en el cual termine el plazo de concesión y la obra devuelva al Estado.

Se referirán a tres capítulos diferentes, a saber:

1. Atención al usuario
2. Mantenimiento vial
3. Administración de la Concesión

El primero de ellos, Atención al Usuario, tendrá el alcance de NORMA y el esquema presentado deberá entenderse como el mínimo exigido a la concesionaria durante todo el periodo de explotación del proyecto.

El segundo, Mantenimiento Vial, si bien es cierto que tienen el carácter de NORMA, presenta un alcance menos preciso; sin embargo, se prevén unas condiciones de perfecta presentación de todos los sitios y áreas del proyecto, a lo largo de todo el periodo de explotación.

Y finalmente, el tercero de ellos, Administración de la Concesión, es una responsabilidad directa de la concesionaria, la cual tendrá en cuenta la aptitud del propio personal de administración. Aquí se deben incluir la Fiducia prevista dentro de la Concesión.

Bajo estos lineamientos, se presenta un detalle de cada uno de los capítulos ya descritos.

### 1. ATENCIÓN AL USUARIO

El punto de partida de la Concesión aparece como el más novedoso en Colombia, en donde tradicionalmente la atención al usuario ha sido prácticamente nula con algunas escasas excepciones propiciadas por un cuerpo de Policía Vial que se hace insuficiente para lograr un cubrimiento adecuado de las longitudes de carretera a su cargo.

La novedad de servicio y la agradable sorpresa que recibirá el usuario deberá constituirse en uno de los factores de atracción de tráfico hacia la vía otorgada en Concesión proporcional a la calidad del servicio ofrecido.

- Equipo:
  - 8 Motocicletas de 175 cc
  - 4 Patrullas

Estos vehículos deberán estar provistos de equipo de radio y de extintores de incendios.

- Personal
  - 32 Unidades de Policía de Carreteras (4 sub. oficiales y 28 patrulleros)

Este personal de vigilancia deberá ser suministrado por la Policía de Carreteras pero sus viáticos cubiertos por la Concesionaria.

En todo momento habrá seis motocicletas – con sus respectivos motociclistas – y tres patrullas, con sus respectivos conductores y patrulleros, circulando en la carretera. La patrulla y las motocicletas restantes serán empleadas en caso de graves alteraciones de las condiciones de operación de la autopista o cuando el concesionario lo considere necesario.

- 1.1.4 Servicio de reparación y remolque: Es un SCB de apoyo a los operadores de vehículos para colaborarles en la solución de problemas técnicos de funcionamiento de vehículos; este servicio debe incluir apoyo de carrotaller y grúa. El carrotaller se usa para atender daños menores de atención gratuita, pero si ella requiere de repuestos, estos deberán ser adquiridos por el usuario. La grúa se usará para casos en que los daños sufridos por el vehículo sean de magnitud tal, que se haga necesario trasladarlos a un centro especializado de reparación localizado sobre la vía otorgada en Concesión o al centro poblado más cercano. La atención no acarreará costo adicional al usuario, siempre que se haga en la vía dada en concesión.

Para poder prestar un servicio adecuado, deberá proporcionarse el siguiente personal y equipo:

- Equipo:
  - 3 carro-taller equipados con herramientas básicas
  - 2 grúas para remolque de vehículos con daños graves

Estos vehículos deberán estar provistos de equipos de radio y de extintores de incendios.

- Personal:

- 1 mecánico por cada vehículo las 24 horas.

1.1.5 **Ambulancia:** Para dar Primeros Auxilios a los usuarios, los automovilistas accidentados y, en general, a todo el personal que lo requiera dentro de la vía dada en concesión.

El servicio debe prestarse durante las 24 horas del día, para ello se debe suministrar el siguiente personal y equipo:

- **Equipo**
  - 3 ambulancias equipadas con equipos paramédicos, radio y extintores.
- **Personal**
  - 1 enfermero(a) por cada ambulancia, las 24 horas.
  - 1 conductor con conocimiento paramédicos, por cada ambulancia, las 24 horas.

1.1.6 **Aseo.** Servicio de labores de recolección de desechos generados por los automovilistas y usuarios de los Servicios Conexos.

El servicio de aseo se prestará durante 8 horas diarias y deberá contar con el mínimo de personal y equipo siguiente:

- **Equipo**
  - Un camión recolector de capacidad media, equipado con radio y extintor.
  - Una camioneta, equipada con radio y extintor
- **Personal**
  - 2 conductores
  - 6 Auxiliares

1.1.7 **Inspección Vial.** Servicio de inspección de la vía y el tráfico y atención a los usuarios coordinando la correcta prestación de los servicios conexos básicos.

La Inspección Vial deberá contar con el mínimo de personal y equipo siguiente:

- **Equipo**
  - 1 vehículos equipados con radio y extintor.
- **Personal**
  - 1 Inspector de Tráfico las 24 horas.

1.1.8 **Servicios Sanitarios.** Para atender las necesidades de aseo del personal de administración y usuarios de los Servicios Conexos, además para brindar una mejor atención a los usuarios de la vía, deberá prestarse durante las 24 horas del día dos centros de atención dotados con vigilancia y servicios sanitarios. En caso de existir algún Servicio Conexos opcional como los mencionados a continuación pueden prestarse los Servicios Sanitarios conjuntamente con dicho Servicio Conexos Opcional.

**NOTA:** Por cada 5.000 vehículos adicionales al tráfico Promedio Diario registrado en el momento de dar al servicio la doble calzada, se debe proveer una cantidad de vehículos equivalente a la mitad de la cantidad inicial de vehículos establecida en estas NORMAS para cada caso. Lo mismo es aplicable al personal adicional que debe vincularse.

## 1.2 **Servicios Conexos Opcionales**

Los Servicios Conexos Opcionales (SCO) se ofrecen como una forma de hacer más cómodo y placentero el viaje de los usuarios de la carretera otorgada en concesión y no son de obligatoria prestación.

Algunos SCO ofrecidos en carreteras concesionadas son:

- Gasolineras
- Restaurantes y Cafeterías
- Teléfonos
- Tienda de curiosidades
- Supermercados
- Hospitales
- Talleres
- Bancos y Corporaciones de Ahorro

La concesionaria podrá encargarse de su prestación cuando estos Servicios estén ubicados dentro de la zona de la carretera otorgada en concesión o encargarla a subconcesionarias, sin embargo, es la concesionaria quien debe vigilar, que la prestación sea lo suficientemente satisfactoria a los usuarios. Así mismo, será la que responderá por las deficiencias de servicio y las reclamaciones hechas por los usuarios.

## 2. **MANTENIMIENTO VIAL**

Este capítulo está referido a todos los costos de conservación de los diferentes elementos constitutivos de la carretera pavimentada. La concesionaria deberá mantener en perfecto estado la superficie de las calzadas de circulación, las obras complementarias y las zonas verdes.

Para cuantificar dichos costos deberán tenerse en cuenta todos los aspectos relacionados con los elementos que se califican mediante las **NORMAS PARA CALIFICAR EL ESTADO FISICO DE UNA CARRETERA DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE** que se incluyen en el Presente Reglamento.

Adicionalmente deben preverse inversiones para las tareas de conservación periódica necesarias en la etapa crítica de la vida de la carretera (vease gráfica No. 1).

Se pueden observar cuatro etapas durante el ciclo de deterioro de una carretera que se denominan:

- Fase A. Construcción
- Fase B. Desgaste lento y poco visible
- Fase C. Deterioro acelerado y quiebre
- Fase D. Descomposición total

La primera fase fase A Construcción, es aquella que transcurre desde el día de comienzo de la construcción hasta cuando se pone en servicio. En esta fase se dan condiciones ideales y se satisfacen totalmente las necesidades del usuario (punto A de la gráfica No. 1).

Una vez abierta al tráfico, la carretera empieza a sufrir un lento deterioro que es poco visible. Este deterioro es causado principalmente por el paso de los vehículos pesados pero también por los vehículos livianos, los cambios de temperatura, las aguas superficiales, etc.

El lapso de este deterioro lento es el denominado fase B en la gráfica No. 1. Es importante destacar que esta etapa será más larga en la medida en que se mejore la calidad de la construcción inicial. La conservación se debe realizar constantemente durante este periodo.

Por ningún motivo se permitirá que la carretera llegue a manifestar "sintomatología" de la Fase C, en la cual se produce un deterioro acelerado y quiebre con la estructura básica todavía intacta pero fallas superficiales imperceptibles para el usuario. Por esto al inicio de la Fase C (sector C1), se deberá reforzar la superficie de la carretera que supone un costo relativamente bajo. El costo del refuerzo, que puede variar entre 5 y 8 centímetros, representa un 5% del valor de las calzadas.

La razón de no permitir "sintomatologías" de sector C2 de la fase C es que cuando se llega al sector C2, en que se presentan daños localizados que se van extendiendo a la mayor parte de la carretera, el simple refuerzo no será suficiente ya que deberán repararse los daños que se han producido en la estructura básica

del pavimento. Esto causará la necesidad de remover las partes dañadas, reemplazándolas por materiales nuevos y luego colocar un refuerzo nuevo sobre toda la superficie de la vía.

### 3. ADMINISTRACIÓN DE LA CONCESIÓN

La administración de la concesión contempla todas las actividades necesarias para el buen funcionamiento de la gestión de recursos recolectados por peaje. Así, dentro de estos gastos, están entre otros los de pago de personal de gerencia y recolección, así como los gastos de operación del fideicomiso.

Como se dijo al principio de este documento, el monto de los gastos de administración está muy asociado a la capacidad de organización de la empresa concesionaria, sin embargo se hace necesario partir de alguna suposición para poder cuantificarlos.

Es necesario indicar que el proponente es libre de prever la organización que estime conveniente.

Dentro de los gastos de administración, además de los gastos de oficina normales, de fideicomiso etc. Se deben incluir los costos de los equipos de conteo. Al respecto, cabe señalar que dichos equipos deben tener las siguientes funciones básicas:

- Comparar la clasificación del vehículo hecha por los cobradores en las cabinas en función del tipo y número de ejes, la altura o el hecho de utilizar doble rodada en algunos de sus ejes.
- Cotejar cada una de las cuotas cobradas con las que corresponden a los vehículos detectados.
- Indicar las desviaciones entre cada clasificación hecha por el cobrador y la detectada por el sistema.
- Llevar una estadística de los tipos de vehículos por carril, por caseta, por operador, por turno, por hora, por día, por semana y por mes.

### ANEXO No. 3

Las normas aplicables a la construcción y a la señalización de las obras pactadas en el Acta de Modificación y Adición de 7 de noviembre de 2006 son la Resolución 362 del 27 de junio de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte, y el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004.

Hoja 82-A

AC/ 51

ANEXO 3

ELEMENTO O CONDICIÓN POR CALIFICAR			MEDIDA DE CALIFICACION	RANGO DE CALIFICACION				
				MUY BUENO 5.0 - 4.0	BUENO 4.0 - 3.0	REGULAR 3.0 - 2.0	MALO 2.0 - 0.0	
CALIFICACION FUNCIONAL								
ESTADO DE LA CALZADA	RUGOSIDAD		IRI	2.0 - 3.0	3.1 - 4.0	4.1 - 6.0	6.1 - 10.0	
	DETERIORO DE LA SUPERFICIE DE RODADURA	HUECOS	%	0.00 - 0.20	0.21 - 0.50	0.51 - 1.00	1.01 - 2.00	
		FISURAS	%	0.0 - 1.0	1.1 - 5.0	5.1 - 10.0	10.1 - 15.0	
	RESISTENCIA AL DESLIZAMIENTO		AHUELLAMIENTO	mm	0.0 - 15.0	15.1 - 25.0	25.1 - 40.0	40.1 - 100.0
CALIFICACION ESTRUCTURAL			Admisible	80.0 - 55.0	54.9 - 50.0	49.9 - 45.0	44.9 - 20.0	
ESTRUCTURAS DE DRENAJE Y ESTRUCTURAS VIALES	PUENTES		Prioridad					
	BORNILLOS							
	BOX CULVERT							
	ALCANTARILLAS							
	CUNETAS							
	FILTROS							
	DESCOLES Y ENCOLES		REVESTIDOS					
	ENTREGAS CONTROLADAS		SIN REVESTIR					
	BORDILLOS							
	MUROS DE CONTENCIÓN							
EVALUACION DE ZONAS LATERALES								
CONDICIONES DEL DERECHO DE VIA	ESTADO DE TALUDES		Estado Fisico	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO	
	ESTADO DE BERMAS		Estabilidad	Estable	Moder. Estable	Inestable	Muy inestable	
	VEGETACION EN 5 METROS		% Daños	0.0 - 5.0	5.1 - 10.0	10.1 - 15.0	15.1 - 25.1	
	VEG. EN RESTO DE DERECHO DE VIA		m de altura	0.00 - 0.20	0.21 - 0.30	0.31 - 0.40	0.40 - 0.60	
	PELIGROS AL TRANSITO		m de altura	0.60 - 1.00	1.01 - 1.50	1.51 - 2.00	2.01 - 3.00	
	UTILIZACION INDEBIDA		Existentes	No hay	No hay	Uno	Mas de Uno	
	CERCAS		Utilización	Muy Bueno	Bueno	Regular	Malo	
SEÑALIZACIÓN	SEÑALIZACION HORIZONTAL		% Existentes	100.0 - 90.0	89.9 - 80.0	79.9 - 70.0	69.9 - 50.0	
	(Equipo para medir la reflectividad MiroLux 12 o similar)	LINEAS CENTRALES	% de Reflectancia	100 - 90	89.9 - 80	79.9 - 70	69.9 - 30	
		BLANCAS	milicandelas/m2/Lux	110.0 - 100.0	99.0 - 88.0	87.0 - 77.0	77.0 - 33.0	
		AMARILLAS	milicandelas/m2/Lux	88.0 - 80.0	79.0 - 71.0	70.0 - 62.0	61.0 - 27.0	
		LINEAS LATERALES	% de Reflectancia	100 - 90	89.9 - 80	79.9 - 70	69.9 - 30	
	SEÑALIZACION VERTICAL	S. VERTICAL (Angulo de entrada -4 y observación de 0,2)	BLANCAS	milicandelas/m2/Lux	110.0 - 100.0	99.0 - 88.0	87.0 - 77.0	77.0 - 33.0
			AMARILLAS	milicandelas/m2/Lux	88.0 - 80.0	79.0 - 71.0	70.0 - 62.0	61.0 - 27.0
			% Reflectancia	100.0 - 90.0	89.9 - 80.0	79.9 - 70.0	49.9 - 30.0	
			Reflectividad Blanco	39 - 35	34 - 31	30 - 27	26 - 11	
			Reflectividad Amarillo	28 - 25	24 - 22,2	22,1 - 19,4	19,3 - 8,3	
Reflectividad Naranja			14 - 12,5	12,4 - 11,1	11 - 9,7	9,6 - 4,2		
Reflectividad Verde			5 - 4,5	4,4 - 4	3,9 - 3,5	3,4 - 1,5		
Reflectividad Rojo			7,8 - 7	6,9 - 6,2	6,1 - 5,4	5,3 - 2,3		
Reflectividad Azul	2,2 - 2	1,9 - 1,8	1,7 - 1,6	1,5 - 0,7				
Reflectividad Marron	0,56 - 0,5	0,49 - 0,44	0,43 - 0,39	0,38 - 0,17				
POSTES REFER.	% Existentes	100.0 - 90.0	89.9 - 80.0	79.9 - 70.0	49.9 - 30.0			
DEF. METALICA	% Existentes	100.0 - 90.0	89.9 - 80.0	79.9 - 70.0	49.9 - 30.0			

Se obtiene directamente de acuerdo a lo expuesto en el capítulo 5,2 del manual de calificación

DE : PROYECTOS DE IN REESTRUCTURA NO. DE FAX : 8851596 01 FEB. 2007 09:02AM P1

Santiago de Cali, Junio 23 de 1999.

**CONTRATO DE CONCESION No. 001-93 CELEBRADO ENTRE LA  
GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA Y PROYECTOS DE  
INFRAESTRUCTURA S.A.**

**ACTA No. 29**

**REUNIDOS**

De una parte:

**HUMBERTO ALZATE CASTAÑO**, mayor de edad y vecino de Cali, con cédula de ciudadanía número 14.434.224 de Cali, quien actúa en su calidad de Gobernador del Valle del Cauca (E), cargo para el cual fue designado temporalmente mediante Decreto No 0791 del Mayo 6 de 1999, e **ISABEL CRISTINA ROMERO SAAVEDRA**, mayor de edad y vecina de Cali, con cédula de ciudadanía No. 31.170.414 de Palmira, quien actúa en su calidad de Gerente de Macroproyectos Estratégicos de Infraestructura, cargo para el cual fue nombrada, mediante Decreto número 0483 del 12 de Marzo de 1999, quienes para los efectos de la presente acta se denominarán **EL DEPARTAMENTO**.

**HUGO ALDEMAR COSME VARGAS**, mayor de edad y vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía número 10.524.320 de Popayán, quien obra en nombre y representación de **DICONSULTORIA S.A.**, sociedad comercial con domicilio en Santiago de Cali, quien para los efectos de este documento se denominará **LA INTERVENTORIA**.

Y de otra parte, **JOSE JOAQUIN MONTALVO FORERO**, mayor de edad y vecino de Cali, con cédula de ciudadanía No. 16.581.110 de Cali, quien obra en nombre y representación de la sociedad **PROYECTOS DE**

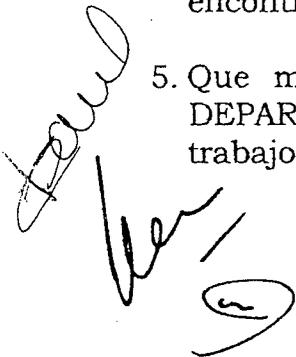
Handwritten signatures and initials in the bottom left corner. One signature is written vertically, and there are several other scribbles and initials, including a circled '45'.

**INFRAESTRUCTURA S.A.**, en su calidad de Gerente General, según consta en el Acta de Junta Directiva No. 43 y en el certificado de la Cámara de Comercio, quien en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**.

Hemos acordado proceder a firmar en la fecha la presente acta de acuerdos del contrato de obra Pública por el sistema de Concesión No. 001/93, previas las siguientes

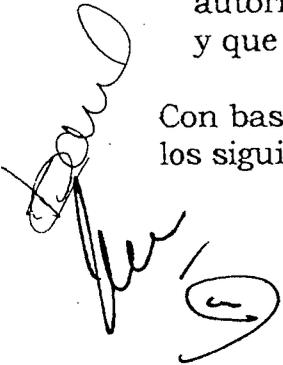
### CONSIDERACIONES

1. Que de conformidad con el contrato GM 001/93 EL CONCESIONARIO se obliga a construir, conservar, mantener, explotar y operar la segunda calzada de la vía que une las ciudades de BUGA – TULUA – LA PAILA , y a rehabilitar, conservar, mantener, explotar y operar la calzada existente que une las ciudades de Buga, Tuluá, La Paila.
2. Que según consta en el Acta No. 12 del 03 de Julio de 1995, se finalizó la Etapa de Construcción del Sector Buga – Tuluá y se dio inicio a la Etapa de Operación.
3. Que EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO, con el visto bueno de la INTERVENTORIA, fijaron mediante el Acta No. 14 de fecha 20 de diciembre de 1995, y el Acta Modificatoria No. 3 del 12 de Marzo de 1996, el alcance y costos de las obras del sector Tuluá – La Paila.
4. Que el DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO, con el visto bueno de la INTERVENTORIA, fijaron las condiciones para la firma del Acta de inicio de los trabajos del sector Tuluá- La Paila mediante Acta Modificatoria No. 4 de fecha 28 de Junio de 1996, entre las cuales se encontraba la de haberse aprobado el diseño definitivo.
5. Que mediante Acta No. 18 de fecha 14 de Agosto de 1996, EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO acordaron dar inicio a los trabajos del sector Tuluá – La Paila.



6. Que mediante Acta No. 20 de fecha 7 de octubre de 1996 se acordó la terminación de la Etapa de Diseño, en virtud de lo cual empezó a correr el plazo de 24 meses para la construcción del sector Tuluá – La Paila.
7. Que mediante el Acta Modificatoria No. 5 de fecha Octubre 5 de 1998, EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO acordaron ampliar en seis meses el plazo de Construcción del Sector Tuluá – La Paila.
8. Que por medio del Acta No. 27 del 24 de Diciembre de 1998, se llevo a cabo la entrega parcial de un tramo que hace parte integrante del sector Tuluá – La Paila, ubicado entre el Retorno Norte del Overo y la Glorieta sur de La Paila – abscisas K48 + 025 y K 56 + 860, así como la obra del peaje de Uribe, las cuales se declararon recibidas por EL DEPARTAMENTO y LA INTERVENTORIA.
9. Que por medio del Acta No. 28 del 2 de Febrero de 1999, se realizó la entrega parcial de un tramo que hace parte integrante del sector Tuluá-La Paila, ubicado entre la Glorieta Norte de Bugalagrande y el Retorno Norte del Overo, abscisas K43 + 300 a K48 + 025, así como las obras del Retorno Norte del Overo y del Retorno Sur del Overo, las cuales se declararon recibidas por EL DEPARTAMENTO y LA INTERVENTORIA.
10. Que mediante el Acta Modificatoria No. 6 de fecha 6 de Abril de 1999, EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO acordaron ampliar en dos meses y diecisiete días el plazo de construcción del Sector Tuluá – La Paila.
11. Que en virtud de lo anterior, se puede dar por terminada la construcción en los tramos de La Variante Tuluá, La Colina y Variante Andalucía, de conformidad con lo establecido en el Numeral 3° de la Cláusula Tercera del Contrato de Concesión GM 001/93. quedando pendiente únicamente la entrega de la Variante de Bugalagrande, la cual se realizará con posterioridad por causas ajenas al DEPARTAMENTO y AL CONCESIONARIO, que dependen de la autorización que otorgue la CVC para la rectificación del Canal Nacional y que se encuentra en trámite desde el 18 de Septiembre de 1997

Con base en las anteriores consideraciones las partes convienen en pactar los siguientes:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Luis', with a large, stylized initial 'L' below it.

## ACUERDOS

**PRIMERO:** Por la presente Acta EL CONCESIONARIO hace entrega de las obras correspondientes a los tres tramos restantes que hacen parte integrante del Sector Tuluá - La Paila, así como de una obra complementaria del mismo sector, todos los cuales se relacionan a continuación:

1. Tramo de la VARIANTE TULUA K22+100 (Glorieta Sur Tuluá) al K28+800 (Glorieta Sur Andalucía).
2. Tramo de LA COLINA K28 + 800 (Glorieta Norte Tuluá) al K34+800 (Glorieta sur Andalucía).
3. Tramo de LA VARIANTE ANDALUCIA K101 + 500 Ruta 2505 al K3 + 913 Ruta 2506.
4. Obra de mitigación de impacto ambiental, correspondiente al PARADOR BLANCO DE LA GELATINA DE ANDALUCIA con todos los elementos discriminados en el Anexo 1 que contiene un inventario de las obras.

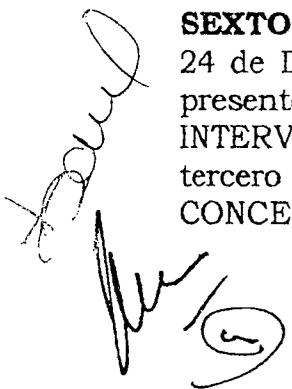
**SEGUNDO:** Los Tramos y la obra complementaria a los que se hace referencia en el Acuerdo Primero, cuentan con el visto bueno de la INTERVENTORIA y se declaran recibidos por EL DEPARTAMENTO y LA INTERVENTORIA, a su entera satisfacción.

**TERCERO:** EL CONCESIONARIO y EL DEPARTAMENTO convienen en poner tales tramos y la obra complementaria a que hace referencia la presente acta, al servicio de los usuarios.

**CUARTO:** EL CONCESIONARIO ejecutará los detalles de obra que se relacionan en el ANEXO 2, en un término máximo de dos meses desde la fecha de suscripción de la presente Acta.

**QUINTO:** La entrega de las obras a que hace referencia la presente acta no exime la obligación de EL CONCESIONARIO de conservar, mantener, explotar y operar las calzadas de la vía que unen las ciudades de BUGA-TULUA-LA PAILA, y las demás obligaciones que le impone el contrato GM 001/93.

**SEXTO:** En virtud de las entregas pactadas en las actas Número 27 del 24 de Diciembre de 1998, número 28 del 2 de Febrero de 1999 y en la presente acta, el DEPARTAMENTO previo visto bueno de la INTERVENTORIA declara cumplido el plazo establecido en el numeral tercero de la cláusula Tercera del contrato de concesión, por parte del CONCESIONARIO, para el Sector Tuluá-La Paila, excepto la Variante de



Bugalagrande, para lo cual acuerdan con este último suscribir el Acta de Finalización de la Etapa de Construcción del Sector Tuluá-La Paila cuando se haga entrega de la Variante de Bugalagrande y dentro del plazo acordado para su terminación.

Para constancia de lo anterior, se firma la presente acta por las personas que en ella intervinieron, a los veintitrés días del mes de Junio de 1999.

*POR EL DEPARTAMENTO,*



**HUMBERTO ALZATE CASTAÑO**  
Gobernador (E)



**ISABEL CRISTINA ROMERO S**  
Gerente para Macroproyectos

*POR LA INTERVENTORÍA,*



**HUGO ALDEMAR COSME V.**  
Gerente.  
Diconsultoría S.A.

*POR EL CONCESIONARIO*



**JOSE JOAQUIN MONTALVO**  
Gerente General  
Proyectos de Infraestructura S.A

Elaborado y proyectado BHP  Benito Hdo. Mariño

00121

**MODIFICACIÓN Y ADICIÓN AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 001/93  
CELEBRADO ENTRE LA GOBERNACIÓN DEL VALLE DEL CAUCA Y  
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. -PISA**

**ACTA DE MODIFICACION Y ADICION DE NOVIEMBRE 7 DE 2006**

Entre los suscritos, **ANGELINO GARZON**, mayor de edad y vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No. 14.946.998 expedida en Cali, quien actúa en su calidad de Gobernador del Valle del Cauca, cargo para el cual fue elegido el 26 de octubre de 2003, según consta en certificado expedido el 23 de noviembre de 2003 por el Consejo Nacional Electoral, y **DARIO ALUMA URRUTIA**, mayor de edad y vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No.10.529.713 expedida en Popayán, quien actúa en su calidad de Secretario de Infraestructura de la Gobernación del Valle del Cauca, cargo para el cual fue designado mediante Decreto No. 0453 de 18 de octubre de 2006 y Acta de Posesión No. 2006-10279 del 19 de octubre de 2006, quienes para los efectos de la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 se denominarán **EL DEPARTAMENTO**, por una parte, y por la otra, **JOSE JOAQUIN MONTALVO FORERO**, mayor de edad y vecino de Cali, identificado con la cédula de ciudadanía No.16'581.110 expedida en Cali, quien obra en nombre y representación de la sociedad **PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA S.A. PISA**, en su calidad de Presidente, según consta en el certificado de la Cámara de Comercio de Cali, debidamente autorizado por la Junta Directiva según consta en el Acta No. 181 correspondiente a la reunión del 25 de mayo de 2006, quién en adelante se denominará **EL CONCESIONARIO**, conjuntamente denominadas **LAS PARTES**, hemos acordado suscribir la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 al contrato de Concesión No. 001 de diciembre 30 de 1993, previas las siguientes

**CONSIDERACIONES**

1. Que el 30 de diciembre de 1993 **EL DEPARTAMENTO** suscribió con **EL CONCESIONARIO** el Contrato de Concesión No. 001 (en adelante **EL CONTRATO**) para construir, conservar, mantener, explotar y operar la Segunda Calzada de la vía que une las ciudades de Buga-Tuluá-La Paila (Cruce de la Alambrada) y rehabilitar, conservar, mantener, explotar y operar la calzada existente que une las ciudades de Buga-Tuluá-La Paila (Cruce de la Alambrada).
2. Que mediante Acta No. 12 del 3 de julio de 1995, **LAS PARTES** declararon terminada la Etapa de Construcción del sector Buga-Tuluá y dieron inicio a la Etapa de Operación.
3. Que **LAS PARTES**, con el visto bueno de **LA INTERVENTORIA**, fijaron mediante el Acta No. 14 de fecha 20 de diciembre de 1995 y el Acta

9

1  
F-115  
TCC

001-10

Modificatoria No. 3 del 12 de marzo de 1996, el alcance y costos de las obras del sector Tuluá-La Paila.

4. Que mediante Acta No. 30 del 30 de noviembre de 1999, **LAS PARTES** declararon la terminación de la Etapa de Construcción del sector Tuluá-La Paila.
5. Que desde entonces **EL CONCESIONARIO** ha conservado, mantenido, y operado la Doble Calzada Buga-Tuluá-La Paila, con calificaciones sobre el nivel de servicio que superan el mínimo de 4.0 fijado en **EL CONTRATO**.
6. Que la Doble Calzada Buga-Tuluá-La Paila requiere ser prolongada hasta el municipio de La Victoria en el punto kilométrico en donde se inicia la Concesión Nacional Pereira-La Victoria, para cuyos efectos se debe rehabilitar la calzada existente entre La Paila y La Victoria, construir la segunda calzada de la vía La Paila-Sur Zarzal, construir en doble calzada una Variante Oriental a Zarzal, y construir la segunda calzada de la vía Norte Zarzal – La Victoria, al igual que conservar, mantener, explotar y operar tanto la calzada existente, como las nuevas calzadas entre La Paila y La Victoria, exceptuando la vía interna de Zarzal, la cual debe ser recibida por **EL DEPARTAMENTO** previo refuerzo en carpeta de 2 pulgadas de espesor, cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal.
7. Que, así mismo, la Doble Calzada Buga-Tuluá-La Paila requiere la construcción de las segundas calzadas de las Variantes existentes de Tuluá, Bugalagrande y de la calzada que conformará un par vial con la existente en La Paila, al igual que conservar, mantener, explotar y operar dichas vías.
8. Que las obras y actividades descritas en los numerales 6 y 7 anteriores mejoran la utilización del proyecto, se ubican dentro del área de influencia del proyecto inicial y corresponden al mismo sistema vial al tenor de lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 105 de 1993.
9. Que tanto el Ministerio de Transporte como la Secretaría Jurídica del Departamento del Valle del Cauca emitieron concepto favorable a la presente adición, según consta en el Oficio MT-1100-2 del 11 de marzo de 2004 y en el Oficio SJ-1493 del 5 de abril de 2004, respectivamente.
10. Que el INVIAS, mediante Resolución No. 7256 del 20 de octubre de 2006, cedió y subrogó el Convenio Interadministrativo No. 583 de 1992 al INCO.
11. Que el INVIAS, mediante Resolución No. 7258 del 20 de octubre de 2006, autorizó la entrega al INCO del sector de vía La Paila-La Victoria de la Ruta 25, Tramo 06, comprendido entre el PR 23+0077 y el PR42+0560, a fin de ser afectado a un contrato de concesión.

Handwritten signatures and initials, including a large 'W' and '1', and a '2' at the bottom.

001-19

12. Que **EL DEPARTAMENTO** y el INCO suscribieron el 7 de noviembre de 2006 un Convenio Interadministrativo de Cooperación Institucional mediante el cual el INCO se compromete a entregar a **EL DEPARTAMENTO** la administración del tramo vial comprendido entre La Paila – La Victoria, para que a través de un contrato de concesión se ejecuten los estudios y diseños definitivos, la construcción, la rehabilitación, la operación, el mantenimiento y las demás actividades requeridas en dicho tramo, lo cual efectuará una vez suscriba con el Instituto Nacional de Vías -INVIAS- el Acta de Entrega y Recibo.
13. Que **EL CONCESIONARIO** elaboró los diseños de las obras mencionadas en los numerales 6 y 7 anteriores, así como también calculó las unidades de obra a ejecutar, efectuó la valoración de las mismas y determinó los precios unitarios no incluidos en **EL CONTRATO**, para lo cual tuvo en cuenta todos los requerimientos técnicos de **EL DEPARTAMENTO**.
14. Que **EL DEPARTAMENTO** aprobó los planos y los diseños definitivos de las obras mencionadas en los numerales 6 y 7 anteriores, según consta en el Acta del 15 de diciembre de 2005, suscrita por **LAS PARTES**, así como la valoración de las mismas según consta en las actas suscritas el 16 de diciembre de 2005.
15. Que la rehabilitación y operación de la calzada existente de la vía que une el corregimiento de La Paila y el municipio de La Victoria, así como la construcción y operación de la Segunda Calzada que une dichos corregimiento y municipio, ya cuentan con Licencia Ambiental, según consta en la Resolución No. 422 del 9 de abril de 2003 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, mediante la cual se otorgó al Instituto Nacional de Vías la Licencia Ambiental para el Proyecto denominado “Rehabilitación y Construcción de las Carreteras Pereira-La Paila-Armenia-Calarcá, en jurisdicción de los Departamentos del Valle del Cauca, Quindío y Risaralda”.
16. Que una vez se firme la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006, **EL DEPARTAMENTO**, con el apoyo de **EL CONCESIONARIO**, se compromete a tramitar y obtener las demás licencias ambientales necesarias para la construcción de las obras objeto de esta Acta.
17. Que el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 establece que las “entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales”.
18. Que, en consecuencia, **EL CONTRATO** puede adicionarse mediante la estipulación de las obras antes relacionadas, para lo cual debe también incrementarse su valor y extenderse el plazo de la Etapa de Operación, así como actualizar y adecuar su contenido a las actuales circunstancias.

001-19

Con base en las anteriores consideraciones **LAS PARTES** convienen en los siguientes

### ACUERDOS

**PRIMERO:** Para efectos de la modificación y adición a **EL CONTRATO** de las obras y actividades relacionadas en las consideraciones, **LAS PARTES** convienen en modificar las Cláusulas Primera, Segunda, Tercera, Cuarta, Quinta, Séptima, Octava, Novena, Décima, Décima Tercera, Décima Cuarta, Décima Quinta, Décima Séptima, Décima Octava, Décima Novena, Vigésima Tercera, Vigésima Cuarta, Vigésima Quinta, Vigésima Sexta, Trigésima Primera y Cuadragésima Sexta de **EL CONTRATO**, las cuales quedarán así:

**CLAUSULA PRIMERA. OBJETO.** Se adicionan los Parágrafos Primero, Segundo, Tercero y Cuarto así:

**PARAGRAFO PRIMERO: EL CONCESIONARIO** se obliga por medio del Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006, según lo establecido en la Ley 80 de 1993 y la Ley 105 de 1993, a:

1. Construir, conservar, mantener, explotar y operar la segunda calzada de la Variante existente a Tulúa.
2. Construir, conservar, mantener, explotar y operar la segunda calzada de la Variante existente a Bugalagrande.
3. Construir, conservar, mantener, explotar y operar la calzada que conformará un par vial con la existente en La Paila.
4. Construir, conservar, mantener, explotar y operar la segunda calzada de la vía La Paila - Sur Zarzal.
5. Rehabilitar, conservar, mantener, explotar y operar la calzada existente de la vía La Paila - Sur Zarzal.
6. Construir, conservar, mantener, explotar y operar una doble calzada en Variante Oriental a Zarzal.
7. Rehabilitar mediante refuerzo en carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor, por una sola vez, la calzada existente o vía interna de Zarzal, la cual deberá ser recibida por **EL DEPARTAMENTO** cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal. La rehabilitación incluye la entrega de la vía con señalización horizontal no especial y sin señalización vertical.
8. Construir, conservar, mantener, explotar y operar la segunda calzada de la vía Norte Zarzal - Sur La Victoria, hasta empalmar con la Concesión Pereira - La Victoria.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten signature]*

001-18

9. Rehabilitar, conservar, mantener, explotar y operar la calzada existente que une la vía Norte Zarzal - Sur La Victoria, hasta empalmar con la Concesión Pereira – La Victoria.

Las obras anteriores incluyen las siguientes actividades: la financiación, la construcción, y la operación del proyecto por parte de **EL CONCESIONARIO**.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), **Andalucía (Carrera 5ª)** y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª) serán entregadas por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** una vez **EL CONCESIONARIO** coloque una carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor en las mismas, y la calzada existente o vía interna de Zarzal será entregada por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal, previo refuerzo en carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor.

**PARAGRAFO TERCERO:** El alcance físico de las obras relacionadas en los numerales 1 a 9 anteriores es el indicado en los diseños y planos definitivos elaborados por **EL CONCESIONARIO** y aprobados por **EL DEPARTAMENTO**, según consta en los planos firmados por **EL DEPARTAMENTO** en señal de aprobación y en el Acta de Aprobación de Diseños del 15 de diciembre de 2005, suscrita por **LAS PARTES**. En todo caso, **LAS PARTES** acuerdan que las longitudes y abscisas de las cunetas, y de los drenajes son referenciales.

**PARAGRAFO CUARTO:** Las especificaciones técnicas para las obras relacionadas en los numerales 1 a 9 anteriores, son las previstas en la Resolución 2662 del 27 de junio de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte. Así mismo, las especificaciones técnicas para la señalización de dichas obras son las previstas en el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, expedido por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004.

**CLAUSULA SEGUNDA. DOCUMENTOS DE EL CONTRATO.** Se modifica el Parágrafo Primero y se adiciona el Parágrafo Segundo así:

**PARAGRAFO PRIMERO:** Los documentos que hacen parte de **EL CONTRATO** deben entenderse como explicativos del mismo. En todo caso, frente a las discrepancias sobre su contenido, deberá prevalecer lo estipulado en **EL CONTRATO**.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** Son también documentos de **EL CONTRATO** los siguientes:

1. La modificación del 5 de abril de 1994 al Convenio Interadministrativo No. 583 suscrito entre el Fondo Vial Nacional y **EL DEPARTAMENTO**.



001-1

2. La Resolución No. 7256 del 20 de octubre de 2006 mediante la cual el INVIAS, cedió y subrogó el Convenio Interadministrativo No. 583 de 1992 al INCO.
3. La Resolución No. 7258 del 20 de octubre de 2006 mediante la cual el INVIAS autorizó la entrega al INCO del sector de vía La Paila-La Victoria de la Ruta 25, Tramo 06, comprendido entre el PR 23+0077 y el PR42+0560, a fin de ser afectado a un contrato de concesión.
4. El Convenio Interadministrativo de Cooperación Institucional suscrito entre **EL DEPARTAMENTO** y el INCO el 7 de noviembre de 2006.
5. El Acta de Entrega y Recibo del sector de vía La Paila-La Victoria suscrita entre el INVIAS y el INCO.
6. El Acta de Entrega y Recibo del sector de vía La Paila-La Victoria suscrita entre el INCO y **EL DEPARTAMENTO**.
7. Los diseños definitivos y planos de las obras relacionadas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera, elaborados por **EL CONCESIONARIO** y aprobados por **EL DEPARTAMENTO**, como consta en los planos firmados en señal de aprobación y en el Acta de Aprobación de Diseños del 15 de diciembre de 2005.
8. La valoración de las obras relacionadas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera, según consta en siete (7) actas suscritas el 16 de diciembre de 2005 por **LAS PARTES**.
9. Las pólizas de seguros exigidas en el presente **CONTRATO**.
10. El Reglamento de la Concesión modificado mediante el Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006. Este Reglamento podrá ser modificado nuevamente de común acuerdo entre **LAS PARTES**.
11. La Licencia Ambiental contenida en la Resolución No. 621 de 29 de diciembre de 1994, modificada por las Resoluciones No. 278 del 14 de marzo de 1995 (Variante Tuluá), 624 del 13 de junio de 1996 (Variantes Andalucía, Bugalagrande y La Paila), 0852 del 22 de septiembre de 1997 (Variante La Paila) y 1010 del 30 de octubre de 1998 (Variante Bugalagrande).
12. La Licencia Ambiental contenida en la Resolución No. 422 del 9 de abril de 2003 (exclusivamente en lo dispuesto para el sector La Paila – La Victoria) y el documento de cesión de la misma.
13. Las demás licencias ambientales necesarias para la construcción de las obras señaladas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera.

*[Handwritten mark]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

001-17

14. La Resolución 2662 del 27 de junio de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte.

15. El Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Este numeral reemplaza en su totalidad el numeral 11 de la Cláusula Segunda de **EL CONTRATO**. Si el Ministerio de Transporte modifica el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia al que se ha hecho referencia, **EL DEPARTAMENTO** convendrá la compensación con **EL CONCESIONARIO** por la actualización de la señalización a las nuevas normas, si hubiere lugar a ello, haciendo uso de los mecanismos previstos en la Cláusula Trigésima Quinta de **EL CONTRATO**.

16. Tablas de Tráfico de Referencia.

**CLAUSULA TERCERA. TERMINOS Y PLAZOS.** Se modifica el numeral **4. Etapa de Operación** y se adicionan los Parágrafos Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto, Séptimo, Octavo, Noveno, así:

**4. Etapa de Operación.** Está comprendida entre la fecha de la firma del “Acta de Finalización de la Etapa de Construcción del sector Buga-Tuluá”, esto es, el Acta No. 12 del 3 de julio de 1995 y la fecha en que el proyecto revierte a **EL DEPARTAMENTO**. Esta etapa tendrá una duración de cuatrocientos cincuenta y cuatro (454) meses. Al vencimiento de este plazo se suscribirá el Acta de Entrega y Terminación de **EL CONTRATO**. Durante esta etapa, **EL CONCESIONARIO** a su costa, llevará a cabo la conservación de las obras civiles y administrará el proyecto al que se refiere **EL CONTRATO** en un todo de acuerdo con el Reglamento de la Concesión y el Manual de Señalización Vial–Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. **Quedan excluidas de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª), Andalucía (Carrera 5ª) y la calzada existente o vía interna de Zarzal. Las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª) serán entregadas por EL CONCESIONARIO a EL DEPARTAMENTO una vez EL CONCESIONARIO coloque una carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor en las mismas, y la calzada existente o vía interna de Zarzal será entregada por EL CONCESIONARIO a EL DEPARTAMENTO cuando se entregue la Variante Oriental a Zarzal, previo refuerzo en carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor. La entrega de las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª) y vía interna de Zarzal, una vez reforzadas, se hará de la siguiente forma: EL CONCESIONARIO pondrá las calzadas a disposición de LA INTERVENTORIA, lo cual se realizará a través de una comunicación escrita por parte de EL CONCESIONARIO a LA INTERVENTORIA en tal sentido. LA INTERVENTORIA tendrá un plazo máximo de quince (15) días calendario,**

Q

7 NOV 2006

001-1

contados a partir de la fecha de recibo de la comunicación, para otorgarle su aprobación a las calzadas de refuerzo. Si **LA INTERVENTORIA** no manifiesta su aprobación durante el término de los quince (15) días calendario aquí señalado, se entenderán aceptadas las obras de refuerzo y cesarán todas las obligaciones de **EL CONCESIONARIO** en relación con las mismas. La calzada existente de Andalucía (Carrera 5ª), se entiende recibida por **EL DEPARTAMENTO** con la sola firma de este documento, toda vez que las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación cesaron con la construcción y entrega de la Variante a Andalucía en doble calzada el 23 de junio de 1999, según consta en el Acta 29 de la misma fecha. **EL DEPARTAMENTO** continuará adelantando el procedimiento contemplado en el artículo 17 de la Ley 105 de 1993 para la entrega de las vías existentes de Tuluá, Bugalagrande, Andalucía y Zarzal a los respectivos municipios.

**PARÁGRAFO TERCERO:** La construcción de las obras señaladas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera de **EL CONTRATO** se ejecutará en veintiocho (28) meses contados a partir de la fecha en que se suscriba el Acta de Inicio de las Obras, la cual deberá tener lugar dentro de los quince (15) días calendario siguientes al cumplimiento de todas y cada una de las condiciones que a continuación se señalan:

- a. Que **EL CONCESIONARIO** acredite a **EL DEPARTAMENTO** la ampliación y constitución de las pólizas exigidas en la Cláusula Vigésima Primera de **EL CONTRATO**.
- b. Que **EL DEPARTAMENTO**, con el apoyo del Concesionario, haya obtenido las licencias ambientales para la construcción de las obras.
- c. Que **EL DEPARTAMENTO** haya entregado a **EL CONCESIONARIO** la calzada existente entre La Paila y Sur La Victoria.

En todo caso, para la construcción de la calzada que conforma el par vial en La Paila, la construcción de las segundas calzadas entre La Paila – Sur Zarzal y Norte Zarzal – Sur La Victoria y la construcción en doble calzada de una Variante Oriental a Zarzal, se requiere, además, que se encuentre liberado el noventa (90) por ciento del derecho de vía necesario para ejecutar las obras de cada uno de los tramos mencionados. La liberación del noventa (90) por ciento del derecho de vía deberá obtenerse dentro de los nueve (9) primeros meses siguientes a la fecha del Acta de Inicio de las Obras.

En caso de que **EL DEPARTAMENTO** obtenga la liberación del noventa (90) por ciento del derecho de vía con posterioridad al mes nueve (9) siguiente a la fecha del Acta de Inicio de las Obras, se ampliará automáticamente la duración del plazo de veintiocho (28) meses para la ejecución de las obras en un tiempo igual al que haya transcurrido entre el vencimiento del noveno mes siguiente a la fecha del Acta de Inicio de las Obras y el momento en el cual **EL DEPARTAMENTO** haya obtenido la liberación del noventa (90) por ciento del derecho de vía del último de los predios necesarios para la ejecución de las obras de construcción de la calzada que conforma el par vial en La Paila, la construcción de las segundas calzadas entre La Paila – Sur Zarzal y Norte

*[Handwritten signature]*

872

*[Handwritten signature]*

001-13

Zarzal – Sur La Victoria y la construcción en doble calzada de una Variante Oriental a Zarzal. La ampliación del plazo de construcción de las obras no afectará la duración de la Etapa de Operación.

Al finalizar esta etapa deberá suscribirse el Acta de Terminación de las Obras.

No obstante lo pactado en relación con la suscripción del Acta de Inicio de las Obras, **EL CONCESIONARIO** podrá empezar las obras de rehabilitación mencionadas en los numerales 5, 7, y 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera, sin que se haya suscrito dicha acta, siempre y cuando **EL CONCESIONARIO** haya acreditado a **EL DEPARTAMENTO** la ampliación y constitución de las pólizas exigidas en la Cláusula Vigésima Primera de **EL CONTRATO** y **EL DEPARTAMENTO** haya entregado a **EL CONCESIONARIO** las calzadas existentes entre La Paila y Sur La Victoria.

**PARÁGRAFO CUARTO. ACTUALIZACIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN: LAS PARTES** acuerdan que la actualización de la señalización en la Doble Calzada Buga-Tuluá-La Paila de conformidad con la normatividad contenida en la Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004, expedida por el Ministerio de Transporte, se irá realizando en forma paulatina y de acuerdo con el deterioro de la señalización que actualmente se encuentra instalada. En todo caso, la obligación de tener totalmente actualizada la señalización de conformidad con los términos de la mencionada Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004, sólo será exigible a partir del cuadragésimo noveno (49) mes siguiente a la fecha del Acta de Entrega y Recibo del tramo vial La Paila – La Victoria, que se suscriba entre el INCO y el INVIAS.

**PARÁGRAFO QUINTO. OPERACIÓN OBRAS NUEVAS:** Las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación sólo serán exigibles a **EL CONCESIONARIO**, en lo que se refiere a la segunda calzada de la Variante a Tuluá, la segunda calzada de la Variante a Bugalagrande, la calzada que conformará el par vial con la existente en La Paila, la segunda calzada La Paila – Sur Zarzal, la doble calzada en Variante Oriental a Zarzal, la segunda calzada Norte Zarzal – Sur La Victoria hasta empalmar con la Concesión Pereira-La Victoria, una vez se suscriba el Acta de Terminación de las Obras, sin que ello afecte la duración de la Etapa de Operación.

**PARAGRAFO SEXTO. ENTREGA DE LOS TRAMOS EXISTENTES A EL CONCESIONARIO:** **EL DEPARTAMENTO** entregará a **EL CONCESIONARIO** las calzadas existentes de los tramos Par Vial La Paila, La Paila - Sur Zarzal, vía interna de Zarzal y Norte Zarzal- Sur La Victoria dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la fecha de entrega de dichas calzadas por parte del **INCO** a **EL DEPARTAMENTO**. La entrega de las calzadas referidas se hará en el estado físico en que se encuentren. La entrega se hará constar en un acta suscrita por **LAS PARTES**. Si existiere invasión u ocupación por terceros de alguna parte de la zona del derecho de vía, se dejarán las constancias correspondientes, determinando el sector y extensión de la misma, y **EL DEPARTAMENTO** procederá a realizar las acciones pertinentes a fin de lograr la desocupación correspondiente y la entrega de la o las áreas a **EL CONCESIONARIO**.

*R*

*9*

*E. Ver*

001-1

**PARAGRAFO SEPTIMO. PORCENTAJE DE AREA DE DERECHO DE VIA:**

Para determinar el noventa (90) por ciento de derecho de vía que debe ser liberado para la iniciación de las obras a las que se refiere esta condición, se tendrá en cuenta que la zona de derecho de vía indispensable para poder ejecutar las obras corresponde a una extensión de tierra medida en metros cuadrados suficiente para incluir en ella el área ocupada por la calzada, los terraplenes y desmontes de excavación y las zonas de aislamiento.

**PARAGRAFO OCTAVO. PROCEDIMIENTO DE ENTREGA DE LAS OBRAS:**  
**EL CONCESIONARIO** podrá hacer entrega por tramos de las obras señaladas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera de **EL CONTRATO**, para lo cual se seguirá el procedimiento indicado a continuación:

1. **EL CONCESIONARIO** pondrá las obras a disposición de **LA INTERVENTORIA**, lo cual se entenderá surtido con el envío de una comunicación escrita por parte de **EL CONCESIONARIO** a **LA INTERVENTORIA** en tal sentido.
2. Una vez puestas las obras a disposición de **LA INTERVENTORIA**, esta tendrá un plazo máximo de quince (15) días calendario, contados a partir de la fecha de recibo de la comunicación, para otorgarle su aprobación o para formular las solicitudes de corrección o complementación de las obras si no cumplen con las especificaciones técnicas a que está obligado **EL CONCESIONARIO**.
3. Si **LA INTERVENTORIA** no manifiesta su aprobación o desaprobación durante el término de los quince (15) días calendario aquí señalado, se entenderán aceptadas las obras correspondientes.
4. Si **LA INTERVENTORIA** encuentra que las obras no cumplen a cabalidad con las especificaciones técnicas a que está obligado **EL CONCESIONARIO**, se lo comunicará por escrito dentro del plazo de los quince (15) días calendario antes señalado, con el fin de que éste corrija o aclare los aspectos materia de objeción dentro del plazo máximo razonable que **LA INTERVENTORIA** y **EL CONCESIONARIO** acuerden.
5. Si **EL CONCESIONARIO**, dentro de los diez (10) días calendario siguientes a la fecha en que se presentaron las objeciones, manifestare a **LA INTERVENTORIA** que no está de acuerdo con las mismas o no se pudiere llegar a un acuerdo entre **EL CONCESIONARIO** y **LA INTERVENTORIA** con respecto al plazo para corregirlas, será **EL DEPARTAMENTO** quien dirima estas diferencias mediante concepto técnico.
6. Si **EL CONCESIONARIO** decide hacer la entrega total de las obras a la terminación del plazo para su construcción, se aplicará el mismo procedimiento previsto en los numerales 1 a 5 de la presente cláusula.

**PARAGRAFO NOVENO. EL CONCESIONARIO**, por mera liberalidad, a su costa, como un aporte y contribución al desarrollo social y económico de las





001-13

comunidades vecinas del área de influencia de la Doble Calzada Buga-Tuluá-La Paila-La Victoria, contratará con un tercero y por una sola vez, la realización de un bacheo y/o un parcheo en la vía Tuluá – Riofrío en la cantidad 430 m3 y en la vía Zarzal-Roldanillo en la cantidad de 760 m3, así como la pintura de las barandas de los puentes existentes en dichas vías. La interventoría de estas obras será adelantada por la Secretaría de Infraestructura de **EL DEPARTAMENTO**. El bacheo y/o parcheo referidos, serán ejecutados dentro de los 6 meses siguientes a la fecha del Acta de Inicio que deberán suscribir **EL DEPARTAMENTO** y **EL CONCESIONARIO** para estos efectos, en la cual se definirán, además, los sitios de las obras. Ejecutados el bacheo y/o parcheo, **LAS PARTES** firmarán un Acta de Terminación de Bacheo y Parcheo. **EL CONCESIONARIO** no asume obligaciones de carácter concesional en relación con dichas vías, cuyo mantenimiento y operación están y seguirán a cargo de **EL DEPARTAMENTO**.

**CLAUSULA CUARTA.** Se adicionan los Parágrafos Quinto, Sexto, Séptimo y Octavo:

**PARAGRAFO QUINTO. VALOR DE LAS OBRAS:** El valor de diseño, adquisición de predios y mejoras, construcción, rehabilitación, operación, mantenimiento, conservación e interventoría de construcción y operación de las obras relacionadas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera y de las obras de mitigación al impacto ambiental y social contempladas en el Parágrafo de la Cláusula Décima Cuarta, se determina en la suma de \$35.353.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993). Este precio es cerrado, global y fijo y ha sido establecido con base en el diseño elaborado por **EL CONCESIONARIO**, en las especificaciones y alcance aprobados por **LAS PARTES** mediante las siete (7) actas del 16 de diciembre de 2005. En dicho precio se entienden incluidos todos los costos, gastos, impuestos nacionales, utilidades, asunción de riesgos y en general todas las erogaciones que deba efectuar **EL CONCESIONARIO** para el cabal cumplimiento de las obras.

**PARAGRAFO SEXTO.** En concordancia con el Parágrafo anterior, **EL DEPARTAMENTO** no reconocerá ningún valor adicional por las obras objeto del presente documento relacionadas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera. Sin embargo, **EL DEPARTAMENTO** asumirá el mayor valor de las obras de mitigación al impacto ambiental, el mayor valor de adquisición de los predios y mejoras y la compensación por el valor de la eventual actualización de la señalización, si a ellos hubiere lugar, para lo cual se aplicará lo establecido en la Cláusula Trigésima Quinta de **EL CONTRATO**. De igual manera, si **EL CONCESIONARIO** ejecuta las obras del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera a un costo menor, ello no constituirá desequilibrio a favor de **EL DEPARTAMENTO**. De otra parte, si el costo de adquisición de predios y mejoras y el valor de las obras de mitigación al impacto ambiental fueren menores a los establecidos en este documento, se aplicará lo pactado en el Parágrafo Séptimo de esta Cláusula y en el Parágrafo de la Cláusula Décima Cuarta, respectivamente. Así mismo, en virtud de la





001-17

modalidad de **EL CONTRATO** a "precio cerrado, global y fijo", la información de la obra se referirá al porcentaje de avance de obra.

**PARAGRAFO SEPTIMO. VALOR DE PREDIOS Y MEJORAS:** El valor para la adquisición de los predios y mejoras para la ejecución de las obras de los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera se estima en la suma de \$1.382.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993). Si dicho valor resultare mayor, la diferencia será asumida por **EL DEPARTAMENTO**, para lo cual se aplicará lo establecido en la Cláusula Trigésima Quinta de **EL CONTRATO**. En caso contrario, si el valor para la adquisición de los predios y mejoras llegara a ser inferior a la suma de \$1.382.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993), la diferencia se podrá destinar a la ejecución de las obras de mitigación al impacto ambiental o a la ejecución de las obras de mitigación al impacto social.

**PARAGRAFO OCTAVO. EFECTOS FISCALES:** Para efectos fiscales, el valor del Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 es de cuantía indeterminada. En virtud de la exención del impuesto de timbre a favor de **EL DEPARTAMENTO** consagrada en el artículo 532 del Estatuto Tributario, la mitad del impuesto de timbre generado será pagado por **EL CONCESIONARIO** periódicamente a través de la retención en la fuente, de conformidad con lo dispuesto por el numeral tercero del artículo 27 del Decreto 2076 de 1992.

**CLAUSULA QUINTA. FORMA DE PAGO.** Se modifica el Parágrafo Tercero, el cual quedará así:

**PARÁGRAFO TERCERO.** Si por alguna razón **EL DEPARTAMENTO** no autorizare el ajuste de las tarifas conforme a lo dispuesto en el Parágrafo Segundo de la presente Cláusula, **EL DEPARTAMENTO** compensará a **EL CONCESIONARIO** la diferencia entre las tarifas vigentes y las tarifas ajustadas en dinero efectivo.

**CLAUSULA SEPTIMA. INTERVENTORIA:** Se modifica íntegramente la Cláusula Séptima, la cual quedará así:

La coordinación y vigilancia de la ejecución y cumplimiento del Contrato será ejercida por **EL DEPARTAMENTO** a través de la **INTERVENTORIA**, quien representará a **EL DEPARTAMENTO** ante **EL CONCESIONARIO**. **EL DEPARTAMENTO** proporcionará a **EL CONCESIONARIO** una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y una copia del contrato de interventoría, si fuere el caso. El interventor tendrá las siguientes funciones:

1. Impartir instrucciones por escrito a **EL CONCESIONARIO** sobre asuntos de responsabilidad de éste.
2. Exigir a **EL CONCESIONARIO** la información que considere necesaria relacionada con el cumplimiento de las obligaciones del Contrato, la cual

Q  
12  
F  
Me

001-13

está obligado a suministrar dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, contados a partir de la fecha de la solicitud. Cuando la naturaleza de la información exigida así lo requiera, este plazo podrá ser ampliado.

3. Asegurar el control técnico de la obra y la operación de la vía. El Interventor no tendrá autorización para exonerar al **CONCESIONARIO** de sus obligaciones contractuales.

**PARÁGRAFO PRIMERO.** Para la ejecución de las obras objeto de este contrato habrá una **INTERVENTORIA** de construcción independiente de **LA INTERVENTORIA** de la Operación. Las funciones de una y otra estarán circunscritas a las labores propias de cada actividad.

**PARAGRAFO SEGUNDO. EL CONCESIONARIO** debe aportar al Fideicomiso los recursos necesarios para el pago de los servicios a la **INTERVENTORIA**. El valor total que **EL CONCESIONARIO** debe aportar al Fideicomiso para la **INTERVENTORÍA** de Construcción es la suma de \$650.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993). El valor anual que **EL CONCESIONARIO** debe aportar al Fideicomiso para pagar los servicios de la **INTERVENTORÍA** de Operación desde la fecha de la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 hasta la fecha del Acta de Terminación de las Obras prevista en la Cláusula Tercera de **EL CONTRATO**, es la suma de \$480.000.000 (pesos del 2006), indexados con el índice de inflación determinado por el DANE. A partir del Acta de Terminación de las Obras hasta la terminación de la Etapa de Operación, el valor anual que **EL CONCESIONARIO** debe aportar al Fideicomiso para pagar los servicios de la **INTERVENTORÍA** de Operación se incrementará en un 25% y se indexará con el índice de inflación determinado por el DANE año a año.

**CLAUSULA OCTAVA. NOMBRAMIENTO DEL PERSONAL.** Se modifica íntegramente la Cláusula Octava, la cual quedará así:

**EL CONCESIONARIO** se obliga a mantener al frente de las obras a ingenieros matriculados. El Director del Proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre de **EL CONCESIONARIO** y para decidir con la **INTERVENTORIA** cualquier asunto relativo a las obras. Todos los trabajadores necesarios para el desarrollo del objeto de **EL CONTRATO** serán vinculados por **EL CONCESIONARIO** o por sus subcontratistas, quien o quienes deberán cumplir con todas las disposiciones legales sobre la contratación de personal colombiano y extranjero. Así mismo deberán observarse las disposiciones que reglamentan las diferentes profesiones.

**PARAGRAFO. SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES Y APORTES PARAFISCALES.** Estarán a cargo de **EL CONCESIONARIO** y sus subcontratistas, los respectivos salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones de todos los trabajadores vinculados a **EL CONTRATO** y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, **EL CONCESIONARIO** se obliga al cumplimiento de todas las normas legales y convencionales según lo dispuesto por el Código Sustantivo del Trabajo y demás disposiciones complementarias. Igualmente, durante la ejecución de **EL CONTRATO**, **EL**

13

**CONCESIONARIO** se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo establecido en las normas vigentes. Ninguna obligación de tal naturaleza corresponde a **EL DEPARTAMENTO** y este no tiene responsabilidad ni solidaridad por tal concepto.

**CLAUSULA NOVENA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE INVERSIONES.** Se modifica íntegramente la Cláusula Novena, la cual quedará así:

**EL CONCESIONARIO** se obliga a ejecutar **EL CONTRATO** de acuerdo con los programas de trabajo y los cronogramas de inversiones por él elaborados para cada uno de los tramos de las obras previstas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera y para las obras de mitigación al impacto ambiental y social contempladas en el Parágrafo de la Cláusula Décima Cuarta. Antes de iniciar la construcción de las obras, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar a **EL DEPARTAMENTO** los programas de ejecución en diagrama de barras, de conformidad con los capítulos de las siete (7) actas suscritas el 16 de diciembre de 2005 por **LAS PARTES**.

**CLAUSULA DECIMA. EQUIPO.** Se modifica íntegramente la Cláusula Décima, la cual quedará así:

**EL CONCESIONARIO** se obliga a situar oportunamente en el lugar de las obras el equipo necesario para la construcción de cada una de las obras previstas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera, siendo su obligación la adecuación de las vías y estructuras que fueren necesarias para el transporte de los mismos.

**CLAUSULA DECIMA TERCERA. DERECHO DE VIA.** Se modifica íntegramente la Cláusula Décima Tercera, la cual quedará así:

**EL CONCESIONARIO** adelantará, directamente pero por cuenta y riesgo de **EL DEPARTAMENTO**, la gestión para la adquisición de los predios y mejoras requeridos para ejecutar la construcción de las obras objeto de esta Acta. Así mismo, **EL CONCESIONARIO** realizará el pago a los propietarios a través del fideicomiso, con cargo a los costos totales de **EL CONTRATO**. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún inmueble, **EL CONCESIONARIO** adelantará igualmente el proceso legal necesario y realizará el pago de las indemnizaciones correspondientes. **EL DEPARTAMENTO** prestará a **EL CONCESIONARIO** toda la colaboración que requiera para la adquisición de los predios y mejoras necesarios para las obras.

**CLAUSULA DECIMA CUARTA. FUENTES DE MATERIALES, ZONAS DE PRESTAMO Y DE DESCARGUE DE DESECHOS. IMPACTO AMBIENTAL.** Se modifica el Parágrafo de la Cláusula Décima Cuarta, el cual quedará así:

14

001-13

**PARAGRAFO.** Serán a cargo de **EL CONCESIONARIO** las obras establecidas en el Plan de Manejo Ambiental y las obras derivadas de las Licencias Ambientales que expida el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial para las obras del Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006, con un límite máximo de inversión de \$500.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993). En el evento en que el valor de dichas obras de mitigación al impacto ambiental supere la suma de \$500.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993), la diferencia será asumida por **EL DEPARTAMENTO**, para lo cual se aplicará lo establecido en la Cláusula Trigésima Quinta de **EL CONTRATO**. Por el contrario, si el valor de las obras de mitigación al impacto ambiental mencionadas llegara a ser inferior a la suma de \$500.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993), la diferencia se podrá destinar a la adquisición de predios y mejoras o a la ejecución de las obras de impacto social.

Por otra parte, se hace una reserva en **EL CONTRATO** de una partida máxima de \$2.000.000.000 (pesos del 30 de septiembre de 1993) para obras de mitigación de impacto social para las comunidades del área de influencia de la Doble Calzada, las cuales serán ejecutadas por **EL CONCESIONARIO** previo acuerdo y suscripción de un Acta de Acuerdo entre **EL DEPARTAMENTO** y **EL CONCESIONARIO**.

**CLAUSULA DECIMA QUINTA.** Se modifica el Parágrafo Tercero de la Cláusula Décima Quinta, el cual quedará así:

**PARAGRAFO TERCERO. INFORMACION FINANCIERA:** **EL CONCESIONARIO** se obliga a entregar trimestralmente a la **INTERVENTORÍA**, los estados financieros del proyecto debidamente auditados, dentro de los veinticinco (25) días hábiles siguientes a la finalización de cada trimestre. Los estados financieros deben ir acompañados de los reportes diarios del número y la clasificación de vehículos que utilizaron la vía y de un informe sobre las actividades de mantenimiento, conservación y reparación que se hayan realizado en el respectivo período.

**CLAUSULA DECIMA SEPTIMA. INGRESO MINIMO ESPERADO POR PEAJE.** Se modifica íntegramente la Cláusula Décima Séptima, la cual quedará así:

A partir de la suscripción del Acta de Entrega y Recibo del tramo vial La Paila – La Victoria entre el INCO y el INVIAS, **EL CONCESIONARIO** no tendrá garantía de ingreso mínimo esperado por peaje y por lo tanto asumirá los riesgos comerciales de **EL CONTRATO**. Así mismo, **EL CONCESIONARIO** desiste de la reclamación por la garantía de ingreso mínimo esperado por peaje que se hubiere causado hasta la fecha del Acta de Entrega y Recibo del tramo vial La Paila – La Victoria, que se suscriba entre el INCO y el INVIAS.

①

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

001-19

**CLAUSULA DECIMA OCTAVA. INGRESO MAXIMO ESPERADO POR PEAJE.** Se modifica íntegramente la Cláusula Décima Octava, la cual quedará así:

Si el ingreso total obtenido por concepto del recaudo de las Estaciones de Peaje de Betania y Uribe durante un año cualquiera de operación, esto es, el volumen de tráfico de cada categoría multiplicado por el valor de la tarifa vigente para cada categoría en ese año, supera el 125% del Ingreso de Referencia, esto es, el volumen de tráfico de cada categoría establecido en las Tablas de Tráfico de Referencia a las que hace alusión el numeral 11 del Parágrafo Segundo de la Cláusula Segunda de **EL CONTRATO**, multiplicado por el valor de la tarifa vigente para cada categoría en ese año, **EL CONCESIONARIO** entregará a **EL DEPARTAMENTO** lo que exceda de dicho 125%, dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la suscripción del acta de tráfico establecida en la Cláusula Décima Novena de **EL CONTRATO**.

**CLAUSULA DECIMA NOVENA. MEDICION DE TRÁFICO.** Se modifica íntegramente la Cláusula Décima Novena, la cual quedará así:

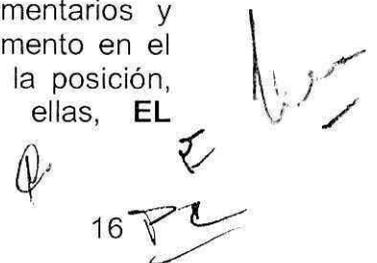
Para los efectos de lo estipulado en la Cláusula Décima Octava de **EL CONTRATO**, a más tardar el quince (15) de enero de cada año de operación, deberá suscribirse un acta entre la **INTERVENTORIA** y **EL CONCESIONARIO** en la que se establezca en forma precisa el volumen de tráfico efectivo del año anterior, discriminado para cada una de las categorías vehiculares, entendiéndose por tráfico efectivo el que resulte de descontar del tráfico total, el tráfico beneficiario de la tarifa diferencial del Municipio de San Pedro y el tráfico exonerado por una norma jurídica.

**PARÁGRAFO. EL DEPARTAMENTO**, con el apoyo de la **INTERVENTORÍA**, realizará conteos permanentes de tráfico en la vía, para lo cual **EL CONCESIONARIO** prestará todas las facilidades que **EL DEPARTAMENTO** requiera para la ejecución de esta actividad y de cualquiera otra tendiente a asegurar el control y vigilancia sobre la operación de la vía concesionada, en un todo de acuerdo con el Reglamento de la Concesión. El Reglamento de la Concesión podrá ser modificado por mutuo acuerdo entre **LAS PARTES**, mediante la suscripción de un acta. Dichos conteos serán realizados con equipo y personal de **EL DEPARTAMENTO**, que en ningún caso podrán interrumpir la normal operación de la vía.

**CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS.** Se modifica íntegramente la Cláusula Vigésima Tercera, la cual quedará así:

**EL CONCESIONARIO** será responsable de la localización correcta de todas las referencias topográficas y elementos topográficos complementarios y necesarios para definir el sitio de las obras. Si en cualquier momento en el curso de la ejecución de las obras se presenta algún error en la posición, niveles, dimensiones o alineamiento en alguna parte de ellas, **EL**

16



001-1

**CONCESIONARIO** deberá rectificar a su costa dicho error a entera satisfacción de **LA INTERVENTORÍA**.

**CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO.** Se modifica íntegramente la Cláusula Vigésima Cuarta, la cual quedará así:

Desde la suscripción del Acta de Terminación de las Obras y hasta la terminación de la Etapa de Operación, **EL CONCESIONARIO** asume entera responsabilidad por la conservación de la vía entregada en concesión. En caso de que se produzca daño, pérdida o desperfecto de algún elemento constitutivo del proyecto por cualquier causa que sea, con salvedad y excepción de los hechos debidos a fuerza mayor o caso fortuito, **EL CONCESIONARIO** deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que a su entrega a **EL DEPARTAMENTO**, las obras estén en buenas condiciones y en buen estado y de conformidad en todos los aspectos con los requisitos de **EL CONTRATO**. Dentro del mismo término, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto son obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** quien será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o a **EL DEPARTAMENTO** por falta de señalización, o por deficiencia en ella. Durante la construcción de las obras previstas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera y de las obras de mitigación al impacto ambiental y social contempladas en el Parágrafo de la Cláusula Décima Cuarta, la señalización temporal para la prevención de riesgos a los usuarios y personal que trabaja en las obras deberá cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual de Señalización Vial –Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Así mismo, la señalización informativa y preventiva del proyecto durante la Etapa de Operación deberá cumplir con las estipulaciones y especificaciones del Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Si el Ministerio de Transporte modifica el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia al que se ha hecho referencia, **EL DEPARTAMENTO** convendrá la compensación con **EL CONCESIONARIO** por la actualización de la señalización a las nuevas normas, si hubiere lugar a ello, haciendo uso de los mecanismos previstos en la Cláusula Trigésima Quinta de **EL CONTRATO**.

**PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS PREVISTAS EN LOS NUMERALES 1 A 9 DEL PARÁGRAFO PRIMERO DE LA CLÁUSULA PRIMERA.** **EL CONCESIONARIO** deberá alcanzar en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la fecha del Acta de Entrega de las calzadas existentes de La Paila - Sur Zarzal, vía interna de Zarzal y Norte Zarzal- Sur La Victoria, una calificación mínima de 4.0 puntos de nivel de servicio según las "Normas para Calificar el Estado Físico de una Carretera" que hacen parte del Reglamento de

17

01-17

la Concesión, calificación que deberá permanecer durante la construcción de las obras previstas en los numerales 1 a 9 del Parágrafo Primero de la Cláusula Primera. Lo anterior, siempre y cuando la **INTERVENTORÍA** establezca a la fecha del Acta de Entrega de las referidas calzadas existentes que la carretera se encuentra calificada dentro del rango de buena. En caso contrario, **LAS PARTES** definirán el plazo necesario y las obras adicionales, si a ello hubiere lugar, para alcanzar tal nivel de servicio.

**PARÁGRAFO SEGUNDO. SEÑALIZACIÓN PROVISIONAL DE LAS CALZADAS EXISTENTES.** La señalización de las calzadas existentes de La Paila - Sur Zarzal y Norte Zarzal – Sur La Victoria hasta empalmar con la Concesión Pereira – La Victoria durante su rehabilitación y hasta la terminación de la construcción de las Segundas Calzadas de La Paila - Sur Zarzal y Norte Zarzal – Sur La Victoria, será provisional para calzada bidireccional y su calificación de nivel de servicio no se verá afectada por esta circunstancia. Una vez terminada la construcción de las Segundas Calzadas de La Paila - Sur Zarzal y Norte Zarzal – Sur La Victoria será instalada la señalización definitiva.

**PARAGRAFO TERCERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN.** Durante la Etapa de Operación, **EL CONCESIONARIO** se obliga a mantener el proyecto en un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos conforme a las “Normas para Calificar el Estado Físico de una Carretera” que hacen parte del Reglamento de la Concesión. Si el proyecto no obtuviese dicha calificación mínima en una evaluación cualquiera, **EL CONCESIONARIO** tendrá un término de tres (3) meses para alcanzar el nivel mínimo de acuerdo con los requerimientos que haga la **INTERVENTORÍA** en la respectiva evaluación.

**PARAGRAFO CUARTO. INCUMPLIMIENTO.** El incumplimiento de estas obligaciones durante la ejecución de **EL CONTRATO**, causará a **EL CONCESIONARIO** la imposición de multas equivalentes al valor de los perjuicios sufridos por **EL DEPARTAMENTO**, lo cual se hará mediante resolución motivada cada vez que se compruebe esta omisión con el informe de la **INTERVENTORÍA** o con el resultado de las diligencias ordenadas por **EL DEPARTAMENTO** para tal caso.

**CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. ENTREGA FINAL.** Se modifica íntegramente la Cláusula Vigésima Quinta, la cual quedará así:

Al vencimiento de la Etapa de Operación, los bienes afectados a la concesión revertirán a favor de **EL DEPARTAMENTO**, sin costo alguno, libres de todo gravamen y con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 de acuerdo con las “Normas para Calificar el Estado Físico de una Carretera” que hacen parte del Reglamento de la Concesión. Los bienes que deben revertir a **EL DEPARTAMENTO** son los siguientes: El derecho de vía, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte y señalamientos, casetas de peaje, áreas de servicio, Centros de Control Operacional del Peaje de Betania y del Peaje de Uribe; equipos para la operación de los peajes y postes SOS. No obstante, **EL DEPARTAMENTO**, al

0

18

*Handwritten signature and initials*

101-1-1

vencimiento de la Etapa de Operación, podrá comprar a **EL CONCESIONARIO** los bienes muebles e inmuebles distintitos a los enumerados, que sean necesarios para la operación del proyecto, dentro de los cuales se incluyen: plantas de asfalto, trituradoras, maquinaria de construcción, vehículos y campamentos. De igual forma, al vencimiento de la Etapa de Operación, **EL CONCESIONARIO** deberá realizar cursos de capacitación al personal que designe **EL DEPARTAMENTO** con el fin de que asuma la organización y dirección del proyecto.

**CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.** Se suprime el Parágrafo de la Cláusula Vigésima Sexta, adicionado por el Acta Modificatoria No. 3 del 12 de marzo de 1996.

**CLAUSULA TRIGÉSIMA PRIMERA. MULTAS.** Se modifica íntegramente la Cláusula Trigésima Primera, la cual quedará así:

**EL DEPARTAMENTO** podrá imponer multas a **EL CONCESIONARIO** en los casos de mora en el cumplimiento de las obligaciones a cargo de **EL CONCESIONARIO** en los montos que se indican a continuación:

1. **Multa por mora en el cumplimiento del plazo de la Etapa de Construcción.** Si dentro del plazo previsto en el numeral 2 de la Cláusula Tercera o en sus prórrogas, **EL CONCESIONARIO** no termina la construcción de la totalidad de las obras civiles correspondientes a la Etapa de Construcción por causas imputables a **EL CONCESIONARIO**, deberá pagar a **EL DEPARTAMENTO**, por cada día calendario de atraso, el equivalente al 0.01% del valor establecido como Costo de Construcción para esa Etapa, según aparece acordado en el numeral 2 de la Cláusula Cuarta de **EL CONTRATO**.
2. **Multa por incumplimiento de las obligaciones contractuales durante la Etapa de Operación.** Si **EL CONCESIONARIO** incumple alguna de sus obligaciones contractuales durante la Etapa de Operación deberá pagar a **EL DEPARTAMENTO** una multa diaria equivalente al 10% del recaudo promedio diario del mes inmediatamente anterior. **EL CONCESIONARIO** autoriza a la Fiduciaria para pagar el valor de las multas a **EL DEPARTAMENTO** de los dineros depositados en el Fideicomiso. El pago o la deducción de las multas no exonera de su obligación de terminar las obras, ni las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de **EL CONTRATO**.

**CLAUSULA CUADRAGESIMA SEXTA. NOTIFICACIONES.** Para efectos de las notificaciones y comunicaciones a las que haya lugar, se tendrán en cuenta las siguientes direcciones:

**EL DEPARTAMENTO:**  
 Carrera 6 Calle 9 y 10

Q'

R

ber

PA

Palacio de San Francisco  
Santiago de Cali  
Colombia  
Teléfonos: 886-00-00 y 620-00-00

**EL CONCESIONARIO:**

Calle 10 # 4 -47, piso 10  
Santiago de Cali  
Colombia  
Teléfonos: 8851596

Cualquier cambio de dirección será notificado por escrito con una anticipación no inferior a treinta (30) días calendario a la fecha en que comenzará a operar la nueva dirección. De no mediar esta comunicación, las notificaciones tendrán plena validez si se hacen a la dirección inicialmente señalada.

**SEGUNDO. GARANTIAS. EL CONCESIONARIO** deberá ampliar las siguientes garantías actualmente constituidas:

- a. La Garantía de Cumplimiento, por una suma equivalente al 10% del valor estipulado en el Parágrafo Quinto de la Cláusula Cuarta de **EL CONTRATO**, con una vigencia igual a la del término para la construcción de las obras previstas en el presente documento y tres (3) meses más. Una vez suscrita el Acta de Terminación de las Obras, la garantía deberá ajustarse nuevamente de conformidad con lo previsto para la Etapa de Operación en la Cláusula Vigésima Primera de **EL CONTRATO**.
- b. La Garantía de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones al Personal por una suma equivalente al 5% del valor estipulado en el Parágrafo Quinto de la Cláusula Cuarta de **EL CONTRATO**, con una vigencia igual a la del término para la construcción de las obras previstas en el presente documento y un (1) año más. Una vez suscrita el Acta de Terminación de las Obras, la garantía deberá ajustarse nuevamente de conformidad con lo previsto para la Etapa de Operación en la Cláusula Vigésima Primera de **EL CONTRATO**.

Adicionalmente, **EL CONCESIONARIO** deberá constituir una Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual para responder por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo accidente y daños a terceros o a propiedades del Ministerio de Transporte, por un monto de \$200.000.000 (pesos de 2006) por evento y con una vigencia igual a la del término para la construcción de las obras previstas en el presente documento y tres (3) meses más. El monto máximo por evento de esta garantía, debe ser ajustado año a año hasta la suscripción del Acta de Terminación de las Obras, de acuerdo con el aumento del índice de precios al consumidor establecido por el DANE.

**TERCERO.** Como anexo a la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 (ANEXO No. 5), se incluye una impresión de los todos los parámetros y resultados del modelo financiero que incorpora los nuevos elementos previstos en este documento y que sirvió de base para determinar la ampliación del plazo de **EL CONTRATO** convenido en la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006. **LAS PARTES** dejan expresa constancia que dicho modelo es solamente una herramienta financiera que servirá para calcular y aplicar mecanismos de restablecimiento económico de **EL CONTRATO**, única y estrictamente en los casos en que, de acuerdo con la ley y **EL CONTRATO**, se haga necesario dicho restablecimiento del equilibrio económico. Por lo tanto, el modelo financiero no debe interpretarse como una meta o finalidad contractualmente establecida, ni implica una garantía de ninguna de **LAS PARTES** hacia la otra sobre que los supuestos de dicho modelo se den o no en la realidad, pues cada parte debe asumir con independencia sus propias obligaciones, responsabilidades y riesgos, según ellos se desprenden de **EL CONTRATO** y de la ley, a su cuenta y costo.

**CUARTO:** De conformidad con lo establecido en el Artículo 32 de la Ley 105 de 1993 y considerando que **EL CONCESIONARIO** se encuentra en Etapa de Operación, no habrá lugar a la utilización de las potestades unilaterales previstas en la Ley 80 de 1993.

**QUINTO: MODIFICACION AL REGLAMENTO DE LA CONCESIÓN. LAS PARTES** acuerdan modificar los apartes CAPITULO III – HOJA 82A y CAPITULO IV, NUMERAL 3, NORMAS DURANTE LA OPERACIÓN DEL PROYECTO, HOJAS 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, tabla denominada “*Guías generales para calificar los elementos o condiciones de una carretera pavimentada*” del reglamento de la concesión, los cuales están contenidos en el ANEXO No. 3 que hace parte integrante de la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006. Las modificaciones incorporadas al Reglamento de la Concesión se refieren a la actualización de los servicios conexos básicos y de las normas aplicables a la construcción y a la señalización de las obras pactadas en este documento. Tales normas son la Resolución 2662 del 27 de junio de 2002, expedida por el Ministerio de Transporte y el Manual de Señalización Vial – Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 1050 del 5 de mayo de 2004. Así mismo, se adiciona al Reglamento de la Concesión el Reglamento para la tarifa diferencial del Municipio de San Pedro.

**SEXTO:** La presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 hace parte integrante de **EL CONTRATO**, suscrito entre **EL DEPARTAMENTO** y **EL CONCESIONARIO**, y de sus modificaciones. Las modificaciones que por medio de esta Acta se efectúan se hacen extensivas a aquellas cláusulas de **EL CONTRATO** que le sean contrarias. En lo demás, las cláusulas restantes de **EL CONTRATO** continúan vigentes.

**SEPTIMO: ANEXOS: LAS PARTES**, acuerdan que serán anexos a la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 los siguientes documentos:

- ANEXO 1:** Diseños y planos aprobados por **EL DEPARTAMENTO**.
- ANEXO 2:** Siete actas suscritas el 16 de diciembre de 2005.
- ANEXO 3:** Modificación al Reglamento de la Concesión.
- ANEXO 4:** Tablas de Tráfico de Referencia.
- ANEXO 5:** Parámetros y resultados del modelo financiero.
- ANEXO 6:** Certificado de existencia y representación de **EL CONCESIONARIO**.
- ANEXO 7:** Certificado de elección del Gobernador del Valle del Cauca.
- ANEXO 8:** Decreto de nombramiento del Secretario de Infraestructura del Departamento del Valle del Cauca.
- ANEXO 9:** Acta de aprobación de Diseños del 15 de diciembre de 2005.

**OCTAVO:** La presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 se perfecciona con la suscripción de la misma por **LAS PARTES**. Para su ejecución se requiere de la aprobación por parte de **EL DEPARTAMENTO** de la ampliación de la Garantía de Cumplimiento de **EL CONTRATO**, de la ampliación de la Garantía de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e indemnizaciones al Personal, y la constitución de la Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, en los términos pactados en el Acuerdo Segundo del presente documento. Igualmente, **EL CONCESIONARIO** publicará la presente Acta en la Gaceta Departamental, de acuerdo con lo dispuesto en el Parágrafo 3 del Artículo 41 de la Ley 80 de 1993 y en el Decreto 327 de 2002, requisito que se entiende cumplido con la presentación del recibo de pago de los derechos correspondientes, por cuenta de **EL CONCESIONARIO**.

**NOVENA:** En consideración a que en el Convenio Interadministrativo de Cooperación Institucional suscrito entre **EL DEPARTAMENTO** y el INCO el 7 de noviembre de 2006, éste último se compromete a entregar a **EL DEPARTAMENTO** la administración del tramo vial comprendido entre La Paila – La Victoria una vez se suscriba entre el INCO y el INVIAS el Acta de Entrega y Recibo de dicho tramo, **LAS PARTES** acuerdan expresamente que la presente Acta de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006 y todas sus estipulaciones, con excepción de las que se indican más adelante, solo entrarán en vigor a partir de la fecha del Acta de Entrega y Recibo del tramo vial La Paila – La Victoria, que se suscriba entre el INCO y el INVIAS.

**LAS PARTES** acuerdan que las siguientes estipulaciones entran en vigor a partir de la fecha de la presente Acta de de Modificación y Adición de noviembre 7 de 2006:

- a. Las estipulaciones contenidas en el Parágrafo Segundo de la Cláusula Primera y en el numeral 4° de la Cláusula Tercera, en relación con la exclusión de las obligaciones de operación, mantenimiento y conservación de las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40), Bugalagrande (Carrera 1ª) y Andalucía (Carrera 5ª).

*Handwritten signature and initials*

- b. Las estipulaciones contenidas en el Parágrafo Segundo de la Cláusula Primera y en el numeral 4° de la Cláusula Tercera, en relación con las obras de refuerzo de las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª).
- c. Las estipulaciones contenidas en el numeral 4° de la Cláusula Tercera, en relación con el recibo de la calzada existente de Andalucía (Carrera 5ª).

Por lo tanto, **LAS PARTES** reiteran que las calzadas antiguas de Tuluá (Carrera 40) y de Bugalagrande (Carrera 1ª) serán entregadas por **EL CONCESIONARIO** a **EL DEPARTAMENTO** una vez **EL CONCESIONARIO** coloque una carpeta asfáltica de 2 pulgadas de espesor en las mismas y que la calzada existente de Andalucía (Carrera 5ª), se entiende recibida por **EL DEPARTAMENTO** con la sola firma de este documento.

Para constancia de lo anterior, **LAS PARTES** firman en dos (2) ejemplares originales del mismo tenor, en la ciudad de Santiago de Cali, a los siete (7) días del mes de noviembre de 2006.

- 7 NOV 2006

**EL DEPARTAMENTO**



**ANGELINO GARZON**  
Gobernador Valle del Cauca



**DARIO ALUMA URRUTIA**  
Secretario de Infraestructura

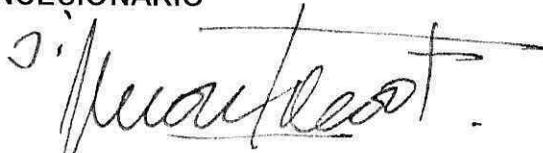


**NIEVES CECILIA VASQUEZ ROJAS**  
Secretaria Juridica

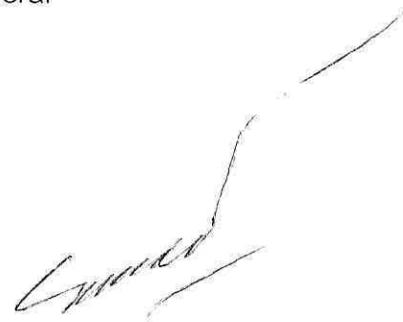


**DORIS VALERO OLAYA**  
Secretaria General

**EL CONCESIONARIO**



**JOSE JOAQUIN MONTALVO FORERO**  
Presidente  
Proyectos de Infraestructura S.A.





GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

**COMITÉ TÉCNICO – OPERATIVO No 38**

**Fecha:** Lunes 29 de julio del 2020.

**Hora:** 3:00 p.m.

**Lugar:** Virtual – <https://meet.google.com/kab-nqcn-ykp>

**Contrato de concesión:** GM-001-93 Buga - Tuluá - La Paila - La Victoria

**Contrato de interventoría:** No. 1537 de 2015 Interventoría técnica, operativa, ambiental, administrativa, jurídica, financiera así como auditoría de sistemas al contrato de concesión.

**ASISTENTES**

ASISTENTE	ENTIDAD	FIRMA
ERNESTO MARQUEZ	GOBERNACIÓN DEL VALLE	
OLIVER RAUSCH	PISA	
MAURICIO VALLECILLA	PISA	
MAURICIO PEREZ PRADO	PISA	
OLMER ARIAS	PISA	
MARIO VITOLA DE LA ROSA	INTERVENTORIA	
MARIA TERESA MORALES M.	INTERVENTORÍA	
CARLOS MAFIOLY ORTEGA	INTERVENTORIA	

**ORDEN DEL DÍA**

1. Exposición actividades realizadas por el Concesionario.
2. Seguimiento al protocolo de Bioseguridad del Concesionario.
3. Programa de mantenimiento de la carpeta asfáltica.
4. Seguimiento a temas pendientes.
5. Varios.



GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

TEMA	COMPROMISOS	FECHA
1. Exposición actividades realizadas por el Concesionario.	El Concesionario expone las actividades de mantenimiento rutinario de pavimento, defensas metálicas, obras de drenaje, zonas verdes, señalización vertical, señalización horizontal y obras varias, realizadas durante los meses de mayo y junio del 2020, Se anexa presentación.	
2. Seguimiento al Protocolo de prevención frente al COVID-19.	<p>Mediante comunicación FO-M9-P3-16-V01 531439 del 01 de junio de 2020 el Departamento del Valle comunicó al Concesionario su concepto favorable y de no objeción al Protocolo de Bioseguridad para prevención del COVID -19.</p> <p>Para seguimiento de las actividades preventivas frente al COVID-19, el Concesionario continúa remitiendo a la Supertransporte, Concedente e Interventoría un informe diario de sintomatología y seguimiento de protocolos, informe del área de peaje e informe semanal de seguimiento, por su parte la Interventoría remite un informe semanal correspondiente al seguimiento y revisión de los protocolos de bioseguridad del Concesionario en los distintos frentes de trabajo, la planta asfáltica y las estaciones de peaje.</p> <p>A la fecha del presente comité se presenta un caso positivo para COVID-19 en la estación de peaje de Betania.</p> <p>La interventoría pregunta si se realizó aislamiento preventivo al grupo de trabajo o personas que estuvieron en contacto con la persona contagiada. El Concesionario manifiesta que una vez la persona presentó los primeros síntomas, se realizó aislamiento preventivo de las personas con quienes tuvo contacto en un radio menor a dos metros.</p>	
3. Programa de mantenimiento de la capeta asfáltica.	Teniendo en cuenta la comunicación FO-M9-P3-16-V01 531439 del 01 de junio de 2020, en la cual el Departamento del Valle del Cauca le comunicó al Concesionario su concepto favorable y de no objeción al Protocolo de Bioseguridad para prevención del COVID -19, se procedió a reactivar de las actividades que se encontraban suspendidas.	



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

El Concesionario reinició labores de mantenimiento periódico y a la fecha presenta un avance del 35%.

La interventoría manifiesta su preocupación por la ejecución de tratamientos superficiales de la carpeta asfáltica, como sellos de fisuras o sello emulsión arena cuando la programación de mantenimiento rutinario indicaba ejecución de parcheo en estas mismas zonas. El Concesionario explica que durante la ejecución del cronograma de mantenimiento se realizan estas actividades de tratamiento superficial con el fin de evitar que las patologías aumenten su severidad mientras se avanza con las actividades de parcheo rutinario.

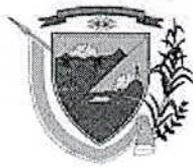
La interventoría pregunta al Concesionario qué medidas implementará con el fin de aumentar el porcentaje de avance de los cronogramas de mantenimiento periódico de 2020 y rutinario del primer semestre de 2020. El Concesionario manifiesta que prevé culminar las actividades de mantenimiento periódico a finales del mes de octubre. Con respecto al mantenimiento rutinario, la interventoría resalta el porcentaje de avance del Concesionario en las actividades de sello de fisuras, sello emulsión arena y parcheos provisionales, pero insiste en que se presenta un rezago en las actividades de parcheo, por tanto solicita al Concesionario aumentar la ejecución de estas actividades.

El Concesionario manifiesta que durante el estado de emergencia, mientras las actividades en la planta asfáltica estuvieron suspendidas, se priorizaron las actividades de mantenimiento con tratamientos superficiales de la carpeta asfáltica, y que los volúmenes de parcheo correspondientes al cronograma de mantenimiento rutinario son relativamente bajos con respecto al mantenimiento periódico, razón por la cual se puede aumentar el porcentaje de intervención en corto tiempo. Con la reactivación de la planta asfáltica se espera un avance en estas actividades de parcheo, a su vez, el Concesionario se encuentra a la espera de los resultados de la calificación



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

	<p>semestral de daños realizada por la Interventoría correspondiente al primer semestre de 2020 con el fin de actualizar el cronograma de mantenimiento rutinario.</p> <p>La Interventoría también resalta que existen tramos que con el paso del tiempo han aumentado la severidad de las patologías, por lo cual solicita al Concesionario que sean incluidos en el cronograma de mantenimiento. El Concesionario plantea realizar una reunión con el fin de analizar los tramos a los que hace referencia la Interventoría y poder incluirlos dentro del cronograma de mantenimiento de la carpeta asfáltica, planteamiento con el cual la Interventoría se encuentra de acuerdo.</p>	
4. Compensación del recaudo no cobrado.	<p>La Gobernación del Valle del Cauca comunicó al Concesionario que por motivo de la emergencia ocasionada por COVID-19 el Departamento no cuenta con recursos disponibles para realizar la compensación por la exención de recaudo y que por el momento no se podría afectar el presupuesto del Departamento, por lo cual se analizaría el tema desde el punto de vista jurídico.</p> <p>El Concesionario mediante la comunicación P-55-2020 aclaró su solicitud y reiteró los mecanismos contractuales mediante los cuales el Departamento podría realizar la compensación del recaudo, sin tener que afectar el presupuesto departamental.</p>	
5. Seguimiento a temas pendientes.	<p><b>Actualización de la señalización vertical</b></p> <p>El proyecto fue presentado por el Concesionario a la Gobernación mediante comunicación OP-297-18 del 27 de septiembre de 2018, igualmente se presentó al nuevo Secretario de Infraestructura en el Comité No 36 del 10 de febrero de 2020; en la actualidad se continúa a la espera de la definición de recursos por parte del Departamento para realizar la actualización de la señalización de la vía al manual de Señalización 2015.</p>	
	<p><b>Estación de Peaje Betania – Actualización IP-REV</b></p> <p>La Resolución 546 de 2018 fue nuevamente objeto de</p>	



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

	<p>ampliación en el plazo de implementación, estableciendo como fecha marzo de 2021.</p> <p>El Concesionario expone que la implementación del proyecto podría tardar aproximadamente 9 meses, debido a que se necesita actualizar la red eléctrica de las estaciones de peaje en el marco de la norma RETIE y por la importación de equipos necesarios para la interoperabilidad.</p> <p>El proyecto fue presentado al Secretario de Infraestructura en el Comité No 36, por lo que se espera la disposición de recursos para iniciar la actualización. El Concesionario sugiere utilizar los dineros de excedentes de recaudo del año 2019 para su ejecución.</p>	
	<p><b>Mantenimiento de Peajes</b></p> <p>El Concesionario manifiesta que el contrato de construcción de las losas para los carriles 2, 9 y 10 fue firmado, pero no se pudo dar inicio debido a la emergencia sanitaria por COVID-19. Una vez el Gobierno Nacional aprobó la reactivación de las actividades de construcción, el contratista solicitó ajustes de precios unitarios y cambios al contrato debido a la pandemia y los tiempos de espera para inicio de la obra, por tanto, el área de Compras del Concesionario se encuentra evaluando la propuesta realizada por el contratista.</p> <p>El Concesionario manifiesta también que no tienen una fecha prevista aun para el inicio de las actividades y se espera llegar a un acuerdo con el contratista para iniciar las obras cuanto antes, recordando que, el estado del pavimento del peaje no genera ninguna afectación por comodidad o seguridad a los usuarios. La Interventoría solicita al Concesionario adelantar las acciones necesarias para que esta obra se logre ejecutar lo más pronto posible.</p>	
	<p><b>Realce de cunetas</b></p> <p>El Concesionario manifiesta que se encuentra en proceso de cotización para la selección de contratista, se prevé que la selección se realice en el transcurso del mes de agosto para</p>	



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

	<p>iniciar labores el mes de septiembre.</p> <p>La Interventoría manifiesta que faltan algunos tramos por realizar acondicionamiento del hombro de la vía con fresado. El Concesionario propone incluir este tema en la reunión planteada para los temas de mantenimiento de la vía, con lo cual la Interventoría se encuentra de acuerdo.</p>	
	<p><b>Excedentes de Recaudo</b></p> <p>La Gobernación manifiesta que el tema se encuentra en el área jurídica de la Secretaría y aún no se tiene un concepto al respecto.</p>	
	<p><b>Solicitudes comunidad El Overo – Bugalagrande</b></p> <p>Los costos de las solicitudes de las comunidades fueron presentados al Secretario de Infraestructura, los diseños y presupuesto de los andenes y bahía de estacionamiento solicitado por la comunidad del Overo, corregimiento del municipio de Bugalagrande, fueron remitidos por el Concesionario mediante comunicación OP-227-18 del 24 de julio de 2018 a la Gobernación del Valle.</p>	
<b>6. Varios</b>	<p><b>Hacienda el Garcero PR 24+672</b></p> <p>El propietario de la hacienda solicitó al Concesionario permiso para cambio de conducción de aguas de riego histórico entre reservorios de la hacienda el Garcero, que ha cruzado la vía por la alcantarilla doble de 36" a la altura del PR 24+672, pasando de conducción abierta a cerrada a través de manguera de polietileno termo-fundido de 18".</p> <p>Se propone coordinar visita técnica para tomar una decisión al respecto.</p>	<p>Visita 6 de agosto 2020</p>
	<p><b>Acceso a Vivienda PR 81+375</b></p> <p>Propietaria de vivienda ubicada en la margen derecha de la calzada oriental solicitó al Concesionario permiso para la construcción de un acceso propio, manteniendo la sección hidráulica del canal y con especificaciones similares a los</p>	<p>Visita 6 de agosto</p>



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

	<p>construidos por el Concesionario en el año 2011.</p> <p>Se coordina visita técnica para tomar una decisión al respecto.</p>	2020
	<p><b>Vías internas de los municipios</b></p> <p>Mediante convenio administrativo PISA entregó al Departamento las vías internas de los municipios de Tuluá, Andalucía, Bugalagrande y Zarzal, una vez realizada la entrega, estas vías quedaron por fuera del Contrato de Concesión y el Departamento debía realizar la entrega de las mismas a los respectivos municipios.</p> <p>Actualmente cursan dos demandas por accidentes de tránsito que involucran al Concesionario, en la carrera 5ta, vía interna del municipio de Andalucía y la vía interna de Zarzal, por lo cual PISA solicita al Departamento gestionar la entrega de estas vías.</p> <p>El Departamento manifiesta que inició los trámites para realizar la entrega de la vía carrera 40 correspondiente al municipio de Tuluá.</p>	
	<p><b>Obra de Drenaje PR 98+676</b></p> <p>La obra de drenaje ubicada en la margen derecha de la calzada oriental en el PR 98+676 transporta aguas de riego del canal nacional, el caudal recibido supera la capacidad hidráulica de la misma causando rebose y estancamiento de agua sobre las cunetas aledañas.</p> <p>La Interventoría propone como posible solución realizar un realce del cabezal de la obra con el fin de evitar estos desbordamientos e invertir la pendiente de la cuneta revestida que llega a la obra.</p> <p>El Concesionario manifiesta que analizará la propuesta y comunicará la decisión tomada en el próximo comité, además de remitir una comunicación a la CVC con el fin de solicitar acciones de mantenimiento por parte de los encargados del canal nacional para evitar este tipo de problemas.</p>	



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

	<p><b>Puntos de Accidentalidad.</b></p> <p>De acuerdo con el estudio de accidentalidad realizado por la Supertransporte y en el cual ubica dos puntos críticos en la doble calzada, PR 77+000 / 78+000 y km 3+000 / 4+000 en donde se deben tomar medidas como mejoramiento de la señalización y condiciones de velocidad, bahías de ascenso y descenso de pasajeros, puentes peatonales y construcción de un intercambiador vial en el caso del PR 3+600. Por tal motivo el Concesionario solicita el apoyo del Departamento y la Interventoría para remitir una respuesta conjunta frente a las acciones tomadas y las medidas que se pueden realizar en estos puntos.</p> <p>El Departamento propone al Concesionario redactar la comunicación para ser revisada y anotar los aportes de las partes.</p>	
	<p><b>Solicitudes de Transporte de Carga Extra dimensionada</b></p> <p>El Concesionario manifiesta que han recibido solicitudes de permisos para el tránsito de carga extra dimensionada por la Doble Calzada, trámite que a criterio del Concesionario no le compete, sin embargo, se emite un concepto de viabilidad y se aclara que el permiso lo debe otorgar el Departamento del Valle del Cauca como entidad territorial a cargo de la vía nacional.</p> <p>La Interventoría manifiesta que se debe definir los requisitos que deben cumplir los solicitantes y que las solicitudes se hagan directamente al Departamento, además de incluir en la página web del Concesionario la información que indique que estos permisos de tránsito de carga extra dimensionada deben ser tramitados directamente con la Gobernación del Valle.</p>	



GOBERNACION DEL VALLE DEL CAUCA  
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y VALORIZACIÓN



INTERVENTORÍA BUGA-TULUA-LA PAILA-LA VICTORIA

IV FECHA DE PRÓXIMA REUNIÓN: martes 1 de septiembre 2020

HORA Y FECHA DE TERMINACIÓN DE LA REUNIÓN:

Se da por terminado el comité a las 05:00 pm.

REGISTRO DE FIRMAS

Ing. ERNESTO MARQUEZ OCAMPO

Gobernación del Valle

Ing. MAURICIO PÉREZ PRADO.

Pisa

Ing. MARIO VITOLA DE LA ROSA.

Interventoría