Departamento de CUNDINAMARCA
Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca ICCU

CONTRATO ADICIONAL No. 28 AL CONTRATO DE CONCESION OJ-0121-97

ALEX RODRÍGUEZ HERRERA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 3084392 quien obra en nombre y representación del INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA –ICCU-, en su calidad de Gerente, quien para los efectos del presente contrato adicional se llamará EL ICCU, por una parte y CARLOS ARTURO CONTRERAS DURÁN, también mayor, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.142.858 de Usaquén, actuando en nombre y representación de la CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A. sociedad constituida mediante escritura pública No. 0009351 de la Notaria 29 de Santafé de Bogotá D.C. del 16 de septiembre de 1997, inscrita el 3 de octubre de 1997 bajo el número 00604932, autorizado mediante Acta de Junta del 15 de diciembre de 2009, quien para efectos del presente documento se denominará EL CONCESIONARIO, por la otra; acuerdan celebrar en desarrollo de los artículos 28 de la Ley 1150 de 2007, 33 de la Ley 105 de 1993 y 16 de la Ley 80 de 1993 el presente contrato adicional y modificatorio del contrato OJ-121 de 1997, conforme las siguientes:

CONSIDERACIONES:

1.- Que las partes suscribieron el Contrato de Concesión No. OJ-121-97, cuyo objeto es: "*EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4°de la Ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1993, lo ofrecido en la propuesta objeto de la adjudicación de la Licitación Pública SV-01-97 en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, el mantenimiento y la operación del proyecto Corredor Vial del Centro occidente de Cundinamarca integrado por los trayectos Los Alpes – Villeta y Chuguacal – Cambao incluyendo los accesos a los municipios de Guayabal de Siquima, Viani y San Juan de Rioseco*".

2.- Que las carreteras Los Alpes – Villeta y Chuguacal – Cambao corresponden al corredor del Centro Occidente de Cundinamarca de la red vial troncal departamental y está compuesto por 113 kilómetros.

3.- Que el alcance original del contrato de concesión OJ-121-97, era el siguiente: "*Las actividades consisten en la revisión de los estudios y diseños existentes y la realización de los faltantes, la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de las obras que se describen a continuación*": A) Rehabilitación del trayecto Cambao – Viani, incluyendo la atención de sitios críticos. B) Rehabilitación del Puente sobre el Rio magdalena en Cambao con el fin de aumentar su capacidad de soporte a los límites de carga autorizados por el Ministerio de Transporte. C) Rehabilitación del acceso a San Juan de Rioseco y su vía principal. D) Construcción y pavimentación de la variante Viani – Bituima y de los accesos a los dos municipios. E) Pavimentación del trayecto Bituima – Guayabal de Siquima incluyendo la atención de sitios críticos y los accesos a Guayabal de Siquima. f) Pavimentación y rehabilitación del trayecto Guayabal de Siquima – Chuguacal, incluyendo intersección con la carretera central. G) Mantenimiento periódico del sector Villeta – Los Alpes. H)

Señalización y amoblamiento para seguridad vial del proyecto. I) Construcción de la infraestructura y suministro e instalación de equipos para la operación del proyecto. J) Construir las obras y ejecutar las actividades necesarias para la mitigación ambiental del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el Plan de Manejo Ambiental. K) Construcción de un puente peatonal en Guayabal de Siquima.
4.- Que mediante el contrato adicional No. 7 se modificó el alcance establecido para el contrato OJ-121-97, introduciendo un alcance básico y un alcance básico adicional como se detalla a continuación: Alcance fisico básico contrato adicional No. 7:

A) Rehabilitación del puente sobre el Rio Magdalena en Cambao para aumentar su capacidad de soporte a los limites de carga autorizados para carretera por el Ministerio de Transporte.
B) Rehabilitación del acceso a San Juan de Rioseco.

C) Rehabilitación, ampliación y pavimentación de la via Viani – Bituima y construcción y pavimentación de la variante al Municipio de Bituima.

D) Pavimentación del trayecto Bituima – Guayabal de siquima incluyendo atención de sitios criticos y los accesos a Guayabal de Siquima.

E) Rehabilitación y primer refuerzo del pavimento en una longitud de veintitrés (23) kilómetros del tramo los Alpes – Villeta el cual tiene una longitud total de 33.4 km.

F) Pavimentación y rehabilitación del trayecto Guayabal de Siquima incluyendo la intersección con la carretera (trayecto Los Alpes – Villeta).

G) Señalización y amoblamiento para seguridad del proyecto de los trayectos comprendidos dentro del alcance básico del proyecto.

H) Construcción de la infraestructura y suministro e instalación de equipos básicos del proyecto.

I) Construir las obras y ejecutar las actividades necesarias para la mitigación del impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el plan de manejo ambiental.

J) Construcción de un puente peatonal en Guayabal de Siquima.

K) Rehabilitación del trayecto Cambao – Viani incluyendo la atención de sitios criticos. En este alcance no está incluida la pavimentación.

En cada sector o trayecto vial considerado se incluyó la rehabilitación y adecuación de los puentes existentes en las carreteras Chuguacal – Cambao y los Alpes – Villeta, de tal manera que su capacidad de carga cumpla con lo establecido en el código de diseño sísmico de puentes publicado por el Instituto Nacional de Vías en 1995.

Alcance físico básico adicional del contrato adicional No. 7:

A) Repavimentación y demarcación del trayecto Cambao – Viani incluyendo el Puente La Libertad. Los trabajos a ejecutar serán distribuidos de acuerdo con los siguientes sectores:

A1. Un primer sector en una longitud de doce (12) kilómetros
A2. Un segundo sector en una longitud de doce (12) kilómetros.
A3. Un tercer sector hasta completar la longitud total del trayecto Viani – Cambao incluida la longitud total del Puente La libertad.

B) Rehabilitación de la vía principal del Municipio de San Juan de Rioseco.

C) Construcción y pavimentación de la variante del Municipio de Viani.

D) Rehabilitación del trayecto los Alpes – Villeta de tal manera que se culmine el primer refuerzo hasta completar la longitud total de este trayecto. Además se deberá realizar el segundo refuerzo de pavimento en la longitud total del trayecto Los Alpes – Villeta, de acuerdo con los Estudios y diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria. Los trabajos aquí descritos se realizaran tal como se estipula a continuación:

D1. Rehabilitación del trayecto Los Alpes – Villeta de tal manera que se culmine el primer refuerzo hasta completar la longitud total de ese trayecto.
D2. Realizar el segundo refuerzo de pavimento en una longitud de diez (10) kilómetros del trayecto los Alpes – Villeta, de acuerdo con los estudios y diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria. Las partes de común acuerdo definirán los tramos a atender.
D.3 Realizar el segundo refuerzo de pavimento en una longitud de diez (10) kilómetros del trayecto los Alpes – Villeta, de acuerdo con los estudios y diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria. Las partes de común acuerdo definirán los tramos a atender.
D.4 Realizar el segundo refuerzo de pavimento del último tramo hasta completar la longitud total del sector Los Alpes – Villeta, de acuerdo con los Estudios y Diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria.

E) Realizar las obras que determine EL Departamento de común acuerdo con el CONCESIONARIO, con los recursos provenientes del saldo que se genere en los años 2001: $500.000.000.oo; 2003: $900.000.000.oo; 2004: $900.000.000.oo y en el 2005 $35.000.000.oo, recursos expresados en pesos del 30 de abril de 1997.

5.- Que los plazos establecidos por el contrato original OJ-121-97 en la Cláusula Segunda, son los siguientes:

Etapa de diseño y operación:	Tres (3) meses.
Etapa de construcción:	Catorce (14) meses
Etapa de operación:	Doscientos sesenta y cuatro (264) meses.

El plazo total establecido para desarrollar las tres etapas es de doscientos ochenta y un (281) meses.

6.- Que el contrato de concesión actualmente se encuentra en su etapa de operación, la cual está prevista desarrollar hasta mediados del mes de julio del año 2021, teniendo en cuenta que la etapa de operación inició el 16 de julio de 2001.

7.- Que de acuerdo con los estudios previos y demás análisis de tipo técnico, financiero, económico y legal efectuados por las partes, que sustentan el presente contrato adicional y modificatorio, es factible darle aplicación conjunta a lo preceptuado en los artículos 28 de la Ley 1150 de 2007 y 16 de la Ley 80 de 1993 con el propósito de desarrollar obras adicionales que se requieren en el corredor vial concesionado, así como en el sistema vial dentro del cual se ubica la ejecución del contrato OJ- 121 DE 1997, y realizar las acciones técnicas, financieras y económicas, que faciliten su ejecución y mejoren sustancialmente la prestación del servicio en los términos establecidos en los pronunciamientos del Consejo de Estado mediante conceptos Nos 1439 del 18 de julio de 2002, C.P. Susana Montes de Echeverri, y 1952 del 13 de agosto de 2009, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

8.- Que de conformidad con el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 se da vía libre en el régimen legal de la contratación pública nacional a la ampliación en tiempo de los contratos de concesión de obra pública, para que ejecute obras adicionales, directamente relacionadas con el objeto concesionado.

8.1.- Que del contenido de la disposición en comento se le otorga al contratista lapsos adicionales de tiempo para recuperar la inversión correspondiente a las obras públicas adicionales. El tiempo establecido es proporcional a la recuperación de la inversión conforme a los modelos financieros que sustenten los contratos adicionales autorizados en esta disposición, los cuales para el caso que nos ocupa hacen parte integral del presente negocio adicional.

8.2.- Que de acuerdo con lo anterior, es requisito fundamental para la procedencia de esta disposición que exista un contrato de concesión que tenga por objeto total o parcialmente la ejecución de una obra pública. Para el caso que nos ocupa resulta ser una realidad inobjetable que el contrato OJ- 121 de 1997 involucra en su objeto obra pública, la cual guarda coherencia y se

relaciona con la obra pública a que se refiere el presente contrato adicional y modificatorio de acuerdo con los estudios previos que se acompañan y los conceptos técnicos contenidos en los mismos que relacionan los objetos inicial y adicional desde el punto de vista material.

8.3.- Que el contrato OJ-121 de 1997 es susceptible de ampliación, prorroga, adición y modificación hasta en un 60% del plazo inicial, como quiera que a la fecha el contrato de concesión no ha sufrido ampliación, prórroga, ni adición.

8.3.1.- Que de conformidad con el informe económico y financiero para la ampliación del contrato de concesión de la Concesionaria Panamericana S.A. contrato OJ-121 de 1997, se encuentra debidamente justificada y razonada la ampliación o prorroga en tiempo del contrato original para el desarrollo de los objetos adicionales a que se refieren los estudios previos.

8.4.- Que de conformidad con los documentos técnicos y financieros que se acompañan, la prorroga que se contiene en el presente negocio es la necesaria para la debida ejecución de las obras adicionales identificadas en los estudios, y el monto de la inversión.

8.4.1.- Que de conformidad con el informe económico y financiero para la ampliación del contrato de concesión de la concesionaria panamericana S.A. contrato OJ-121 de 1997, suscrito por la Secretaría de Hacienda y la firma Structure S.A. Banca deinversión, se han calculado el monto de la inversión posible durante el tiempo de la ampliación del contrato, monto que se encuentra razonado y justificado desde la perspectiva financiera, lo cual hace viable la firma del presente contrato adicional y modificatorio.

8.5.- Que acorde con el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, las obras adicionales, objeto del presente documento, hacen parte del corredor vial.

8.6 - Que de conformidad con el informe económico y financiero para la ampliación del contrato de concesión de la Concesionaria Panamericana S.A. Contrato OJ-121 de 1997, se analizaron varias alternativas de repotenciación del proyecto, todas ellas viables financieramente y que implican adoptar una o varias de las siguientes alternativas: Ampliación de plazo con garantía comercial; aportes directos de la Gobernación; ubicación de nuevas estaciones de peajes; las cuales fueron evaluadas por las partes y se ha acordado su adopción a través del presente acuerdo adicional y modificatorio.

9.- Que de conformidad con el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 en concordancia con los pronunciamientos del Consejo de Estado mediante conceptos Nos 1439 del 18 de julio de 2002, C.P. Susana Montes de Echeverri, y 1952 del 13 de agosto de 2009, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, los contratos celebrados por la administración, se estructuran y celebran para ser ejecutados conforme a lo pactado inicialmente, según el principio de que el negocio constituye regla vinculante para las partes, *-pacta sum servanda-* que a su vez configura el principio de seguridad jurídica y de respeto a los intereses tanto del contratista como de la administración involucrada en el mismo.

10.- Que no obstante lo anterior, se admite, por vía de excepción, en estas mismas providencias que los contratos del Estado, cuando se den precisas condiciones establecidas por el legislador – artículo 40 de la Ley 80 de 1993 – puedan ser objeto de modificaciones, que no impliquen o conlleven alteración sustancial de su objeto, atenten contra el interés público o general, pongan en peligro el patrimonio estatal o sencillamente pretendan favorecer a una de las partes, a la administración o al contratista.

10.1.- Que las modificaciones deben buscar ante todo adecuar el contrato a las cambiantes circunstancias de cualquier género que puedan afectarlo y hacer nugatorias las aspiraciones del interés público.

10.2.- Que por regla general, en los términos del artículo 1602 del Código Civil estas modificaciones proceden de manera bilateral y en concordancia con la ley 1150 de 2007 y el decreto reglamentario 2474 de 2008 artículo 3° deben estar rodeadas de los más profundos estudios justificadores. En relación con el contrato OJ- 121 de 1997 concesión, se tiene que la necesidad de modificar el contrato para hacerlo viable y más adecuado a los intereses generales y a la adecuada prestación del servicio público, deviene del modelo financiero debidamente razonado que hace viable la adición y modificación y proporcional a la debida satisfacción del servicio público. En este sentido se expresa en el informe económico y financiero lo siguiente: "*Partiendo del análisis de los ejercicios financieros realizadas y expuestos en este documento, la Secretaría de Hacienda del Departamento de Cundinamarca, con la asesoría de Structure S.A., recomiendan que en el proceso de ampliación y/o repotenciación de la concesionaria Panamericana SA., se emplee la alternativa que combina diferentes herramientas: Ampliación de Plazo, modificación del pago de la garantía comercial y entrega de vigencias futuras. Con esta alternativa, se maximiza la capacidad de inversión del proyecto logrando ejecutar inversiones por ciento treinta y cinco mil quinientos nueve millones de pesos ($135.509.000.000) constantes de diciembre de 2009, obteniendo mayores beneficios para el Departamento. Asimismo, bajo esta alternativa se estaría migrando a la asignación de riesgos propuesta en los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001, desde la firma del otrosí. Por último, se está mitigando el riesgo de obtención del Valor Presente de los Ingresos del concesionario, estimando que la probabilidad de que el concesionario no obtenga este valor en el plazo máximo de ampliación (mayode 2035), es cero con lo cual la Gobernación de Cundinamarca no debe realizar ningún aporte al fondo de contingencias por este evento.*". No obstante, en el caso que a la terminación del plazo máximo de ampliación, el Concesionario no obtenga el ingreso real, no habrá lugar a reconocimiento alguno a favor del Concesionario por parte del ICCU o quien haga sus veces. En este sentido, la no obtención del ingreso real en el plazo aquí establecido, es un riesgo que asume única y exclusivamente el Concesionario.

10.3.- Que la modificación tiene como exclusiva finalidad asegurar el cumplimento de los fines estatales, la eficiente prestación del servicio público y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados. Lo anterior quiere decir que, previo a la modificación de las actividades a realizar se han consultado los principios de la prevalencia del interés general (art. 1 de la C.P.) y los fines

esenciales del Estado (Artículo 2 ibídem) y desde luego, lo preceptuado por los artículos 3 y 25 numerales 3 y 4 de la Ley 80 de 1993.

11.- Que lo anterior, encuentra soporte en el pronunciamiento del Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, consulta 1439 de julio 18 de 2002, Consejera Ponente Doctora Susana Montes de Echeverri, donde se expresa que es un deber de la administración ordenar las modificaciones necesarias para responder por la buena ejecución de los trabajos y el logro del fin perseguido con la contratación; es un imperativo de su gestión, al cual no puede sustraerse so pena de incurrir en responsabilidad por omisión, pues iría en contra de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993. Si las modificaciones requeridas implican adiciones en el alcance del objeto contractual o exigen creación de nuevos ítems de contrato o variación en los precios unitarios, tales modificaciones deberán recogerse en un contrato adicional.

12.- Que mediante ordenanza N° 38 de 2009 se autorizó al Gobernador de Cundinamarca para comprometer vigencias futuras excepcionales especialmente para financiar la infraestructura vial, recursos que de acuerdo con el informe económico y financiero, pueden ser destinados a la financiación de obras adicionales con fundamento en el artículo 28 de la ley 1150 de 2007.

13. Que mediante Resolución 6128 del 22 de diciembre de 2008, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, modificó la Resolución No. 2080 de 2008, disponiendo en el parágrafo de su artículo primero *"la utilización de una tasa WACC de hasta 11.33%, como base máxima para la prórroga o adición de los Contratos de Concesión Vial que migren hacia la utilización de la línea de ingreso real"*.

14. Que de acuerdo con el análisis efectuado por EL ICCU, a través de la Secretaría de Hacienda y bajo la asesoría de la firma Structure Banca de Inversión, se considera que el alcance del presente contrato adicional y modificatorio se ajusta a los resultados producto de la reestructuración del modelo financiero, en donde se incluyen, entre otros aspectos: los que se modifican mediante la reestructuración, las inversiones, el cronograma de ejecución del alcance adicional que se acuerda en este documento, las nuevas condiciones de ingreso por peaje a la luz de las nuevas condiciones financieras, dentro del marco del contrato de concesión OJ-121-97 y sus adiciónales, sin que el modelo en mención pueda ser tomado para exonerar al CONCESIONARIO de las obligaciones establecidas en el contrato OJ-121-97 y todos los adicionales suscritos hasta la fecha.

15. Que mediante convenio No 406 de 2009, el Departamento de Cundinamarca encargó al ICCU de la ejecución de los proyectos de infraestructura vial financiados con vigencias futuras excepcionales autorizadas en la ordenanza No 0038 de 2009.

16. Que la Subgerencia de Infraestructura del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca-ICCU elaboró el estudio técnico de análisis de conveniencia y oportunidad,

incorporando los beneficios que genera para la zona de influencia del proyecto la incorporación de las obras adicionales objeto de este documento, dicho estudio es de fecha Noviembre 26 de 2009

16.1.- Que de acuerdo con el estudio previo de análisis de conveniencia y oportunidad las obras adicionales necesarias para el adecuado desarrollo y funcionamiento del proyecto vial que se pueden ejecutar conforme a la modelación financiera realizada, descritas en el anexo1, tienen el siguiente alcance general:

Mejoramiento del corredor vial actual:

Tramo Alpes – Villeta

- Segunda calzada y/o Par Vial y variante de Villeta
- Otras Variantes y rectificación de curvas
- Adecuación del espacio público de Villeta
- Obras de mitigación sitio inestable Las mandarinas
- Rehabilitación vía Sasaima - La Vega
- Rehabilitación vía Los Alpes - Quipile
- Construcción parador turístico

Tramo Chuguacal – Cambao

- Construcción cicloruta Cambao
- Obras de mitigación sitio inestable La Muchagua
- Rectificación y mejoramiento curva del diablo
- Obras de mitigación de sitios inestables (Chuguacal - Cambao)
- Rehabilitación vía La Rioja - San Juan de Rioseco
- Rehabilitación San Vicente – Chaguani – Guaduas
- Rehabilitación San Juan de Rioseco - Pulí – Paquiló
- Rehabilitación de acceso a la población de Guayabal de Siquima
- Rehabilitación circunvalar Bituima
- Rehabilitación de acceso a la población de Viani
- Amoblamiento urbano paso por Viani

17. Que el dia 17 de Noviembre, de acuerdo con las necesidades del Departamento, EL CONCESIONARIO presentó a consideración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca-ICCU una oferta técnica y financiera para la ejecución de las obras de la presente adición y modificación la cual fue ajustada y complementada de conformidad con las negociaciones adelantadas en reuniones sostenidas con representantes del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca-ICCU y manifiesta, mediante la suscripción del presente documento, que comparte con EL ICCU la necesidad de reestructurar el modelo

financiero del contrato de concesión y la adición del mismo, en los términos que aquí se describen. Asimismo EL CONCESIONARIO manifiesta que se encuentra en capacidad técnica, legal y financiera de ejecutar el alcance correspondiente a la presente adición y modificación bajo las condiciones aquí estipuladas y para cumplir con todas las obligaciones establecidas en el contrato OJ-121-97 y sus adicionales suscritos hasta la fecha, obligaciones que no serán afectadas por la suscripción del presente documento.

18. Que la interventoría analizó y manifestó su conveniencia para adelantar la adición a la concesión

19. Que el CONPESCUN (Consejo Departamental de política económica y social) en su sesión del 13 de Octubre de 2009, emitió concepto previo favorable para la adición al contrato de concesión OJ-121-97.

20. Que el CONFISCUN (Consejo de Política Fiscal de Cundinamarca) en su sesión del 14 de Octubre de 2009 mediante Acta No. 33. emitió el correspondiente aval fiscal para la adición al contrato de concesión OJ-121-97.

21.- Que el articulo 5 del Decreto Ordenanzal No. 00261 del 2008 hace mención a los objetivos del ICCU, entre los cuales establece "*...tiene por objeto atender la estructuración, contratación, ejecución y administración de los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen directamente y con participación de capital privado, previsto dentro del Plan Departamental de Desarrollo y los planes y programas sectoriales,...*".

21.1.- Que en consonancia con lo anterior el artículo ducentésimo septuagésimo del Decreto Ordenanzal 258 de 2008 dispuso que los "(...) *contratos o convenios actualmente vigentes, celebrados por dependencias de la Administración Central, relacionados con las funciones que asumen otras dependencias u organismos, u otras entidades del sector descentralizado de la Administración, se entienden cedidos al ente que le corresponda ejercer las funciones relacionadas al objeto de dicho contrato, el cual continuará con su administración en los términos de los mismos, sin que para ello sea necesario suscribir una modificación contractual.*"

22. Que la presente propuesta de adición del contrato de concesión para incorporar las obras adicionales acá mencionadas fue objeto de estudio y discusión por parte de la unidad de contratación de conformidad con lo establecido en el decreto 167 de 2008

Que dadas las anteriores consideraciones, las partes

ACUERDAN:

CLÁUSULA PRIMERA: DEFINICIONES.- Los términos contenidos en el presente Contrato, que se utilicen en este adicional y modificatorio, deberán interpretarse utilizando las siguientes definiciones. Su sentido se entenderá igual en el singular y en el plural y en todas sus conjugaciones. Los términos no definidos a continuación, se entenderán en su sentido corriente.

1.- Acta de Inicio de la Etapa de Construcción: Será el acta que suscribirán EL CONCESIONARIO y EL ICCU en la que quedará constancia de la ocurrencia de la fecha de iniciación de las obras objeto de la presente adición.

2.- Acta (s) de Finalización de Obra(s) Construida(s): Será(n) el (las) acta(s) que suscribirá(n) EL CONCESIONARIO y EL ICCU en la(s) que quedará constancia de la fecha de finalización de la construcción de la(s) obra(s) objeto de la presente adición, oportunidad en la que se indicará si resulta técnicamente posible que dicha(s) obra(s) entre(n) en operación.

3.- Acta de Terminación por Fecha Efectiva: Será el acta que suscribirán EL CONCESIONARIO y EL ICCU en la que quedará constancia de la terminación de EL CONTRATO en la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato.

4.- Fecha Anticipada de Terminación: Será la fecha de terminación de EL CONTRATO, antes de que EL CONCESIONARIO perciba el Ingreso real, por cualesquiera de las causales contempladas en EL CONTRATO o en la ley.

5.- Fecha Efectiva de Terminación del Contrato: Es la fecha en la que termina el plazo de EL CONTRATO por haber alcanzado EL CONCESIONARIO el Ingreso real.

6.- Fecha Estimada de Terminación del Contrato: Será la fecha correspondiente al plazo estimado para obtener el ingreso real, descontadas las suspensiones en caso de haberse presentado. Dicha fecha resultará de la aplicación de la fórmula contenida en la Cláusula Sexta del presente Adicional y modificatorio.

7.- Ingreso Real: Corresponde a los ingresos percibidos por el concesionario y expresados como el valor presente neto, en pesos reales, utilizando una tasa de descuento del 11.33% real, y descontados al primero de enero de 2010. Los ingresos percibidos provienen de dos fuentes a saber: (i) los ingresos generados en los aportes estatales de la cláusula sexta numeral 6.2 (ii) los ingresos percibidos por recaudo de la tasa de peaje de las estaciones de peaje Guayabal y Jalisco

CLAUSULA SEGUNDA OBJETO: Adicionar las actividades referidas al corredor vial del Contrato de Concesión No. OJ-121-97 Proyecto Los Alpes – Villeta – Chuguacal – Cambao necesarias para el proyecto y modificar las cláusulas mencionadas en el presente contrato. Las actividades adicionales a realizar por el concesionario por su cuenta y riesgo son:

a. Estudios y Diseños definitivos (FASE III)para:

Tramo Alpes – Villeta

- Segunda calzada y/o Par Vial entre el punto denominado Los Alpes y la población de Villeta, y la variante de Villeta
- Otras variantes

b. Estudios y Diseños definitivos para:

Tramo Alpes – Villeta

- Rectificación de curvas
- Adecuación del espacio público del paso por Villeta
- Obras de mitigación sitio inestable Las mandarinas
- Rehabilitación vía Sasaima - La Vega
- Rehabilitación vía Los Alpes - Quipile
- Construcción parador turístico

Tramo Chuguacal – Cambao

- Construcción cicloruta Cambao
- Obras de mitigación sitio inestable La Muchagua
- Rectificación y mejoramiento Curva del Diablo
- Obras de mitigación de sitios inestables (Chuguacal - Cambao)
- Rehabilitación vía La Rioja - San Juan de Rioseco
- Rehabilitación vía San Vicente – Chaguaní – Guaduas
- Rehabilitación vía San Juan de Rioseco - Pulí – Paquiló
- Rehabilitación de la vía de acceso a la población de Guayabal de Siquima
- Rehabilitación de acceso por la vía circunvalar de la población de Bituima
- Rehabilitación de vía de acceso a la población de Viani
- Amoblamiento urbano paso por Viani

c. Construcción de obras:

Tramo Alpes – Villeta

- Segunda calzada y/o Par Vial entre el punto denominado Los Alpes y la población de Villeta, y la variante de Villeta
- Otras variantes
- Rectificación de curvas
- Adecuación del espacio público del paso por Villeta
- Obras de mitigación sitio inestable Las mandarinas
- Rehabilitación y pavimentación vía Sasaima - La Vega
- Rehabilitación y pavimentación vía Los Alpes - Quipile
- Construcción parador turístico

Tramo Chuguacal – Cambao

- Construcción cicloruta Cambao
- Obras de mitigación sitio inestable La Muchagua
- Rectificación y mejoramiento Curva del Diablo
- Obras de mitigación de sitios inestables (Chuguacal - Cambao)
- Rehabilitación y mejoramiento vía La Rioja - San Juan de Rioseco
- Rehabilitación y pavimentación vía San Vicente – Chaguaní – Guaduas
- Rehabilitación y pavimentación vía San Juan de Rioseco - Pulí – Paquiló
- Rehabilitación y pavimentación de la vía de acceso a la población de Guayabal de Siquima
- Rehabilitación y pavimentación de acceso por la vía circunvalar de la población de Bituima
- Rehabilitación y pavimentación de vía de acceso a la población de Viani
- Amoblamiento urbano paso por Viani

El alcance final de las obras mencionadas corresponderá al resultado de los estudios y diseños definitivos y de la inversión definida en la CLAUSULA CUARTA.

d. Operación y mantenimiento vial de las obras adicionales y Gestión Ambiental: El CONCESIONARIO realizará por su cuenta y riesgo la gestión social y ambiental requerida para las Obras Adicionales.

e. Gestión y Adquisición Predial: El CONCESIONARIO realizará la gestión y adquisición predial requerida para las Obras Adicionales.

CLAUSULA TERCERA: VALOR DE LAS INVERSIONES: El valor global máximo de la inversión, asciende a SESENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS VEINTICUATRO MILLONES DE PESOS ($ 64.524.000.000) por ampliación de plazo y SETENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($70.985.00.000) por aportes a realizar por el ICCU, con vigencias futuras, para un total de CIENTO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NUEVE MILLONES DE PESOS ($135.509.000.000) pesos constantes de diciembre de 2009. El alcance de las inversiones se establece en el siguiente cuadro:

Descripción	Alcance Básico	Vigencias Futuras	TOTAL
Tramo Los Alpes – Villeta			
Segunda calzada y/o Par Vial, variante de Villeta y otras variantes y la rectificación de curvas	$39.000.000.000	$ 22.000.000.000	$ 61.000.000.000
Adecuación del espacio público de Villeta	$1.500.000.000	$ -	$ 1.500.000.000
Sitio inestable Las mandarinas	$2.000.000.000	$ -	$ 2.000.000.000
Sasaima - La Vega	$ -	$ 10.000.000.000	$ 10.000.000.000
Los Alpes – Quipile	$ -	$ 13.000.000.000	$ 13.000.000.000
Parador turístico	$1.000.000.000	$ -	$ 1.000.000.000
SUBTOTAL:	$43.500.000.000	$ 45.000.000.000	$ 88.500.000.000
Tramo Chuguacal – Cambao			
Cicloruta Cambao	$1.240.000.000		$ 1.240.000.000
Sitio inestable La Muchagua	$3.000.000.000		$ 3.000.000.000
Curva del diablo	$2.000.000.000		$ 2.000.000.000
Otros sitios inestables (Chuguacal - Cambao)	$8.000.000.000		$ 8.000.000.000
San Vicente - Chaguaní (14 km) - Guaduas (19 Km)		$ 15.985.000.000	15.985.000.000
San Juan de Rioseco Puli - Paquiló (26 Km)		$ 10.000.000.000	10.000.000.000
Acceso a Guayabal de Siquima	$1.200.000.000		$ 1.200.000.000
Circunvalar Bituima	$460.000.000		$ 460.000.000
Acceso a Viani	$1.200.000.000		$ 1.200.000.000
Paso por Viani	$1.924.000.000		$ 1.924.000.000
Mejoramiento via La Rioja - San Juan de Rioseco	$2.000.000.000		$ 2.000.000.000
SUBTOTAL:	$21.024.000.000	$25.985.000.000	$ 47.009.000.000
TOTAL:	$64.524.000.000	$ 70.985.000.000	$ 135.509.000.000

El valor global estimado de los estudios y diseños es de SEIS MIL MILLONES DE PESOS ($6.000'000.000).

El valor global para la adquisición de predios es de TRES MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($ 3.500.000.000).

Parágrafo Primero: Las inversiones descritas en el cuadro anterior, por valor de CIENTO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NUEVE MILLONES DE PESOS, incluyen:

a) el valor de estudios y diseños, b) la gestión y adquisición predial, c) la gestión ambiental, d) la gestión social y e) la construcción de las obras objeto de la presente adición, establecidas en la cláusula segunda de este documento En este sentido dentro de este valor no están incluidos los costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico) de las obras de esta adición.

Parágrafo segundo: Las partes acordarán los valores definitivos de las obras, a precio global fijo teniendo siempre como referencia los valores de precios unitarios elaborados por la Universidad Nacional para el ICCU

Los eventuales precios unitarios no pactados se acordarán primero entre las partes tomando como referencia los valores de precios unitarios elaborados por la Universidad Nacional para el ICCU y en el caso de no existir acuerdo en los precios se acudirá a los mecanismos de controversias establecido en el contrato inicial.

Parágrafo Segundo: La Financiación de las inversiones objeto del presente contrato, serán de entera responsabilidad del CONCESIONARIO

Antes de iniciar la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá presentar al Interventor para su verificación los programas de ejecución detallados a nivel de fechas, 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.

CLÁUSULA CUARTA-PLAZO DE LAS INVERSIONES-. El plazo para la ejecución de los diseños definitivos y de las obras objeto del presente Contrato Adicional y Modificatorio, es de cincuenta y cuatro (54) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Preconstruccion.

Una vez se finalice la construcción de cada una de las obras el ICCU y EL CONCESIONARIO suscribirán un(as) Acta(s) de Finalización de Obra(s) Construida(s), en la(s) que se indicará si resulta oportuna su entrada en operación. En el acta de finalización de la última obra construida se dejará constancia de la finalización de la etapa de construcción.

Parágrafo Primero: En todo caso, cuando sea terminada una obra y sea técnicamente posible su entrada en operación, la misma se efectuará de forma integrada con los tramos que en la actualidad están siendo operados.

Parágrafo Segundo: ETAPAS DE EJECUCIÓN: La ejecución de las obras previstas en el alcance del presente Adicional se efectuarán en las etapas que se relacionan a continuación:

- Etapa de Preconstrucción: En la cual el CONCESIONARIO deberá elaborar los estudios y diseños definitivos y las demás actividades necesarias para iniciar la Etapa de Construcción, y dentro de esta etapa las partes acordarán los valores en definitiva de las obras, a precio global fijo tendiendo siempre como valor global de las inversiones el establecido en la cláusula tercera. Esta etapa será ejecutada en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir del acta de iniciación del presente adicional.

- El ICCU se reserva el derecho de ordenar al CONCESIONARIO durante la negociación planteada en la etapa de preconstrucción, la priorización de las obras a ejecutar, lo cual deberá quedar descrito en un acta que se suscribirá por las partes en el momento en que se establezcan los precios globales de cada una de las obras a ejecutar.

- Etapa de Construcción: En la cual el CONCESIONARIO deberá ejecutar todas las actividades correspondientes a la construcción de las obras objeto de esta adición. Las actividades correspondientes a esta etapa deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO, según lo establece la modelacion financiera (anexo No. 2), en un plazo máximo de cuarenta y ocho meses (48), contados a partir de la acta de inicio, una vez se culmine la etapa de preconstrucción.

Paragrafo Primero: Para el caso de la construcción de la doble calzada y/o par vial, puentes, variantes o túneles, su ejecución conforme a la adecuada gestion del concesionario se iniciará siempre y cuando se haya obtenido la disponibilidad de los predios y las licencias respectivas, de acuerdo con el cronograma propuesto de obra.

- Etapa de Operación: Durante la etapa de operación de la presente adición, el CONCESIONARIO seguirá cumpliendo con las obligaciones de operación y mantenimiento de las obras objeto del contrato inicial, el par vial y la doble calzada y para las obras de la presente adición, bajo los parámetros definidos para estas actividades en el manual de operación y mantenimiento anexo al presente documento. Esta etapa para las obras adicionales inicia una vez finalice la etapa de construcción, previo cumplimiento de todas las obligaciones correspondientes por parte del CONCESIONARIO y finalizará cuando termine el contrato de concesión.

Paragrafo Segundo: PROGRAMAS DE TRABAJO.- La ejecución de las obras y demás actividades se llevarán a cabo de conformidad con lo establecido en el cronograma de obra pactado previamente. Como requisito para la iniciación de cada una de las etapas de la de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al ICCU un programa detallado de obra e inversión, como herramienta que le permita realizar el seguimiento y control de la ejecución de las obras objeto de esta adición y modificatorio.

CLAUSULA QUINTA- REMUNERACION DEL CONCESIONARIO.

5.1. Con el Ingreso Real se remunera:

a. Las inversiones ya efectuadas en virtud del objeto del contrato de concesión No OJ-121-1997 y sus adicionales.
b. Inversiones adicionales objeto de este documento.
c. Los costos de operación, administración y mantenimiento, y demás costos y gastos asociados a las inversiones de que tratan los literales a y b anteriores.
d. Costos de financiación y remuneración al capital invertido por el concesionario, así como otros costos financieros por él incurridos.
e. La asunción y mitigación de los riesgos asumidos por el concesionario.

5.2. FUENTES DE LA REMUNERACIÓN

Las fuentes de remuneración son:

5.2.1. Estaciones de Peaje – Ingresos por recaudo de la tasa de peaje en las estaciones de peaje de Jalisco y Guayabal.

5.2.2. Aportes del ICCU: Corresponden a los recursos provenientes de los aportes estatales ordenados en la Ordenanza 038 de 2009, con los siguientes valores y cronograma aprobados por el CONFISCUN en el acta No. 33 de su sesión del dia 14 de Octubre de 2009:

AÑO	VALOR DE LAS VIGENCIAS*
2011	8.500.000.000
2012	16.300.000.000
2013	16.300.000.000
2014	16.300.000.000
2015	16.300.000.000
2016	16.300.000.000
2017	16.300.000.000
2018	16.300.000.000
2019	16.300.000.000
2020	16.300.000.000
2021	16.300.000.000
2022	16.300.000.000
2023	16.300.000.000
2024	16.300.000.000

*Valores netos expresadas en pesos constantes de diciembre de 2009

5.2.2.1 Ajuste a los aportes del ICCU: El ICCU, al momento de efectuar cada aporte, deberá realizar el siguiente ajuste:

$$Aportes_m = Aportes_i * \left(\frac{IPC_{m-1}}{IPC_{Enero2010}} \right)$$

Donde,

$Aportes_m$	Valor neto de los Aportes de la Gobernación realizados en el mes i.
$Aportes_i$	Aportes netos de la Gobernación en pesos constantes de Diciembre de 2009, tal como están consignados en la ordenanza No. 038 de 2009.
IPC_{m-1}	IPC del mes inmediatamente anterior al mes m, en el cual se realiza el desembolso
$IPC_{Enero2010}$	IPC de enero 1 de 2010

5.2.3. Verificación de la obtención del Ingreso Real: Para verificar la obtención del Ingreso real se comparará con el Ingreso Generado, el cual se contabilizará así:

(a) VPIT". Es el valor presente neto de los ingresos correspondientes a los recaudos de peajes. Esta valor ha sido establecido en la suma de cuatrocientos cuarenta y seis mil setecientos ochenta y cuatro mil millones doscientos cuarenta y ocho mil novecientos ocho pesos ($446.784.248.908) constantes de enero de 2010. Una vez alcanzado este valor implicará la terminación del contrato. Este valor incluye el valor presente del ingreso mínimo garantizado y la remuneración por el proyecto adicional.

(b) "$VPIT_m$". Es el valor presente de los ingresos correspondientes a los recaudos de peajes acumulados al mes m.

El valor de $VPIT_m$ se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$VPIT_m = \sum_{i=1}^{m} \frac{Peajes_i}{(1+TDI)^i} + \sum_{i=1}^{m} \frac{Aportes_i}{(1+TDI)^i}$$

Donde,

$VPIT_m$	Valor presente neto de ingresos correspondientes a los Aportes de la Gobernación y a los recaudos de peajes, expresados en pesos constantes de enero de 2010, y acumulados hasta el mes m.
I	Donde i varía de uno en uno, desde el mes de enero de 2010 contado como i=1 , hasta el mes *m*, donde i tomará el valor del conteo de meses transcurridos, hasta el mes *m*
$Peajes_i$	Valor de los peajes netos recibidos expresados en pesos constantes de

	enero de 2010.
$Aportes_i$	Valor de los aportes netos recibidos y expresados en pesos constantes de enero de 2010. $$Aportes_i = AP_m * \frac{IPC_{Enero2010}}{IPC_m}$$ Donde AP_m Aportes netos de la Gobernación realizados en el mes m IPC_i IPC del periodo i $IPC_{Enero2010}$ IPC de enero 1 de 2010
TDI	Tasa de descuento de los ingresos expresada en términos efectivo anual. Para todos los efectos relacionados con el cálculo de VPITm, esta tasa es el once punto treinta y tres por ciento (11.33%) real, equivalente a una tasa del 0.89842% mes vencido

$$Peajes_i = IP_i * \frac{IPC_{Enero2010}}{IPC_i}$$

Donde

$Peajes_i$	Ingresos por recaudo de peaje del periodo i expresados en pesos de enero de 2010
IP_i	Ingresos por recaudo de peajes en el periodo i
IPC_i	IPC del periodo i
$IPC_{Enero2010}$	IPC de enero 1 de 2010

Para conocer el valor del ingreso generado, se harán revisiones mensuales por parte de la Interventoría y el CONCESIONARIO, suscribiendo las actas correspondientes, donde se dejará constancia de tal acumulado, utilizando para ello la fórmula establecida en la cláusula quinta de este documento. Cuando de una de esas revisiones se prevea que el Ingreso Real se alcanzaría dentro de los siguientes seis (6) meses, las partes iniciarán los trámites tendientes para el logro de la reversión del proyecto de conformidad con lo establecido en la Cláusula Vigesima Novena: Reversión del CONTRATO OJ-121-97.

Parágrafo Primero: Los recursos que a la fecha se hayan generado a favor del ICCU o El Departamento y los que se generen hasta el 31 de diciembre de 2009 por concepto de mayores valores (excedentes de tráfico), deberán ser conservados a favor del ICCU, en una cuenta especial y será este último quien autorice su destinación.

A partir del 1°. De enero de 2010 la remuneración del Concesionario se hará mediante:

a) La cesión de la totalidad de los Derechos de Recaudo de la estación de Peaje del trayecto Los Alpes – villeta, en ambos sentidos, en la Estación Jalisco.
b) La cesión de la totalidad de los Derechos de Recaudo de la estación de Peaje Guayabal, en ambos sentidos.
c) A partir del 1°. De enero de 2010 no habrá lugar al reconocimiento de la garantia de ingreso o trafico minimo y por consiguiente no habrá lugar a la distribución de los excedentes de recaudo.
d) Los aportes de vigencias futuras establecidos en el numeral 5.2.2 de la clausula quinta del presente documento.

CLÁUSULA SEXTA: PRORROGA DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN: El plazo de EL CONTRATO se prorroga hasta el momento en que ocurra la primera de las siguientes circunstancias: (i) La obtención del ingreso real o; (ii) el mes de mayo de 2035.

No obstante, en el caso que a la terminación del plazo máximo de ampliación, el Concesionario no obtenga el ingreso real, no habrá lugar a reconocimiento alguno a favor del Concesionario por parte del ICCU o quien haga sus veces. En este sentido, la no obtención del ingreso real en el plazo aquí establecido, es un riesgo que asume única y exclusivamente el Concesionario.

CLAUSULA SEPTIMA-OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO: Sin perjuicio de cualquier otra prevista en el presente Adicional, serán obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, las siguientes:

1. Ejecutar los estudios y diseños definitivos en los plazos y condiciones que se establecen la presente adición y modificación.

2. Actuar de forma diligente, oportuna e idónea para la consecución de todos los permisos y/o licencias que se requieran para la ejecución de las obras y actividades del proyecto.

3. Adelantar todas las actividades inherentes al proceso de adquisición predial sobre los predios requeridos para la ejecución de las obras del presente Adicional de conformidad con el cronograma que se pacte para cada una de las obras.

4. Durante la operación, ejercer actividades de vigilancia de los predios y ofrecer las garantias necesarias para su cuidado preservación y demás aspectos de conformidad con lo establecido en la ley 1150 de 2007.

5. En caso de ocupación de los predios por particulares, EL CONCESIONARIO deberá efectuar las respectivas denuncias ante las autoridades correspondientes e iniciará los procesos de restitución a que haya lugar de lo cual dará aviso al ICCU-

6. Suscribir las actas que establece EL CONTRATO, así como las actas que establece el presente Adicional y modificatorio.

7. Constituir a favor del ICCU y con el fin de garantizar cada una de las obligaciones surgidas del presente Adicional, una GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO, la cual se dividirá por etapas de conformidad con lo establecido en la normatividad vigente.

8. Constituir una póliza de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual a favor de terceros por sus actuaciones, hechos u omisiones o las de sus contratistas o subcontratistas.

9. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN. Durante la ejecución de la etapa de operación, ésta se ajustará a lo establecido en el Manual de Operación del Contrato de Concesión. El CONCESIONARIO se obliga a mantener el Proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos, para el alcance físico inicial del contrato, incluidas las adiciones anteriores y el proyecto de doble calzada y parvial. Las demás obras adicionales objeto del presente documento, se regirán por lo establecido en el manual de mantenimiento y operaciones anexo al presente contrato.

CLÁUSULA OCTAVA: RIESGOS.- Las partes aceptan y reconocen que el tema de la identificación, asignación y estimación de los riesgos se manejará de conformidad con lo establecido en la matriz que hace parte del informe financiero anexo al presente documento..

Parágrafo: No procederán reclamaciones de las partes basadas en el acaecimiento de algunos de los riesgos asumidos por estos en el porcentaje establecido y consecuencialmente el ICCU, no hará reconocimiento alguno ni se entenderá que ofrece garantía alguna al concesionario que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de los riesgos que asume.

CLASULA NOVENA: GARANTIAS.- EL CONCESIONARIO se compromete a modificar dentro de los quince (15) días calendarios siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato la garantía única de cumplimiento que garantice el cumplimiento de sus obligaciones con los amparos que se describen a continuación: .

CUMPLIMIENTO: Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se impongan a EL CONCESIONARIO, por el diez por ciento (10%) del valor establecido para estudios y diseños en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Diseño y Programación y un (1) año más.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de diseño y programación, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Construcción.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al 10% de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato.

DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.

Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que EL CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total establecido para estudios y diseños en la Cláusula Tercera por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Diseño y Programación y un (1) año más.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa de Diseño y Programación, su valor debe modificarse por un valor igual al 5% del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Construcción y tres años más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa de Construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última modificación por tres años más.

ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRAS DE REHABILITACION, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO : El CONCESIONARIO, dentro de los diez (10) dias siguientes a la firma del acta de finalización de las obras construidas deberá garantizar la estabilidad y calidad de las obras adicionales en un porcentaje equivalente al cinco por ciento 5% del valor final de las misma con vigencia de cinco años.
Finalizada la concesión, a la firma del acta de finalización por fecha efectiva, deberá garantizar la calidad del mantenimiento realizado a las obras desarrolladas en virtud del contrato de concesión, por un valor equivalente al 10% del costo de los cinco años finales de operación y mantenimiento periódico y rutinario y con vigencia tres (3) años, contados a partir del acta de reversión..

ESTABILIDAD Y CALIDAD DE CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE BIENES Y EQUIPOS : El CONCESIONARIO, deberá garantizar el correcto funcionamiento de los bienes y equipos en un porcentaje equivalente al cinco por ciento 5% del valor de los mismos a partir de la fecha de terminación del contrato y dos años mas.

RESPONSABILIDAD CIVIL: Quince (15) dias siguientes a la suscripción del acta de inicio de la construcción, el concesionario debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas, y daños a bienes o propiedad de terceros o del ICCU, con una póliza de responsabilidad civil que presente como valor asegurado por vigencia la suma de Mil Doscientos Millones de Pesos ($ 1.200'000.000); esta póliza deberá tener como amparos expresos en la carátula de la póliza: contratistas y subcontratistas, daño ambiental y daño extramatrimonial, lucro

cesante y daño emergente, vehículos propios y no propios. además deberá presentar las partes del seguro de la siguiente manera: asegurados-ICCU y Concesionario; beneficiarios- ICCU y Terceros Afectados. Dicho amparo se extenderá hasta la terminación del contrato de concesión.

Parágrafo Primero: a) Las pólizas deberán contener de manera precisa el objeto garantizado (interés asegurable). b) Las pólizas deberán aportarse con el clausulado de condiciones generales ajustados en los términos del Decreto 4828 de 2008. c) Las pólizas deberán ser ajustadas anualmente conforme al incremento del IPC.

Parágrafo Segundo: INDEMNIDAD: el CONCESIONARIO mantendrá indemne al ICCU contra todo reclamo, demanda, acción legal y costo que pueda causarse o surgir por daños o lesiones a personas o propiedades de terceros durante la ejecución del contrato.

CLAUSULA DECIMA PRIMERA.- ADQUISICIÓN DE PREDIOS: MODIFICAR la Cláusula Décima Cuarta del Contrato de Concesión No. OJ-121 de 1997, la cual quedará así:

En caso de requerirse, la adquisición de los predios requeridos para la ejecución de las obras estará a cargo del CONCESIONARIO quien desarrollará dicha labor en favor del ICCU, conforme a lo establecido en el artículo 34 de la ley 105 de 1993.

14.1 De acuerdo con dicha responsabilidad el CONCESIONARIO deberá cumplir con las obligaciones que se describen a continuación:

14.1.1. Contratar o elaborar directamente las fichas prediales, verificando que la información contenida en éstas corresponda a la realidad actualizada de cada inmueble, para lo cual deberá adelantar la revisión, actualización y validación de la información técnica, física, socio-económica y jurídica de todas y cada una de las fichas prediales de los predios requeridos para la ejecución del proyecto. Se levantará una ficha predial por cada inmueble definido según su folio de matrícula inmobiliaria y cédula catastral correspondiente.

En cumplimiento de esta obligación, deberá verificar a su vez que la identificación catastral del inmueble corresponda con el folio de matrícula inmobiliaria sobre el cual se adelante la adquisición, a partir de lo cual establecerá el área a adquirir confrontando en todo caso la información técnica (áreas levantadas en terreno, información catastral, urbanismo, etc.) con la obtenida en el estudio de títulos (folio de matrícula, escritura pública, etc.), de tal forma que exista correlación entre los documentos presentados (planos y fichas prediales y estudios de títulos). De no existir correlación entre los mismos, el CONCESIONARIO determinará, a partir de criterios adecuados y con base en la documentación disponible, la identificación del inmueble, sustentando dicha determinación a través de la elaboración de un informe técnico que será anexado a la carpeta contentiva de cada predio. Cuando se trate de un requerimiento total, en caso de diferencia de áreas entre el levantamiento predial, la información catastral y los títulos del inmueble que no sea posible conciliar, se deberá tomar la menor área establecida, sin perjuicio de la posibilidad que se le otorgue al propietario de aclarar las áreas previo a la suscripción de la correspondiente escritura pública de

transferencia del inmueble al ICCU.

El CONCESIONARIO es responsable de la correcta identificación y determinación de las áreas a adquirir, así como de la adquisición de predios o porciones de terreno en exceso a las requeridas para el adecuado desarrollo del proyecto; para los efectos de dicha estipulación se entenderá que las áreas requeridas comprenden: (a) aquellas necesarias para la ejecución del proyecto, conforme los diseños definitivos elaborados por el CONCESIONARIO, (b) aquellas áreas sobrantes que deban ser adquiridas por no ser desarrollables en razón de su tamaño o funcionalidad, previa certificación de esta situación por parte de las Oficinas de Planeación competentes y/o aprobación de la INTERVENTORIA, (c) aquellas que sean definidas conjuntamente en los Comités Prediales, en los que participe el Subgerente de Concesiones del ICCU para asuntos relacionados con la gestión predial, situación que constará en las Actas correspondientes de los citados Comités.

En caso de que se requiera corregir o complementar una ficha predial por deficiencia en el levantamiento de la información, cambio de diseño o cualquier otra circunstancia atribuible al CONCESIONARIO, no se hará ningún tipo de reconocimiento económico.

14.1.2. Elaborar un estudio de títulos por cada predio, el cual abarcará, el análisis y aporte de los títulos de como mínimo un lapso de 20 años, o mayor en caso de ser necesario para establecer el saneamiento de derecho real de dominio dentro del tracto sucesivo en la tradición del inmueble.

14.1.3. Con base en las fichas prediales, el estudio de títulos, y los documentos catastrales correspondientes, cuyo contenido de información debe ser coherente con las regulaciones y especificaciones contenidas en los Planes de Ordenamiento Territorial y los diseños definitivos con los cuales el CONCESIONARIO ejecuta las obras, éste deberá contratar la elaboración y obtener los Avalúos Comerciales prediales, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1420 de 1998 y la resolución reglamentaria 0762 de 1998 expedida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), o con las normas que hubiesen modificado este régimen jurídico y se encuentren vigentes al momento de realizar la correspondiente actividad y de ser necesario, adelantar las acciones de revisión e impugnación dentro de los términos establecidos en las normas señaladas o aquellas que las modifiquen, según el caso. El CONCESIONARIO garantizará que los avalúos sean entregados de manera oportuna por la Lonja avaluadora contratada, a fin de garantizar su eventual revisión o impugnación por parte del CONCESIONARIO dentro de los términos que para el efecto determina la ley.

Sin perjuicio de su responsabilidad por la correcta valoración de los predios requeridos, el concesionario remitirá a ICCU los precios de referencia por sectores homogéneos que determine la Lonja correspondiente, incluyendo los estudios de soporte, a fin de que la entidad, de considerarlo necesario, adelante las verificaciones a que haya lugar.

14.1.4. Adelantar el proceso de enajenación voluntaria de los predios necesarios para ejecutar las obras y adquirirlos de conformidad con la normatividad vigente, gestión que el CONCESIONARIO deberá desarrollar con el propósito de asegurar, conforme el alcance de su competencia, la

disponibilidad de los predios a fin de cumplir con el programa de trabajos.

En desarrollo de esta obligación, suscribirá los acuerdos de reconocimiento de factores sociales, las ofertas formales de compra y su correspondiente oficio de notificación conforme lo establecen los articulos 44 y 45 del C.C.A., oficio de inscripción de la oferta en la Oficina de Registro, los edictos cuando a ello hubiere lugar, las promesas de compraventa, aprobará las órdenes de operación para el pago de cuentas relacionadas con la adquisición de los predios requeridos para el proyecto, las minutas de escritura pública y todos los demás documentos necesarios para desarrollar, en los términos contractualmente acordados, la gestión socio predial durante el procedimiento de enajenación voluntaria y adelantará el trámite para el correspondiente desenglobe del inmueble y la asignación de cédula catastral independiente por la entidad competente.

Para los efectos establecidos en el presente numeral, el CONCESIONARIO deberá seguir los procedimientos establecidos en el articulo 61 la Ley 388 de 1997, la Ley 9 de 1989, y las demás normas aplicables o que las sustituyan o modifiquen, o la norma que las sustituya o modifique. La entrega de los predios se efectuará mediante acta directamente suscrita por los enajenantes y el CONCESIONARIO, de la cual se enviará una copia al ICCU.

14.1.5. Informar al ICCU, mediante comunicación escrita, sobre los predios respecto de los cuales culminó satisfactoriamente el proceso de enajenación, para lo cual, reportará como mínimo la siguiente información en los formatos que ICCU establezca para el efecto: (a) ficha predial, (b) nombre del enajenante, (c) localización e identificación del predio, (d) área adquirida, (e) construcciones y/o mejoras adquiridas, (f) avalúo comercial del predio, (g) número de escritura, y (h) folio de matrícula inmobiliaria. A esta comunicación se deberán adjuntar los expedientes que contienen cada negociación, debidamente foliados y organizados individualmente de acuerdo con las directrices establecidas por la Oficina de Archivo y Correspondencia del ICCU, cada cual con un Informe final del título, en el que deje constancia de que el predio entregado al ICCU se encuentra saneado y goza de titularidad plena, libre de gravámenes y limitaciones que puedan afectar jurídicamente la disponibilidad del inmueble.

14.1.6. Velar por el cumplimiento cabal de los términos y condiciones establecidos por el ordenamiento jurídico para el agotamiento de la etapa de enajenación voluntaria, ante la eventual necesidad de acudir a la vía de la expropiación para la culminación de procedimiento de adquisición predial.

14.1.7. Preparar los documentos relacionados con el trámite de expropiación judicial o administrativa para suscripción por parte del ICCU, en desarrollo de lo cual adelantará la supervisión, seguimiento y control de calidad a los documentos enviados para firma al ICCU.

14.1.8. Cuando sea necesario adelantar trámites por vía de expropiación judicial, el CONCESIONARIO será el responsable de contratar los profesionales que se requieren hasta la culminación de los correspondientes procesos, y de realizar todas las gestiones para que se adelanten con la mayor celeridad.

14.1.9. Con periodicidad mensual, mientras se ejecute la gestión predial, o cuando las circunstancias lo requieran, enviar un informe en el que consolide la información sobre predios requeridos, recibidos, en proceso de adquisición y con negociación terminada. Igualmente, mantendrá disponible para el ICCU y/o la INTERVENTORÍA toda la información necesaria para el ejercicio de la función de vigilancia y control de la gestión predial. Para estos efectos recibirá y mantendrá actualizada la base de datos que sea adoptada por ICCU para hacer el seguimiento de gestión predial y en concordancia con ésta, mantendrá actualizado y disponible un plano de avance de la gestión predial, los cuales constituirán instrumentos adecuados de seguimiento a la gestión que efectuará ICCU directamente o por intermedio de la INTERVENTORIA.

14.1.10. Atender las directrices que en materia de gestión sociopredial establezca el ICCU de manera general para todas las concesiones, o de forma particular para el desarrollo del proyecto, en armonía con las políticas que para el efecto establezca el Gobierno Nacional.

14.1.11. Asistir a los comités que para el control y seguimiento de la gestión predial convoque el ICCU directamente o por intermedio de la INTERVENTORIA, previa entrega de la información requerida para el efecto.

14.1.12. Dar respuesta en forma clara, veraz, precisa y dentro de los términos de ley, a las solicitudes que sobre el proceso de adquisición predial a su cargo realicen los propietarios y cualquier ciudadano en particular, remitiendo copia de la misma al ICCU.

14.2. Sin perjuicio de las responsabilidades del CONCESIONARIO en materia de gestión predial, será responsabilidad del ICCU en desarrollo de función de vigilancia y control, el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

14.2.1. Impartir las directrices generales para el desarrollo de la Gestión Predial y brindar su apoyo al CONCESIONARIO para facilitar las estrategias y condiciones que correspondan, cuando se considere necesario para lograr la agilización del proceso de adquisición de predios.

14.2.2. Ejercer el debido control y vigilancia a la gestión predial adelantada por el CONCESIONARIO, mediante mecanismos tales como visitas de campo, asistencia a los comités de fiducia, solicitud de las verificaciones documentales para establecer la concordancia de las fichas prediales, fichas sociales, avalúos y documentos de compromiso y pagos, entre otros.

14.2.3. Cuando agotada la etapa de enajenación voluntaria, por razones no imputables al CONCESIONARIO, no sea posible culminar el proceso de adquisición, previo cumplimiento de los requisitos señalados para el efecto en la presente modificación, será responsabilidad del ICCU suscribir los documentos previamente preparados por el CONCESIONARIO para dar inicio y llevar hasta su culminación, el proceso de expropiación por vía administrativa o por vía judicial de acuerdo con lo establecido en la Ley 388 de 1997 y Ley 9 de 1989, así como otorgar los poderes correspondientes a los apoderados que el CONCESIONARIO contrate con cargo a sus recursos

para que defiendan los intereses de la entidad hasta la culminación del correspondiente proceso.

14.2.4. Convocar directamente o por intermedio de la INTERVENTORIA, los comités de gestión predial que se requieran, en los que se verificará el avance de la gestión y se adelantará el estudio de casos especificos en los que el CONCESIONARIO requiera el apoyo del ICCU.

14.2.5. Sin perjuicio de las obligaciones que en la materia corresponden al CONCESIONARIO, previamente al recibo de los expedientes culminados, el ICCU cotejará que cada carpeta contenga los documentos necesarios para verificar el cumplimiento de los procedimientos legales, y asimismo, que el bien recibido se encuentra saneado y goza de titularidad plena, libre de gravámenes y limitaciones que puedan afectar jurídicamente su disponibilidad.

14.2.6. Con cargo al fideicomiso autorizar, previa revisión y aprobación de los soportes requeridos, el pago al CONCESIONARIO por las actividades que realice en desarrollo de la gestión social y predial, de acuerdo con los valores que las partes acordaran previo estudio mediante acta durante la etapa de preconstruccion. De todas maneras, las cuentas de cobro se elaborarán por sector o subsector, por tipo de producto, ya sea ficha predial, elaboración del diagnóstico socioeconómico de los predios requeridos y aplicación de la ficha social, estudio de títulos, avalúos comerciales, enajenación voluntaria o gestión de expropiación, y cuando se haya completado la cantidad correspondiente a dicho sector o subsector.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los mayores costos prediales en la gestión predial que adelanta el CONCESIONARIO o cualquiera de sus contratistas, generados en errores en la identificación del beneficiario de los pagos, en las áreas requeridas, en los valores de los predios, o por cualquier pago realizado en exceso o por falta de verificación de gravámenes o limitaciones, que sean atribuibles únicamente al CONCESIONARIO, serán de su cargo y, en consecuencia, éste deberá rembolsar, si es del caso, a la cuenta predial, según corresponda, los recursos pagados por causa del error o en exceso, previa verificación del hecho por parte del ICCU directamente o a través de su INTERVENTORIA.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El CONCESIONARIO mantendrá indemne al ICCU por las reclamaciones judiciales o acciones de terceros relacionadas con la gestión predial que asume, en especial en lo que tiene que ver con el reconocimiento de factores sociales, estudio de títulos, valoración de terrenos y construcciones, pago de los predios y correcto manejo de los recursos que se destinen para el efecto. Esta indemnidad incluye las reclamaciones o demandas que se interpongan contra el ICCU durante el periodo de la concesión por acciones, hechos u omisiones que de manera directa tengan que ver con la gestión predial del CONCESIONARIO.

PARAGRAFO TERCERO: Los recursos asignados para la adquisición y gestión predial se manejaran en una subcuenta del fideicomiso que se denominara fideicomiso predial, y será utilizadas para la ejecución de las actividades mencionadas en la presente cláusula y el valor de los predios.

CLÁUSULA DECIMA SEGUNDA: GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL DEL PROYECTO.

A) GESTIÓN SOCIAL.- El CONCESIONARIO será responsable de implementar y ejecutar un plan social básico que incorpore las acciones de gestión social para promocionar, divulgar, facilitar y potencializar la integración del proyecto en el ordenamiento y realidad social, geográfica, administrativa, jurídica y económica de la región influenciada con su ejecución, incluida la contratación de los profesionales que se requieran, conforme a lo establecido en el EIA.

B) GESTIÓN AMBIENTAL.- En caso de requerirse, EL CONCESIONARIO realizará los trámites respectivos ante la Autoridad Ambiental, en desarrollo de lo cual:

12.1. Durante la ejecución del presente Contrato, el CONCESIONARIO deberá cumplir con todas las normas constitucionales, legales y reglamentarias que regulan la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

12.2. La obtención de la(s) Licencia(s) Ambiental(es) para las obras del Proyecto que, de acuerdo con las reglamentaciones aplicables requieran de dicha licencia, para lo cual su obtención es responsabilidad del CONCESIONARIO.

Asimismo, el CONCESIONARIO acepta la cesión de las Licencias Ambientales o Planes de Manejo Ambiental vigentes, en caso de existir, asumiendo todos los derechos y obligaciones que de ellos se deriven a partir de la cesión.

12.3. También será responsabilidad del CONCESIONARIO la elaboración de los estudios, diseños y/o asesorías ambientales de acuerdo con los términos de referencia que para tal efecto establezca la Autoridad Ambiental, necesarios para obtener las modificaciones o Licencias Ambientales que resulten necesarias a la misma de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1220 de 2005 del MAVDT, la norma que lo modifique, sustituya o complemente, de conformidad, con los diseños definitivos elaborados por el CONCESIONARIO y la realización de las obras previstas en la etapa de Construcción y Operación. Para tal efecto, una vez realizado el respectivo estudio, el CONCESIONARIO deberá presentarlo al Interventor para que este de su dictamen para lo cual tendrá diez (10) días hábiles. A partir de la fecha de entrega del dictamen a EL CONCESIONARIO, éste tendrá diez (10) Días hábiles para hacerle las correcciones necesarias y presentarlo de nuevo al Interventor para que éste, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes se pronuncie sobre las correcciones efectuadas por EL CONCESIONARIO, pudiendo así el CONCESIONARIO adelantar el trámite respectiva ante la autoridad ambiental correspondiente. Transcurridos cualquiera de los plazos con cargo al interventor sin que se haya producido respuesta, se entenderá que ésta es favorable a la solicitudes de EL CONCESIONARIO.

12.4. Las tarifas que cobre el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y la Autoridad Ambiental Regional competente por los servicios de evaluación y seguimiento en las etapas de construcción y operación, así como las tasas por el uso y aprovechamiento de recursos naturales serán pagadas por el CONCESIONARIO.

12.5. El CONCESIONARIO gestionará y obtendrá el levantamiento de las reservas ambientales a que haya lugar y a su vez asumirá la implementación de las medidas que imponga la Autoridad Ambiental.

12.6. El CONCESIONARIO deberá realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de las normas ambientales vigentes, incluyendo la tramitación y obtención de los Permisos, licencias, Concesiones, etc.

12.7. A partir de la cesión u obtención de las licencias ambientales, según sea el caso, El CONCESIONARIO será responsable por su cuenta y riesgo de los pasivos originados en la inadecuada ejecución de las Licencias Ambientales y de los planes de manejo ambiental o cualquier otro documento y/o requisito exigido por la normatividad ambiental vigente.

CLÁUSULA DECIMA TERCERA – TRÁNSITO VEHICULAR PARA LA GARANTÍA COMERCIAL. Las partes acuerdan eliminar el contenido total de la Cláusula Vigésima – Tránsito Vehicular para la Garantía Comercial, descrito en el adicional 7. Por lo tanto, a partir de la suscripción del presente documento EL ICCU no otorgará al Concesionario ningún tipo de compensación por concepto del tráfico proyectado.

CLÁUSULA DECIMA CUARTA – LÍMITE MÁXIMO DE TRÁNSITO VEHICULAR APORTANTE A LA CONCESIÓN Las partes acuerdan eliminar el contenido total de la Cláusula Vigésima – Tránsito Vehicular para la Garantía Comercial, descrito en el adicional 7 del contrato inicial. No obstante, es de aclarar que EL ICCU no reconocerá compensación alguna al concesionario, si el tráfico supera el proyectado como máximo en la presente reestructuración.

CLÁUSULA DECIMA QUINTA: DISPOSICIÓN GENERAL.- Déjese sin efecto, todas aquellas disposiciones contenidas en EL CONTRATO o en las Actas suscritas por las Partes, que sean contrarias al presente Adicional y modificatorio y a la forma de remuneración pactada. En todo lo demás, continúan vigentes EL CONTRATO y sus modificaciones

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – INTERVENTORÍA: La interventoría del presente contrato adicional, será ejercida por el Interventor contratado por EL ICCU.

PARÁGRAFO: El CONCESIONARIO continúa con la obligación de cubrir el valor de la interventoría, hasta por el 1.75% del recaudo total de peaje, dentro del plazo original del contrato de concesión OJ-121-97 y hasta la terminación del mismo incluida la presente adición.

CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA: EFECTOS DEL LAUDO ARBITRAL O EVENTUAL CONCILIACIÓN. Las partes aceptan que lo pactado en el presente adicional no afectara las obligaciones, alcances e interpretaciones que se deriven del laudo arbitral o eventual conciliación que se expida o se realice dentro del trámite arbitral que se adelanta ante la Cámara de Comercio.

Paragrafo primero: Las reclamaciones en curso a la fecha de suscripción de este documento no se afectaran por la suscripción del mismo.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA.- DOCUMENTOS. Hacen parte del presente adicional y modificatorio los siguientes documentos: 1) Estudio de Conveniencia y Oportunidad suscrito por el Subgerente de Infraestructura del ICCU; 2) Modelación y metodología financiera realizada por la firma Structure – Banca de Inversión avalada por la Secretaria de Hacienda. 3) Propuesta del Concesionario de fecha 17 de noviembre de 2009. 4) Acta de junta directiva de la Concesionaria de diciembre 15 de 2009. 6) anexo de precios. 7) Los demás que se produzcan con ocasión de la ejecución del presente adicional y modificatorio.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN.- El presente documento se perfecciona con la firma de las partes. Para su legalización deberá ser publicado en la Gaceta Departamental, a costa del CONCESIONARIO, requisito que se entiende cumplido con la presentación del comprobante del pago correspondiente. El CONCESIONARIO deberá pagar el impuesto de timbre de conformidad con lo dispuesto en el Estatuto Tributario para este tipo de contratos. Para la ejecución de las obras adicionadas, se requiere la aprobación por parte del ICCU de los certificados modificatorios de las garantías y seguros que el CONCESIONARIO tiene constituidos, o de los que constituya, en la forma prevista en la cláusula Décima. El CONCESIONARIO acreditará el pago de la publicación y presentará la garantía única y de los seguros constituidos, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de suscripción de este documento.

Para constancia se suscribe en Bogotá D.C. a los 18 días del mes de Diciembre de 2009

POR EL ICCU,

ALEX RODRIGUEZ HERRERA
Gerente
ICCU

POR EL CONCESIONARIO,

CARLOS ARTURO CONTRERAS DURAN
Representante Legal
Concesionaria Panamericana S.A.

Proyectó Técnico:	Mauricio Castro. – Asesor Externo .
Revisión Técnica:	Fabio Corredor- Subgerente de Infraestructura
Vo.Bo. Financiero :	Nilson Norbey Miranda
Proyección Financiera:	Hector Ulloa-Structure Banca de Inversión
Proyecto Jurídico:	Carmen Elena Carbo- Asesora Externa
Vo.Bo. Jurídico:	Isabel Contreras- Directora Jurídica

Bogotá, 22 de julio de 2020

Doctora
EDITH ALARCON BERNAL
JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÀ
Bogotá

REFERENCIA: **CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA**
PROCESO NO. 2019- 00374
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, Y OTROS

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ, mayor de edad, vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía número 52.838.464 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional número 147.404 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada del Departamento de Cundinamarca, conforme al poder otorgado por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica de Cundinamarca, muy comedidamente solicito reconocerme personería para actuar en del proceso de la referencia. Manifiesto igualmente al Señor Juez que estando dentro del término legal procedo a **CONTESTAR LA DEMANDA** notificada al buzón notificaciones@cundinamarca.gov.co el 12 de febrero de 2020, bajo los siguientes argumentos:

I. A LOS HECHOS Y OMISIONES

PRIMERO.- ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL, en especial a la literalidad de la declaración juramentada número 6472 del 3 de diciembre de 2019 aportada como prueba por los demandantes.

SEGUNDO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO.

TERCERO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO.

CUARTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO.

QUINTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO.

SEXTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO.

SEPTIMO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL, en especial a la literalidad del Informe Policial de Accidentes de Tránsito No. 25875000 y corresponderá al operador jurídico en la oportunidad procesal correspondiente valorar las pruebas aportadas no solo por la parte demandante, sino también por las Entidades Demandadas y que obran dentro del plenario para determinar si se configuró el daño alegado por los demandantes; así como la presunta responsabilidad de la Parte Pasiva y desde ya, esta defensa alega la Excepción de Falta de Legitimación por Pasiva que se configura frente a mi representado Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, la cual será ampliamente desarrollada en la presente contestación de la demanda.

OCTAVO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL, en especial a la literalidad de la Historia Clínica de la paciente Jackeline Holguin Galvis que reposa en el

expediente y las pruebas aportadas al proceso judicial de la referencia.

NOVENO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL, en especial a la literalidad de la Historia Clínica de la paciente Jackeline Holguin Galvis que reposa en el expediente y las pruebas aportadas al proceso judicial de la referencia.

DECIMO: ES PARCIALMENTE CIERTO. NO ES CIERTO, que se trate de lesiones severas como lo afirma la Parte Activa; ya que esta manifestación subjetiva de la Parte Activa requiere de prueba y **ES CIERTO,** como de la Historia Clínica que "*... se solicitó remisión a un centro de mayor complejidad para valoración y manejo por Ortopedia y Traumatologia, paciente actualmente sin documento de identidad...*"

DECIMO PRIMERO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO. En cuanto a que se trata de un daño "*severo*" corresponde a una manifestación subjetiva del actor, la cual deberá acreditar en el proceso judicial.

DECIMO SEGUNDO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

DECIMO TERCERO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL y me remito a la Historia Clínica de la paciente JACQUELINE HOLGUIN GALVIS donde figura fechas de ingreso y egreso y toda la trazabilidad clínica de la mencionada señora.

DECIMO CUARTO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL. No obstante, en los anexos de la demanda que fueron aportados por la Parte Activa figuran unos reportes de incapacidades de la IPS **MEDIFACA IPS SAS** por los siguientes periodos:

- ✓ 16/01/2018 a 14/02/2018
- ✓ 15/02/2018 a 16/03/2018

Sin embargo, es de precisar frente a las incapacidades alegadas por el Actor, que primero la Parte Actora debe probar los elementos de la responsabilidad el hecho, daño y el nexo de causalidad y frente a mi representado no se configura el Nexo de Causalidad; ya que mi representado no pudo dar lugar a los hechos materia de la demanda ni material, ni jurídicamente, como pasará a alegarse en la Excepciones de la Demanda que se plantean en el presente escrito.

DECIMO QUINTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

DECIMO SEXTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL y me remito a la Historia Clínica de la paciente JACQUELINE HOLGUIN GALVIS donde figuran fechas de ingreso y egreso y toda la trazabilidad de la historia clínica de la mencionada señora.

DECIMO SEPTIMO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

DECIMO OCTAVO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

DECIMO NOVENO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

VIGESIMO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL, en especial a la literalidad del concepto médico para remisión a Administradora del Fondo de Pensiones (AFP) de la EPS MEDIMAS de fecha 4 de marzo de 2018 y el oficio remisorio de dicho concepto del 5 de marzo de 2018, los cuales fueron aportados como anexos al libelo demandatorio.

VIGESIMO PRIMERO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO.

VIGESIMO SEGUNDO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL y en

especial, a la literalidad de la certificación de hospitalización de servicio de atención domiciliaria – SAD expedida el 23 de marzo de 2018 por la médico y Cirujano General de CEPAIN – doctora Yajaira Herrera Martineza, que fue aportada por la Parte Activa como anexo a la demanda y que en su parte final figura: *"... Certificación no valida como incapacidad..."*.

VIGESIMO TERCERO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

VIGESIMO CUARTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO

VIGESIMO QUINTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL.

VIGESIMO SEXTO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL.

VIGESIMO SEPTIMO: NO ES CIERTO, EN LOS TERMINOS PLANTEADOS POR EL ACTOR Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL, toda vez, que los demandantes afirman que no existe "duda" o "discusión" que el Hecho Generador del daño antijurídico en cuanto al accidente sufrido por el vehículo motocicleta de placas GXE45E, marca AKT, línea AD15W, modelo 2018, en la vía Chuguacal – Cambao, el día 15 de enero de 2018, **fue el obstáculo o el derrumbe de la roca; en primer lugar porque dicha afirmación debe ser materia de prueba en el proceso judicial de la referencia, es decir, debe estar acreditada la causa del siniestro, la cual a la fecha no se encuentra probada y para ello, se requiere que en el proceso judicial se surta todo el debate probatorio.**

ES DECIR, EL ACTOR NO PUEDE MANIFESTAR QUE LA CAUSA DEL SINIESTRO FUE LA ROCA O EL OBSTACULO EN LA VÍA; YA QUE DICHA AFIRMACIÒN DEBE SER MATERIA DE PRUEBA EN EL PROCESO JUDICIAL DE LA REFERENCIA.

VALE LA PENA SEÑALAR, QUE EL CROQUIS Y EL INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO, SON SÓLO MEDIOS DE PRUEBA DOCUMENTALES, QUE DEBERÁN SER VALORADOS POR EL OPERADOR JURIDICO, PORQUE A LA FECHA DE PRESENTACION DE LA DEMANDA NO SE ENCUENTRAN ACREDITADOS LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD, ESTO ES, EL HECHO, EL DAÑO ANTIJURIDICO Y EL NEXO CAUSAL Y ADEMAS, SI SE CONFIGURA UN EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD, COMO ES EL CASO DEL HECHO EXCLUSIVO DE LA VICTIMA.

VIGESIMO OCTAVO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL. En todo caso, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121-97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de la Concesionaria Panamericana y así lo señala, la respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sánchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, en la cual, manifiesta:

En cuanto a la señalización, el contrato OJ-121-97 Clausula Vigésima Séptima menciona lo siguiente:

> ***"CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACIÓN:***
> *Dentro del término que el Concesionario tenga a su cargo la carretera, la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto es su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización si hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO, a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de diseño y programación se identifica la ausencia de señales verticales, estas serán*

colocadas por EL CONCESIONARIO, en el término de 30 días calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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"

Por otro lado, como soporte y complemento a la obligación en el Contrato se encuentra el Manual de operación y mantenimiento del Corredor Principal del OJ -121-97, en el numeral 7 – CONTROL Y VIGILANCIA el cual enuncia lo siguiente:

Literal B- Señalización

B1. Descripción

La señalización comprende: señales horizontales, señales verticales, permanentes y temporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendido de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización y de calles y carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementan o sustituyan durante el periodo de la Concesión."

De conformidad con las obligaciones contractuales transcritas, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121-97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de la Concesionaria Panamericana.
(...)"

(Negrillas y subrayado fuera de texto)

Así las cosas, del informe suscrito por el Subgerente de Concesiones del ICCU del 3 de marzo de 2020, se desprende que según lo previsto en el contrato de concesión OJ – 121 – 97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, **la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de Concesionaria Panamericana S.A.S.,** mas no de mi representado Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, es decir, que en ese orden de ideas, aunque en el hipotético caso que este hecho se encontrara probado, lo cual no ocurre en el caso sub – exàmine, la responsabilidad está en cabeza de Concesionaria Panamericana S.A.S y mi representado no está en la obligación legal, ni contractual de responder por estos hechos, y en todo caso, quien tiene la función de vigilancia y control del cumplimiento del contrato de concesión es **EL ICCU** que corresponde a una entidad descentralizada, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio.

VIGESIMO NOVENO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO. No obstante, de la lectura de este hecho, se desprende que la misma parte demandante afirma que el responsable de la vigilancia y cuidado de dicho corredor vial donde presuntamente para la fecha de los hechos había una roca que obstruía la vía, era la Concesionaria, refiriéndose el Demandante a **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS,** lo que corrobora la Falta de Legitimación por Pasiva de mi representado – Departamento de Cundinamarca – Nivel Central frente a los Hechos de la Demanda.

TRIGÉSIMO: NO ES UN HECHO, ES UNA AFIRMACION SUBJETIVA DEL ACTOR, QUE DEBE SER PROBADA POR LA PARTE ACTIVA.

TRIGÉSIMO PRIMERO: NO ES UN HECHO, CORRESPONDE AL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD QUE DEBIA ACREDITAR EL ACTOR PARA RADICAR LA RESPECTIVA DEMANDA.

TRIGÉSIMO SEGUNDO: NO ES UN HECHO, CORRESPONDE AL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD QUE DEBIA ACREDITAR EL ACTOR PARA RADICAR LA RESPECTIVA DEMANDA Y ME ATENGO A LA CONSTANCIA EXPEDIDA POR LA PROCURADURIA.

TRIGÉSIMO TERCERO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL CURSO DEL PROCESO

JUDICIAL, toda vez, que todas las pruebas aportadas al plenario apuntan a que el responsable del mantenimiento y rehabilitación de la vía era **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS.** y además lo manifestado por la Parte Activa en este Hecho debe ser materia de prueba.

TRIGÉSIMO CUARTO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL.

TRIGÉSIMO QUINTO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL Y A LA LITERALIDAD DE LA RESPUESTA SUSCRITA POR EL GERENTE GENERAL DE CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A.S CALENDADADA 28 DE ENERO DE 2019, LA CUAL, DEBERÀ SER VALORADA COMO PRUEBA DENTRO DEL PROCESO JUDICIAL.

TRIGÉSIMO SEXTO: NO ES UN HECHO, CORRESPONDE AL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD QUE DEBIA ACREDITAR EL ACTOR PARA RADICAR LA RESPECTIVA DEMANDA.

TRIGÉSIMO SEPTIMO: NO ES UN HECHO, CORRESPONDE AL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD QUE DEBIA ACREDITAR EL ACTOR PARA RADICAR LA RESPECTIVA DEMANDA.

TRIGESIMO OCTAVO: NO ES UN HECHO, CORRESPONDE AL REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD QUE DEBIA ACREDITAR EL ACTOR PARA RADICAR LA RESPECTIVA DEMANDA.

TRIGESIMO NOVENO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL. Sin embargo, sobre este aspecto, es importante anotar que la misma Parte Demandante está aceptando con este hecho, que la Legitimación de Hecho para radicar la demanda que corresponde al proceso judicial de la referencia, está en cabeza del **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU Y CONCESIONARIA PANAMERICANA S.AS,** el primero por corresponder a la Entidad Contratante del Contrato de Concesión No. OJ – 121- del 16 de diciembre de 1997 y su contrato adicional y el segundo por corresponder a la Entidad Contratista, sin que ello implique necesariamente que en cabeza de estas dos Entidades recaiga la Legitimación Material en la Causa por Pasiva.

En cuanto a la cesión del contrato a que hace referencia la parte demandante, corresponde al actor probar cual es la Entidad que a la fecha tiene la cesión de este Contrato y si para la época de los hechos la vía concesionada correspondía a **CONCESIONARIA PANAMERICANA S.AS** o a que concesionario.

Así las cosas, el mismo demandante está aceptando que el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central carece de Legitimación de Hecho y Material en la Causa por Pasiva tanto de Hecho como Material, así como lo ha dicho el Consejo de Estado, lo cual pasará a explicar esta defensa en la Explicación de la Excepción Previa de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva, en el acápite correspondiente y que desde ya solicitó a su Despacho Decretar Probada desde la Audiencia Inicial , de que trata el artículo 180 del CPACA.

EN ESTE HECHO, LA MISMA PARTE DEMANDANTE ACEPTA Y REAFIRMA QUE MI REPRESENTADO DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL NO TIENE NINGUNA RESPONSABILIDAD FRENTE A LOS HECHOS DE LA DEMANDA.

CUADRAGÈSIMO: ES CIERTO Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL. De acuerdo con lo manifestado por la misma Parte Demandante, la directamente responsable del mantenimiento y adecuado funcionamiento de la vía es **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS,** es decir, es quien ostenta la Legitimación Material en la Causa por Pasiva; ya que el mismo **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU** ha manifestado que la obligación de indemnizar los perjuicios en

Calle 26 #51-53 Bogotá D.C.
Sede Administrativa - Torre Central Piso 7.
Código Postal: 111321 – Teléfono: 749 1692
/CundiGob @CundinamarcaGob
www.cundinamarca.gov.co

desarrollo o como consecuencia de la ejecución del contrato de concesión No. OJ – 0121 de 1997 está en cabeza de **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS,** como se desprende del mismo contrato y del Reglamento para la operación de la Concesión Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca, cuya copia adjunto como prueba.

Es cierto, que mediante Decreto Ordenanzal 0261 de 15 de octubre de 2008 se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, y patrimonio propio. Representado legalmente por su gerente.

El artículo 6 de la norma supra, define las funciones del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, así:

> ***"Artículo sexto. Funciones.*** *Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, cumplirá las siguientes funciones:*
>
> *6.1 Programar la ejecución de los programas con participación de capital privado en infraestructura a cargo del Departamento que hayan sido previamente identificados por la Secretaría de Transporte y Movilidad.*
>
> *(…)*
>
> *6.5 Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.*
>
> *(..)*
>
> *6.8 Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.*
> *(…)*

En ese orden de ideas, la competencia funcional a nivel Departamental en materia de vías, está en cabeza del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, patrimonio independiente, representada legalmente por el gerente general, y que dentro de sus funciones tiene asignada la de "ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques, zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.

Así las cosas, se reitera que el mismo demandante está aceptando que el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central carece de Legitimación en la Causa por Pasiva tanto de Hecho como Material, así como lo ha dicho el Consejo de Estado, lo cual pasará a explicar esta defensa en la explicación de la Excepción Previa de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva en el acápite correspondiente y que solicitó a su Despacho Decretar Probada desde la Audiencia Inicial , de que trata el artículo 180 del CPACA, toda vez, que mi representando no debió ser demandado, máxime cuando en los mismos hechos de la demanda, la Parte Activa afirma que la Parte Pasiva debió ser conformada únicamente por CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS Y EL ICCU, es decir se presenta una Falta de Legitimación de Hecho de mi representado.

CUADRAGÈSIMO PRIMERO: NO ES CIERTO, EN LOS TÉRMINOS PLANTEADOS POR

EL ACTOR Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL; ya que pese a que reiteró frente a mi representado se configura la Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva, la parte demandante debe acreditar el Nexo de Causalidad entre el Hecho y el Daño, requisito indispensable para que se declare la responsabilidad del Estado, toda vez, que no está acreditado, que los presuntos obstáculos de la vía hayan ocasionado el accidente materia de la demanda; ya que dicho accidente pudo ocurrir por otros factores, que se pueden constituir en un eximente de responsabilidad. **El Nexo de Causalidad requiere de prueba y para ello, se debe surtir todo el debate probatorio correspondiente, no es suficiente la simple afirmación de la parte demandante.**

CUADRAGÈSIMO SEGUNDO: ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL.

CUADRAGÉSIMO TERCERO: NO ES CIERTO, EN LOS TÉRMINOS PLANTEADOS POR EL ACTOR Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL; ya que la parte demandante debe acreditar el Nexo de Causalidad entre el Hecho y el Daño, requisito indispensable para que se declare la responsabilidad del Estado, toda vez, que no está acreditado, que los presuntos obstáculos de la vía hayan ocasionado el accidente materia de la demanda; ya que dicho accidente pudo ocurrir por otros factores, que se pueden constituir en un eximente de responsabilidad.

Aunado a lo anterior, en el evento, en que la Parte Activa acredite el nexo de causalidad con respecto a la roca que manifiesta el actor se encontraba obstaculizando la vía y que la misma fue la causa del accidente, es de anotar, que la jurisprudencia ha manifestado que en este tipo de eventos se configura una Fuerza Mayor o Caso Fortuito, no obstante, ha señalado que se debe analizar la situación particular, *verbi gratia*, que la Entidad a cargo del mantenimiento y rehabilitación de la vía tuvo conocimiento de los obstáculos en la vía y no adoptó los correctivos correspondientes, lo cual deberá ser materia de prueba en el proceso judicial.

CUADRAGÉSIMO CUARTO: NO ES CIERTO, EN LOS TERMINOS PLANTEADOS POR EL ACTOR. Corresponde a una afirmación del actor que no es cierta y tampoco se encuentra acreditada dentro del proceso judicial de la referencia.

Aunado a lo anterior, no se encuentra acreditado el Nexo de Causalidad, es decir, que una de las causas del accidente hubiese sido la presunta falta de señalización e iluminación en los términos señalados por los demandantes.

En todo caso, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121-97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de la Concesionaria Panamericana SAS y así lo señala, la respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sánchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, en la cual, manifiesta:

En cuanto a la señalización, el contrato OJ-121-97 Clausula Vigésima Séptima menciona lo siguiente:

"CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACIÓN:
Dentro del término que el Concesionario tenga a su cargo la carretera, la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto es su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización si hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO, a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de diseño y programación se identifica la ausencia de señales verticales, estas serán

colocadas por EL CONCESIONARIO, en el término de 30 días calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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"

Por otro lado, como soporte y complemento a la obligación en el Contrato se encuentra el Manual de operación y mantenimiento del Corredor Principal del OJ -121-97, en el numeral 7 – CONTROL Y VIGILANCIA el cual enuncia lo siguiente:

Literal B- Señalización

B1. Descripción

La señalización comprende: señales horizontales, señales verticales, permanentes y temporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendido de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización y de calles y carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementan o sustituyan durante el periodo de la Concesión."

De conformidad con las obligaciones contractuales transcritas, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121-97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de la Concesionaria Panamericana.
(...)"

(Negrillas y subrayado fuera de texto)

Así las cosas, del informe suscrito por el Subgerente de Concesiones del ICCU del 3 de marzo de 2020, se desprende que según lo previsto en el contrato de concesión OJ – 121 – 97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, **la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de Concesionaria Panamericana S.A.S.,** mas no de mi representado Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, es decir, que en ese orden de ideas, aunque en el hipotético caso que este hecho se encontrara probado, lo cual no ocurre en el caso sub – exàmine, la responsabilidad está en cabeza de Concesionaria Panamericana S.A.S y mi representado no está en la obligación legal, ni contractual de responder por estos hechos y en todo caso, quien tiene la función de inspección y vigilancia del contrato de concesión es **EL ICCU** quien ocupa la posición de Contratante, que corresponde a una entidad descentralizada, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio.

CUADRAGÈSIMO QUINTO: NO ES CIERTO, EN LOS TERMINOS PLANTEADOS POR EL ACTOR Y ME ATENGO A LO PROBADO EN EL PROCESO JUDICIAL; toda vez, que el demandante se refiere a negligencia y omisión de las entidades demandadas, la cual, debe encontrarse acreditada en el proceso judicial de la referencia, es decir, si existió o no falla del servicio por parte de **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** o quien haya lugar, quien resulta ser el Legitimado de hecho y materialmente por Pasiva para responder por los hechos de la demanda, por encontrarse a su cargo esta vía concesionada, de conformidad con la literalidad del Contrato OJ-0121-97 y el Reglamento para la Operación de la Concesión Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca, los cuales, adjunto como prueba.

En igual sentido, aporto como prueba al proceso judicial, respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sánchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, en la cual, señaló, entre otros aspectos:

"(...)

Por lo anterior, el ***Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía Concesionada de segundo orden y está a cargo de Concesionaria Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado****, momento en el que se presenta la reversión.*

(…)"
(Negrillas y subrayado fuera de texto)

De otra parte, reiteró que el Nexo de Causalidad debe encontrarse acreditado y ninguno de los elementos probatorios que allega la Parte Activa a la demanda acreditan dicho nexo de causalidad frente al Departamento de Cundinamarca como un elemento de la responsabilidad del Estado.

Aunado a lo anterior, se evidencia Ausencia de Pruebas que acrediten la aparente falta de señalización de la vía, la presunta negligencia y omisión de las entidades demandadas al no retirar el derrumbe de la carretera dentro de las cuales se encuentra mi representado.

CUADRAGÉSIMO SEXTO: NO ES CIERTO; ya que en el proceso judicial de la referencia no se encuentran acreditados los elementos de responsabilidad del Estado, ni tampoco la imputación frente a mi representado Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, es decir la Legitimación de Hecho; puesto que el mismo demandante en el escrito de la demanda señala como responsable del mantenimiento y rehabilitación de la vía o corredor vial Chuguacal Cambao a la empresa **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS,** es decir, es quien se encuentra legitimado por pasiva tanto formalmente como materialmente **.**

Aunado a lo anterior, se reitera que frente a mi representado la falla del servicio no se encuentra acreditada, ni existió ningún tipo de incumplimiento frente al deber legal y constitucional de mantener en buen estado la vía Chuguacal – Cambao, por cuanto, como se señaló anteriormente dicha vía o corredor vial no se encontraba a su cargo; ya que se trata de una vía concesionada de segundo orden, a cargo de **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS.**

En igual sentido, tampoco está acreditado que se haya puesto en conocimiento de las entidades demandadas e inactividad de la Administración Departamental – Nivel Central, que previo a la ocurrencia de los hechos, se generaba una situación de riesgo.

CUADRAGÉSIMO SEPTIMO: NO ES CIERTO. Es claro que el nexo de causalidad contrario a lo que afirma el demandante no se encuentra acreditado, en primer lugar, porque no se encuentra acreditada la falta de señalización u advertencia de la presencia de obstáculos de la vía y tampoco que está hubiese sido la causante del daño, toda vez, que para ello se requiere un análisis detallado de los hechos, por cuanto, en tratándose de obstáculos en la vía, lo que la jurisprudencia ha reiterado es que se trata de una Fuerza Mayor o Caso Fortuito y ello deberá ser analizado en la sentencia.

No puede el demandante afirmar con tal certeza que se configura un Incumplimiento del deber de Vigilancia, Control y Mantenimiento Vial, cuando la vía no está a cargo de mi representado, sino de **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS.,** quien ostenta la Legitimación de Hecho y por Pasiva y en todo caso, la Entidad que ocupaba la posición de contratante, al momento de la época de los hechos de la demanda, era **EL ICCU**, quien es una entidad descentralizada, con patrimonio propio y autonomía presupuestal, atendiendo lo dispuesto en los Decretos Nos. 261 de 2008 y 068 de 2015 y aunado a ello, dentro del proceso judicial no se encuentra acreditado el Nexo de Causalidad.

CUADRAGESIMO OCTAVO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE AL ACTOR PROBARLO. Los perjuicios alegados por el actor no se encuentran acreditados por el actor y en todo caso, en el evento, en que los mismos resulten acreditados, mi representado

Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, no es el obligado al pago de los mismos por no estar Legitimado por Pasiva para responder por los hechos materia de la demanda, sino que dicha Legitimación se encuentra en cabeza de **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS.** como se ha explicado anteriormente y de ser el caso, **EL ICCU** corresponde a una Entidad Descentralizada del Departamento de Cundinamarca.

CUADRAGESIMO NOVENO: NO ME CONSTA, CORRESPONDE EL ACTOR PROBARLO.

II. ARGUMENTOS - FUNDAMENTACIÒN FÀCTICA Y JURÍDICA DE LA DEFENSA Y EXCEPCIONES

A continuación se esgrimen los argumentos fácticos y jurídicos que justifican la defensa de mí representado el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central.

DEL CASO CONCRETO:

SOBRE EL MEDIO DE CONTROL DE REPARACIÒN DIRECTA Y LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

El medio de control de Reparación Directa consagrada en el artículo 140 de la Ley 1437 de 2011 *"Código de Procedimiento Administrativo y lo Contencioso Administrativo"*, tiene como fin demandar el pago indemnizatorio del daño antijurídico causado por los agentes del Estado, en virtud de un hecho, omisión, operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos.

El artículo 6° de la Constitución Política de 1991, establece la responsabilidad de los servidores públicos por la infracción de la Constitución y las Leyes, y por la omisión o extralimitación de sus funciones. En el mismo, sentido, el artículo 90 de la Carta Magna dispone: "*El Estado responderá patrimonialmente por los daños antijurídicos que le sean imputables, causados por la acción o la omisión de las autoridades públicas…*" Según esta norma, los elementos que configuran dicha responsabilidad son el daño antijurídico y la imputación del mismo a la entidad pública demandada.

De tal manera, que existe responsabilidad patrimonial de la administración en los casos en que el daño es resultado de omisiones, actuaciones, extralimitaciones en los servicios que la Entidad Pública acusada debe tener, lo cual permite determinar la legitimidad en la causa dentro de las acciones de reparación directa en los casos de falla del servicio.

Es sabido que para que exista responsabilidad se requiere de tres elementos absolutamente indispensables y necesarios: el daño, el hecho generador del mismo y un nexo de causalidad que permita imputar el daño a la conducta (acción u omisión) del agente generador.[1]

Así las cosas, la doctrina y la jurisprudencia han destacado tres presupuestos esenciales de la responsabilidad extracontractual del Estado por falla del servicio, que son:

1. Un hecho, omisión u operación.
2. Un daño o perjuicio patrimonial
3. La relación de causalidad entre el hecho y el daño.

Para que la acción de reparación directa por falla del servicio sea procedente se requiere la existencia de algunos presupuestos axiológicos que permitan aclarar la responsabilidad del Estado, las obligaciones de éste no pueden ser ilimitadas. **Los entes estatales sólo son responsables de los perjuicios que ellos causen, si en la valoración de las**

1 Revista revisada y actualizada de un texto que fue publicado en esta misma Revista en el número 14 de 2008. Título: Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual Dr- Jorge Patiño. Página 372.

circunstancias de tiempo, modo y lugar de como ocurrieron los hechos que motivan la demanda se hallen incursos en la falla del servicio, pero no se les puede exigir lo imposible.

EXCEPCIONES PREVIAS

FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA

Propongo como excepción previa, **LA FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA** que mencionó y sustento a continuación, de conformidad con lo preceptuado en los artículos 180 del CPACA y 100 del Código General del Proceso – Ley 1564 de 2012.

La legitimación en la causa, es la facultad que surge del derecho sustancial y que debe tener determinadas personas, para formular o contradecir respecto de determinado derecho subjetivo sustancial sobre el cual versa la pretensión que es objeto del proceso.
Así mismo, las partes en un proceso pueden estar legitimadas para la causa, tengan o no el derecho o la obligación sustancial, según se trate del demandante o del demandado, es decir, que no significa que quien no tenga derecho sustancial, no estaría legitimado para hacer parte del proceso; **en conclusión estar legitimado en la causa significa tener derecho a exigir que se resuelva sobre las peticiones formuladas en el libelo demandatorio, es decir, sobre la existencia o inexistencia del derecho material.**

Ahora bien, la legitimación en la causa por pasiva, es la capacidad jurídica y procesal de la parte demandada para comparecer en juicio, es decir, la parte demandada debe ser la persona que conforme a la ley sustancial está legitimada para discutir, oponerse o contradecir una o varias pretensiones del demandante.

Ahora bien, frente a la EXCEPCIÒN DE LEGITIMACIÒN EN LA CAUSA POR PASIVA, tanto la Corte Constitucional como el Honorable Consejo de Estado, han señalado:

Frente a la legitimación en la causa, en sentencia de seis (06) de agosto de dos mil doce (2012)[2], el Máximo Órgano de Cierre de la Jurisdicción señaló:

"...Pues bien, la legitimación en la causa, corresponde a la calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda por cuanto es sujeto de la relación jurídica sustancial. En otros términos, consiste en la posibilidad que tiene la parte demandante de reclamar el derecho invocado en la demanda -legitimación por activa- y de hacerlo frente a quien fue demandado -legitimación por pasiva-, por haber sido parte de la relación material que dio lugar al litigio. Corresponde a un presupuesto procesal de la sentencia de fondo favorable a las pretensiones, toda vez que constituye una excepción de fondo, entendida ésta como un hecho nuevo alegado por la parte demandada para enervar la pretensión, puesto que tiende a destruir, total o parcialmente, el derecho alegado por el demandante. Al respecto, ha dicho esta Corporación[3]:

*"**La legitimación de hecho** en la causa es entendida como la relación procesal que se establece entre el demandante y el demandado por intermedio de la pretensión procesal; es decir es una relación jurídica nacida de la atribución de una conducta, en la demanda, y de la notificación de ésta al demandado. Quien cita a otro y atribuye está legitimado de hecho y por activa, y a quien cita y atribuye está legitimado de hecho y por pasiva, después de la notificación del auto admisorio de la demanda. Vg.: A demanda a B. Cada uno de estos está legitimado de hecho.*

2Honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sección segunda, subsección A, Consejero Ponente Gustavo Eduardo Gómez Aranguren, radicado 11001-03-15-000-2012-01063-00(AC).

3Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Sentencia del 22 de noviembre de 2001. Expediente No.13.356. M.P. María Elena Giraldo Gómez.

Legitimación material *en la causa alude, por regla general, a situación distinta cual es la participación real de las personas en el hecho origen de la formulación de la demanda, independientemente de que dichas personas o hayan demandado o que hayan sido demandadas.*

(...) ***La falta de legitimación material en la causa, por activa o por pasiva, no enerva la pretensión procesal en su contenido, como si lo hace una excepción de fondo. La excepción de fondo se caracteriza por la potencialidad que tiene, si se prueba el hecho modificativo o extintivo de la pretensión procesal que propone al demandado o advierte el juzgador (art.164 C.C.A) para extinguir, parcial o totalmente la súplica procesal. La excepción de fondo supone, en principio, el previo derecho del demandante que a posteriori se recorta por un hecho nuevo y probado - modificativo o extintivo del derecho constitutivo del demandante - que enerva la prosperidad total o parcial de la pretensión, como ya se dijo.***

Legitimación material en la causa, activa y pasiva, es una condición anterior y necesaria entre otras, para dictar sentencia de mérito favorable al demandante o al demandado. Nótese que el estar legitimado en la causa materialmente por activa o por pasiva, por si solo, no otorga el derecho a ganar; si la falta recae en el demandante el demandado tiene derecho a ser absuelto pero no porque él haya probado un hecho nuevo que enerve el contenido material de las pretensiones sino porque quien lo atacó no es la persona que frente a la ley tiene el interés sustantivo para hacerlo - no el procesal -; si la falta de legitimación en la causa es del demandado, de una parte al demandante se le negarán las pretensiones no porque los hechos en que se sustenten no le den el derecho sino porque a quien se las atribuyó no es el sujeto que debe responder; por eso, de otra parte, el demandado debe ser absuelto, situación que se logra con la denegación de las súplicas del demandante".

De la cita jurisprudencial, se tiene entonces que la legitimación en la causa es la calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda por cuanto es sujeto de la relación jurídica sustancial, es decir, consiste en la posibilidad que tiene la parte demandante de reclamar al demandado el derecho invocado en la demanda, por haber sido parte de la relación material que dio lugar al litigio.

La Honorable Corte Constitucional ha señalado que la legitimación en la causa debe entenderse como la calidad que tiene una persona de formular o contradecir las pretensiones de la demanda por ser el sujeto de la relación jurídica sustancial, así existe legitimación en la causa por activa cuando hay una identidad del demandante con ser el titular del derecho subjetivo, es decir, quien está legitimado para reclamarlo y existe legitimación en la causa por pasiva, cuando hay identidad entre el demandado con ser el sujeto que debe satisfacer el derecho, específicamente frente a la legitimación en la causa por pasiva en contra de la Nación en sentencia T-247 de dos mil siete (2007)[4], el Máximo Órgano Constitucional explicó:

"...De acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado, "[e]n el ordenamiento jurídico procesal la legitimación en la causa se entiende como la calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda por ser el sujeto de la relación jurídica sustancial." Esto significa, ha dicho el Tribunal Supremo de lo Contencioso Administrativo, que "[l]a legitimación en la causa, por el lado activo, es la identidad del demandante con el titular del derecho subjetivo, es decir, con quien tiene vocación jurídica para reclamarlo y, por el lado pasivo, es la identidad del demandado con quien tiene el deber correlativo de satisfacer el derecho." Específicamente, en el ámbito del proceso, puede decirse que la legitimación en la causa puede ser entendida como la calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda por cuanto

4 Honorable Corte Constitucional, sentencia T-247 del diez (10) de abril de dos mil siete (2007), Magistrado Ponente Rodrigo Escobar Gil.

es sujeto de la relación jurídica sustancial que se ha planteado en el proceso y en torno a la cual gira la controversia.

En términos más precisos, podría decirse que la legitimación en la causa es la idoneidad jurídica que tiene una persona para discutir el objeto sobre que versa un litigio.

Cuando en un proceso contencioso administrativo, una de las partes es la Nación, es preciso tener en cuenta que, como se ha señalado en esta providencia y se ha puesto de presente por el Consejo de Estado, "... esta persona jurídica está representada por diversos funcionarios según la rama del poder público o la dependencia u órgano que deba concurrir al proceso porque 'los actos administrativos, los hechos, las operaciones administrativas y los contratos administrativos y privados con cláusula de caducidad de las entidades públicas' que juzga la jurisdicción de lo contencioso administrativo (art. 83 C.C.A.) les sean atribuibles de manera directa, de acuerdo con las previsiones contenidas en el artículo 149 C.C.A."

En estos eventos, "... el centro genérico de imputación -Nación- es una persona jurídica unitaria y como tal, para efectos procesales, considerada parte, sólo que en cuanto a su representación esa imputación se particulariza teniendo en cuenta la rama, dependencia u órgano al que, específicamente para los efectos de la responsabilidad extracontractual del Estado, se le atribuya el hecho, la omisión, la operación administrativa o la ocupación causante del daño indemnizable (art. 86 C.C.A.)."

De este modo, cuando el petitum de la demanda se dirige contra la Nación, y ésta es la llamada responderlo, pero el actor cita como parte demandada a un órgano distinto de aquel que deba acudir al proceso en razón de las actuaciones, los hechos o las operaciones que hayan dado lugar a la demanda, se está ante un problema de representación, no de legitimación en la causa.

Independientemente de las consideraciones teóricas que quepa hacer sobre las consecuencias jurídicas de los distintos presupuestos procesales, lo cierto es que el Consejo de Estado ha sostenido que en los eventos de indebida representación de la Nación cabe el alegato de la causal de nulidad prevista en el artículo 140, numeral 7º, del Código de Procedimiento Civil, la cual es susceptible de ser saneada.

De este modo, se tiene que el sujeto legitimado en la causa por pasiva para responder por acciones u omisiones atribuibles a la Rama Judicial del poder público es la Nación y que lo que varía en cada caso, según el órgano a quien sean directamente imputables esas acciones u omisiones, es la representación judicial de la misma...".

El Consejo de Estado – Sección Segunda – Subsección "A", en providencia del 13 de julio de 2012 – número de radicación interno 55205 de la Clínica Chica Mocha EPS S.A contra, LA SUPERINTENDENCIA DE SALUD – SOLSALUD EPS S.A. EN LIQUIDACIÒN con ponencia del Magistrado CARLOS ALBERTO ZAMBRANO BARRERA, sobre la excepción de falta de legitimación al resolver un recurso de apelación, indicó:

"... LEGITIMACION EN LA CAUSA – Noción. Definición. Concepto / LEGITIMACION EN LA CAUSA – Fundamento / LEGITIMACION EN LA CAUSA - Finalidad

La legitimación en la causa, en términos generales, hace referencia a la relación sustancial que debe existir entre las partes en el proceso y el interés sustancial del litigio, de tal manera que aquella persona a quien se le exige la obligación es a quien habilita la ley para actuar procesalmente. *(...) está legitimado en la causa por activa quien tiene la vocación para reclamar la titularidad de un derecho otorgado por la ley y, específicamente, cuando se interponen demandas en ejercicio del medio de control de reparación directa, quien demuestre en el proceso su condición de perjudicado con la acción*

u omisión que produjo el daño que se reclama con la demanda. ***La falta de legitimación en la causa no constituye una excepción que pueda enervar las pretensiones de la demanda, sino que configura un presupuesto anterior y necesario para que se pueda proferir sentencia, en el entendido de que, si no se encuentra demostrada tal legitimación, el juez no puede acceder a las pretensiones.***

FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA – No es causal de rechazo de la demanda / RECHAZO DE LA DEMANDA – Causales / EXISTENCIA DE LA EXCEPCION DE FALTA DE LEGITIMACION EN LA CAUSA – Debe hacerse en la audiencia inicial o en la sentencia

Ahora bien, la falta de legitimación en la causa no es causal de rechazo de la demanda, comoquiera que de conformidad con el artículo 169 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo la demanda será rechazada cuando haya operado la caducidad de la acción impetrada, cuando habiendo sido inadmitida no haya sido subsanada en la oportunidad prevista, o cuando el asunto no sea susceptible de control judicial. ***Por su parte, determinar la existencia de dicha excepción es algo que, según el numeral 6 del artículo 180 de la misma codificación, debe hacerse en la audiencia inicial o en la sentencia, de acuerdo al artículo 187 del citado cuerpo normativo, argumento que de entrada lleva a revocar el auto apelado.***

FUENTE FORMAL: LEY 1437 DE 2011 - ARTICULO 169 / LEY 1437 DE 2011 - ARTICULO 180.6 / LEY 1437 DE 2011 - ARTICULO 187.
(...)"

(Negrillas y subrayado fuera de texto)

Resulta entonces necesario dilucidar el concepto de "*capacidad para ser parte*", el cual se ha definido de la siguiente manera:

"***la (sic) capacidad para ser parte hace referencia a la posibilidad de ser sujeto de la relación jurídico-procesal, esto es, constituir uno de los dos extremos de la litis, a saber, demandante o demandado. Esta condición proviene de la capacidad jurídica que se le atribuye a la personalidad, en otras palabras, la que tienen las personas, naturales, jurídicas o las ficciones habilitadas por la ley (v.gr. art. 2º ley 80 de 1993), para ser parte de cualquier relación jurídica***"[5].

Ahora bien, a partir de la ley 105 de 1993 "*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* se definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles y se precisaron las funciones y responsabilidades de la Nación, los departamentos, los municipios y los distritos sobre la red vial, con el propósito de reorientar la inversión de la Nación, pues la antigua estructura institucional vial que asignaba responsabilidades a la Nación - Fondo Vial Nacional sobre la red troncal, transversal y una buena parte de la red regional, trajo como resultado la dispersión de actividades del Fondo y el descuido en el mantenimiento de vías de importancia para el desarrollo del país.

El artículo 12 de la Ley 105 de 1993 define como está integrada la infraestructura a cargo de la Nación, así:

"(...)
ARTÍCULO 12. DEFINICIÓN DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

5 Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, auto de unificación de jurisprudencia, 25 de septiembre de 2013, exp. 20.420

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.
e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.
Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.
Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.
2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional.
3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.
4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.
5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.
6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.
7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios.
(...)
ARTÍCULO 13. ESPECIFICACIONES DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS. La red nacional de carreteras que se construya a partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:
a.- Ancho de carril: 3.65 metros.
b.- Ancho de berma: 1.80 metros.
c.- Máximo porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento.
d.- Rugosidad máxima del pavimento 2.5 IRI (Indice de Rugosidad Internacional)
La Nación no podrá realizar inversiones en rehabilitación y construcción de carreteras nacionales, con especificaciones promedio inferiores a las descritas, salvo que por razones técnicas y de costos no sea posible alcanzar dichas especificaciones.
PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, las cuales contarán donde sea posible, con los servicios públicos básicos de acuerdo con los diseños técnicos.
En las nuevas carreteras que acometan y en proximidades a centros urbanos, reservará franjas de terrenos que serán utilizadas para la recreación y prácticas deportivas de sus habitantes.
(...)"

Por su parte, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos los siguientes tipos de vías:

a) Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;

b) Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.

c) Aquellas que en el futuro sean departamentales.

d) Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.

e) Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta.

El legislador en los artículos mencionados distribuyó la responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales teniendo en cuenta los diferentes tipos de vías y su importancia nacional o regional.

Se concluye entonces, que la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales en materia de infraestructura vial confirma la intención del legislador de asignar la responsabilidad de conservación y mantenimiento de las vías a cada uno de los entes que en virtud de la ley figuran como responsables de este tipo de activos, lo que necesariamente se traduce en la focalización de la inversión de los recursos del presupuesto nacional hacia el tipo de vías que por sus características integran la red vial nacional; otro tanto, sucede con la focalización de los recursos de los presupuestos departamentales, municipales o distritales, en relación con las respectiva infraestructura vial a su cargo.

Es importante advertir que el incumplimiento de la obligación de conservación y mantenimiento de la infraestructura vial es fuente de responsabilidad para cada uno de estos entes, si se afectan la seguridad pública del transporte o se ocasionan perjuicios a los administrados.

"*Sabido es, de acuerdo con la doctrina, que en todos los regímenes de responsabilidad estatal de derecho público la actuación u omisión causante, eficiente y directa del daño, debe poder serle imputable a la administración, lo que en este caso está lejos de haber ocurrido, para que se le impute al Departamento de Cundinamarca – Secretaría de Transporte y Movilidad*" como pasará a demostrarse.

Así las cosas, es claro que en el caso sub exámine, el ente territorial no debió ser vinculado como Demandado, configurándose claramente LA EXCEPCIÓN PREVIA DE FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, puesto que el corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial departamental, es una vía concesionada de segundo orden y está a cargo de Concesionaria Panamericana S.A.S hasta mayo de 2035 o hasta que alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la Reversión, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Departamental No. 171 del 27 de junio de 2003 y en la respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sánchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Chambao, en la cual, señaló, entre otros aspectos:

"(...)

Por lo anterior, el ***Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía Concesionada de segundo orden y está a cargo de Concesionaria***

***Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado**, momento en el que se presenta la reversión.*

(…)"
(Negrillas y subrayado fuera de texto)

En tal sentido, aunque se trata de una vía departamental, la misma es una vía concesionada de segundo orden, cuyo mantenimiento y administración le corresponde a **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** en virtud del **Contrato OJ- 121- 97** y el Reglamento para la Operación de la Concesión Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca.

Para acreditarle al Despacho la Falta de Legitimación por Pasiva del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central y la Legitimación por Pasiva que ostenta CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS, se considera importante transcribir la respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sanchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Chamba, en la cual, señala:

"(…)

1. El 16 de diciembre de 1997, se suscribió el Contrato de Concesión OJ – 0121 – 97, entre la Gobernación de Cundinamarca y Concesionaria Panamericana, cuyo objeto de acuerdo a la Cláusula Primera es el siguiente:

CLAUSULA PRIMERA: OBJETO: - EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el Sistema de Concesión, conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4° de la Ley 80 de 1993 y la Ley 105 de 1994, lo ofrecido en la propuesta objeto de adjudicación de Licitación Publica SV – 01-97, en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, el mantenimiento y la operación del Proyecto Corredor Vial de Centro Occidente de Cundinamarca integrado por los Trayectos los Alpes Villeta y Chuguacal Chambao incluyendo los accesos a los Municipios de Guayabal de Siquima, Bituima, Viani y San Juan de Rioseco.

2. *Por lo anterior, el Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía concesionada de segundo orden y está a cargo de la Concesionaria Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la reversión.*

….

3. *Por otro lado de acuerdo a su solicitud de responder si dentro de las funciones del ICCU, le corresponde el mantenimiento y señalización de la vía, haremos las siguientes precisiones*
4. *De acuerdo con el contrato principal OJ – 121 – 97 estipula en sus Cláusulas Quinta, literales K y J lo siguiente: "J. Mantener las obras y bienes del proyecto de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones…. K. Operar el proyecto de acuerdo al reglamento de operación de la carretera, que forma parte del presente contrato.*
5. *A su vez en la Cláusula Vigésima Sexta. Conservación y mantenimiento vial y estructural establece: "desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño y Programación" hasta la entrega final del proyecto al término del contrato, EL CONCESIONARIO, asume entera responsabilidad de los tramos de la carretera incluidos en la Concesión y el cuidado de las obras y estructuras incluidas en la misma".*

6. *De igual manera para la operación y el mantenimiento de las vías se debe cumplir con lo que prescribe el Reglamento para la operación de la Concesión Corredor vial del Centro Occidente de Cundinamarca el c de acuerdo al Literal 6.3.5 – INSPECCIÓN VIAL.*

A. Descripción

"… es una tarea rutinaria que consiste en controlar toda la extensión de la vía para detectar problemas en la vía y en la señalización, en aspectos físicos y de tráfico…"

"la inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el transito como para los aspectos de mantenimiento vial"

i. – MANTENIMIENTO VIAL

B- Mantenimiento Rutinario – "Comprende las actividades efectuadas en forma ordinaria con programación regular diariamente… Tales como: rocería desmonte, limpieza de obras de arte, limpieza de cunetas… y retiro de derrumbes"

Además en el capítulo 7- Normas para el control de mantenimiento vial, se estipula:

7.1.2 DERRUMBES

C- PROCEDIMIENTOS. "las labores de remoción y despeje de la vía para dar transito deberán iniciarse dentro de las (12) horas siguientes a cuando ocurre el derrumbe"

7. *En cuanto a la señalización, el contrato OJ-121-97 Clausula Vigésima Séptima menciona lo siguiente:*

"CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACIÓN: Dentro del término que el Concesionario tenga a su cargo la carretera, la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto es su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización si hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO, a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de diseño y programación se identifica la ausencia de señales verticales, estas serán colocadas por EL CONCESIONARIO, en el termino de 30 días calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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"

Por otro lado, como soporte y complemento a la obligación en el Contrato se encuentra el Manual de operación y mantenimiento del Corredor Principal del OJ -121-97, en el numeral 7 – CONTROL Y VIGILANCIA el cual enuncia lo siguiente:

Literal B- Señalización

B1. Descripción

La señalización comprende: señales horizontales, señales verticales, permanentes y termporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendido de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización y de calles y

carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementan o sustituyan durante el periodo de la Concesión."

De conformidad con las obligaciones contractuales transcritas, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121-97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de la Concesionaria Panamericana.

(…)"

Para corroborar la Falta de Legitimación por Pasiva de mi representado, a continuación transcribo la respuesta suscrita por el Jefe de Oficina de la Secretaría de Transporte y Movilidad y dirigida a la Directora de Defensa Judicial de Cundinamarca bajo el radicado 2020304994 del 06 de marzo de 2020, mediante la cual, da respuesta a un requerimiento que se elevó con respecto al proceso judicial de la referencia y en la cual, señaló:

"(…)

De manera atenta damos respuesta al requerimiento contenido en su comunicación referida en el asunto, para la cual, apoyado en la información suministrada por el área técnica de la Secretaría, me permito informar y precisar lo siguiente:

1. *Según el relato de los hechos y lo indicado en su requerimiento, el accidente de tránsito en que se vio involucrada la motocicleta de placa GXE 45 E, tuvo ocurrencia en la vía "Chuguacal – Cambao" el 15 de enero de 2018.*
2. *La vía "Chuguacal – Cambao", está compuesta por dos tramos viales, así: El tramo "Chuguacal – Los Alpes", vía de primer orden y el tramo vial "Cambao – La Rioja, vía de Segundo Orden.*

Ambos tramos viales son atendidos por la Concesión "CONCESIONARIA PANAMERICANA" que en virtud del contrato de concesión tiene a su cargo las labores de conservación, señalización y mantenimiento de la vía.

3º. La dirección y control de la ejecución contractual del contrato de concesión aludido se encuentra a cargo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, siendo esta entidad descentralizada del orden departamental, la que está en imposibilidades de suministrar información puntual sobre el contrato de concesión y los aspectos inherentes a su ejecución y a los trabajos de conservación y señalización de la vía para la época en que ocurrieron los hechos.

4.De conformidad con lo previsto en el Decreto Ordenanzal No. 068 de 2015, se encuentra a cargo del ICCU la administración de las vías concesionadas, motivo por el cual, la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, carecía de competencia para hacer intervenciones en la vía objeto de requerimiento, para la fecha de los hechos, regulación que a la fecha aún se encuentra vigente.
(…)"

Por su parte, el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, consagra:

"(…)
ARTÍCULO 32. DE LOS CONTRATOS ESTATALES. *Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación:*
4. Contrato de Concesión. *Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la*

prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.
(…)"

Con respecto a la reversión, el artículo 19 de la Ley 80 de 1993, contempla:

*"…**ARTÍCULO 19. DE LA REVERSIÓN.** En los contratos de explotación o concesión de bienes estatales se pactará que, al finalizar el término de la explotación o concesión, los elementos y bienes directamente afectados a la misma pasen a ser propiedad de la entidad contratante, sin que por ello ésta deba efectuar compensación alguna. ..."*

En todo caso y pese a encontrarse el mantenimiento, rehabilitación y señalización a cargo de **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS,** lo cual, fue anteriormente desarrollado y también manifestado por el Subgerente de Concesiones del ICCU - Ingeniero Renzo Alexander Sanchez Sabio en su oficio bajo el radicado 2020300980 del 03 de marzo de 2020, también es cierto, que aunque el Contrato de Concesión OJ-121 – 97 fue suscrito el 16 de diciembre de 1997 entre el Departamento de Cundinamarca – en su calidad de **CONTRATANTE** y **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** en su calidad de **CONTRATISTA,** lo cierto es que, **EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU** con la expedición del Decreto de Creación - Decreto Ordenanzal 0261 de 15 de octubre de 2008 empieza a ocupar la posición de **CONTRATANTE;** ya que en virtud de la Creación de dicha Entidad le fueron cedidos todos los contratos, en los que el Departamento de Cundinamarca era **EL CONTRATANTE** y dicha Entidad Descentralizada comenzó a ocupar dicha posición.

En otras palabras, la posición contractual que asumía el Departamento de Cundinamarca la asume desde el 15 de octubre de 2008, **EL ICCU,** que corresponde a una entidad descentralizada del orden departamental, con presupuesto propio y autonomía administrativa. De hecho, con respecto al Contrato de Concesión OJ-012-97 se suscribió el Contrato Adicional No. 28 del 18 de diciembre de 2009 entre **EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU** en su calidad de **CONCEDENTE y CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** en su calidad de **CONCESIONARIO** y como prueba de ello, adjunto una copia del citado contrato, con el fin de que se desvincule a la Entidad que represento o se declara probada la Excepción Previa de Falta de Legitimación.

Así las cosas, en el hipotético caso, en que se encontrará acreditado el *"daño antijurídico"* en el presente proceso judicial y que el mismo le fuera imputable al Departamento de Cundinamarca, lo cual claramente no sucede en el caso sub – exámine como ya se explicó anteriormente, quien debería entrar a responder es el **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA - ICCU,** entidad que ostenta la competencia funcional a nivel Departamental en materia de vías y que corresponde a un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, patrimonio independiente, representada legalmente por el gerente general.

No obstante lo anterior y como lo he dejado referido anteriormente, el corredor vial Chuguacal – Cambao donde ocurrió el accidente –materia de la demanda, aunque se trata de una vía departamental de segundo orden, esta concesionada y el Concesionario responsable del mantenimiento, rehabilitación y señalización de la vía es

CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A.S y para la época de los hechos quien ocupaba la posición contractual de **CONTRATANTE** era el **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU,** a quien en virtud del Decreto No. 0261 de 15 de octubre de 2008, le fueron cedidos todos los contratos, en los que **EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA** figuraba como Contratante, tal es el caso, del Contrato de Concesión OJ-0121-97.

Es lo suficientemente claro, que **EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL,** no tiene por qué entrar a responder por ninguno de los Hechos de la Demanda y por un presunto daño antijurídico, en el cual, mi representado, ni funcionarios del Nivel Central no tuvieron ningún tipo de intervención, ni desde el punto de vista contractual, ni desde el punto de vista material. Sin embargo, esta defensa a continuación y por considerarlo necesario precisa la Naturaleza y Funciones del **ICCU.**

NATURALEZA Y FUNCIONES DEL ICCU

Mediante Decreto Ordenanzal 0261 de 15 de octubre de 2008 se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, y patrimonio propio. Representado legalmente por su gerente.

El artículo 6 de la norma supra, define las funciones del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, así:

"Artículo sexto. Funciones. *Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, cumplirá las siguientes funciones:*

6.1 Programar la ejecución de los programas con participación de capital privado en infraestructura a cargo del Departamento que hayan sido previamente identificados por la Secretaría de Transporte y Movilidad.

(…)

6.5 Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.

(..)

6.8 Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.
(…)

En este orden de ideas, se reitera que la competencia funcional a nivel Departamental en materia de vías, está en cabeza del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, patrimonio independiente, representada legalmente por el gerente general, y que dentro de sus funciones tiene asignada la de "*ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques, zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias*".

Por su parte, el Decreto Ordenanzal 068 de 1 de abril de 2015 "Por medio del cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", define como funciones del instituto las siguientes:

"ARTICULO SEXTO.- FUNCIONES. *Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", cumplirá las siguientes funciones:*

(…)

6.5 Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.

(…)

6.8. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.

(…)

6.21 Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo.

(…)

6.25 Imponer las multas y demás sanciones establecidas en los contratos y en la ley, en caso de incumplimiento de las obligaciones pactadas en los mismos."

Dentro de las funciones del Gerente General del Instituto, el artículo décimo sexto de la norma supra, contempla la de: "**ejercer la representación jurídica, judicial y extrajudicial del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", y la de constituir mandatarios y apoderados que representen a la Entidad en asuntos judiciales o extrajudiciales o de carácter litigioso".**

Por lo anteriormente expuesto, me permito solicitar a su Despacho **DESVINCULAR** de la presente demanda al Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, toda vez, que las entidades llamadas a responder hipotéticamente en una eventual condena serían sin lugar a dudas **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** y en el evento de encontrarse acreditado podría llegar a ser condenado el **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU,** pero en ningún momento, mi representado Departamento de Cundinamarca - Nivel Central.

Aunado a lo anterior, ningún funcionario o dependencia del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central han tomado parte en el aparente mal estado de la vía; ni en la falta instalación de señales de tránsito preventivas, reglamentarias o informativas en ese tramo de la vía y tampoco está dentro de su órbita de control o responsabilidad el mantenimiento o conservación de la vía.

Sobre este tipo particular de eventos se ha pronunciado la Corporación al afirmar en Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 29 de enero de 2014, Exp. 30356, M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, así:

> *"… Al respecto, esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito19, ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera*

durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía20; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad…"

ASI LAS COSAS, NO SE ENCONTRABA DENTRO DE LA ORBITA DE CONTROL DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL, NI DENTRO DE SUS FUNCIONES, EVITAR EL ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIDO EL 15 DE ENERO DE 2018, LO QUE RATIFICA LA FALTA DE LEGITIMACIÒN EN LA CAUSA POR PASIVA DE HECHO Y MATERIAL DEL ENTE TERRITORIAL QUE REPRESENTO.

EN CONSECUENCIA, DEBE AFIRMARSE QUE EL DAÑO CAUSADO, EN EL PRESENTE CASO, NO RESULTA IMPUTABLE AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL Y CONTRARIO SENSU, DEBE RECONOCERSE POR EL OPERADOR JUDICIAL LA EXISTENCIA DE LA EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN PASIVA TANTO DE HECHO COMO MATERIAL DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, LA CUAL, SOLICITO COMEDIDAMENTE A SU DESPACHO SE DECRETE DESDE LA AUDIENCIA INICIAL.

POR SUSTRACCIÒN DE MATERIA, EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL, NO SERÍA LLAMADO COMO PARTE PASIVA EN EL PROCESO JUDICIAL. POR LO ANTERIOR, COMEDIDAMENTE LE SOLICITO SEÑOR JUEZ DECLARAR PROBADA LA EXCEPCIÒN DE FALTA DE LEGITIMACIÒN DE HECHO Y MATERIAL EN LA CAUSA POR PASIVA Y DESVINCULAR AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA DEL PROCESO JUDICIAL DE LA REFERENCIA.

Además de la excepción previa anteriormente mencionada, presentó como excepciones de fondo, las siguientes:

EXCEPCIONES DE FONDO

PRIMERA EXCEPCIÓN DE FONDO: INEXISTENCIA DE FALTA Y/O FALLA DEL SERVICIO POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, LO QUE CONLLEVA LA IMPOSIBILIDAD DE IMPUTACION DEL PRESUNTO DAÑO AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

En el evento, en que su Despacho decida no decretar probada la Excepción de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva de mi representado, gentilmente, solicito a su Despacho se decrete probada la Excepción de fondo denominada Inexistencia de Falta y/o Falla del Servicio por parte del departamento de Cundinamarca, lo que conlleva la imposibilidad de imputación del presunto daño al departamento de Cundinamarca, que también como la Falta de Legitimación Material está encaminada a la Ausencia de Responsabilidad de mi representado en los Hechos de la Demanda y como sustento de esta excepción de Fondo para no hacer repetitiva la presente contestación de la demanda, **me remito expresamente a todos y cada uno de los argumentos y las pruebas de la Excepción de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva planteada en el presente escrito.**

No obstante lo anterior, nuevamente traeré a colación los argumentos más importantes que tiene mi representado para alegar la Excepción de Fondo denominada Inexistencia de Falta y/o Falla del Servicio por parte del Departamento de Cundinamarca y que lo constituye principalmemente que aunque el corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial departamental, **se trata de una vía concesionada de segundo orden y está a cargo de**

Concesionaria Panamericana S.A.S hasta mayo de 2035 o hasta que alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la Reversión, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Departamental No. 171 del 27 de junio de 2003 y en la respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sanchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Chambao, en la cual, señaló, entre otros aspectos:

"(…)

Por lo anterior, el Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía Concesionada de segundo orden y está a cargo de Concesionaria Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la reversión.

(…)"
(Negrillas y subrayado fuera de texto)

En tal sentido, aunque se trata de una vía departamental, la misma es una vía concesionada de segundo orden, cuyo mantenimiento y administración le corresponde a CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS en virtud del Contrato OJ-121- 97, su adición correspondiente al Contrato Adicional No. 28 del 18 de diciembre de 2009 y el Reglamento para la Operación de la Concesión Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca, los cuales adjunto como prueba.

Para acreditarle al Despacho la Configuración de esta Excepción de Fondo, es importante transcribir la respuesta suscrita por el Subgerente de Concesiones ICCU – Ingeniero Renzo Alexander Sánchez Sabio bajo el radicado 2020300980 del 03/03/2020, con relación al proceso judicial de la referencia y específicamente al Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, en la cual, señala:

"(…)

1. El 16 de diciembre de 1997, se suscribió el Contrato de Concesión OJ – 0121 – 97, entre la Gobernación de Cundinamarca y Concesionaria Panamericana, cuyo objeto de acuerdo a la Cláusula Primera es el siguiente:

   CLAUSULA PRIMERA: OBJETO: - EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el Sistema de Concesión, conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4° de la Ley 80 de 1993 y la Ley 105 de 1994, lo ofrecido en la propuesta objeto de adjudicación de Licitación Publica SV – 01-97, en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, el mantenimiento y la operación del Proyecto Corredor Vial de Centro Occidente de Cundinamarca integrado por los Trayectos los Alpes Villeta y Chuguacal Cambao incluyendo los accesos a los Municipios de Guayabal de Siquima, Bituima, Viani y San Juan de Rioseco.

2. ***Por lo anterior, el Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía concesionada de segundo orden y está a cargo de la Concesionaria Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la reversión.***

   (Ver cuadro)

3. *Por otro lado de acuerdo a su solicitud de responder si dentro de las funciones del ICCU, le corresponde el mantenimiento y señalización de la vía, haremos las siguientes precisiones:*

4. ***De acuerdo con el contrato principal OJ – 121 – 97 estipula en sus Cláusulas Quinta, literales K y J lo siguiente: "J. Mantener las obras y bienes del proyecto de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones.... K. Operar el proyecto de acuerdo al reglamento de operación de la carretera, que forma parte del presente contrato.***

5. ***A su vez en la Cláusula Vigésima Sexta. Conservación y mantenimiento vial y estructural establece: "desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño y Programación" hasta la entrega final del proyecto al término del contrato, EL CONCESIONARIO, asume entera responsabilidad de los tramos de la carretera incluidos en la Concesión y el cuidado de las obras y estructuras incluidas en la misma".***

6. ***De igual manera para la operación y el mantenimiento de las vías se debe cumplir con lo que prescribe el Reglamento para la operación de la Concesión Corredor vial del Centro Occidente de Cundinamarca el c de acuerdo al Literal 6.3.5 – INSPECCIÓN VIAL.***

B. Descripción

*"... es una **tarea rutinaria** que consiste en controlar toda la extensión de la vía para detectar problemas en la vía y en la **señalización, en** aspectos físicos y de tráfico..."*

"la inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el transito como para los aspectos de mantenimiento vial"

i. – MANTENIMIENTO VIAL

B- Mantenimiento Rutinario – "Comprende las actividades efectuadas en forma ordinaria con programación regular diariamente... Tales como: rocería desmonte, limpieza de obras de arte, limpieza de cunetas... y retiro de derrumbes"

Además en el capítulo 7- Normas para el control de mantenimiento vial, se estipula:

7.1.2 DERRUMBES

C- PROCEDIMIENTOS. "las labores de remoción y despeje de la vía para dar transito deberán iniciarse dentro de las (12) horas siguientes a cuando ocurre el derrumbe"

7. ***En cuanto a la señalización, el contrato OJ-121-97 Clausula Vigésima Séptima menciona lo siguiente:***

"CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACIÓN: Dentro del término que el Concesionario tenga a su cargo la carretera, la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto es su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización si hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO, a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la

señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de diseño y programación se identifica la ausencia de señales verticales, estas serán colocadas por EL CONCESIONARIO, en el término de 30 días calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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"

Por otro lado, como soporte y complemento a la obligación en el Contrato se encuentra el Manual de operación y mantenimiento del Corredor Principal del OJ - 121-97, en el numeral 7 – CONTROL Y VIGILANCIA el cual enuncia lo siguiente:

Literal B- Señalización

B1. Descripción

La señalización comprende: señales horizontales, señales verticales, permanentes y termporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendido de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización y de calles y carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementan o sustituyan durante el periodo de la Concesión."

De conformidad con las obligaciones contractuales transcritas, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121-97 y el Manual de Operación y Mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor está a cargo de la Concesionaria Panamericana.
(...)"

(Negrillas y subrayado fuera de texto)

Para corroborar esta Excepción, a continuación transcribo la respuesta suscrita por el Jefe de Oficina de la Secretarìa de Transporte y Movilidad y dirigida a la Directora de Defensa Judicial de Cundinamarca bajo el radicado 2020304994 del 06 de marzo de 2020, mediante la cual, da respuesta a un requerimiento que se elevó con respecto al proceso judicial de la referencia y en la cual, señaló:

> *"(...)*
>
> *De manera atenta damos respuesta al requerimiento contenido en su comunicación referida en el asunto, para la cual, apoyado en la información suministrada por el área técnica de la Secretarìa, me permito informar y precisar lo siguiente:*

3. *Según el relato de los hechos y lo indicado en su requerimiento, el accidente de tránsito en que se vio involucrada la motocicleta de placa GXE 45 E, tuvo ocurrencia en la vía "Chuguacal – Cambao" el 15 de enero de 2018.*
4. *La vía "Chuguacal – Cambao", está compuesta por dos tramos viales, así: El tramo "Chuguacal – Los Alpes", vía de primer orden y el tramo vial "Cambao – La Rioja, vìa de Segundo Orden.*

> *Ambos tramos viales son atendidos por la Concesión "CONCESIONARIA PANAMERICANA" que en virtud del contrato de concesión tiene a su cargo las labores de conservación, señalización y mantenimiento de la vía.*
>
> *3º. La dirección y control de la ejecución contractual del contrato de concesión aludido se encuentra a cargo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, siendo esta entidad descentralizada del orden departamental, la que está en imposibilidades de suministrar información puntual sobre el contrato de concesión y*

los aspectos inherentes a su ejecución y a los trabajos de conservación y señalización de la vía para la época en que ocurrieron los hechos.

4.De conformidad con lo previsto en el Decreto Ordenanzal No. 068 de 2015, se encuentra a cargo del ICCU la administración de las vías concesionadas, motivo por el cual, la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, carecía de competencia para hacer intervenciones en la vía objeto de requerimiento, para la fecha de los hechos, regulación que a la fecha aún se encuentra vigente.
(...)"

Por su parte, el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, consagra:

"(...)
***ARTÍCULO 32. DE LOS CONTRATOS ESTATALES**. Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación:*
***4. Contrato de Concesión**. Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.*
(...)"

Con respecto a la reversión, el artículo 19 de la Ley 80 de 1993, contempla:

***"...ARTÍCULO 19. DE LA REVERSIÓN.** En los contratos de explotación o concesión de bienes estatales se pactará que, al finalizar el término de la explotación o concesión, los elementos y bienes directamente afectados a la misma pasen a ser propiedad de la entidad contratante, sin que por ello ésta deba efectuar compensación alguna. ..."*

En todo caso y pese a encontrarse el mantenimiento, rehabilitación y señalización a cargo de CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS, lo cual, fue anteriormente desarrollado, se encuentra acreditado en el proceso judicial y también manifestado por el Subgerente de Concesiones del ICCU - Ingeniero Renzo Alexander Sánchez Sabio en su oficio bajo el radicado 2020300980 del 03 de marzo de 2020, también es cierto, que aunque el Contrato de Concesión OJ - 121 – 97 fue suscrito el 16 de diciembre de 1997 entre el Departamento de Cundinamarca – en su calidad de CONTRATANTE y **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** en su calidad de CONTRATISTA, lo cierto es que, **EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU** con la expedición del Decreto de Creación - Decreto Ordenanzal 0261 de 15 de octubre de 2008 empieza a ocupar la posición de CONTRATANTE; ya que en virtud de la Creación de dicha Entidad le fueron cedidos todos los contratos, en los que el Departamento de Cundinamarca era EL CONTRATANTE, entre ellos el citado contrato y dicha Entidad Descentralizada comenzó a ocupar dicha posición y quien en un eventual caso, debe entrar a responder por los hechos materia de la demanda acaecidos el 15 de enero de 2018.

En otras palabras, la posición contractual que asumía el Departamento de Cundinamarca la asume desde el 15 de octubre de 2008, EL ICCU, que corresponde a una entidad

descentralizada del orden departamental, con presupuesto propio y autonomía administrativa. De hecho, con respecto al Contrato de Concesión OJ-012-97 se suscribió el Contrato Adicional No. 28 del 18 de diciembre de 2009 entre EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU en su calidad de CONCEDENTE y CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS en su calidad de CONCESIONARIO y como prueba de ello, adjunto una copia del citado contrato.

Así las cosas, reitero, que en el hipotético caso, en que se encontrará acreditado el *"daño antijurídico"* en el presente proceso judicial y que el mismo le fuera imputable al Departamento de Cundinamarca, lo cual claramente no sucede en el caso sub – exámine como ya se explicó anteriormente, quien debería entrar a responder es el INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA - ICCU, entidad que ostenta la competencia funcional a nivel Departamental en materia de vías y que corresponde a un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, patrimonio independiente, representada legalmente por el gerente general.

Asi las cosas y como lo he dejado referido anteriormente, el corredor vial Chuguacal – Cambao donde ocurrió el accidente –materia de la demanda, aunque se trata de una vía departamental de segundo orden, esta concesionada y el Concesionario responsable del mantenimiento, rehabilitación y señalización de la vía es CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A.S y para la época de los hechos quien ocupaba la posición contractual de CONTRATANTE era el INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU, a quien en virtud del Decreto No. 0261 de 15 de octubre de 2008, le fueron cedidos todos los contratos, en los que EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA figuraba como Contratante, tal es el caso, del Contrato de Concesión OJ-0121-97.

En este orden de ideas, es lo suficientemente claro, que EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL, no tiene por qué entrar a responder por ninguno de los Hechos de la Demanda y por un presunto daño antijurídico, en el cual, mi representado, ni funcionarios del Nivel Central no tuvieron ningún tipo de intervención, ni desde el punto de vista contractual, ni desde el punto de vista material. Sin embargo, esta defensa a continuación y por considerarlo necesario precisa la Naturaleza y Funciones del ICCU.

NATURALEZA Y FUNCIONES DEL ICCU

Mediante Decreto Ordenanzal 0261 de 15 de octubre de 2008 se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, y patrimonio propio. Representado legalmente por su gerente.

El artículo 6 de la norma supra, define las funciones del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, así:

> *"Artículo sexto. Funciones. Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, cumplirá las siguientes funciones:*
>
> *6.1 Programar la ejecución de los programas con participación de capital privado en infraestructura a cargo del Departamento que hayan sido previamente identificados por la Secretaría de Transporte y Movilidad.*
>
> *(...)*
>
> *6.5 Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas,*

aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.

(..)

6.8 Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.
(…)

En este orden de ideas, se reitera que la competencia funcional a nivel Departamental en materia de vías, está en cabeza del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, patrimonio independiente, representada legalmente por el gerente general, y que dentro de sus funciones tiene asignada la de "*ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques, zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias*".

Por su parte, el Decreto Ordenanzal 068 de 1 de abril de 2015 "*Por medio del cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU",* define como funciones del instituto las siguientes:

*"**ARTICULO SEXTO.- FUNCIONES**. Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", cumplirá las siguientes funciones:*

(…)

6.5 Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.

(…)

6.8. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.

(…)

6.21 Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo.

(…)

6.25 Imponer las multas y demás sanciones establecidas en los contratos y en la ley, en caso de incumplimiento de las obligaciones pactadas en los mismos."

Dentro de las funciones del Gerente General del Instituto, el artículo décimo sexto de la norma supra, contempla la de: "ejercer la representación jurídica, judicial y extrajudicial del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU", y la de constituir mandatarios y apoderados que representen a la Entidad en asuntos judiciales o extrajudiciales o de carácter litigioso".

Aunado a lo anterior, ningún funcionario o dependencia del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central han tomado parte en el aparente mal estado de la vía; ni en la presunta falta instalación de señales de tránsito preventivas, reglamentarias o

informativas en ese tramo de la vía y tampoco está dentro de su órbita de control o responsabilidad el mantenimiento o conservación de la vía.

Sobre este tipo particular de eventos se ha pronunciado la Corporación al afirmar en Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 29 de enero de 2014, Exp. 30356, M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, así:

> *"... Al respecto, esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito19, ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía20; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad..."*

Asi las cosas, las entidades llamadas a responder hipotéticamente en una eventual condena serían sin lugar a dudas son CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS y en el evento de encontrarse acreditado podría llegar a ser condenado el INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU, pero en ningún momento, mi representado Departamento de Cundinamarca- Nivel Central.

Aunado a lo anterior, ningún funcionario o dependencia del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central han tomado parte en el aparente mal estado de la vía; ni en la falta instalación de señales de tránsito preventivas, reglamentarias o informativas en ese tramo de la vía y tampoco está dentro de su órbita de control o responsabilidad el mantenimiento o conservación de la vía.

Sobre este tipo particular de eventos se ha pronunciado la Corporación al afirmar en Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, sentencia de 29 de enero de 2014, Exp. 30356, M.P. Carlos Alberto Zambrano Barrera, así:

> *"... Al respecto, esta Corporación ha sostenido que el Estado está obligado a realizar las labores necesarias para cumplir con el sostenimiento de la red vial, de manera que deberá responder en los siguientes eventos: i) cuando conozca las condiciones naturales del terreno, de las cuales sea previsible el desprendimiento de materiales de las montañas aledañas a las carreteras y, sin embargo, no adopte las medidas necesarias para evitar la ocurrencia de tragedias naturales o accidentes de tránsito19, ii) cuando incurra en omisión de sus tareas de conservación y mantenimiento rutinario y periódico de la infraestructura vial, responsabilidad que acarreará mayor exigencia si se demuestra que los daños u obstáculos permanecieron sobre una carretera durante un tiempo razonable para actuar, sin que la entidad demandada hubiere efectuado las obras de limpieza, remoción, reparación o señalización, con miras a restablecer la circulación normal en la vía20; en este evento, se deberán evaluar las condiciones y circunstancias del caso particular, con el fin de determinar la razonabilidad del tiempo, pero dicha valoración será aún más estricta si se llega a demostrar que el hecho anormal que presentaba la vía fue puesto en conocimiento*

de la accionada y que ésta omitió el cumplimiento de sus funciones; no obstante, en este punto cabe advertir que la falta de aviso a la entidad encargada no la exonera de responsabilidad…"

Por lo anteriormente expuesto, no se encontraba dentro de la órbita de control del departamento de Cundinamarca – Nivel Central, ni dentro de sus funciones, evitar el accidente de tránsito ocurrido el 15 de enero de 2018, lo que ratifica no solo la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho y material del ente territorial que represento., sino también la Excepción de Fondo denominada Inexistencia de Falta y/o Falla del servicio por parte del departamento de Cundinamarca, lo que conlleva la imposibilidad de imputación del presunto daño al departamento de Cundinamarca.

En consecuencia, debe afirmarse que el daño causado, en el presente caso, no resulta imputable al departamento de Cundinamarca – Nivel Central y contrario sensu, debe reconocerse por el operador judicial la existencia de la excepción de falta de legitimación pasiva tanto de hecho como material del departamento de Cundinamarca, la cual, solicito comedidamente a su despacho se decrete desde la audiencia inicial.

Así las cosas, no se encontraba dentro de la órbita de control del departamento de Cundinamarca – Nivel Central , ni dentro de sus funciones, evitar el accidente de tránsito ocurrido el 15 de enero de 2018 y debe afirmarse que el daño causado, en el presente caso, además de la configuración clara de la Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva, se presenta la inexistencia de falta y/o falla del servicio por parte del departamento de Cundinamarca, lo que conlleva la imposibilidad de imputación del presunto daño al departamento de Cundinamarca, toda vez, que el departamento de Cundinamarca no es el encargado del mantenimiento y administración de esta vía o corredor vial, donde se presentaron los hechos materia de la demanda, que como se explicó ampliamente, dicha responsabilidad recae en su totalidad en Concesionaria Panamericana S.A.S y de ser el caso y encontrarse acreditado, en cabeza del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, como entidad descentralizada, con patrimonio propio y autonomía administrativa.

Así las cosas, la entidad que represento no ha incurrido en acciones u omisiones que comprometan su responsabilidad, no existe razón que justifique el reconocimiento de responsabilidad por parte del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, así como tampoco existe motivo que obligue a mi representado a acceder al reconocimiento y pago de sumas de dinero por concepto de indemnización de perjuicios.

Es de anotar, que el Departamento de Cundinamarca no es responsable de los hechos materia de la demanda, pues se reitera no ha tenido relación alguna con el accidente de tránsito ocurrido el 15 de enero de 2018 y en el evento, en que la parte demandante acreditará que la vía al momento del accidente de tránsito presentaba "*un obstáculo*" que era residuos de caída de rocas, mi representado – Departamento de Cundinamarca no era el responsable del mantenimiento y rehabilitación de esta vía y en consecuencia, no pudo haber incurrido en ninguna falla del servicio, ni tampoco debe ser llamado a responder por los Hechos de la Demanda.

EN CONSECUENCIA, EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA - NIVEL CENTRAL NO INCURRIÒ EN UNA OMISIÒN CONSTITUTIVA DE FALLA DEL SERVICIO, NI INCUMPLIÒ CONTENIDOS OBLIGACIONALES A SU CARGO, NI TAMPOCO INCURRIÓ EN UN ACTUAR NEGATIVO QUE INCIDIÓ EN EL HECHO QUE HOY NOS OCUPA, RAZÓN POR LA CUAL, NO SE LE PUEDE IMPUTAR RESPONSABILIDAD AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL, QUIEN POR TANTO NO TIENE OBLIGACIÓN DE ENTRAR A REPARAR EL PRESUNTO "*DAÑO ANTIJURÍDICO*" ALEGADO POR LOS DEMANDANTES, EL CUAL, ADEMÁS TAMPOCO SE ENCUENTRA ACREDITADO POR LA PARTE ACTIVA.

POR LO ANTERIORMENTE EXPUESTO, COMEDIDAMENTE SEÑOR JUEZ, LE SOLICITO DECLARAR PROBADA LA EXCEPCION DENOMINADA INEXISTENCIA DE FALTA Y/O FALLA DEL SERVICIO POR PARTE DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, LO QUE CONLLEVA LA IMPOSIBILIDAD DE IMPUTACION DEL PRESUNTO DAÑO AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

SEGUNDA EXCEPCIÓN DE FONDO: INEXISTENCIA DE PRUEBA QUE DEMUESTRE RELACIÓN O NEXO DE CAUSALIDAD CON EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

La relación de causalidad corresponde a la existencia del vínculo consecuencial y directo entre el daño sufrido y la falla en la prestación del servicio. En el caso que nos ocupa, no existe una relación de causa efecto entre la presunta falla del servicio y el presunto daño frente a mi representado – Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, pues éste último tampoco existió frente a mí representado. No existe una relación causal entre un hecho totalmente ajeno a mi poderdante y la verdadera causa del eventual daño en reclamación, como se ha dejado referido.

DEL NEXO DE CAUSALIDAD

Según la Revista revisada y actualizada de un texto que fue publicado en esta misma Revista en el número 14 de 2008. Título: Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual Dr. Jorge Patiño, sobre el nexo de causalidad como elemento de la responsabilidad, establece lo siguiente:

"...
El nexo causal se entiende como la relación necesaria y eficiente entre el hecho generador del daño y el daño probado. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona y declararla responsable como consecuencia de su acción y omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a ésta por una relación de causa – efecto. Si no es posible encontrar esa relación mencionada, no tendrá sentido alguno continuar el juicio de responsabilidad.

La jurisprudencia ha sido pacifica al establecer que el nexo de causalidad debe ser probado en todos los casos por el actos, independientemente de si el régimen de responsabilidad aplicable está fundamentado en la culpa, en la falla, o en alguno de los regímenes de responsabilidad objetiva.

El nexo de causalidad es un elemento autónomo del daño y del fundamento que no admite, ningún tipo de presunción como sí lo admite la culpa o la falla. Para comprender lo antes mencionado, es necesario evitar la sinonimia entre causalidad y culpabilidad. La causalidad como elemento, corresponde a la constatación objetiva de una relación natural de causa – efecto, mientras que la culpabilidad como fundamento, se refiere a la valoración subjetiva de una conducta.

Al día de hoy, el Consejo de Estado ha superado la discusión sobre la existencia de presunción de culpabilidad, de causalidad y aún de responsabilidad en todos los regímenes subjetivos y objetivos. Actualmente se tiene claro en la jurisprudencia de ese Tribunal que cuando se está en presencia de un régimen objetivo de responsabilidad, no se tiene por existente una presunción de culpabilidad ni de causalidad. sino que es un régimen en el cual el actor debe probar todos los elementos de la responsabilidad (incluida, por supuesto, la relación causal), y en que el demandado debe probar ausencia de causalidad, o una causa extraña para exonerarse de responsabilidad, puesto que demostrar diligencia y cuidado no lo exonera.
..."

DE ACUERDO CON LO ANTERIOR, LA JURISPRUDENCIA DEL CONSEJO DE ESTADO HA SIDO REITERADA Y PACÍFICA, QUE EL NEXO CAUSAL,

INDEPENDIENTE DEL RÉGIMEN SEA SUBJETIVO BASADO EN LA CULPA U OBJETIVO, DEBE PROBARSE O ACREDITARSE POR LA PARTE DEMANDANTE Y EN EL ESCRITO DE LA DEMANDA, EL NEXO CAUSAL ENTENDIDO COMO LA RELACIÒN NECESARIA Y EFICIENTE ENTRE EL HECHO GENERADOR DEL DAÑO Y EL DAÑO "PROBADO" NO SE ENCUENTRA ACREDITADO POR LA PARTE DEMANDANTE – NO EXISTE UNA RELACIÒN DE CAUSA Y EFECTO NECESARIA PARA ENDILGARLE RESPONSABILIDAD ALGUNA AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL.

Se observa que no se realiza en el escrito de la demanda un análisis de causalidad, que le permite incluir como responsable al Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, es más no se tenía conocimiento de los hechos ocurridos hasta la fecha en que se radicó la demanda, ni tampoco existía una razón legal para tener conocimiento de los mismos, por cuanto como se ha reiterado en la presente contestación de la demanda, el corredor vial denominado Chuguacal – Cambao, vía de segundo orden departamental concesionada, mantenimiento, conservación y señalización, le corresponde a **Concesionaria Panamericana S.A.S**, como ha quedado lo suficiente explicado en los planteamientos de las Excepciones Previas de Falta de Legitimación en la Causa por Pasiva e Inexistencia de Falta y/o Falla del Servicio por parte del departamento de Cundinamarca, lo que conlleva la imposibilidad de imputación del presunto daño al departamento de Cundinamarca, cuyos argumentos me remito en su integridad.

En este orden de ideas, tampoco el departamento de Cundinamarca tendría porque haber sido advertido sobre la caída de rocas en la vía y aunque hubiese sido advertido previo a la ocurrencia de los hechos el 15 de enero de 2018, como ya se indicó, el encargado del mantenimiento y conservación de esta vía, del mantenimiento vial, en especial del mantenimiento rutinario, que consiste en comprender las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular diariamente, tales como rocería desmonte, limpieza de obras de arte, limpieza de cunetas... y retiro de derrumbes y de la señalización y vallas de información en la vía era **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS , razón por la cual, frente a mi representado se rompe sin lugar a dudas el Nexo de Causalidad; ya que mi representado no puede entrar a responder por hechos que no pudo generar o causar bajo ningún punto de vista ni factico, ni jurídico.**

NO SE ENCONTRABA DENTRO DE LA ÓRBITA DE CONTROL DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, NI DENTRO DE SUS FUNCIONES, EVITAR EL ACCIDENTE DE TRANSITO OCURRIDO EL 15 DE ENERO DE 2018 Y DEBE AFIRMARSE QUE EL DAÑO CAUSADO, EN EL CASO – SUB EXÀMINE, ADEMÁS DE LA CONFIGURACION CLARA DE LA FALTA DE LEGITIMACIÒN EN LA CAUSA POR PASIVA, SE PRESENTA LA INEXISTENCIA DE PRUEBA QUE DEMUESTRE RELACIÓN O NEXO DE CAUSALIDAD CON EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL.

Es de anotar, que el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central no es responsable de los hechos materia de la demanda, pues se reitera mi representado no ha tenido relación alguna con el accidente de tránsito ocurrido el 15 de enero de 2018, lo cual manifiesta con absoluta claridad el mismo demandante en los hechos de la demanda y en el evento, en que la parte demandante acreditará que la vía al momento del accidente de tránsito presentaba "*un obstáculo*" que era residuos de caída de rocas, reitero mi representado – Departamento de Cundinamarca no era el responsable del mantenimiento y rehabilitación de esta vía y en consecuencia, no pudo haber incurrido en ninguna falla del servicio, ni tampoco debe ser llamado a responder por los Hechos de la Demanda.

Dicho de otras palabras, los demandantes consideran en que se incurrió en una omisión constitutiva de falla del servicio, por cuanto previo a la ocurrencia de los hechos del 15 de enero de 2018, no se adoptaron las medidas preventivas para evitar la caída de las rocas en la vía, no se retiró el obstáculo que existía en la vía, la vía no contaba con ningún tipo de señalización, no se realizaron las tareas de mantenimiento y conservación de la vía y que por la falta de estas medidas se produjo el accidente de tránsito. Sin embargo, si esa

es la causa, frente al Departamento de Cundinamarca no se acredita el nexo de causalidad, por cuanto como se ha reiterado a lo largo de la presente contestación de demanda, mi representado no era el responsable de adoptar estas medidas preventivas, ni de prevenir el daño, bajo el supuesto que está hubiese sido la causa del accidente; ya que la vía pese a corresponder a una vía departamental, es una vía concesionada a cargo de Concesionaria Panamericana S.A.S y cuyo responsable de la vigilancia y control de este contrato de Concesión es el ICCU tanto actualmente como para la fecha de los hechos, lo cual de inmediato y sin duda alguna, rompe el nexo de causalidad, requisito indispensable como lo ha señalado reiteradamente el H. Consejo de Estado para que se pueda declarar la responsabilidad de mi representado.

ASI LAS COSAS NO SE ENCUENTRA ACREDITADO EL NEXO DE CAUSALIDAD ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO FRENTE AL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, REQUISITO INDISPENSABLE COMO LO HA SEÑALADO REITERADAMENTE EL H. CONSEJO DE ESTADO PARA QUE SE PUEDA DECLARAR LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO Y POR TAL RAZÓN, COMEDIDAMENTE, LE SOLICITO DECRETAR PROBADA POR PARTE DE SU DESPACHO ESTA EXCEPCION DE FONDO.

La jurisprudencia del Consejo de Estado establece que únicamente es posible atribuir responsabilidad al Estado en los eventos, en los cuales, se encuentra debidamente probada la falla, el daño y el nexo causal, lo cual, no ocurre en el caso sub - exámine; ya que la parte demandante no acredita todos los elementos de la responsabilidad, para que pueda declararse responsable administrativamente al Departamento de Cundinamarca – Nivel Central.

En ese orden de ideas y lo acreditado en el proceso, le solicitó señor juez declarar probada la excepción denominada **INEXISTENCIA DE PRUEBA QUE DEMUESTRE RELACIÓN O NEXO DE CAUSALIDAD CON EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.**

TERCERA EXCEPCION DE FONDO: LA CAUSA DEL SINIESTRO SE CONSTITUYE PARA EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL EN UN HECHO FORTUITO, INTEMPESTIVO, INESPERADO, IMPREVISTO E IMPREVESIBLE, POR LO QUE LA CAIDA DE LAS ROCAS, NO DEBE COMPROMETER SU RESPONSABILIDAD.

En sentencia del Honorable Consejo de Estado de fecha 12 de febrero de 2014, con número de radicación interno 05001233100019970319l-01 (28807) DEMANDANTE: MIRIAM DEL SOCORRO JARAMILLO VALENCIA contra EL MINISTERIO DE TRANSPORTE E INVIAS, en una demanda bajo el medio de control de Reparación Directa sobre hechos similares, precisó:

"(…)

- ***fuerza mayor***

La fuerza mayor es una de las especies que conforman el fenómeno jurídico denominado causa extraña, y que, al igual que el caso fortuito –excepto en los regímenes de imputación objetivos-, la culpa exclusiva de la víctima y el hecho de un tercero, se erige como causal eximente de responsabilidad e impeditiva de imputación, comoquiera que, al constatarse la existencia de un daño antijurídico, y estructurarse a su vez una fuerza mayor, hay que concluir que éste no es imputable al obligado y/o demandado.

Reconociendo que la jurisprudencia del Consejo de Estado trata la fuerza mayor y el caso fortuito, como instituciones jurídicas disímiles –aspecto que se abordará más adelante-, es preciso observar lo establecido al respecto, por el art. 64 del Código Civil –subrogado por el art. 1 de la ley 95 de 1980-, que prescribe:

"Se llama fuerza mayor ó caso fortuito, el imprevisto á que no es posible resistir, como un naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los autos (sic) de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc."

Este es el cimento normativo de estas dos instituciones, y, aunque el desarrollo de estas figuras ha sido vía jurisprudencia, es precisamente esa disposición la que establece los presupuestos para considerar estructuradas ambas eximentes de responsabilidad, siendo éstas, la imprevisibilidad y la irresistibilidad.

Hay que tener claro en este punto que, a pesar de que tanto la jurisprudencia como la doctrina especializadas en derecho privado entienden la fuerza mayor y el caso fortuito como una única causal exonerativa -"Teoría monista"-6, la jurisprudencia contenciosa y la doctrina en la materia, sostienen la denominada "Teoría dualista", según la cual, hay que distinguir la fuerza mayor y el caso fortuito como dos instituciones jurídicas diferentes.

En este sentido, a pesar de que la jurisprudencia ha expuesto diversos criterios para argumentar tal distinción7, hoy día encuentra sustento, únicamente, en la exterioridad o interioridad respecto al evento, actividad o servicio que produjo el daño antijurídico, lo cual exige, entonces, verificar si en el caso concreto éste se produjo dentro o fuera del campo de acción o de la esfera jurídica propia del obligado y/o demandado. Sobre el particular, expresó la Sala:

"Para efectos de la distinción, y de acuerdo con la doctrina8 se entiende que la fuerza mayor debe ser:

*"**1) Exterior:** esto es que 'está dotado de una fuerza destructora abstracta, cuya realización no es determinada, ni aún indirectamente por la actividad del ofensor'.*

*"**2) Irresistible:** esto es que ocurrido el hecho el ofensor se encuentra en tal situación que no puede actuar sino del modo que lo ha hecho.*

*"**3) Imprevisible:** cuando el suceso escapa a las previsiones normales, esto es, que ante la conducta prudente adoptada por quien lo alega, era imposible pronosticarlo o predecirlo9.*

"A su vez, el caso fortuito debe ser interior, no porque nazca del fuero interno de la persona, sino porque proviene de la propia estructura de la actividad riesgosa, puede ser desconocido y permanecer oculto. En tales condiciones, según la doctrina se confunde con el riesgo profesional y por tanto no constituye una causa de exención de responsabilidad."10 –Negrilla original-

---

6 Ver, en este sentido: MAZEAUD Henri, MAZEAUD, León y TUNC André. Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual, Tomo II, Vol. II, Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires, 1963; VALENCIA ZEA. Arturo. Derecho Civil. De las Obligaciones. Tomo III, 8ª ed., Temis, Bogotá, 1990; entre otros.

7 Al respecto, esta Sección, en sentencia de agosto 29 de 2007, exp. 15.949, expuso: "Varios han sido los criterios ensayados en la jurisprudencia con base en la doctrina sobre la distinción entre caso fortuito y fuerza mayor. Así, se ha dicho que: (i) el caso fortuito es un suceso interno, que por consiguiente ocurre dentro del campo de actividad del que causa el daño; mientras que la fuerza mayor es un acaecimiento externo ajeno a esa actividad; (ii) hay caso fortuito cuando la causa del daño es desconocida; (iii) la esencia del caso fortuito está en la imprevisibilidad, y la de la fuerza mayor en la irresistibilidad, y (iv) el caso fortuito se relaciona con acontecimientos provenientes del hombre y la fuerza mayor a hechos producidos por la naturaleza."

8 PEIRANO FACIO. Jorge. Responsabilidad Extracontractual. 3ª ed. Temis. Bogotá. 1981. Págs. 451 a 459. -cita original-

9 Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia de 13 de noviembre de 1962. –cita original-

10 Sección Tercera, sentencia de febrero 26 de 2004, C.P. Germán Rodríguez Villamizar. Exp. 13.833.

En esa línea de pensamiento, cabe precisar que, tanto la fuerza mayor como el caso fortuito son especies de la eximente de responsabilidad denominada causa extraña, y, por tanto, tornan estéril la imputación de un daño antijurídico al obligado y/o demandado.

De otro lado, es necesario concluir que, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 64 del Código Civil, es conditio sine qua non, para la estructuración de la fuerza mayor o del caso fortuito, según el evento, que confluya la irresistibilidad y la imprevisibilidad respecto al suceso que se pretende establecer como causa extraña o exonerativa de responsabilidad.

También hay que tener presente que, las particularidades y los elementos propios de la fuerza mayor y del caso fortuito impiden la catalogación y delimitación, de forma expresa, de los supuestos que las estructuran, por tanto, su constitución exige un examen riguroso en cada caso concreto. Así, en cada situación fáctica debe constatarse la presencia de los requisitos de la respectiva eximente, pues, a pesar de que pueda asimilarse a otras circunstancias afines, existe la posibilidad de que varíe el supuesto en diversos aspectos.

Bajo esta visión de las cosas, y considerando que la parte demandada alegó la existencia de una fuerza mayor en el caso concreto, es necesario recordar que su estructuración exige la confluencia de tres condiciones a saber: i) la exterioridad; ii) la imprevisibilidad; y iii) la irresistibilidad, respecto a la actividad, suceso o servicio que causó el daño11; y de faltar uno de ellos, habrá que desestimar la constitución de la causal eximente y, consecuencialmente, examinar el fondo del asunto, de acuerdo con el régimen de imputabilidad aplicable al caso concreto.

Según lo expuesto, para examinar si el acaecimiento de una determinada circunstancia constituye fuerza mayor, es necesario observar, en primer término, lo concerniente a su exterioridad, comoquiera que, de concluirse que el suceso se presentó al interior del campo de acción o de la esfera jurídica propia del obligado y/o demandado, se estaría, posiblemente, en un evento de caso fortuito.

En lo que concierne a la primera condición, se tiene que un suceso o circunstancia es exterior, cuando es extraña o ajena al sujeto obligado y/o demandado, esto es, que su ocurrencia no es determinada por su accionar, ni siquiera, indirectamente. Se trata pues, de examinar la relación de dependencia entre el sujeto y el suceso, ya que si éste se presenta por fuera de una relación de dependencia respecto a la actividad propia del obligado y/o demandado, es imperativo concluir su exterioridad.

***En ese orden, se entiende por imprevisibilidad, aquella condición según la cual, el acaecimiento del suceso o circunstancia que produjo el daño antijurídico era impensado o insospechado, generando su ocurrencia repentina, efectos del todo sorpresivos**. Sobre el particular, ha expuesto la doctrina:*

*"Por otra parte, es necesario que haya habido, rigurosamente, imposibilidad de prever el acontecimiento. Interesa, según se reconoce, guardarse aquí el acontecimiento. Interesa, según se reconoce, guardarse aquí de una exageración. En efecto, se está tentando de afirmar que todos los acontecimientos son previsibles, salvo aquellos que se producen por primera vez; y ¿no es sabido que no hay nada nuevo bajo el sol? Tal como puede ser el sentido de la noción; de imprevisibilidad. **Decir que un acontecimiento era imprevisible***

---

11 Sobre el particular, la Sala Plena de esta Corporación expuso: "La fuerza mayor se caracteriza, pues, por la reunión de esas diferentes condiciones [exterioridad, imprevisibilidad e irresistibilidad], y tiene como consecuencia la exoneración, en todos los sistemas de responsabilidad (culpa, presunción de culpa y aún en las hipótesis de responsabilidad sin culpa). La exoneración será total si el acontecimiento constitutivo de fuerza mayor es la causa exclusiva del daño." (Sentencia de julio 13 de 1999, Rad. AC-7715)

significa que no había ninguna razón especial para pensar que se produciría ese acontecimiento. *Una simple posibilidad vaga de realización no podía bastar para excluir la imprevisibilidad."12 –Resalta la Sala-*

Por su parte, la jurisprudencia entiende la imprevisibilidad en los siguientes términos:
"La imprevisibilidad que determina la figura, se presenta cuando no es posible contemplar el hecho con anterioridad a su ocurrencia. Para establecer que es lo previsible resulta necesario considerar las circunstancias particulares del caso concreto; supone verificar las previsiones normales que habrían de exigirse a quien alega el fenómeno liberatorio. (...)

"De igual manera, en sentencia proferida el 23 de junio de 2000, expediente 5475, manifestó que deben tenerse en cuenta tres criterios sustantivos:

'1) El referente a su normalidad y frecuencia; 2) El atinente a la probabilidad de su realización, y 3) El concerniente a su carácter inopinado, excepcional y sorpresivo'."13

Así las cosas, un hecho es imprevisible cuando, partiendo de la anormalidad en su ocurrencia, su acaecimiento no era probable y, por tanto, se produjo en condiciones de sorpresa y excepcionalidad.

Por último, la irresistibilidad "[s]e refiere a la imposibilidad objetiva para el sujeto de evitar las consecuencias derivadas del hecho imprevisto"14. Bajo este entendimiento, para que se estructure la fuerza mayor es preciso que, luego de constatar la exterioridad del suceso causante del daño antijurídico, y su imprevisibilidad, se examinen las posibilidades del sujeto para contrarrestar sus efectos, lo cual se advierte al observar que, a pesar de que se adoptaron las medidas pertinentes, y con la diligencia debida, fue inevitable la causación de los efectos, pues están por fuera de su control físico o material. Es así como, esta Sección –sentencia de septiembre 11 de 2003, exp. 14.781-, citando la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, expuso:

"La Sala de Casación Civil de la Corte en la providencia reseñada, sobre este requisito señaló:
'La jurisprudencia de esta Corporación, de igual manera, ha entendido que este elemento de la fuerza mayor 'consiste en que haya sido absolutamente imposible evitar el hecho o suceso aludido, no obstante los medios de defensa empleados por el deudor para eludirlo' (Sentencia del 13 de diciembre de 1962, G.J. C, pag. 262), como también que 'Implica la imposibilidad de sobreponerse al hecho para eludir sus efectos. La conducta del demandado se legitima ante el imperativo de justicia que se expresa diciendo: ad impossibilia nemo tenetur.' (Sentencia del 31 de mayo de 1965, G.J. CXI y CXII pag. 126).

"Irresistible, también ha puntualizado la Sala, es algo 'inevitable, fatal, imposible de superar en sus consecuencias' (Sent. del 26 de enero de 1982, G.J. CLXV, pag. 21)."

Cabe señalar en este punto que, la irresistibilidad respecto a los efectos del suceso no se verifica con la existencia de una "dificultad" para contrarrestarlos, por compleja que ésta sea, comoquiera que, aunque en este último caso, el sujeto obligado y/o demandado tenga que realizar un esfuerzo máximo para evitarlos, incurriendo, incluso, en altos costos, y en actividades más gravosas, no se trata de aspectos o fenómenos insuperables, y, por ende, no se configurará la fuerza mayor15.

---

12 MAZEAUD Henri, MAZEAUD, León y TUNC André. Ob. Cit. Pág. 178.

13 CONSEJO DE ESTADO. Sección Tercera. Sentencia de septiembre 11 de 2003. C.P. Ricardo Hoyos Duque. Exp. 14.781.

14 Ibídem.
15 Sobre el particular, expone la doctrina: "Desde el instante en que exista un medio para cumplir con la prestación prometida, sean cuales sean los sacrificios que deba consentir para obtenerlo, permanece obligado, se halla incurso en culpa, no existe fuerza mayor. (...) En esta tesis se opone la

Igualmente, hay que tener claridad en cuanto a que, tanto la imprevisibilidad como la irresistibilidad, deben examinarse respecto a los efectos producidos por el suceso o acontecimiento exterior, y no frente al fenómeno como tal. Así, se prescindirá de analizar las condiciones propias de la causa, para determinar las de sus consecuencias, que son, en últimas, las que permitirán concluir la constitución de la eximente de responsabilidad. A esta conclusión ha llegado la Sección en oportunidades anteriores, donde expuso al respecto:

"La fuerza mayor sólo se demuestra: '... mediante la prueba de un hecho externo y concreto (causa extraña). Lo que debe ser imprevisible e irresistible NO ES EL FENÓMENO COMO TAL, SINO SUS CONSECUENCIAS ... En síntesis, para poder argumentar la fuerza mayor, el efecto del fenómeno no sólo debe ser irresistible sino también imprevisible, SIN QUE IMPORTE LA PREVISIBILIDAD O IMPREVISIBILIDAD DE SU CAUSA. Además de imprevisible e irresistible debe ser exterior del agente, es decir, no serle imputable desde ningún ámbito ...'."16

Posteriormente, en sentencia de noviembre 27 de 200217, indicó:

"Observa la Sala que la Nación en dicha defensa se limitó a alegar la causa del hecho externo (presencia del tronco por la corriente y fuertes corrientes del río) pero aunque comprobó la presencia del tronco no indicó en la demanda ni tampoco probó dentro del juicio que ese hecho externo EN SU EFECTO se hizo irresistible e imprevisible para el Estado, el cual es indispensable para tener por probada la exonerante aducida, porque, como lo ha sostenido la jurisprudencia del Consejo de Estado, la fuerza mayor que exonera es sólo aquella que en su EFECTO se hace irresistible e imprevisible (vis major), es decir que genera imposibilidad absoluta; 'la irresistibilidad radica en que ante las medidas adoptadas, le fue imposible al deudor evitar que el hecho se presentara, por escapar por entero a su control'. (...)

"*Por lo tanto la prueba relativa a la presencia de un tronco que bajaba por la corriente no se erige en demostrativa por si sola de la causa irresistible e imprevisible para el Estado, de imposibilidad manifiesta de impedir el naufragio. Se resalta que la fuerza mayor como exonerante no la constituye el simple hecho externo como causa, sino una cualidad que va más allá de este hecho, como es otro: el imposibilitante de detener los efectos dañinos.*" –Subrayas y mayúscula originales-

Considerando, entonces, que la imprevisibilidad e irresistibilidad se predican de las consecuencias o efectos producidos, y no del fenómeno o causa respectiva, es necesario concluir, con fundamento en todo lo expuesto, y de cara a las particularidades del caso concreto, que la primera de estas dos categorías en mención no se realiza –asunto que se explicará más adelante-, descartando en consecuencia la segunda, en tanto vienen íntimamente ligadas a los efectos del suceso, siendo la primera, preventiva; y la segunda, impeditiva de las consecuencias. Por lo tanto, descartada la configuración de estas dos condiciones, se tendrá como no configurada la causa extraña por fuerza mayor, y, en ese orden, el obligado y/o demandado se declarará responsable, comoquiera que el daño antijurídico le es imputable.

- El caso concreto

---

imposibilidad a la simple dificultad, por no constituir esta última el obstáculo insuperable exigido para que exista fuerza mayor." (MAZEAUD Henri, MAZEAUD, León y TUNC André. Ob. Cit. Págs. 172 y 211.)

16 Sentencia de junio 15 de 2000, exp. 12.423. Esta posición se reiteró en Sentencia de mayo 2 de 2002. C.P. María Elena Giraldo Gómez. Exp. 13.477.

17 Sentencia de noviembre 27 de 2002. C.P. María Elena Giraldo Gómez. Exp. 13.090.

Teniendo claridad sobre las circunstancias fácticas en que se produjo el daño antijurídico examinado, es ***necesario resolver la excepción propuesta por la parte demandada, quien consideró que aquél no le era imputable, debido a la estructuración de una fuerza mayor.*** *En este sentido, con fundamento en los medios de conocimiento que obran en el proceso, se procederá a hacer el estudio configurativo de la causal, frente a los requisitos señalados.*

De acuerdo con lo anterior, la Sala encuentra que el suceso o circunstancia acaecida en el caso concreto, esto es, el desprendimiento de unas rocas del alud, que se precipitaron sobre el vehículo en el que se desplazaba el señor José Ocampo Martínez el día del accidente, fue exterior o ajena a la entidad pública demandada, en tanto su actuar -positivo o negativo-, no determinó su acaecimiento, pues se trató de un fenómeno natural que desbordó la esfera jurídica o campo de acción de la administración, representada por el Instituto Nacional de Vías.

Así, forzoso es concluir que no dependía del INVIAS la ocurrencia del fenómeno natural que se presentó en la zona del accidente el día de los hechos, pues escapaba del todo a su alcance y determinación, sobrepasando el marco de la demandada, lo cual lleva a definir tal circunstancia –el desprendimiento de rocas- como un asunto exterior a su actuar administrativo.

Ahora bien, configurada la primera condición requerida para la estructuración de la fuerza mayor -la exterioridad-, es preciso establecer lo concerniente a la imprevisibilidad, considerando que ésta se examina respecto a los efectos del fenómeno o suceso exterior acaecido el día del accidente, esto es, frente a la previsibilidad de las consecuencias generadas por el desprendimiento de las rocas que se precipitaron a la carretera.

De esta forma, al examinar el sub judice, se observa que los efectos de la caída de las rocas del talud, se concretaron en el accidente ocurrido en la Troncal del Café, a la altura de la carretera Albania – Bolombolo K 58+600. Por lo tanto, considerando esa situación, es que se analizará la previsibilidad por parte de la entidad demandada.

Bajo esta óptica, la Sala considera que este tipo de accidentes sobre la vía, en sectores señalizados como peligrosos de derrumbes, viene a ser un asunto totalmente previsible por la entidad que tiene bajo su guarda el mantenimiento de la misma, en tanto su marco de acción no solo comprende la ejecución de obras de prevención sobre la calzada, sino que se extiende a velar por la seguridad de los transeúntes, los que pueden verse afectados por este tipo de desprendimientos de tierras o de rocas; de allí que lo sorpresivo que caracteriza a este presupuesto de la eximente, no tiene cabida en este caso. Se observa como el Instituto Nacional de Vías, al enterarse del accidente, inicia gestiones de contingencia ante las distintas autoridades ambientales para alertar sobre la inminencia de estos accidentes, en aras de que se tomen las medidas pertinentes18, realizando con ello su deber de protección. Pero para el caso que nos ocupa, fue un actuar tardío, en tanto su carácter reaccionario al evento dañoso; y no preventivo, lo que viene a constituir el objeto del reproche.

En casos similares, la jurisprudencia ha sido uniforme en exigirle al Instituto Nacional de Vías, por un lado, la idónea señalización de peligro en las zonas de alta inminencia de derrumbes, como una de las medidas para alertar a quienes transitan en las vías de su propiedad; y por el otro, la implementación de acciones de prevención para evitar que lo anunciado como peligroso se realice, presentándose con ello accidentes como el del caso sub exámine. En ese sentido prevalecen los siguientes pronunciamientos:

Sentencia del 20 de mayo de 1993. C.P. Daniel Suarez Hernández, expediente 7776:
"En el sector donde se presentó el desastre, el diseño del talud fue errado, circunstancia que unida a la falta de acciones necesarias para el control y manejo de aguas existentes en el sitio, produjo el derrumbamiento del alud sobre la carretera. Las demandadas apoyan

18 Fls 50, 51, 53 y 54. Cdno No 1. Tribunal.

su defensa en el hecho de que si bien a ellas corresponde la construcción y sostenimiento de las carreteras, no les atañe el mantenimiento de las montañas ni de las cuencas hidrográficas. ***Este argumento no las puede eximir de responsabilidad porque el mantenimiento de una vía debe comprender la disposición de todas las medidas de previsión para evitar o por lo menos advertir debidamente la existencia de zonas de derrumbe****. Y en este caso tiene menos fuerza el argumento de la defensa porque aquí lo que sepultó el bus fue el alud que se derrumbó porque al realizar la construcción de la vía no se tuvo la previsión de efectuar el corte con un ángulo de talud adecuado tanto con la composición geológica del terreno, como con el clima húmedo tropical de altas precipitaciones fluviales, (...). Así las cosas, la sala encuentra que las demandadas deben responder por los daños antijurídicos que sufrieron los demandantes con ese desastre, porque fallaron en la prestación del servicio, falla que empezó desde el mismo momento en que se construyó la carretera y que se agravó con la falta de control sobre las aguas y la falta de señalización en relación con el peligro de derrumbe que existía en el sitio".*

Sentencia del 20 de septiembre de 2007. C.P. Ruth Stella Correa, expediente No 15740:

"De acuerdo con la jurisprudencia de la Sala, ***el daño originado como consecuencia de un deslizamiento de tierra es imputable al Estado en los eventos en los cuales el hecho se causa por la omisión, o defectuosa señalización de las vías públicas****, o cuando se produce un deslizamiento intempestivo de tierra el cual exigía la instalación de señales preventivas, o cuando no se realiza la señalización de vías que se encuentren en reparación o en sitios que sean considerados de alto riesgo, o cuando existe omisión por parte de la administración en la ubicación de medidas preventivas que informen la presencia de cambios transitorios en las vías públicas.1*

(...)

La Sala considera que, de acuerdo con las pruebas que obran en el expediente, el daño es imputable al Departamento del Tolima por omisión de colocar señales preventivas que advirtieran sobre los riesgos de deslizamientos en la vía ***y por la omisión de construir obras civiles que evitaran los deslizamientos".***

Sentencia del 21 de febrero de 2011. C.P. Gladys Agudelo Ordoñez, expediente No 17520:

"En relación con la responsabilidad que se le imputa al INVÍAS, por haber omitido las correspondientes medidas de seguridad en el sector conocido como El Tabor, lugar en el cual ocurrió un derrumbe de grandes proporciones que cobró la vida de varias personas, ***habría que decir que en aquellos casos en los cuales se debate la responsabilidad del Estado como consecuencia del incumplimiento del deber legal de la Administración, de mantener en óptimo estado de conservación, mantenimiento, señalización y seguridad de las vías públicas, el título de imputación aplicable es el de falla del servicio****. En efecto, la omisión de un deber legal que ha dado lugar a un resultado dañoso configura una falla en la prestación del servicio.*

(...)

También ha sostenido que el mandato que impone la Carta Política en el artículo 2º, inciso 2º, de que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades (...) Constituye un deber imperativo del Estado la utilización adecuada de todos los medios que se encuentran a su alcance en orden a cumplir el cometido institucional; si el daño se produce por su incuria en el empleo de tales medios, surgirá su obligación resarcitoria; si el daño ocurre, a pesar de su diligencia, no es posible que resulte comprometida su responsabilidad".

Volviendo al caso concreto, y en consonancia con lo expuesto, cabe preguntarse: ¿de acuerdo con lo anterior, puede concluirse que el accidente derivado del deslizamiento de

rocas que se produjo en la zona, en el que murió el señor José Augusto Ocampo, era previsible para la entidad demandada?
(...)"

En otra jurisprudencia del Honorable Consejo de Estado de fecha 11 de mayo de 2006, con número de radicación interno 66001 – 23-31-000-1996 -03396-01 (15042) DEMANDANTE: GRACIELA PARRA Y OTROS contra LA NACION – MINTRANSPORTE – INVIAS Y OTROS, en una demanda bajo el medio de control de Reparación Directa, con relación a un caso similar, señaló:

"(...)

En relación con la imputabilidad del daño a la entidad demandada, en el libelo se afirmó que el derrumbe de la carretera era atribuible a la Nación - Ministerio del Transporte - Instituto Nacional de Vías "INVIAS", por no habérsele dado a la misma el mantenimiento y conservación que se requería en razón del riesgo de inestabilidad que presentaba el terreno y, al conocer dicha situación no se tomó ninguna medida para prevenir y contrarrestar lo que acontecía.

Frente a estos hechos, INVIAS alegó que si bien era cierto la vía en donde ocurrieron los hechos era nacional y por ende su mantenimiento le correspondía, dicho deber no tenía relación alguna con el mantenimiento del acueducto que conducía el agua del Municipio de Santa Rosa de Cabal al Municipio de Dosquebradas, el cual fue, según su defensa, la causa real de que el terreno hubiese colapsado, pues fueron las fugas de la tubería de propiedad de la Empresa Municipal de Servicios de Dosquebradas, lo que saturó la tierra y generó el deslizamiento. Por lo tanto, atribuyó los hechos a dicha entidad.

El análisis en conjunto del acervo probatorio, permite concluir que se acreditó en debida forma, que el día 19 de junio de 1995 en la vereda La Hermosa Municipio de Santa Rosa de Cabal (Risaralda) se presentó un deslizamiento del talud de la carretera que une los Municipios de Pereira y Santa Rosa de Cabal, hecho que produjo la muerte del señor MIGUEL ANGEL HENAO HENAO, quien quedó sepultado cuando se encontraba en su casa.

En relación con el deber de mantenimiento de la infraestructura vial, ha dicho la Sala que la conservación de carreteras significa el mantenimiento rutinario y periódico de las diferentes carreteras nacionales:

"El mantenimiento consiste en las actividades necesarias para conservar el patrimonio invertido en una carretera en condiciones aceptables de funcionabilidad, dentro de ciertos límites de deterioro, lo más cercano al estado en que tenían en el momento de su construcción o de su última rehabilitación o mejoramiento. El mantenimiento periódico es el que requiere una carretera ocasionalmente o con una periodicidad superior a un año, para conservar el patrimonio vial dentro de ciertos límites de aceptación para la operación vehicular. El mantenimiento rutinario es el que se realiza en las zonas aledañas a la calzada de la carretera, comprende, entre otras actividades, la poda, corte y retiro de árboles"19.

La responsabilidad del Estado por omisiones en el deber de mantenimiento de las carreteras ha sido deducida por la Sala, para cuando se demuestra, por ejemplo, que las condiciones naturales del terreno, conocidas con anterioridad por las entidades demandadas, hacían previsible el desprendimiento de materiales de la montañas aledañas a las carreteras y éstas no tomaron las medidas necesarias para evitar una tragedia20, o

---

19 Sentencia del 11 de abril de 2002, exp: 73001-23-31-000-1994-1578-01(12500)
20 En sentencia del 9 de noviembre de 1995 dijo la Sala: "...resulta procedente deducirle responsabilidad a la administración por los hechos que se le imputan, pues obró con negligencia al no instalar las señales que advirtieran sobre el riesgo y al permitir que particulares y vehículos transitaran por el área de la tragedia, sobre todo, cuando las condiciones geológicas, el mal tiempo reinante y los peligros del trabajo que adelantaban para despejar la vía, hacía aconsejable la aplicación de medidas orientadas a impedir su desplazamiento, hasta que

se demuestra que habiéndose dado aviso a la entidad sobre un daño en la vía, que impide su uso normal, no es atendida la solicitud de arreglarlo, ni se ha encargado de instalar las correspondientes señales preventivas21, o cuando se demuestra que unos escombros permanecieron abandonados en una carretera durante varios meses, sin que fueran objeto de demolición por INVIAS para el restablecimiento de la circulación normal de la vía22. En síntesis, la sola demostración de la ocurrencia de un derrumbe o caída de piedras en una vía, por sí sola no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del Estado, por los daños que con tal situación se causan, a esa prueba debe unirse la de la imputabilidad del daño al Estado, que no es otra que la demostración de que el hecho que causó el daño se produjo como consecuencia de ***la omisión en que incurrió la entidad, en su deber de mantenimiento de las vías****, o de alguna actuación con la cual se haya causado el daño23.*

Concretamente para el sector de La Hermosa, sitio en donde ocurrieron los hechos, en dicho estudio se dijo que esta zona se localizaba en el occidente del área urbana, entre la Quebrada San Roque y el Río San Eugenio, y cuyo terreno tenía un área aproximada de 50 hectáreas y a unos 120 metros por debajo de la cota de la planta del acueducto. Según el informe, este sector tiene una alta vocación para ser completamente urbanizado, por la infraestructura existente (acueducto, alcantarillado y vías de acceso) en las diferentes etapas de Villa Hermosa.

En relación con esta zona, se dijo que la principal limitante la constituían las márgenes de las quebradas y del río, pues se encontraban bastante deterioradas por los diferentes procesos erosivos, como movimientos de masa, socavación de orillas, sobrepastoreo y el mal manejo de las tierras por parte de sus moradores.

Por su parte, en el Diseño de Control de Erosión en las Cabeceras Municipales realizado por la CARDER en abril de 1995, también antes de la ocurrencia de los hechos, se estableció que el sector de la Banca Central del Ferrocarril, en donde se encuentran las vías del acceso al Barrio La Hermosa, se caracteriza por presentar pendientes fuertes que han favorecido la generación de movimientos de masa en épocas diferentes. Según este informe, antes de la colonización de la región por el hombre, ocurrieron grandes movimientos de masa, algunos de los cuales aún tienen gran parte de sus productos sobre el talud, mientras en épocas más recientes, después que el hombre intervino el ambiente, se han generado con más frecuencia deslizamientos tipo derrumbes.

Allí se dijo, que todos los materiales rocosos aflorantes en este tramo, corresponden a los depósitos de flujos de escombros que forman la terraza de Santa Rosa, los que se caracterizan por presentar un alto grado de meteorización química y grandes cantidades de arcillas de color claro. Esta propiedad, ayudada con el alto contenido de agua y la pendiente, facilitan la generación de movimiento de masa, aunado al hecho de que no hay cunetas entre la vía y el talud, y el agua que brota de los manantiales es recogida por un solo canal que atraviesa la carretera, canal que está semidestruido por falta de mantenimiento.

Finalmente, en el Inventario de Zonas Subnormales y de Zonas de Riesgo en el Municipio de Santa Rosa de Cabal de octubre de 1993, antes de los hechos, se señaló que todo el asentamiento se clasificaba bajo el código R1K, lo que significaba que dicha zona se encontraba sometida a riesgo geotécnico e hidrológico, en donde el total de viviendas a

---

mejoraran sustancialmente las condiciones que entonces afectaban la utilización del referido tramo. Viene a constituir otro ingrediente de culpa de la administración, la falta de atención de estudios técnicos que recomendaban la construcción de una variante, para evitar el paso por el lugar donde sucedieron los hechos, lo mismo que la falta de construcción de obras para el mantenimiento como alcantarillas, muros de contención y drenaje que hubiese facilitado la conducción del agua y de los materiales que arrastraba, para arrojarlos a lugares seguros y así evitar la erosión del suelo y facilitar el buen manejo de los desechos que caían a la banca carreteable".

21 Sentencia de 6 de septiembre de 2001, expediente 13.232-15.646.

22 Sentencia de 30 de marzo de 2000, expediente 11877.

23 Consejo de Estado Sección Tercera, Sentencia de 24 de febrero de 2005, M.P. Dra. Ruth Stella Correa Palacio, Exp. 14335, Actor: María Mercedes Gallego y otros.

reubicar eran 17. Allí, también se dijo que todo el asentamiento estaba ubicado dentro de la zona de influencia del Río San Eugenio, sobre una ladera inestable, con numerosas cicatrices de antiguos movimientos de masa y que pueden llegar a destruir o taponar las obras a construir.

Todo lo anterior sumado al hecho de que gran parte del Municipio de Santa Rosa de Cabal tiene un alto índice de movimientos sísmicos, a raíz de fallas geológicas que presentan evidencias de actividad tectónica cuaternaria, tal y como se expresó en el estudio de geología ambiental.

Lo anterior significa que aunque en este proceso las copias de dicho estudio sí cumplieron con las exigencias legales para poder valorarlas, de su análisis no se puede establecer la real causa del deslizamiento, pues éste pudo tener múltiples causas, como por ejemplo, las condiciones freáticas del terreno, la presencia de aguas subterráneas que hacían que la tierra fuera muy húmeda y por lo tanto inestable, el movimiento constante de la tierra por el alto flujo vehicular o por las fallas geológicas que generan movimientos sísmicos, fallas en los rellenos del terreno o las fugas de agua provenientes de la tubería ubicada en la zona, tal y como se concluyó en el fallo dictado con ocasión de estos mismos hechos.

Por otro lado, en el proceso tampoco se acreditó que INVIAS conociera de dichas dificultades y omitiera su solución. En efecto, el Administrador del Mantenimiento Vial del Instituto Nacional de Vías para la fecha de los hechos, Ingeniero JOSE ADALBERTO JIMENEZ MARTINEZ, manifestó en su declaración lo siguiente:

"No recuerdo, para la época de los hechos si se recibieron o no informes haciendo referencia a irregularidades o a anormalidades en el lugar de los hechos. Infortunadamente si algún estudio habían hecho organismos especiales, como Carder por ejemplo, como de geología o inestabilidad de la zona, no fueron suministrados al Instituto" (fls. 148-149 C-6).

Igualmente, el Asesor de la Dirección General del Instituto Nacional de Vías, Ingeniero JOSE DE LA CRUZ VELASQUEZ, afirmó que no sabía si con anterioridad a los hechos que ahora se analizan "se hubieran dado estudios a través de los cuales se hubieran detectado riesgos y a la vez recomendaciones para evitar el deslizamiento. Con posterioridad a los hechos no hubo estudios, que yo conozca, en los cuales se haya dejado establecido la causa del deslizamiento" (fl. 151 C-6).

De conformidad con todo lo expuesto, la Sala no tiene elementos suficientes para imputar el daño a la entidad demandada.
(...)"

En relación con hechos similares al del presente proceso judicial debe anotarse que el Consejo de Estado ya decidió un caso similar a través de la sentencia de 24 de febrero de 2005, Exp. 14335, Actor: María de las Mercedes Gallego y otros contra el Instituto Nacional de Vías "INVIAS" con ponencia de la Dra. Ruth Stella Correa Palacio, en donde resultó también muerto el señor LUIS MARIA MARIN. Así, en dicha oportunidad la Sala concluyó:

"(...)

Con fundamento en el acervo probatorio recaudado sólo se encuentra acreditado que el señor Luis María Marín falleció el 19 de junio de 1995, por sofocación al haber sido sepultado por el desprendimiento de la banca de la carretera Santa Rosa-Pereira, en el sitio conocido como Villa Hermosa, La Hermosa o Veracruz y que con posterioridad al hecho, el Instituto Nacional de Vías contrató la ejecución de obras civiles para la recuperación de la vía.

"Pero, no se demostró la causa del deslizamiento y mucho menos que ésta fuera imputable a la entidad demandada por omisión en el cumplimiento de sus funciones

"En otros términos, no hay lugar a afirmar que dicho deslizamiento de tierra tuviera como causa la falla del servicio por omisión de la entidad demandada, al no darle a la banca de la carretera el mantenimiento necesario para estabilizar el talud, ni es posible inferir esa conclusión de la simple existencia de la obligación a cargo del INVIAS de conservar la vía, ya que dicho deslizamiento pudo tener múltiples causas, entre ellas, filtraciones por mal mantenimiento del acueducto, cuyas reparaciones correspondían a otra entidad pública.

"En consecuencia, como no está demostrado que el desprendimiento de la banca de la carretera Pereira-Santa Rosa de Cabal, que causó la muerte al señor Marín le es imputable a la demandada, en virtud de la omisión en el cumplimiento de sus funciones, no hay lugar a declarar su responsabilidad y por lo tanto, se confirmará la sentencia impugnada…."24.

(…)"

PARA EL CASO CONCRETO

De acuerdo con la jurisprudencia anteriormente transcrita, se encuentra que el suceso o circunstancia acaecida en el caso concreto, esto es, el desprendimiento del pedazo de roca "piedra" con dimensiones considerables que obstruían la vía, que manifiesta el demandante en el libelo demandatorio se encontraba en la via y que "al parecer" fue la causa del accidente acaecido el 15 de enero de 2028, vale decir según lo afirmado por la Parte Activa, fue *exterior o ajena* al Departamento de Cundinamarca- Nivel Central, en tanto su actuar -positivo o negativo-, no determinó su acaecimiento, pues se trató de un fenómeno natural que desbordó la esfera jurídica o campo de acción de la administración y como además se ha reiterado quien tiene la competencia del mantenimiento y conservación de las vías departamentales es EL ICCU, entidad descentralizada, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio.

Así, forzoso es concluir que no dependía del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central la ocurrencia del fenómeno natural que se presentó en la zona del accidente el día de los hechos, pues escapaba del todo a su alcance y determinación, sobrepasando el marco de mi representada, lo cual lleva a definir tal circunstancia –el desprendimiento de rocas- como un asunto exterior a su actuar administrativo.

Ahora bien, configurada la primera condición requerida para la estructuración de la fuerza mayor -la exterioridad-, es preciso establecer lo concerniente a la *imprevisibilidad*, considerando que ésta se examina respecto a los efectos del fenómeno o suceso exterior acaecido el día del accidente, esto es, frente a la previsibilidad de las consecuencias generadas por el desprendimiento de las rocas que se precipitaron a la carretera.

De esta forma, al examinar el *sub judice*, se observa que los efectos de la caída de las rocas del talud, se concretaron en el accidente ocurrido en la vía que conduce de Bogotá a la Mesa, Cundinamarca, en el km 89 +900 metros en el Sector Puerto Araujo, jurisdicción del municipio de Tena. Por lo tanto, considerando esa situación, es que se analizará la previsibilidad por parte de la entidad convocada.

Bajo esta óptica, si bien el H. Consejo de Estado ha considerado que este tipo de accidentes sobre la vía, en sectores señalizados como peligrosos de derrumbes, viene a ser un asunto totalmente previsible por la entidad que tiene bajo su guarda el mantenimiento de la misma, en tanto su marco de acción no solo comprende la ejecución de obras de prevención sobre la calzada, sino que se extiende a velar por la seguridad de los transeúntes, los que pueden verse afectados por este tipo de desprendimientos de tierras o de rocas; de allí que lo sorpresivo que caracteriza a este presupuesto de la eximente, no tiene cabida en este caso. Sin embargo, el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, como ha quedado lo suficientemente explicado en el presente escrito no tiene bajo su guarda el mantenimiento y conservación de esta vía, aunque se trate de una vía de segundo orden departamental, puesto que se trata de una vía concesionada a cargo de **CONCESIONARIA**

24 ibídem

PANAMERICANA SAS, razón por la cual, para el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central sin lugar a dudas se trata de un hecho imprevisible; ya que el mantenimiento y conservación de la vía no está a su cargo o bajo su responsabilidad, toda vez, que quien ejercer interventoría y control con respecto a **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** es **EL ICCU** y mi representado no tenía forma de prever lo sucedido, fácticamente y jurídicamente era imposible.

Cosa distinta son las actuaciones que el Consorcio **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** en desarrollo del Contrato de Concesión No. OJ – 121 – 97 inicio o pudo haber iniciado previo a los sucesos ocurridos el 15 de enero de 2018 para prevenir los hechos acaecidos si tenía conocimiento de los mismos no solo en lo relativa a la roca que señala el demandante se encontraba en la vía sino también con respecto a la presunta falta de señalización alegada por la Parte Activa, las gestiones de contingencia que haya iniciado ante las distintas autoridades ambientales para alertar sobre la inminencia de estos accidentes, en aras de que se tomen las medidas pertinentes25, realizando con ello su deber de protección, los cuales, serán materia de prueba en el curso del proceso judicial que se adelante.

De igual manera, le corresponde a **CONCESIONARIA PANAMERICANA SAS** y al mismo **ICCU** probar en el curso del proceso judicial, la idónea señalización de peligro en las zonas de alta inminencia de derrumbes, como una de las medidas para alertar a quienes transitaban en la vía donde ocurrió el accidente y cuyo mantenimiento tenía a su cargo; y por el otro, la implementación de acciones de prevención para evitar que lo anunciado como peligroso se realice, presentándose con ello accidentes como el del caso *sub exámine.*

Volviendo al caso concreto, y en consonancia con lo expuesto, cabe preguntarse: ¿de acuerdo con lo anterior, puede concluirse que el accidente materia de la demanda ocurrido el 15 de enero de 2018, era previsible para el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central?

La respuesta al interrogante anterior es negativa, en la medida en que el desprendimiento de rocas o posibles movimientos de tierra en la zona del accidente, era una circunstancia no conocida por el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, lo que significa que mi representado no se encontraba en la posición de evitar los hechos ocurridos el 15 de enero de 2018, no tenía conocimiento de la inminencia del peligro y tampoco tenía la obligación de llevar a cabo el mantenimiento del talud de la zona, con medidas de prevención, y de protección para quienes se sirven de la vía circundante al mismo, ni tampoco era el encargado de señalización en la vía y **por ende, el Departamento de Cundinamarca - Nivel Central no incurrió en una omisión constitutiva de falla del servicio, ni incumplió contenidos obligacionales a su cargo, ni tampoco incurrió en un actuar negativo que incidió en el hecho que hoy nos ocupa.**

Así las cosas, se cumple, entonces, con la segunda condición requerida para la estructuración de la fuerza mayor para el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, pues, además de constatarse la exterioridad del movimiento de rocas en la montaña, sus efectos fueron imprevisibles para el Departamento de Cundinamarca – Nivel Central, quien no era consciente de la proclividad de la zona a los accidentes por deslizamientos. Por ende, considerando que, para la estructuración de la fuerza mayor deben confluir la exterioridad, la imprevisibilidad y la irresistibilidad, forzoso es concluir que se presentó una causa extraña, por fuerza mayor, que impide la imputación del daño antijurídico en contra del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central

De esta forma, se concluye que el daño antijurídico examinado *supra no le* es imputable al Departamento de Cundinamarca – Nivel Central a título de falla en la prestación del servicio, por cuanto, además no le correspondía haber realizado las obras requeridas y necesarias para evitar y contrarrestar los deslizamientos que se presentaban en la zona del accidente, y que, en todo caso, eran imprevisibles.

25 Fls 50, 51, 53 y 54. Cdno No 1. Tribunal.

Aunado a lo anterior y como lo ha precisado el H. Consejo de Estado, la sola demostración de la ocurrencia de un derrumbe o caída de piedras en una vía, por sí sola no es suficiente para declarar la responsabilidad patrimonial del estado, por los daños que con tal situación se pueden causar, a esta prueba debe unirse la de imputabilidad del daño al Estado, que no es otra que la demostración de que el hecho que causó el daño se produjo como consecuencia de la omisión en que incurrió la entidad, en su deber de mantenimiento de vías, o de alguna actuación con la cual se haya causado el daño.

Se tiene, entonces, que, en el caso sub – lite no se presentó una omisión del Departamento de Cundinamarca – Nivel Central o de alguno de sus funcionarios para evitar el accidente y contrarrestarlo, razón por la cual, no se le puede imputar responsabilidad al Departamento de Cundinamarca – Nivel Central , quien por tanto no tiene obligación de entrar a reparar el presunto "*daño antijurídico*" alegado por los demandantes y en consecuencia, se solicita a su Despacho, se sirva decretar probada la Excepción denominada la causa del Siniestro se constituye para el departamento de Cundinamarca – Nivel Central en un hecho fortuito, intempestivo, inesperado, imprevisto e imprevisible, por lo que la caída de las rocas, no debe comprometer su responsabilidad.

CUARTA EXCEPCIÒN DE FONDO: EXIMENTE DE RESPONSABILIDAD - HECHO EXCLUSIVO DE LA VICTIMA

FRENTE A LA IMPUTACIÓN

Constatada esa relación causal mediante la aplicación de las teorías que ha elaborado la doctrina y que ha recogido la jurisprudencia, se procede a hacer la imputación entendida – de acuerdo con el profesor JUAN CARLOS HENAO – como *"la atribución jurídica de un daño a una o varias personas que en principio tienen la obligación de responder"*. La imputación se estructura luego de haberse descubierto el nexo causal, y se realiza en principio, respecto de la persona que ha resultado causante del hecho generador del daño **de acuerdo con el juicio de causalidad efectuado** [26] Se afirma lo anterior, en la medida en que es en este momento en el que se debe tener claro que bien puede haber existido una causalidad desde el punto de vista material o físico, lo que no necesariamente implica que quien causó materialmente el daño sea quien jurídicamente deba responder. **La imputación entonces, se convierte en el concepto al cual habrá de acudirse para efectos de atribuir el daño que se ha encontrado probado previamente como primer elemento del juicio de la responsabilidad.**

Cuando se ha realizado el juicio de imputación se pasa al estudio de las causales exonerativas que tienen por objeto confirmarlo o infirmarlo. **Dichas causales son: la fuerza mayor, el caso fortuito, el hecho de un tercero y, el hecho de la víctima.**

Por causal exonerativa de responsabilidad se entiende aquella causal que impide imputar determinado daño a una persona, haciendo improcedente, en consecuencia la declaratoria de responsabilidad. En este sentido, las causales exonerativas (causa extraña) impiden la imputación, en ocasiones porque es inexistente el nexo de causalidad (por ejemplo en el hecho de un tercero como causa exclusiva), en ocasiones demostrando que si bien el demandado por acción u omisión causó el daño, lo hizo llevado o coaccionado por un hecho externo, imprevisto e irresistible.

La diferenciación entre causalidad e imputación que ha venido predicando la Sección Tercera del Consejo de Estado, ha permitido dejar de lado la afirmación según la cual, las causales exonerativas de responsabilidad "rompen" el nexo de causalidad, **para clarificar**

---

26 En este sentido el profesor EDUARDO GARCIA DE ENTERRÍA manifiesta: "En tal caso, la imputación de responsabilidad, en cuanto fenómeno jurídico, se produce automáticamente una vez que se prueba la relación de causalidad existente entre la actividad del sujeto productor del daño y del perjuicio producido". Curdo de Derecho Administrativo. Vol II, Editorial Cívicas. Madrid, reimpresión 2003, p386.

que la verdadera función de este tipo de causales es la de evitar la atribución jurídica del daño al demandado, es decir, impedir la imputación[27].

A este respecto ha dicho el Consejo de Estado en forma clara y reiterada[28]:

"Pues bien, de la dicotomía causalidad – imputación que se había dejado planteada y explicada, se desprende ineluctablemente, la siguiente conclusión: frente a todo caso concreto que el juez de lo Contencioso Administrativo someta a examen habida consideración de que se aduce y se acredita la producción de un daño antijurídico, el nexo o la relación de causalidad entre la acción o la omisión de la autoridad pública demandada existe o no existe, pero no resulta jurídica ni lógicamente admisible sostener que el mismo se rompe o se interrumpe; si ello fuese así, si tal ruptura o interrupción del proceso causal de producción del daño sufriese una interrupción o ruptura, teniendo en cuenta que la causalidad constituye un fenómeno eminente y exclusivamente naturalístico, empírico, no cabe posibilidad distinta a la consistente en que, sin ambages, el daño no se ha producido, esto es, al no presentarse o concurrir alguna de las condiciones necesarias para su ocurrencia, la misma no llega a tener entidad en la realidad de los acontecimientos.
"Así pues, aunque constituye prácticamente una cláusula de estilo en la jurisprudencia contencioso administrativa
el sostener que la configuración, en un caso concreto, de alguna de las denominadas "causales eximentes de responsabilidad" -fuerza mayor, caso fortuito y hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima- conduce a la ruptura o a la interrupción del nexo o de la relación de causalidad entre el hecho dañoso y el resultado dañino, en estricto rigor y en consonancia con todo cuanto se ha explicado, lo que realmente sucede cuando se evidencia en el plenario la concurrencia y acreditación de una de tales circunstancias es la interrupción o, más exactamente, ***la exclusión de la posibilidad de atribuir jurídicamente la responsabilidad de reparar el daño a la entidad demandada, es decir, la operatividad en un supuesto concreto de alguna de las referidas "eximentes de responsabilidad" no destruye la tantas veces mencionada, relación de causalidad, sino la imputación.***

"Por tanto, quede claro que el análisis que ha de llevarse a cabo por parte del Juez de lo Contencioso Administrativo cuando se le aduzca la configuración de una de las que han dado en denominarse "eximentes de responsabilidad" -como ocurre en el sub judice-, no constituye un examen de tipo naturalístico, fenomenológico, sino eminentemente valorativo-normativo, orientado a seleccionar, más allá del proceso causal de producción del daño, ***a cuál de los intervinientes en su causación debe imputarse o atribuirse jurídicamente la responsabilidad de repararlo, de conformidad con la concepción de justicia imperante en la sociedad, la cual se refleja en la pluralidad de títulos jurídicos de imputación al uso dentro del sistema jurídico".***
..."

Negrillas fuera de texto

Las causales exoneratívas de responsabilidad pueden exonerar de responsabilidad al demandado de forma total cuando la fuerza mayor, **el hecho del tercero y/o el hecho de la víctima son consideradas como la causa única y exclusiva determinante del daño.**

Se puede afirmar que la imputación que no ha pasado por el filtro de las causales exoneratívas, es una imputación aparente, que se convierte en definitiva solo cuando supera este estudio sin verse alterada.

EL HECHO DE LA VICTIMA

---

27 Revista revisada y actualizada de un texto que fue publicado en esta misma Revista en el número 14 de 2008. Título: Las causales exoneratívas de la responsabilidad extracontractual Dr- Jorge Patiño. Páginas 376 y 377.

28 Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 11 de febrero de 2009, expediente 17145.

Una de las causales exonerativas estudiadas por la doctrina y la jurisprudencia, son la fuerza mayor y/o caso fortuito, el hecho del tercero y el hecho de la víctima. Con relación al hecho de la víctima, me referiré a continuación:

En la revista revisada y actualizada de un texto que fue publicado en esta misma Revista en el número 14 de 2008. Título: Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual Dr- Jorge Patiño, sobre el hecho de la víctima, señaló:

"(...)

Esta figura exonerativa parte, en nuestro parecer, de la siguiente lógica: quien ha concurrido con su comportamiento por acción o por omisión, con culpa o sin ella, a la producción o agravamiento del daño sufrido, debe asumir las consecuencias de su actuar.

En derecho positivo existen dos normas que nos refieren a la aplicación de esta causal:

El artículo 2357 del Código Civil establece textualmente:

"La apreciación del daño está sujeta a reducción si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente".

El artículo 70 de la Ley 270 de 1996 Ley Estatutaria de la Administración de Justicia establece:
"El daño se entenderá como debido a culpa exclusiva de la víctima cuando ésta haya actuado con culpa grave o dolo, o no haya interpuesto los recursos de Ley. En estos eventos se exonerará de responsabilidad al Estado".

El hecho de la víctima como causal exoneratoria de acuerdo con lo establecido en el artículo 2357 del Código Civil no debe ser necesariamente culposo, a diferencia de la causal exoneratoria establecida en el artículo 70 de la Ley 270 de 1996 y que se aplica a los regímenes especiales regidos por esa ley, puesto que de la lectura de esa norma se observa claramente una calificación subjetiva de la conducta de
la víctima del daño. Así las cosas, las referencias que se harán a continuación se refieren a la causal exoneratoria que se desprende de la norma general establecida en el Código Civil. Más adelante haremos una referencia a la norma especial de la Ley 270 de 1996.

A pesar de que alguna parte de la doctrina francesa exige, que para que sea exoneratorio el comportamiento de la víctima debe ser necesariamente culposo, otra parte de la doctrina extranjera y algunos fallos del Consejo de Estado han afirmado en forma reiterada lo contrario.

La exigencia de un comportamiento culposo para que sea considerado como exoneratorio se ha venido atenuando teniendo en cuenta dos factores así:

1. Se requiere de una coparticipación o una concausalidad que, desde el punto de vista objetivo, sea eficiente y determinante de forma parcial o total para la producción de daño.
2. Existen eventos en los que quienes se exponen a los daños son personas que no tienen capacidad de autodeterminarse, como los menores, dementes o personas con alguna perturbación mental transitoria, o quien obra por intimidación o coacción.
Esta última posición ha sido expuesta por la doctrina. Vale la pena traer a colación el cuestionamiento que se hace el profesor Mosset Iturraspe: "Sea la conducta -ajena al responsable- culposa o no, incluso aunque fuera involuntaria, es ella la que desencadena el daño: ¿cómo entonces atribuírselo a otra persona?".

La jurisprudencia ha encontrado probada la causal exoneratoria denominada hecho de la víctima en algunos casos en los juicios de responsabilidad en los que quien se expone al daño concurriendo con su actuar a la producción del mismo, es un menor o un demente.

Así, en sentencia del 24 de febrero de 2005, en la que se absolvió al Ejército Nacional de responsabilidad en la muerte de menor ocurrida
cuando cruzó imprudentemente la calle, se dijo:

"Por último, respecto de lo expresado por el demandante, en el sentido que el menor Y. R., quien tenía 6 años de edad al momento de su muerte, no podía incurrir en culpa, según lo señalado por el artículo 2346 del Código Civil, se reitera lo expresado por esta Sala en sentencia del 25 de mayo de 2000, expediente, en los siguientes términos:

"A más de advertirse, conforme a lo ya dicho, la insuficiencia del argumento para efectos de construir
un nexo de causalidad entre la conducta de la madre del niño y el daño causado, encuentra la Sala otra inconsistencia en el planteamiento del a quo, fundada en la interpretación equivocada del artículo 2346 del Código Civil. En efecto, es claro que, dado el carácter objetivo del nexo causal, como elemento de la responsabilidad, poco importa que el hecho de la víctima que da lugar a la producción del daño sea culposo o no. Por la misma razón, es claro que la norma citada se refiere a hechos ilícitos considerados fuentes de obligaciones, por lo cual se aplica al menor que causa daño, mas no al que lo sufre. Al respecto, ha sido reiterada la jurisprudencia"

Otra sentencia que sirve de apoyo al argumento, según el cual el hecho de la víctima no debe ser necesariamente culposo, es la sentencia que falló el caso en el cual se pretendía indemnización por la muerte de un demente quien fue muerto luego de forcejeo con policías. En la sentencia, en la cual se encontró probada la causal exoneratoria de hecho de la víctima, se dijo:

"El estado de alteración mental en el que se encontraba el señor Tuay no varía el hecho objetivo de que su conducta fue violenta y que puso en peligro la vida y la integridad personal del agente de la policía.
Tampoco cambia la situación porque el agresor no tuviera, en ese instante, la capacidad de comprender y determinar su conducta, en cuanto a la agresión actual e injusta contra el uniformado y la necesidad de éste de presentar una defensa real. Resulta, pues, irrelevante, para estos efectos, determinar si en ese momento el agresor actúo o no con culpa, como se manifiesta en el escrito de sustentación del recurso, pues la determinación de su estado, no transforma su conducta que siempre será violenta y peligrosa".

En fin, en relación con la valoración subjetiva del comportamiento de la víctima para efectos de configurar la causal exoneratoria, en reciente pronunciamiento, se estableció:

"Cabe precisar que en los eventos en los cuales la actuación de la víctima resulta ser la causa única, exclusiva o determinante del daño, carece de relevancia la valoración de su subjetividad. Si la causalidad constituye un aspecto objetivo, material de la responsabilidad, la labor del juez frente a un daño concreto debe limitarse a verificar si dicha conducta fue o no la causa eficiente del daño, sin que para ello importe establecer si al realizarla, su autor omitió el deber objetivo de cuidado que le era exigible, o si su intervención fue involuntaria. Por tal razón, resulta más preciso señalar que la causal de exoneración de responsabilidad del demandado es el hecho de la víctima y no su culpa.
Ahora bien, cuando la intervención de la víctima incide en la causación del daño, pero no excluye la intervención causal del demandado, habrá lugar a la reducción de la indemnización establecida en el artículo 2357 del Código Civil, conforme al cual "La apreciación del daño está sujeta a reducción, si el que lo ha sufrido se expuso a él imprudentemente".
Sin embargo, cabe advertir que esa noción culpabilista que se proyecta en dicha norma no puede ser trasladada al campo de la responsabilidad patrimonial del Estado, habida consideración de que el criterio de imputación que rige esa responsabilidad, en los términos del artículo 90 de la Constitución, se construye a partir de la verificación de la antijuridicidad del daño y del vínculo causal entre ese daño y la actuación u omisión de la Administración.

Luego, si de la atribución de responsabilidad al Estado están ausentes, como requisito para su estructuración, los criterios subjetivos de valoración de la conducta del autor, tales criterios no pueden ser exigidos cuando se pretenda reducir el valor de la indemnización por la intervención causal relevante de la propia víctima. En pocos términos: en el campo de la responsabilidad patrimonial del Estado la valoración objetiva de la intervención causal tanto de la Administración como de la propia víctima resultan suficientes para determinar si la causa eficiente del daño lo fue la actuación del ente demandado o de la víctima, con el fin de establecer si hay lugar a condenar a aquélla o a absolverla por haberse producido una causal excluyente de responsabilidad, o si ambas concurrieron en la producción del daño y, entonces, reducir el valor de la indemnización en proporción directa a la mayor o menor contribución de la conducta de la víctima en su producción.
Por lo tanto, cuando se pretenda reducir el valor de la indemnización que deba pagar la entidad con fundamento en la intervención de la víctima en la causación del daño, habrá de tenerse en cuenta la relevancia de esa intervención en el resultado y no la intensidad de la culpa en la que aquélla hubiera incurrido"29.

Así las cosas, es preferible denominar de forma genérica a esta causal exoneratoria como hecho de la víctima más que como culpa de la víctima, teniendo en cuenta el carácter objetivo de la concausalidad con la cual actúa la víctima en la producción de su propio daño.

Cuando hablamos del hecho de la víctima, nos referimos a una causal que impide efectuar la imputación, en el sentido en que, si bien es cierto, que puede ser que el demandado causó el daño física o materialmente, el mismo no puede serle imputable en la medida en que el actuar de la víctima que le resultó extraño, imprevisible e irresistible, lo llevó a actuar de forma que causara el daño, ***razón por la cual el mismo es imputable desde el punto de vista jurídico a la víctima y no al demandado.*** *Para los hermanos Mazeaud el hecho de la víctima sólo lleva "consigo la absolución completa" cuando "el presunto responsable pruebe la imprevisibilidad y la irresistibilidad del hecho de la víctima. Si no se realiza esa prueba, el hecho de la víctima, cuando sea culposo y posea un vínculo de causalidad con el daño, produce una simple exoneración parcial: división de responsabilidad que se efectúa teniendo en cuenta la gravedad de la culpa de la víctima".*

De acuerdo con esta doctrina, el hecho de la víctima debe ser imprevisible e irresistible*, en el sentido de que si el demandado pudo haber previsto la producción del daño al que eventualmente se expondría la víctima y no lo hizo, se entiende que concurrió a su producción. De la misma manera, si el demandado pudo haberse resistido a los efectos nocivos de la exposición de la víctima y no lo hizo pudiendo hacerlo, también debe correr con los efectos nocivos en la producción del daño a título de concausalidad.*

El Consejo de Estado ha dicho en múltiples fallos que el hecho de la víctima como exoneratorio de responsabilidad debe ser imprevisible e irresistible, así por ejemplo:

En sentencia del 20 de octubre de 2005, se declaró la responsabilidad de un municipio por la muerte de un menor ocurrida en desarrollo de una carrera de motociclismo debidamente autorizada, en las calles del municipio condenado. En esta providencia se manifestó:

"En el caso concreto la Sala encuentra que, por tratarse del ejercicio de una actividad altamente riesgosa, que habría de desarrollarse en una zona urbana y residencial -como lo es el desplazamiento de motocicletas a velocidades comprendidas entre los 100 y los 150 kilómetros por hora- resultaba normal y previsible la presencia de menores y jóvenes, en su condición de principales espectadores, toda vez que son ellos los más atraídos por este tipo de eventos.
Es natural que las personas, mayores y menores, no se comporten en consideración a los altos riesgos derivados de tales competencias, pues las calles de la ciudad no son los escenarios apropiados para válidas deportivas de alta velocidad. Dicho en otras palabras,

---

29 Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 19 de agosto de 2009, expediente 17957.
Ver en el mismo sentido, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia del 18 de febrero

lo natural es que los niños, jóvenes y adultos circulen por las vías públicas, que quieran ver de cerca una competencia deportiva, rara e importante para ellos y que confíen en que cuentan con la protección debida de las autoridades y organizadores del evento. Dicha situación, permite inferir que la presencia del menor en la vía no era imprevisible para el Municipio y por ende, debió adoptar todas las medidas tendientes a su protección y a la de todos los ciudadanos.
En efecto, si la ciudad y los organizadores hubiesen concebido mecanismos eficientes de control, tales como graderías, barreras, separadores, policías, acomodadores, bomberos, o cualquier otro elemento humano o material idóneo para controlar la presencia cierta y real de personas, particularmente de los mas interesados en ver el espectáculo, como lo son los menores de edad, la imprevisibilidad no sería tan evidente.
Lo anterior permite a la Sala negar la ocurrencia del hecho exclusivo de la víctima, como causa extraña, en consideración a que su proceder no fue imprevisible, ni irresistible para el municipio que lo invocó"46.

En sentencia del 26 de septiembre de 2002, expediente 12656, no se declaró la responsabilidad que se demandó contra la Nación, por el suicidio de un soldado dentro del Batallón en el cual prestaba su servicio militar obligatorio, con fundamento en que su conducta fue del todo imprevisible e irresistible para la entidad; se dijo entonces:

"En este orden de ideas, para que surja el deber del Estado de reparar el daño causado por el suicidio de un conscripto es necesario acreditar que por el trato que recibía en el establecimiento militar fue inducido a tomar esa decisión, o bien que la persona sufría un trastorno síquico o emocional que hacía previsible el hecho y que, a pesar de ser conocida esa circunstancia por las autoridades encargadas de su seguridad, no se le prestó ninguna atención médica especializada, ni se tomó ninguna determinación tendiente a alejarlo de las situaciones que le generaran un estado de mayor tensión o peligro. En caso contrario, esto es, en el evento de que la decisión del soldado sea libre porque obedezca al ejercicio de su plena autonomía, o en el evento de que su perturbación o la necesidad de ayuda sicológica, por las especiales circunstancias del caso, no hubiera sido conocida [por] las autoridades encargadas de su protección, el hecho sería sólo imputable a su autor por ser imprevisible e irresistible para la administración.

En el caso concreto, considera la Sala que no hay lugar a derivar responsabilidad del Estado por omisión, toda vez que las autoridades encargadas de la protección del soldado A. L. no conocieron la intención suicida del joven, pues éste no la había manifestado en forma alguna, tampoco exteriorizó éste ningún cambio de conducta que hiciera posible prever la ocurrencia de tal hecho.

De otro lado, se estima que tampoco puede derivarse responsabilidad estatal en el caso concreto, dado que la víctima no había dado muestras de perturbación síquica, ni de la intención de atentar contra su vida que obligaran a la administración a alejarlo de dicha actividad o a ejercer especial vigilancia sobre ella".

f) <u>Efectos del hecho de la víctima</u>

<u>Se entiende entonces que el hecho de la víctima para tener dos facetas: (i) consecuencias exoneratorias totales y, (ii) consecuencias exoneratorias parciales.</u>

a. El comportamiento de la víctima puede ser la causa única exclusiva y determinante en la producción del daño, evento en el cual habrá una exoneración total de responsabilidad, pues no se podrá hacer la imputación al demandado en razón a que si bien desde el punto de vista causal fue este último quien causó el daño, el mismo no le es imputable pues esa causación de daño estuvo determinada por el
comportamiento de la víctima quien se expuso a sufrir el mismo. En este caso, si bien el demandado pudo tener alguna participación desde el punto de vista causal fue un instrumento del que se valió la conducta de la víctima del daño para su producción.

b. El comportamiento de la víctima puede concurrir a la producción del daño con el actuar del demandado, siendo ambos comportamientos determinantes, adecuados y eficientes en la producción del daño a título de concausalidad, evento en el cual tiene aplicación el precepto del artículo 2357 del Código Civil que nos enseña que en este caso la apreciación del daño está sujeta a reducción. En este
caso, será el juez quien teniendo en cuenta las circunstancias propias de cada caso, así como las pruebas obrantes en el mismo, en utilización de los poderes que la ley le confiere, podrá a su arbitrio determinar cuál fue el grado de participación de la víctima en la producción de su propio daño para efectos de apreciar la reducción en la indemnización.

EL HECHO DE LA VÍCTIMA Y EL DEBER DE MITIGAR EL DAÑO.

En términos generales, la doctrina y la jurisprudencia, han manifestado que si bien la víctima tiene derecho a que le sea reparado el daño sufrido, también tiene, de forma correlativa, una carga especial fundada en la buena fe y es así como está obligada a tomar todas las medidas razonables con el fin de minimizar el perjuicio sufrido50.

Para la doctrina francesa "no obstante que desde antiguo algunos doctrinantes como Doma t et Pothier se pronunciaron sobre esta obligación, sus anotaciones no tuvieron desarrollo. Contemporáneamente, la jurisprudencia francesa ha reconocido que la timidez de exigir una obligación de minimizar los efectos del daño puede estar ligada al fundamento mismo de esa obligación. La equidad en materia de contratos y el hecho de la víctima en materia de responsabilidad extracontractual, pueden ser el fundamento.

Aparece entonces, que el hecho de la víctima del perjuicio parece ser el fundamento más pertinente a la obligación de minimizar el daño, en el sentido en que ella se interpondría entre el hecho generador del perjuicio y el perjuicio rompiendo el nexo de causalidad.

Una vez que tal obligación sea reconocida, habrá que definir el régimen aplicable a la figura y en ese sentido, de manera general la víctima debe mostrar diligencia y tomar, según el caso, medidas de conservación, de reparación, y medidas de reemplazo. A la víctima no se le exige tomar todas las medidas posibles, sino sólo aquellas que razonable y proporcionalmente se le impongan*".*

Esta obligación que se le impone a la víctima de realizar acciones tendientes a morigerar los efectos del daño, así como de impedir la agravación del mismo, ha tomado tanta fuerza en la doctrina y en la jurisprudencia extranjera que debemos llamar la atención sobre el hecho de que, a nivel de derecho comparado, algunas legislaciones han elevado a norma esta obligación a cargo de la víctima52, y en otros
países como Francia existen proyectos para establecer esa obligación por vía legal.

Resaltemos cómo esa norma propuesta impone a la víctima, en ciertos casos y con ciertas salvedades, la obligación de reducir el alcance del perjuicio o de evitar su agravación, mediante la utilización de medios razonables y proporcionados, so pena de ver reducida su indemnización.

Esta obligación de mitigar el daño, no es solamente una figura que ha tenido tratamiento en el derecho continental europeo, sino que también ha sido mencionada por autores latinoamericanos, quienes ven en la pasividad de la víctima frente a los efectos nocivos del daño, una variable del denominado hecho de la víctima con efectos exoneratorios. Así, la ya mencionada profesora Zava la dice: "Así como no existe un derecho de dañar injustamente, el damnificado soporta la carga (imperativo del propio interés) de desplegar diligencias ordinarias para evitar la continuidad o el agravamiento de su perjuicio. Por eso el hecho de la víctima puede atenuar la obligación resarcitoria no solo cuando es concausa del daño imputable a otro, si estas omisiones sobrevivientes coadyuvan a desenvolver el perjuicio inicial.

Es jurídicamente relevante la conducta del perjudicado que guarda una injustificada pasividad, sin intentar medidas razonables para paliar el daño que alguien causó. *Procede computar esa inercia para descontar de la indemnización la cuota de agravación o de prolongación del daño a ella imputable. Por ejemplo, no cabría reclamar por dos años de privación de uso de un vehículo que pudo reparase en dos semanas; ni un lucro cesante sine die de una persona ilegítimamente cesanteada que no se preocupó por conseguir un empleo sustitutivo; ni por todos los daños derivados de una mala praxis médica, si el paciente no siguió el tratamiento aconsejado para mitigar sus lesiones".*

De esta manera se tiene entonces que el incumplimiento de la obligación de mitigación del daño de parte de la víctima, entendida como el deber de utilizar todos los medios que razonablemente tenga a su alcance para evitar que la onda expansiva del daño se extienda o se agrave, se puede encuadrar como una de las manifestaciones de la causal exoneratoria denominada de forma genérica como hecho de la víctima y, en ese sentido, podrá verse disminuida la apreciación del daño para retomar los términos del artículo 2357 del Código Civil Colombiano. *La víctima podrá utilizar todos los medios probatorios para demostrar que aun utilizando las medidas que le eran razonablemente exigibles, no pudo contener la agravación del daño, evento en el cual no se podrá exonerar al demandado.(...)"*

JURISPRUDENCIA

En sentencia de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado del 3 de noviembre de 2016 – número de radicación interno 29334 del 3 de enero de 2016 – Consejero Ponente: Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, en un caso similar, esta Corporación indicó:

"(...)

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA. Niega. Culpa Exclusiva de la Victima/RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL DEL ESTADO - Presupuestos / RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Por accidentes de tránsito derivados de obstáculos que sobre una vía no están debidamente señalizados y por omisión o inactividad en el cumplimiento de las obligaciones de conservación, mantenimiento y recuperación de las vías / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Criterios para el encuadramiento del hecho exclusivo de la víctima en accidente de tránsito - PRUEBAS - Valor probatorio de las fotografías / PRUEBAS - Prueba trasladada / PRUEBAS - Valoración de los testimonios de oídas y aquellos que pueden considerarse sospechosos

No se demostró plenamente que el accidente de tránsito donde resultó herido y posteriormente fallecido (la víctima), tuviera lugar como consecuencia de la falta o indebida señalización de la vía como lo afirmó la apoderada de los demandantes, *pero,* ***lo que sí se*** *acreditó es que la víctima conducía en bajo los efectos* ***del licor, en*** *abierto incumplimiento de la normatividad de tránsito y* ***los deberes de*** *precaución y corrección que le eran exigibles* ***como*** *conductor de la motocicleta accidentada, esto (...) para* ***el*** *encuadramiento del hecho exclusivo de la víctima en* ***accidente de tránsito****. Así las cosas, aunque se trató de un evento en que la administración conscientemente creó el peligro con los escombros y la señalización en la vía, en la conducción responsable y diligente de la motocicleta, la víctima habría podido evitar el daño, pero por el contrario, con su propia conducta, aumentó de manera previsible y evitable, las posibilidades dañosas, ya que imprudentemente se dispuso a conducir la motocicleta bajo los efectos del alcohol, de manera que la imprudencia radicada en la conducta o comportamiento asumido, desplegado y operado por la propia víctima conllevaron a la concreción de los hechos que desencadenaron el daño (...) además (...) no puede ser concurrente la atribución de la responsabilidad con la administración pública, toda vez que no quedó plenamente establecida la indebida señalización alegada por la parte demandante.*
(...)"

Negrillas y responsabilidad del Estado

En otra sentencia de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado del 3 de noviembre de 2016 – número de radicación interno 32490 del 31 de julio de 2014 – Consejera Ponente: Dra. Stella Conto Diaz del Castillo, sobre responsabilidad patrimonial del Estado – por daños ocasionados con ocasión de la conducción de vehículos automotores, esta Corporación señaló:

"(...)

ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA - Por falta de señalización en vía pública / FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y DEL MUNICIPIO DE POPAYÁN - Acreditada / HECHO DE LA VÍCTIMA - Eximente de responsabilidad probado

En el sub-exámine la parte demandante solicita que se declare la responsabilidad solidaria de las accionadas por la muerte del señor Víctor Hugo Chamorro Ortiz en hechos ocurridos el día 27 de mayo de 1999, cuando la motocicleta en la que se transportaba, colisionó con otro vehículo automotor. Fundamenta la responsabilidad de la administración en la "FALTA O FALLA DEL SERVICIO", por la construcción defectuosa de la intersección o cruce de la carretera Panamericana con calle 5 de la ciudad de Popayán y por falta de señalización.

RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Por daños ocasionados por conducción de automotores / DAÑOS OCASIONADOS POR VEHÍCULOS AUTOMOTORES - Requisitos de procedencia de su imputación al Estado

***Al respecto, la jurisprudencia de esta Corporación ha sostenido que los daños causados con ocasión de la conducción de vehículos automotores generan responsabilidad i) cuando se comprueba el daño, ii) la violación de las normas cuyo acatamiento hubiera evitado la producción del hecho dañoso y iii) el nexo de causalidad entre la actuación u omisión de la administración y los perjuicios ocasionados**. **NOTA DE RELATORÍA:** Sobre la responsabilidad patrimonial del Estado por la conducción de vehículos automotores, consultar sentencias de 9 de diciembre de 2011, Exp. 22211, CP. Stella Conto Díaz del Castillo; de 23 de junio de 2010, Exp. 18376, CP. Mauricio Fajardo Gómez; de 9 de junio de 2010, Exp. 18078, CP. Gladys Agudelo Ordóñez; de 18 de junio de 2008, Exp. 16518, CP. Ruth Stella Correa Palacio*

RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO - Por falla del servicio vial / FALLA DEL SERVICIO VIAL - Por omisión en señalización de vía cuyo mantenimiento y conservación se encontraba a su cargo / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO POR FALTA DE SEÑALIZACIÓN - Deber de acreditar nexo causal entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de la entidad a cargo de la vía.

***Se ha considerado que el Estado debe responder por los accidentes que se causen por el mal cuidado y mantenimiento de las vías públicas, así como por su falta de señalización, precisando que dicha responsabilidad no es de carácter absoluto, en tanto debe demostrarse la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido y las acciones u omisiones de las entidades encargadas de la vía pública**. Además, en cuanto a la acreditación de las causales eximentes de responsabilidad sean estos fuerza mayor, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima, es reiterada la jurisprudencia a cuyo tenor, acreditada una cualquiera, no procede sino la absolución por falta de causalidad. **NOTA DE RELATORÍA:** Sobre la responsabilidad patrimonial del Estado por falta de señalización de las vías públicas, consultar sentencia de 10 de julio de 2009, Exp. 18108, CP. Ruth Stella Correa Palacio.*

CAUSALES EIMENTES DE RESPONSABILIDAD - Elementos determinantes para su configuración / CAUSALES EIMENTES DE RESPONSABILIDAD - Deber del juez de analizar las circunstancias particulares en cada caso para evaluar su procedencia

Ahora bien, existen elementos determinantes para la configuración de cada una de las causales eximentes de responsabilidad que corresponden a (i) su irresistibilidad–fuerza mayor, y (ii) su exterioridad respecto del demandado–hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima. Elementos que deben ser analizados por el juzgador en cada caso particular, con el fin de establecer su alcance (acciones u omisiones) en los que se fundamentó la causal eximente de responsabilidad alegada en la producción del daño, es decir, determinar si los hechos tienen o no suficiente relevancia jurídica para liberar de responsabilidad al extremo pasivo de la litis. ***NOTA DE RELATORÍA:*** *Sobre los elementos que configuran las causales eximentes de responsabilidad, consultar sentencia de 27 de agosto de 2007, Exp. 15494, CP. Ruth Stella Correa Palacio; y de 26 de enero de 2011, Exp. 18429, CP. Gladys Agudelo Ordoñez.*

HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE LA VÍCTIMA - No comporta responsabilidad patrimonial del Estado si se evidencia participación de víctima en la producción del daño / HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE LA VICTIMA - Debe estar demostrado que el actuar de la víctima directa fue causa eficiente en la producción del resultado o daño

Entiende la Sala que las entidades mencionadas se refieren a la causal de exclusión de responsabilidad de "hecho exclusivo y determinante de la víctima", causal que debe acreditarse bajo el entendido de que los hechos que la fundamentan son la causa adecuada, eficiente y determinante del daño, que sobrepasan la órbita de la responsabilidad que se pretende imputar a la administración, es decir, para que pueda predicarse la configuración de este eximente de responsabilidad estatal, el hecho (acción u omisión) ejecutado por la víctima debe superar la simple causalidad y ser fundamental para la creación del resultado dañoso, de tal manera que el ingrediente fáctico que acompaña el hecho dependa exclusivamente de la voluntad de la víctima, sin el cual nunca se hubiera producido el resultado. Luego, debe entenderse que es la actuación de la víctima la esencia fundamental del daño, su causa eficiente, pero que en sí mismo el hecho (acción u omisión) debe ser determinante, adecuado e inequívoco para la producción del resultado dañoso.

RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - Inexistente por falla del servicio vial / RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - No se comprobó omisión en señalización de vía cuyo mantenimiento y conservación se encontraba a su cargo / ACCIDENTE DE TRÁNSITO - Causado por el actuar imprudente de la víctima / HECHO EXCLUSIVO Y DETERMINANTE DE LA VÍCTIMA - Probado. Victima paso por alto el deber de atender a señales de tránsito

Se tiene, entonces, que la víctima por imprudencia, generó la colisión; de suerte que su compañera, hijo, padres y hermanos no serán indemnizados, simplemente porque la administración no es responsable. (…) El análisis de las características de tiempo, modo y lugar descrito principalmente en el informe de accidente de tránsito, llevan a esta Sala al convencimiento de que la víctima pasó por alto el deber jurídico de atender las señales de tránsito, omisión que para la Sala constituye la causa adecuada, eficiente y determinante del hecho dañino, pues de haber observado la señal de pare y haber inspeccionado ambos sentidos de la vía, la colisión no se habría producido. Cabe anotar que, además de lo dicho, en el trámite se probó que había señalización en la vía (había señal de PARE en la intersección), de modo que la parte actora tampoco acreditó la falta de señalización, supuestos en los que se fundamentaron la demanda y la alzada. Corolario de lo anterior, la sentencia de primer grado será confirmada en lo que tiene que ver con la denegación de las pretensiones y se modificará en el sentido de adicionar a la decisión la prosperidad de

las excepciones propuestas, que señalan (i) a la víctima como ejecutor de lo acontecido y (ii) al municipio de Popayán y a la Nación como ajenos a la litis.

(Negrillas y subrayado fuera de texto)

Por su parte, el artículo 61 de la Ley 769 de 2002, señala: "... ***ARTÍCULO 61. VEHÍCULO EN MOVIMIENTO.*** *Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento..."*

En ese orden de ideas y teniendo en cuenta la jurisprudencia de la Sección Tercera del H. Consejo de Estado anteriormente transcrita de cara a la causal de responsabilidad de "***hecho exclusivo y determinante de la víctima***", es evidente, que en el caso sub examine y lo omite la parte demandante, ***se presenta exceso de velocidad y así se desprende del informe policial,*** circunstancia que desvirtuaría para el caso concreto la imputación y específicamente cualquier responsabilidad por parte de la administración del departamento de Cundinamarca, ***además porque de un lado, no puede olvidarse, ni perderse de vista que la conducción de vehículos está enmarcada en unas normas que los conductores deben acatar consagradas en el artículo 60 y siguientes de la Ley 769 de 2002 – Código de Nacional de Tránsito y además, en el caso sub lite, no se acredita por la parte demandante la existencia de un nexo de causalidad entre el daño sufrido y el aparente mal estado de la vía por falta de mantenimiento o falta o indebida señalización de la vía pública, sin perjuicio y como lo he reiterado, que el mantenimiento o conservación de la vía donde ocurrieron los hechos, no está a cargo o bajo responsabilidad del Departamento de Cundinamarca, por cuanto si bien se trata de una vía departamental, es una vía concesionada, a cargo de Concesionaria Panamericana SAS, quien es el encargado del mantenimiento y rehabilitación de esta vía.***

Asi las cosas, el conductor de la moto ocasionó ***por imprudencia*** el accidente de tránsito, específicamente por exceso de velocidad, lo cual será materia del debate probatorio que se surta en el proceso judicial y que se puede acreditar con el informe policial del accidente de tránsito y esa es la causa eficiente del daño, pretendiendo endilgar la parte demandante la responsabilidad de lo ocurrido a las Entidades Demandadas.

Por lo anteriormente expuesto y lo acreditado en el proceso judicial, le solicito señor juez, denegar las pretensiones de la demanda y declarar probadas las excepciones propuestas, que señalan (i) a la víctima como ejecutor de lo acontecido y (ii) al departamento de Cundinamarca – Nivel Central como ajeno a la litis.

QUINTA EXCEPCIÓN DE FONDO: COBRO DE LO NO DEBIDO

Por lo anteriormente expuesto, el departamento de Cundinamarca no es la entidad llamada a responder ante una futura condena, toda vez que aunque se trata de una vía departamental de segundo orden, esta concesionada y el Concesionario responsable del mantenimiento, rehabilitación y señalización de la vía es CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A.S y para la época de los hechos quien ocupaba la posición contractual de CONTRATANTE era el INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU, a quien en virtud del Decreto No. 0261 de 15 de octubre de 2008, le fueron cedidos todos los contratos, en los que EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA figuraba como Contratante, tal es el caso, del Contrato de Concesión OJ-0121-97.

En este orden de ideas, es lo suficientemente claro, que EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA – NIVEL CENTRAL, no tiene por qué entrar a responder por ninguno de los Hechos de la Demanda y por un presunto daño antijurídico, en el cual, mi representado, ni funcionarios del Nivel Central no tuvieron ningún tipo de intervención, ni desde el punto de vista contractual, ni desde el punto de vista material.

Por todo lo anteriormente expuesto, mi representado no es el llamado a responder por los perjuicios materiales e inmateriales solicitados por la parte demandante y en consecuencia, se configura la excepción de cobro de lo no debido para mi representado; ya que no es el obligado al pago de los mismos.

SEXTA EXCEPCIÓN DE FONDO: EXCEPCIÓN GENÉRICA O INNOMINADA

Respetuosamente le solicito señor juez declarar probada cualquier excepción que desestime los fundamentos de hecho o de derecho de la presente demanda y/o las excepciones que se prueben en el curso del proceso.

Por lo anterior, señor juez, le solicito declarar probada las excepciones previas y de fondo planteadas en la presente contestación de la demanda y/o las excepciones que se prueben en el curso del proceso, lo que genera, en consecuencia, una sentencia desestimatoria de cualquier pretensión de declaratoria de responsabilidad civil, ya sea contractual o extracontractual para la entidad que represento - Departamento de Cundinamarca – Nivel Central.

III. PRUEBAS

DOCUMENTALES

Se aporta a la presente contestación de la demanda los siguientes documentos con el fin de que obren como prueba en el proceso:

- Téngase como pruebas documentales las aportadas con el libelo de la demanda.
- Copia Decreto Ordenanzal 261 de 15 de octubre de 2008, "*Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, ICCU*".
- Copia Decreto Ordenanzal 007 de 4 de enero de 2013, "*Por el cual se modifica el Decreto Ordenanzal 261 de 15 de octubre de 2008*".
- Copia Decreto Ordenanzal 0068 de 1 de abril de 2015, "*Por el cual se establece la estructura orgánica del el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, ICCU*".
- Copia del Decreto No. 171 del 27 de junio de 2003.
- Copia del Contrato de Concesión OJ- 0121-97
- Copia del Contrato Adicional No. 28 al Contrato de Concesión OJ- 0121-97.
- Copia del oficio radicado mercurio No. 2020001666 del 25 de febrero de 2020 suscrito por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial del departamento de Cundinamarca dirigido a doctora Nancy Valbuena Ramos en su condición de Gerente del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, mediante el cual, se solicita información del proceso judicial de la referencia y específicamente informe con destino al proceso judicial si se trata de una vía departamental y a cargo de quien se encuentra esta vía.
- Oficio con radicado mercurio del ICCU No. 2020300980 del 3 de marzo de 2020 suscrito por el Subgerente de Concesiones del ICCU – Ing. Renzo Alexander Sánchez Sabio dirigido a la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial del Departamento de Cundinamarca – Dra. María Stella González Cubillos, mediante el cual, dan respuesta a la solicitud relacionada con la vía concesional Chuguacal – Cambao, rinde el informe respectivo y adicionalmente allegan como anexos una copia del contrato de concesión OJ – 121 – 97 y el Reglamento para la Operación de la Concesión Corredor Vial del Centro de Occidente de Cundinamarca, **que allego como prueba en 52 folios.**

- Original del oficio bajo el radicado mercurio número 2020304994 del 06 de marzo de 2020 suscrito por el doctor Jorge Enrique Pinzón Pinzón en su condición de Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Secretaría de Transporte y Movilidad dirigido a la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial del Departamento de Cundinamarca – Dra. María Stella González Cubillos, en el cual, se pronuncia con respecto al proceso judicial de la referencia.
- Oficio bajo el radicado mercurio No. 2020321643 del 24 de junio de 2020 dirigido al Secretario de Transporte y Movilidad de Cundinamarca suscrito por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial del Departamento de Cundinamarca – Dra. María Stella González Cubillos, mediante el cual, se les solicito, copia del informe del accidente de tránsito ocurrido en la vía Chuguacal – Cambao el 15 de enero de 2015.
- Respuesta de la Secretaría de Transporte y Movilidad, a través de los radicados mercurio Nos. 2020323122 del 1 de julio de 2020 y 2020323736 del 6 de julio de 2020, mediante las cuales, esa Secretaría remite copia del informe policía del accidente de tránsito materia de la demanda (*en 3 folios*)

INTERROGATORIO DE PARTE

EL INTERROGATORIO DE PARTE DEL SEÑOR ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.069.433.473 de San Juan de Rioseco, como parte demandante en el proceso judicial, para absolver las preguntas que le formularé en la respectiva Audiencia o en sobre cerrado, sobre hechos relevantes relacionados con el proceso judicial de la referencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 198 y siguientes del Código General del Proceso.

ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Según lo informado por el Jefe de Oficina Asesora Jurídica de la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca a la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial del Departamento de Cundinamarca, a través de oficio con el número de radicado 2020304994 del 6 de marzo de 2020: "*... De conformidad con lo previsto en el Decreto Ordenanzal No. 068 de 2015, se encuentra a cargo del ICCU la administración de las vías concesionadas, motivo por el cual, la Secretarìa de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, carecía de competencia para hacer intervenciones en la vía objeto de requerimiento, para la fecha de los hechos, regulación que a la fecha aún se encuentra vigente...*"

Es decir, que por no ser competencia funcional del Departamento de Cundinamarca, ni tener responsabilidad alguna con respecto a los Hechos, mi representado no cuenta con antecedentes administrativos del caso concreto para aportarlos, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1ero del artículo 175 del CPACA.

V. ANEXOS

1. La suscrita aporto el poder otorgado por la Directora Técnica de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica del Departamento de Cundinamarca, con sus respectivos anexos, en el acto de notificación personal del auto admisorio de la demanda de fecha 27 de febrero de 2020, que obra en el expediente.
2. Los documentos relacionados en el acápite de pruebas.

VI. NOTIFICACIONES

La suscrita y mi representado recibiremos notificaciones en la Secretaría de su Despacho o en la Calle 26 No. 51-53 Torre Central – Piso 8, Dirección de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica de Cundinamarca y de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 806 del 4 de junio de 2020 a las direcciones de correo electrónico:

notificaciones@cundinamarca.gov.co y diana.baez@cundinamarca.gov.co. y a los teléfonos: Fijo: 7491552 y Móvil: 3102088618.

De la Señor(a) Juez, respetuosamente,

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ
C.C. No. 52.838.464 de Bogotá
T.P. No. 147.404 del C.S.J

RV: RESPUESTA URGENTE- CONSTANCIA DE ENTREGA A LA PARTE DEMANDANTE DE LA CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

Correspondencia CAN Seccion 03 - Bogotá D.C. <correscans3@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Mar 18/08/2020 15:39

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>

1 archivos adjuntos (6 MB)
CONTESTACION FINAL PROCESO 2019 - 00374.pdf;

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXl podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN

SPCZ

De: Diana Yamile Baez Suarez <diana.baez@cundinamarca.gov.co>
Enviado: martes, 11 de agosto de 2020 9:29 a. m.
Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>; Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Asunto: Re: RESPUESTA URGENTE- CONSTANCIA DE ENTREGA A LA PARTE DEMANDANTE DE LA CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

Doctora
NATALIA PEPINOSA BUENO
Secretaria
Juzgado 61 Administrativo Circuito Judicial de Bogotá D. C.
Sección Tercera
Bogotá

REFERENCIA: RESPUESTA - CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA
PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y OTROS

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ, mayor de edad, vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía número 52.838.464 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional número 147.404 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada del Departamento de Cundinamarca, conforme al poder otorgado por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica de Cundinamarca, **el cual ya obra en el expediente, en respuesta a su solicitud del domingo 9 de agosto de 2020, adjunto nuevamente el escrito de la contestación de la demanda del proceso judicial de la referencia nuevamente escaneada por la suscrita que abre en mi computador. En cuanto a los anexos, no los vuelvo a reenviar porque los reenvié por correo electronico al Juzgado desde el 28 de julio de 2020 y son los mismos; ya que no tengo otros anexos y me abren en mi computador.**

Nota: Por favor confirmar el recibido del correo electrónico.

Quedo atenta a su respuesta.

Muchas Gracias,

Atentamente,

Diana Yamile Baez Suarez
C.C. 52.838.464 de Bogotá
T.P. No. 147.404 del C.S. J
Apoderada - Departamento de Cundinamarca

De: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>
Enviado: domingo, 9 de agosto de 2020 20:11
Para: Diana Yamile Baez Suarez
Asunto: RE: CONSTANCIA DE ENTREGA A LA PARTE DEMANDANTE DE LA CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

Cordial Saludo,

Por medio de la presente me permiso solicitar remita nuevamente la contestación de la demanda aportada por usted al proceso el día 28 de julio de 2020, lo anterior teniendo en cuenta que el adjunto no abrió de manera correcta y es necesaria la misma para revisar el conteo de términos y fijarlo en lista.

agradezco su colaboración

Sin otro particular,

NATALIA PEPINOSA BUENO

Secretaria
Juzgado 61 Administrativo Circuito Judicial de Bogotá D. C.

Sección Tercera
Complejo Judicial El CAN *Carerra 43 N 43-91 piso 6º - radicación de documentos en el piso 1 Sección Tercera - Oficina de Apoyo*
Antes de imprimir este correo tenga en cuenta su compromiso con el PLANETA

De: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Enviado: martes, 4 de agosto de 2020 14:10
Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>
Asunto: RV: CONSTANCIA DE ENTREGA A LA PARTE DEMANDANTE DE LA CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXl podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN
SPCZ

De: Diana Yamile Baez Suarez <diana.baez@cundinamarca.gov.co>
Enviado: martes, 28 de julio de 2020 4:05 p. m.
Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Juzgado 61 Administrativo Seccion Tercera - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Asunto: RV: CONSTANCIA DE ENTREGA A LA PARTE DEMANDANTE DE LA CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

Doctora
EDITH ALARCON BERNAL
JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÀ
Bogotá

REFERENCIA: CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA
PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, Y OTROS

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ, mayor de edad, vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía número 52.838.464 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional número 147.404 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada del Departamento de Cundinamarca, conforme al poder otorgado por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica de Cundinamarca, **me permito reenviar la constancia de entrega de la contestacion de la demanda del proceso judicial de la referencia al correo electronico de la parte demandante que envie el dia de hoy por correo electronico al juzgado, acreditando asi, lo dispuesto en el Decreto No. 806 de 2020.**

Atentamente,

Diana Yamile Báez Suárez
C.C. 52.838.464 de Bogota
T.P. No. 147.404 del C.S.J

De: postmaster@outlook.com <postmaster@outlook.com>
Enviado: martes, 28 de julio de 2020 15:47
Para: jackys67@hotmail.com
Asunto: Entregado: CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

El mensaje se entregó a los siguientes destinatarios:

jackys67@hotmail.com
Asunto: CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

Aviso Legal: Las opiniones y los archivos anexos contenidos en este mensaje son responsabilidad exclusiva de su autor, y no necesariamente representan la opinión oficial de la Gobernación de Cundinamarca. Este mensaje es confidencial, puede contener información privilegiada y no puede ser usado ni divulgado por personas distintas de su destinatario. Si este mensaje le ha llegado por error, por favor elimínelo de su sistema, y notifique de ello al remitente. Está prohibida su retención, grabación, utilización o divulgación con cualquier propósito. La Gobernación de Cundinamarca no es responsable por eventuales daños derivados del recibo y uso de este material, siendo responsabilidad del destinatario verificar con sus propios medios la existencia de virus u otros defectos.

Aviso Legal: Las opiniones y los archivos anexos contenidos en este mensaje son responsabilidad exclusiva de su autor, y no necesariamente representan la opinión oficial de la Gobernación de Cundinamarca. Este mensaje es confidencial, puede contener información privilegiada y no puede ser usado ni divulgado por personas distintas de su destinatario. Si este mensaje le ha llegado por error, por favor elimínelo de su sistema, y notifique de ello al remitente. Está prohibida su retención, grabación, utilización o divulgación con cualquier propósito. La Gobernación

de Cundinamarca no es responsable por eventuales daños derivados del recibo y uso de este material, siendo responsabilidad del destinatario verificar con sus propios medios la existencia de virus u otros defectos.

REMITO ANEXOS POR PARTES DE CONTESTACION DE DEMANDA PROCESO 2019 -00374

diana baez <dianabaez166@gmail.com>

Mié 12/08/2020 10:02

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>; Juzgado 61 Administrativo Seccion Tercera - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

2 archivos adjuntos (9 MB)

5.6. Contrato Adicional N. 28.pdf; 2020039879 RESPUESTA ICCU 3 DE MARZO DE 2020 Y CONTRATO DE CONCESION OJ 121 97.pdf;

DOCTORA
NATALIA PEPINOSA BUENO
Secretaria
Juzgado 61 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D. C.
Sección Tercera

REFERENCIA: CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA
PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, Y OTROS

Cordial Saludo. Teniendo en cuenta que no tengo la certeza que le haya llegado la totalidad de los anexos de la contestación de la demanda del proceso judicial de la referencia, se que le llegó el escrito de la contestación y el Decreto 261 del ICCU, **le voy a remitir los anexos al correo por partes 3 o 4 anexos en cada correo, por favor, le solicito me confirme que le llegaron para evitar inconvenientes procesales y colaborarnos así con la virtualidad.**

Adjunto al presente correo 2 anexos .

Muchas Gracias,

Quedo atenta a la confirmación del correo electrónico.

Atentamente,

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ
C.C. No. 52.838.464 de Bogotá
T.P. No. 147.404 del C.S.J
Apoderada departamento de Cundinamarca

GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
AL CONTESTAR CITE ESTE NUMERO 2020039879
Asunto: 4 COMUNICACIONES Anexos: 0
Ruta: 210 - SECRETARIA JURIDICA
Fecha: 04/03/2020 09:26:29.0

ICCU
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO: CE - 2020300980
ASUNTO: Solicitud de Información Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, Municipio de San Juan de Rioseco
DEPENDENCIA: 40 -

Bogotá, 2020/03/03

Doctora
MARIA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial
Despacho Secretaria Jurídica
Gobernación de Cundinamarca
Calle 26 No. 59 – 41 Of. 703
PBX 742 8740
Bogotá

Referencia: Contrato OJ-121-97.

Asunto: Rad 2020001666 – Solicitud de Información Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, Municipio de San Juan de Rioseco

Respetada Doctora,

Teniendo en cuenta el comunicado 2020001666, radicado en el ICCU, en el cual solicitan información acerca del Corredor Chuguacal – Cambao y la responsabilidad en cuanto al mantenimiento y señalización de esta vía, me permito responderle en los siguientes términos:

1. El 16 de diciembre de 1997, se suscribió el contrato de Concesión OJ-121-97, entre la Gobernación de Cundinamarca y Concesionaria Panamericana, cuyo objeto de acuerdo a la Cláusula primera es el siguiente:

   CLAUSULA PRIMERA: OBJETO – El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de Concesión, conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4° de la ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1994, lo ofrecido en la propuesta objeto de adjudicación de Licitación Publica SV-01-97, en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, el mantenimiento y la operación del Proyecto Corredor Vial de Centro Occidente de Cundinamarca integrado por los Trayectos Los Alpes Villeta y Chuguacal Cambao incluyendo los accesos a los Municipios de Guayabal de Siquima, Bituima, Viani y San Juan de Rioseco.

2. Por lo anterior el Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía Concesionada de segundo orden y está a cargo de la Concesionaria Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la reversión.

RED VIAL DE SEGUNDO ORDEN A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
TRONCALES			
TRONCAL	TRAMO VIA		LONG
	DESDE	HASTA	KM

TRONCAL MAGDALENA CENTRO (CONCESION)	LOS ALPES	ALBAN	10
	ALBAN	SASAIMA	12
	SASAIMA	VILLETA	12
	CHUGUACAL	GUAYABAL DE SÍQUIMA	4
	GUAYABAL DE SÍQUIMA	BITUIMA	6
	BITUIMA	VIANÍ	6
	VIANÍ	SAN JUAN DE RIOSECO	14
	SAN JUAN DE RIOSECO	CAMBAO	32
	TOTAL		96

3. Por otro lado de acuerdo a su solicitud de responder si dentro de las funciones de ICCU, le corresponde el mantenimiento y señalización de la vía, haremos las siguientes precisiones

4. De acuerdo con el contrato principal OJ-121-97 estipula en sus Clausula Quinta, literales J y K lo siguiente: "*J. Mantener las obras y vienes del proyecto de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones... K. Operar el proyecto de acuerdo al reglamento de operación de la carretera, que forma parte del presente contrato*"

5. A su vez en la cláusula Vigésima Sexta. Conservación y mantenimiento vial y estructural establece: "desde la suscripción del "Acta de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación", hasta la entrega final del proyecto al termino del contrato, EL CONCESIONARIO, asume entera responsabilidad de los tramos de la carretera incluidos en la Concesión y el cuidado de las obras y estructuras incluidas en la misma"

6. De igual manera para la operación y el mantenimiento de las vías se debe cumplir con lo que prescribe el Reglamento para la operación de la Concesión Corredor vial del Centro Occidente de Cundinamarca el c de acuerdo al Literal 6.3.5 – INSPECCION VIAL

A- Descripción

"… es una tarea rutinaria que consiste en controlar toda la extensión de la vía para detectar problemas en la vía y en la señalización, en aspectos físicos y de trafico…"

"la inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el transito como para los aspectos de mantenimiento vial"

6.3.6 – MANTENIMIENTO VIAL

B- Mantenimiento Rutinario – "Comprende las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular diariamente... Tales como: rocería desmonte, limpieza de obras de arte, limpieza de cunetas... y retiro de derrumbes"

Además en el capítulo 7- Normas para el control de mantenimiento vial, se estipula:

7.1.2-DERRUMBES

C- PROCEDIMIENTOS. "las labores de remoción y despeje de la via para dar transito deberán iniciarse dentro de las (12) horas siguientes a cuando ocurre el derrumbe."

7. En cuanto a la señalización, el Contrato OJ-121-97 Clausula vigésima Séptima menciona lo siguiente

"CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACION: Dentro del término que el Concesionario tenga a su cargo la carretera, la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto es su obligación. Sera responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o a EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización si hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO, a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de diseño y programación se identifica la ausencia de señales verticales, estas serán colocadas por EL CONCESIONARIO, en el término de 30 días calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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"

Por otro lado, como soporte y complemento a la obligación en el Contrato se encuentra el Manual de operación y mantenimiento del Corredor Principal del OJ-121-97, en el numeral 7- CONTROL Y VIGILANCIA el cual enuncia lo siguiente:

Literal B- Señalización

B.1. Descripción

La señalización comprende: señales horizontales, señales verticales, permanentes y temporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendido de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización y de calles y carreteras del antiguo Ministerio de obras publica y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementen o sustituyan durante el periodo de la Concesión"

De conformidad con las obligaciones contractuales trascritas, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121—97 y el Manual de Operación y mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor esta a cargo de la Concesión Panamericana.

Se anexa al presente comunicado la siguiente documentación:

Contrato de Concesión OJ-121-97
Reglamento para la operación de la Concesión Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca.

Cordialmente

ICCU
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA

RENZO ALEXANDER SANCHEZ SABIO
Subgerente Concesiones ICCU

CC. Veinticuatro (24) folios
Revisó: Nataly Reina – Profesional ICCU
Proyectó: Ing. Jenyffer Gallo Herrera – Profesional de Apoyo ICCU

Contrato OJ-121-97

00001178

CONTRATO DE CONCESION 12

Entre los Suscritos, DAVID ALJURE con Cédula de Ciudadanía número 2'850.864, expedida en Bogotá, quien actúa en su calidad de Gobernador del Departamento de Cundinamarca designado temporalmente por el Gobierno Nacional según Decreto No. 1367 del 22 de Mayo de 1997 y acta de posesión No. 03 del 26 de Mayo de 1997 y como tal su representante legal, de acuerdo con lo establecido en artículo 303 de la Constitución Política de Colombia, y en ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 11 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, quien para los efectos del presente documento se denominará "EL DEPARTAMENTO", por una parte, y por la otra JUAN ALBERTO BAPTISTE JOUVE con Cédula de Ciudadanía número 17'003,515, expedida en Bogotá, obrando en nombre y representación de la CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A., sociedad constituida mediante escritura pública No. 0009351 de la Notaría 29 de Santafé de Bogotá D.C. del 16 de septiembre de 1997, inscrita el 3 de octubre de 1997 bajo el número 00604932 y que para los efectos del presente contrato se denominará "EL CONCESIONARIO ", quien declara bajo la gravedad del juramento que ni el ni las sociedades accionistas se encuentran incursas en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás disposiciones vigentes sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato adjudicado por resolución No 01907 del cinco de septiembre de 1997, previa licitación No SV-01-97 sujeto a las siguientes estipulaciones: CLAUSULA PRIMERA: OBJETO.- EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4o. de la Ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1994, lo ofrecido en la propuesta objeto de adjudicación de Licitación Pública SV-01-97 en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción , el mantenimiento y la operación del proyecto Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca integrado por los trayectos Los Alpes - Villeta y Chuguacal Cambao incluyendo los accesos a los municipios de Guayabal de Siquima, Bituima, Viani, y San Juan de Rioseco. PARAGRAFO PRIMERO : ALCANCE BASICO.- Las actividades consisten en la revisión de los estudios y diseños existentes y la realización de los faltantes, la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de las obras que se describen a continuación : A) Rehabilitación del trayecto Cambao - Viani, incluyendo la atención de puntos críticos. B) Rehabilitación del Puente sobre el río Magdalena en Cambao para aumentar su capacidad de soporte a los límites de carga autorizados para carretera por el Ministerio de Transporte. C) Rehabilitación del acceso a San Juan de Rioseco y su vía principal. D) Construcción y pavimentación de la Variante Viani - Bituma y de los accesos a los dos municipios. E) Pavimentación del trayecto Bituima - Guayabal de Siquima, incluyendo la atención de sitios críticos y los accesos a Guayabal de Siquima. F) Pavimentación y Rehabilitación del

00001179

000004

53

53

trayecto Guayabal de Siquima - Chuguacal incluyendo intersección con la carretera central. G) Mantenimiento periódico del sector Villeta - Los Alpes. H)Señalización y amoblamiento para seguridad vial del proyecto. I) Construcción de la infraestructura, y suministro e instalación de equipos para la operación del proyecto. J)Construir las obras y ejecutar las actividades necesarias para la mitigación del impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el Plan de manejo Ambiental. K) Construcción de un puente peatonal en Guayabal de Siquima. En cada sector o trayecto vial considerado se debe incluir la rehabilitación y adecuación de los puentes existentes en las carreteras Chuguacal - Cambao y Los Alpes - Villeta de tal manera que su capacidad de carga cumpla con lo establecido en el código colombiano de diseño sísmico de puentes publicado por el Instituto Nacional de Vias en 1995, teniendo en cuenta las aclaraciones de la oferta. **PARAGRAFO SEGUNDO** : Para efectos de entregas parciales e iniciación del cobro en las casetas de peaje , el proyecto se ha dividido en tramos así :- Tramo A : Los Alpes - Villeta y Chuguacal - Bituima Comprende las obras incluidas en literales E, F, G, H, I, J, K, del "Alance Básico". -Tramo B : Bituima - Viani - Cambao. Comprende las obras incluidas en los literales A, B, C, D, H, Y, J, K, del "Alcance Básico"**PARAGRAFO TERCERO** : Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son : Estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse de acuerdo con la condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento, en la oferta de EL CONCESIONARIO aceptada por EL DEPARTAMENTO, en el pliego de condiciones y adendos de la licitación pública No. SV - 01 - 97. **CLAUSULA SEGUNDA. PLAZOS.**- *PARA LA GARANTIA.*- El CONCESIONARIO se obliga a constituir la garantía única establecida en la cláusula vigésima tercera y a entregarla a EL DEPARTAMENTO, para su aprobación, junto con el comprobante de pago de publicación en la Gaceta Departamental, en un término máximo de tres (3) días hábiles contados a partir de la firma del contrato. EL DEPARTAMENTO dispondrá de tres (3) días hábiles para solicitar modificaciones o aprobarla. En caso de ser necesario efectuar modificaciones EL CONCESIONARIO dispondrá de un término de tres (3) días hábiles para presentarlas y EL DEPARTAMENTO tres (3) días hábiles para su aprobación, así, como el pago del impuesto de timbre de conformidad con el estatuto tributario . *PARA LA INICIACION.*- A partir de la aprobación de la garantía, se tendrá un término máximo de diez días hábiles para suscribir el Acta de Iniciación de la Etapa de Diseños y Programación, con la cual se dará inicio al contrato. En el mismo término EL CONCESIONARIO debe constituir el Fideicomiso para la administración de los recursos financieros de la concesión, lo cual será comprobado con la entrega a EL DEPARTAMENTO de copia del contrato correspondiente en el cual se indique la fecha de constitución. *ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.*- Esta comprendida entre la fecha de la firma del "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño y Programación" y la fecha de

000005

00001180

121

aprobación por parte del Departamento de los diseños del alcance básico del proyecto, se inicia una vez se han llenado los requisitos para ejecución del contrato y se ha constituido el fideicomiso: Durante esta Etapa EL CONCESIONARIO deberá revisar y/o elaborar y presentar: el diseño definitivo de la obra básica del proyecto, que es aquella que corresponde al alcance básico; las fichas prediales, y avalúos de predios; y el Estudio Ambiental y Plan de Manejo. EL DEPARTAMENTO por su parte deberá efectuar las revisiones y aprobaciones correspondientes con sujeción a los siguientes plazos y términos: En un plazo máximo de tres meses a partir de la fecha de la iniciación de esta Etapa, EL CONCESIONARIO deberá presentar simultáneamente a EL DEPARTAMENTO para su aprobación, los diseños definitivos del alcance físico básico del proyecto, el Estudio Ambiental y el Plan de Manejo Ambiental para todo el alcance físico básico incluido en el proyecto. EL DEPARTAMENTO tendrá un plazo de diez días hábiles para verificar que los estudios y diseños se ajusten a los requisitos exigidos en los términos de referencia. Cuando, se requiera complementarlos o adicionarlos de acuerdo a lo solicitado en los términos de referencia, EL DEPARTAMENTO en el plazo máximo de diez días antes mencionado indicara al EL CONCESIONARIO las complementaciones requeridas. EL CONCESIONARIO tendrá un plazo de diez días hábiles para efectuar las complementaciones necesarias, contados a partir de la comunicación que le dirija EL DEPARTAMENTO. Vencido este término y comprobadas las correcciones las partes suscribirán "el Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación". *ETAPA DE CONSTRUCCION.*- Esta comprendida entre la fecha de suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción" y la fecha de suscripción del "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción", la cual se suscribirá en la fecha en que las obras y equipos necesarios para la puesta en servicio del último Tramo terminado. La Etapa de Construcción deberá adelantarse en un plazo máximo de CATORCE (14) meses a partir de la fecha de iniciación de la misma. El plazo anterior no incluye las suspensiones y extensiones de plazos que procedan de conformidad con lo dispuesto en el presente contrato. Durante esta Etapa se deberán instalar los equipos, movilizar los materiales y el personal requerido para la construcción, al sitio de la obra, desarrollar la totalidad de las obras civiles, las medidas de mitigación, compensación y restauración de los impactos ambientales negativos generados e instalaciones del alcance físico básico del proyecto y el suministro, montaje y pruebas de los equipos para la operación. Igualmente se deberá completar todos los requisitos necesarios para el inicio de la Etapa de Operación del proyecto referido, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de condiciones, este contrato y la propuesta presentada por EL CONCESIONARIO y aprobada por EL DEPARTAMENTO, todo lo anterior con sujeción a los siguientes términos y plazos.Los Tramos deberán cumplir con los siguientes plazos:EL TRAMO A se iniciará a más tardar en el mes siguiente a la etapa de iniciación de la Etapa de Construcción y tendrá una duración máxima de Catorce (14) meses comprendidos entre la fecha de firma del "Acta de Iniciación

del TRAMO A" y la fecha de suscripción del "Acta de Finalización del TRAMO A" la cual se suscribirá a más tardar al vencimiento de los Catorce (14) meses siguientes a la fecha de iniciación de la Etapa de Construcción.EL TRAMO B se iniciará a más tardar en el mes siguiente a la iniciación de la Etapa de Construcción y tendrá una duración máxima de Catorce (14) meses comprendidos entre la fecha de firma del "Acta de Iniciación del TRAMO B" y la fecha de suscripción del "Acta de Finalización del TRAMO B" la cual se suscribirá a más tardar al vencimiento de los Catorce (14) meses siguientes a la fecha de iniciación de la Etapa de Construcción. Simultáneamente con la suscripción del Acta de Finalización del último tramo de construcción del alcance físico básico del proyecto, se suscribirá el "Acta de Terminación de la Etapa de Construcción". *ETAPA DE OPERACION* .- Está comprendida entre la fecha de iniciación de la operación total del proyecto, y la fecha en que el proyecto revierta al Departamento por cualquiera de las siguientes razones: (i) al vencimiento del término previsto para la concesión, (ii) por la terminación anticipada de la concesión.(iii) Por cualquiera de las causas estipuladas en el presente contrato. La Etapa de Operación tendrá una duración de doscientos sesenta y cuatro meses (264) contados a partir de la fecha de iniciación de la misma. Este plazo podrá disminuir o aumentar, según aumente o disminuya el periodo acumulado para las Etapas de Diseño y Programación y Construcción, por causas imputables al EL CONCESIONARIO. Durante esta Etapa EL CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo el mantenimiento de las obras, administrará el proyecto de acuerdo con este contrato, continuará con la ejecución del plan de monitoreo y seguimiento ambiental. Así mismo, EL CONCESIONARIO operará y administrará las casetas de peaje, de acuerdo con el esquema tarifario establecido en la Cláusula Cuarta del presente contrato y en general, realizará todas las actividades establecidas en la PROPUESTA para la operación del proyecto. - El plazo total para la ejecución de las tres etapas del contrato es de doscientos ochenta y un meses (281), contados a partir de la fecha de iniciación de la Etapa de Diseños y programación. **PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION.** Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato por acuerdo de las partes, en forma total o parcial por Tramos, por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al EL CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato o parte de él. El tiempo de suspensión total no se computará para el plazo extintivo del contrato. El tiempo de suspensión parcial del contrato, por Tramos, dará lugar a una ampliación por el término necesario para compensar los ingresos dejados de percibir, o al reconocimiento establecido en este contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un acta en donde conste el evento que la ocasiona. Cuando la suspensión total haya superado un término de seis (6) meses, las partes de común acuerdo podrán dar por terminado anticipadamente el contrato. Cuando la suspensión parcial haya superado el

000007

00001182

121

término de seis meses, las partes podrán acordar la reducción del alcance del contrato, en los Tramos afectados. ***CLAUSULA TERCERA . VALOR DEL CONTRATO*** Se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de 30 de Abril de 1997, considerada como la inversión inicial del proyecto: Precio de Elaboración de Estudios y Diseños SETECIENTOS TREINTA Y UN MILLONES DE PESOS ($731'000,000), Precio de construcción TREINTA Y CINCO MIL CUARENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS ($35.048.000.000) ; precio de la ejecución del Plan de Manejo Ambiental por un valor de NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($95'000.000) ; Precio del Control de Calidad MIL TRECIENTOS VEINTITRES MILLONES DE PESOS ($ 1,323'000,000); Costo de Desarrollo del Proyecto SETECIENTOS SESENTA MILLONES DE PESOS ($ 760'000.000) ; Costo de Comisión Fiduciaria CIENTO SETENTA Y DOS MILLONES DE PESOS ($172'000.000) ; Gastos de Recaudo CIENTO DOS MILLONES DE PESOS ($102'000.000) ; Gastos Administrativos CUATROCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($475'000.000) ; Gastos de Mantenimiento MIL TRECIENTOS VENTIDOS MILLONES DE PESOS ($1.322'000.000) ; Costos Financieros DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS ($269'000.000) ; Costo de Supervisión de EL DEPARTAMENTO durante las Etapas de Diseño y Programación, y Construcción SETECIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES DE PESOS ($741'000,000) y costo de adquisición de Predios DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS ($200'000,000) equivalente un Valor de la Inversión total CUARENTA Y UN MIL DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES DE PESOS ($41,238,000,000) MONEDA CORRIENTE. ***CLAUSULA CUARTA. REMUNERACION.***El pago del valor total del contrato, más los costos de la operación, el mantenimiento y en general todos los costos relacionados en la propuesta, durante la concesión se hará mediante: a) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje en la estación "JALISCO" del trayecto LOS ALPES - VILLETA, en ambos sentidos, durante las ETAPAS DE DISEÑO Y PROGRAMACION, Y CONSTRUCCION, con las siguientes tarifas expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación :

CATEG	VEHICULOS	TARIFA $
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	1.900
II	BUSES, BUSETAS Y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS Y GRANDES	2.200
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	5.800
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	7.600
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	8.700

b) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje del trayecto LOS ALPES - VILLETA, en ambos sentidos en la estacion "JALISCO" o en el sitio que las partes acuerden, durante la OPERACION, del TRAMO A con las siguientes tarifas expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación :

CATEG	VEHICULOS	TARIFA $

5

I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2.400
II	BUSES, BUSETAS y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS GRANDES	2.800
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	3.400
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	7.500
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	11.200

c) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje del trayecto GUAYABAL DE SIQUIMA - BITUIMA, en ambos sentidos, durante la OPERACIÓN, del TRAMO A con las siguientes tarifas : expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación:

CATEG.	VEHICULOS	TARIFA $
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2,700
II	BUSES, BUSETAS y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS GRANDES	3,200
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	3,900
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	8,400
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	12,400

d.- La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje del trayecto VIANI - CAMBAO, en ambos sentidos, una vez EL CONCESIONARIO termine la construcción del tramo B en las obras correspondientes a los literales B, C, D, H, I, J, L y por lo menos 23 Kilómetros de la obras del literal A del "Alcance Básico", con las siguientes tarifas expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación :

CATEG.	VEHICULOS	TARIFA $
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2,700
II	BUSES, BUSETAS y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS GRANDES	3,200
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	3,900
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	8,400
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	12,400

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos de (30) de abril de 1997 y serán ajustadas de acuerdo con lo estipulado en los parágrafos siguientes de esta Cláusula. **PARAGRAFO PRIMERO. ACTUALIZACION DE TARIFAS PARA INICIAR LAS ETAPAS DE DISEÑO Y PROGRAMACION.** Las tarifas de peaje para estas etapas se actualizarán, con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre el 30 de abril de 1997 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación. **PARAGRAFO SEGUNDO. ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS**

000009

00001184

121

48

DURANTE LAS ETAPAS DE DISEÑO Y PROGRAMACION, Y CONSTRUCCION. El valor de las tarifas de peaje durante estas Etapas, se ajustará únicamente al comienzo de cada año calendario con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE a partir de la fecha de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación , o de la fecha del último incremento de tarifas establecidas en el contrato. **PARAGRAFO TERCERO. ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS AL INICIAR EL COBRO DE TARIFAS DE PEAJE EN LA ETAPA DE OPERACIÓN.** El valor de las tarifas de peaje establecido en la propuesta del CONCESIONARIO, será actualizado, al inicio del cobro de la tarifa de operación, con el porcentaje de aumento del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE, entre abril de 1997 y la fecha de suscripción (mes y año) de iniciación del cobro de la tarifa de Operación correspondiente. **PARAGRAFO CUARTO. ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN.** Durante la etapa de operación de cada Tramo , EL CONCESIONARIO mantendrá el valor de las tarifas constante ajustándolas de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho índice supere el DIEZ Y OCHO por ciento (18%) del que prevalecia en la fecha en que se inició el cobro, para efectos del primer ajuste, o en la fecha en que se autorizó el último ajuste, para los ajustes posteriores. En el evento que el Índice de Precios al Consumidor se incremente en los doce (12) meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, éstas se reajustarán en ese término con el incremento del índice de precios al consumidor en los doce (12) meses corridos desde el último aumento. **PARAGRAFO QUINTO.**- Cuando EL DEPARTAMENTO desautorice el reajuste de tarifas, se aplicará el siguiente procedimiento para calcular el valor de la compensación que deberá pagar EL DEPARTAMENTO a EL CONCESIONARIO: El pago será efectivo al término de doce meses a partir de la fecha en que se inicie el desequilibrio por efecto de la desautorización al incremento de tarifas acorde con lo establecido en la propuesta. EL DEPARTAMENTO, para determinar la apropiación presupuestal que debe efectuar, realizará la proyección estadística, por categorías, del tránsito para la vigencia de los siguientes doce meses, con base en las estadísticas y estudios más recientes que se dispongan. Preferiblemente de los últimos cinco años. El valor de la compensación, que será pagado con recursos del Presupuesto de EL DEPARTAMENTO, será la suma de las diferencias entre los ingresos diarios que tendría EL CONCESIONARIO con las tarifas incluidas en la propuesta y el ingreso que reciba EL CONCESIONARIO con las tarifas aceptadas por EL DEPARTAMENTO. El valor de la compensación incluirá además, intereses liquidados a la tasa bancaria de colocación determinada por la Superintendencia Bancaria para créditos a doce meses, en forma diaria hasta la fecha de pago. Al vencimiento de los doce meses, EL CONCESIONARIO presentará un aforo de ingresos a EL DEPARTAMENTO, correspondientes al periodo. EL

7

DEPARTAMENTO tendrá un plazo de quince días calendario para solicitar revisiones respecto a este aforo. Si cumplido este plazo EL DEPARTAMENTO no se ha pronunciado al respecto, el aforo se dará por aprobado. En caso de solicitarse revisiones, estas deberán ser aclaradas por EL CONCESIONARIO en un plazo máximo de quince días calendario. EL DEPARTAMENTO dispondrá de treinta días para efectuar el pago de la compensación correspondiente. **PARAGRAFO SEXTO.** Cuando en el presente contrato se hable de índice de precios al consumidor se debe entender este como el "Total Nacional" certificado por el DANE. **PARAGRAFO SEPTIMO.** La tasa interna de retorno (TIR) del inversionista se establece en VEINTITRES PUNTO TREINTA POR CIENTO (23.30%) anual en términos reales después de impuestos y la Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto se determina en el QUINCE PUNTO VEINTICINCO POR CIENTO (15.25%) anual en términos reales después de impuestos. **CLAUSULA QUINTA. OBLIGACIONES DE EL CONCESIONARIO.** Son Obligaciones a cargo del EL CONCESIONARIO entre otras las siguientes: A. Financiar la inversión requerida por el proyecto, incluyendo: los costos de los estudios y diseños, los de construcción de la obras, los de infraestructura de operación, los de SUPERVISION, los financieros, los de la comisión fiduciaria, los de cumplimiento del plan de manejo ambiental, los de adquisición de predios, los de desarrollo del proyecto, los gastos administrativos, los impuestos y las primas de seguros entre otros. B. Constituir las garantías exigidas y pagar los impuestos que se causen. C. Construir un Fideicomiso para la captación y administración de los recursos financieros del proyecto. D. Revisar los diseños existentes y realizar los faltantes con el fin de responsabilizarse del diseño definitivo del proyecto. Para tal efecto deberá contar con los equipos requeridos para monitorear la obra, con el fin de garantizar la estabilidad de la misma durante el periodo de la concesión y los demás necesarios para cumplir con las exigencias de los pliegos de condiciones. E. Elaborar los estudios ambientales para el plan de manejo correspondiente y cumplir con lo establecido en él. F. Gestionar la adquisición de predios por negociación directa o expropiación y pagar a través del fideicomiso su costo, efectuar las demoliciones de las construcciones adquiridas y disponer de los materiales de la demolición. G. Pagar a través del fideicomiso los costos de la supervisión que representa a EL DEPARTAMENTO. H. Construir las obras del proyecto, a precio global fijo, sin reajustes ni reconocimiento de mayores cantidades de obra, de acuerdo con el alcance, diseño y especificaciones entregadas con el pliego y en el termino propuesto. I. Construir las obras; y suministrar, instalar, montar y probar los equipos y elementos necesarios para la operación del proyecto. J. Mantener las obras y bienes del proyecto de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones. K. Operar el proyecto de acuerdo al reglamento de operación de la carretera, que forma parte del presente contrato. L. Indemnizar los perjuicios que en desarrollo o como consecuencia de la ejecución del contrato EL CONCESIONARIO cause a terceros. M. Revertir a EL DEPARTAMENTO los bienes objeto de la concesión,

incluyendo las obras e instalaciones y equipos afectados directamente a la operación de las mismas, en estado de funcionamiento y con el nivel de servicio establecido en los pliegos, al culminar la Etapa de Operación. N. Rehabilitar y adecuar por su cuenta y riesgo los puentes existentes en las carreteras Chuguacal - Cambao y Los Alpes - Villeta, , de tal manera que su capacidad de carga cumpla con lo establecido en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes publicado por el Instituto Nacional de Vías en 1995, teniendo en cuenta las aclaraciones de la oferta. **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 y por su cuenta y riesgo, sin que EL DEPARTAMENTO adquiera responsabilidad alguna por dichos actos o por daños o perjuicios que causen tales actos. **CLAUSULA SEXTA. VIGILANCIA DEL CONTRATO.** La vigilancia, supervisión y control de la ejecución y cumplimiento del contrato de concesión será ejercida por uno o varios supervisores, quienes representarán a EL DEPARTAMENTO ante EL CONCESIONARIO. En consecuencia, se entenderá que las instrucciones son dadas por EL DEPARTAMENTO a través del SUPERVISOR. EL DEPARTAMENTO proporcionará a EL CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y copia del Contrato de SUPERVISION. EL SUPERVISOR está autorizado para efectuar recomendaciones por escrito, a EL CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de éste, exigirle la información que considere necesaria referente al desarrollo de las obligaciones del presente contrato y EL CONCESIONARIO esta obligado a suministrársela dentro de los diez (10) días calendarios siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son sus deberes supervisar el control técnico de la obra, la financiación del proyecto y las demás obligaciones derivadas del presente contrato. El supervisor no tendrá autorización para exonerar a EL CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones del supervisor, serán expedidas por escrito. Las modificaciones al diseño que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por EL DEPARTAMENTO, a través del supervisor y, serán perfeccionadas entre EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO mediante la suscripción de contratos adicionales, cuando a ello hubiere lugar. El SUPERVISOR efectuará supervisión sobre el cumplimiento de la estructura financiera propuesta, con énfasis en la incorporación al fideicomiso de los recursos provenientes de las diferentes fuentes, de tal manera que este último sea quien efectúe directamente los pagos que demande el proyecto y quien administre los recursos, garantizando así los pagos a que esta obligado EL CONCESIONARIO. De igual manera se ejercerá vigilancia sobre el cumplimiento del Plan de Manejo ambiental que se adopte para el proyecto y sus actividades accesorias. **PARAGRAFO PRIMERO.**- El supervisor representante de EL DEPARTAMENTO no ejercerá funciones de control de las actividades de los

subcontratistas, ni de aprobación del resultado de las mismas para lo cual EL CONCESIONARIO dispondrá de su propio equipo de control de calidad interno, cuyos costos ha incluido en la ingeniería financiera propuesta. **PARAGRAFO SEGUNDO**. EL CONCESIONARIO se obliga a entregar al supervisor de EL DEPARTAMENTO los estados financieros del fideicomiso debidamente suscritos por el Revisor Fiscal mensualmente dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada mes, en concordancia con las normas fiscales vigentes sobre la materia. Los estados financieros deben reflejar en forma adecuada la situación financiera del proyecto en cuanto al origen y aplicación de los recursos y deben ir acompañados de los documentos de soporte correspondientes. **PARAGRAFO TERCERO**. Los costos de la supervisión representante de EL DEPARTAMENTO, serán pagados por el fideicomiso de LA CONCESION con cargo a los recursos previstos para tal efecto en el presente contrato, previo visto bueno del funcionario competente de EL DEPARTAMENTO, en un termino máximo de tres días hábiles a partir de la recepción de la cuenta de cobro. El funcionario competente de EL DEPARTAMENTO, tendrá un plazo máximo de cinco días hábiles, a partir de su recepción para revisar y observar las cuentas. **PARAGRAFO CUARTO**. EL CONCESIONARIO ejercerá por su cuenta y riesgo, la vigilancia supervisión y verificación de la ejecución de las obligaciones, cumplimiento de las medidas, obras y acciones formuladas y establecidas en los planes de manejo ambiental a que haya lugar. **PARAGRAFO QUINTO**. Cuando EL SUPERVISOR ordenare a EL CONCESIONARIO realizar alguna prueba que no estuviera contemplada en las especificaciones a fin de verificar si algún trabajo tiene defectos y la prueba revelara que los tiene, el costo de la prueba y las muestras serán de cargo de EL CONCESIONARIO, de lo contrario se pagarán a cargo de la SUPERVISION. **CLAUSULA SEPTIMA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS.** EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Etapas del contrato de acuerdo con el programa de trabajo presentado en su propuesta, revisado y aprobado por EL DEPARTAMENTO con anterioridad a la iniciación de cada una de ellas, así como a efectuar los aportes de capital, de crédito y los desembolsos de otras fuentes al Fideicomiso para que éste proceda, en los términos establecidos en este contrato, a pagar oportunamente la adquisición de predios, la supervisión representante de EL DEPARTAMENTO y los demás costos objeto del proyecto. Antes de iniciar la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá presentar al supervisor para su aprobación los programas de ejecución detallados a nivel de fechas, ajustados al diseño definitivo aprobado, 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 SUPERVISOR verificará la coherencia y compatibilidad entre los cronogramas de consecución de los recursos financieros y el Cronograma de desembolsos definitivo. **PARAGRAFO**. Los programas de trabajo y el Cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos

000013

00001188

121

podrán ser modificados en los siguientes casos: Cuando se presenten causas imputables a EL DEPARTAMENTO. En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables a EL CONCESIONARIO. Si se presentan obras complementarias. *Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. *Cuando medien razones de interés público. En general por cualquier otra causa que a juicio de EL DEPARTAMENTO haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por EL DEPARTAMENTO, teniendo en cuenta los dispuesto en el pliego de condiciones y en la PROPUESTA presentada por EL CONCESIONARIO, y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere del caso. **CLAUSULA OCTAVA. PERSONAL.** EL CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente del proyecto un equipo directivo en número y calidad similar al propuesto y al frente de las obras a ingenieros matriculados por lo menos equivalentes a los presentados en su oferta, cuya no presencia continua le acarreará las sanciones o multas establecidas en el contrato. Igualmente debe disponer de todo el personal profesional, técnico y auxiliar necesario para cumplir con las obligaciones del presente contrato. El Gerente del proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre de EL CONCESIONARIO y para decidir con el supervisor de EL DEPARTAMENTO asuntos relativos a las obligaciones y los trabajos contratados, de lo cual se dejará constancia mediante la suscripción conjunta de actas. Todos los trabajadores indispensables para el desarrollo del objeto del 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 el ejercicio de las diferentes profesiones. **PARAGRAFO PRIMERO**. Estarán a cargo de EL CONCESIONARIO los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, EL CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales, y convencionales si a ellas está sometido, 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 a EL DEPARTAMENTO, y este no asume responsabilidad ni solidaridad alguna. **PARAGRAFO SEGUNDO**. EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo establecido en las normas legales y reglamentarias vigentes. **CLAUSULA NOVENA. EQUIPO.** EL CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar del proyecto el equipo ofrecido en el programa de utilización de equipos detallado en su oferta, siendo de su cuenta y riesgo el transporte de los mismos al sitio de las obras. La aceptación por parte de EL DEPARTAMENTO de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime a EL CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características para

11

cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. **CLAUSULA DECIMA. MATERIALES.** EL CONCESIONARIO a su costa deberá suministrar, los materiales, así como todos los demás elementos que se necesiten para la construcción del proyecto, hasta la terminación del objeto del contrato. Los materiales, deberán ser, como mínimo, de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones del pliego de condiciones y en la PROPUESTA de EL CONCESIONARIO, y de acuerdo con el diseño aprobado por EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA UNDECIMA.** EJECUCION EL CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades razonables para las pruebas de los equipos para la operación. Los funcionarios autorizados de EL DEPARTAMENTO, el supervisor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución del proyecto, y el Gerente del Proyecto, a través del supervisor, deberá proporcionar las facilidades y ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho acceso, de modo que no entorpezca la ejecución normal del proyecto y sin que se generen sobrecostos a EL CONCESIONARIO. ***CLAUSULA DUODECIMA.- CESIONES.*** En ningún caso EL CONCESIONARIO podrá ceder total o parcialmente el presente contrato sin el previo consentimiento escrito de EL DEPARTAMENTO. El cesionario del contrato, deberá renunciar a la posibilidad de realizar reclamación diplomática. **PARAGRAFO PRIMERO** .- En caso que EL CONCESIONARIO se encuentre incurso en alguna causal de incumplimiento con la(s) Entidad(es) Crediticia(s) de conformidad con los respectivos documentos de crédito y garantía celebrados entre EL CONCESIONARIO y las Entidades Crediticias, más no con EL DEPARTAMENTO, o le sea caducado el contrato, EL CONCESIONARIO podrá ceder el presente Contrato a las Entidades Crediticias que hayan participado en su financiación, o a las aseguradoras que lo estén garantizando, según sea el caso, siempre y cuando este procedimiento haya sido acordado entre EL CONCESIONARIO y las Entidades Crediticias, con el propósito de que estas desarrollen los mecanismos pertinentes para ejecutar adecuadamente el Proyecto, y el contrato mismo de tal manera que se cumpla su finalidad. Las cesionarias podrán operar el Proyecto asumiendo las responsabilidades contractuales del cedente, o buscando asociaciones o cediendo a su vez el contrato a empresas o compañías que tengan capacidad financiera y técnica para la ejecución del mismo. La cesión del contrato implica IPSO JURE, la cesión de todos los derechos y obligaciones de EL CONCESIONARIO en el fideicomiso establecido para el manejo de los recursos del Proyecto, quedando a salvo los derechos económicos de EL CONCESIONARIO originados en reclamaciones formuladas con anterioridad a la cesión. Para efectos de lo descrito en el presente parágrafo, se actuará así: La entidad Crediticia deberá notificar por escrito a EL DEPARTAMENTO, en un término no superior a 30 días calendario, el incumplimiento de EL CONCESIONARIO, entendiéndose que se han agotado las

000015

00001190

42

121

42

posibilidades de subsanar el incumplimiento y que se ha declarado que EL CONCESIONARIO ha incumplido definitivamente los contratos de crédito. En dicha notificación la entidad Crediticia manifestará su voluntad de sustituir a EL CONCESIONARIO y pondrá a consideración de EL DEPARTAMENTO la información pertinente para garantizar que el potencial cesionario del contrato o la Entidad Crediticia, según sea el caso, asumirá integramente la ejecución del contrato, prestando las mismas seguridades y garantias otorgadas por EL CONCESIONARIO conforme a este contrato. EL DEPARTAMENTO tendrá un plazo máximo de treinta (30) días para resolver la solicitud presentada. **PARAGRAFO SEGUNDO**. En caso que se presente cualquiera de las causales de incumplimiento por parte de EL CONCESIONARIO que evidencie la inminente paralización del Contrato, EL DEPARTAMENTO podrá designar a las Entidades Crediticias, para que asuman la ejecución del Contrato, tal como se estipula en esta cláusula. Las Entidades Crediticias podrán optar por no ejercer tal opción. **PARAGRAFO TERCERO**. Ocurrida una cualquiera de las causales de incumplimiento por parte de EL CONCESIONARIO, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización, EL DEPARTAMENTO les notificará el incumplimiento de EL CONCESIONARIO dentro de los treinta (30) días siguientes a su ocurrencia. Las Entidades Crediticias deberán manifestar su intención de asumir directamente o a través de un tercero la ejecución del contrato dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación hecha por EL DEPARTAMENTO, caso en el cual pondrá a consideración de EL DEPARTAMENTO la información pertinente para garantizar que el potencial nuevo CONCESIONARIO, o la Entidad Crediticia, según sea el caso, asumirá integramente la ejecución del contrato, prestando las mismas seguridades y garantías otorgadas por EL CONCESIONARIO inicialmente conforme a lo previsto en este Contrato. En caso que ninguna de las alternativas anteriores ocurra o sea viable a juicio de EL DEPARTAMENTO, éste podrá declarar la terminación del contrato. **CLAUSULA DECIMA TERCERA.- SUBCONTRATOS.** EL CONCESIONARIO por intermedio del fideicomiso constituido para el proyecto sub-contratará las actividades para el desarrollo del presente contrato con personas naturales o juridicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. EL CONCESIONARIO será el único responsable ante EL DEPARTAMENTO por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra, de los bienes y servicios contratados. EL CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de los subcontratos. **CLAUSULA DECIMA CUARTA. PREDIOS.** EL CONCESIONARIO se obliga a adelantar la gestión necesaria para la adquisición de los predios y mejoras de acuerdo con los diseños, las fichas prediales y los avalúos que elabore dentro de las facultades que le delega EL DEPARTAMENTO y la normatividad vigente, en especial la Ley 105 de 1993. El costo de los predios, será pagado, a los propietarios o poseedores por el FIDEICOMISO, con cargo a los recursos previstos para tal efecto en el presente contrato, en un termino máximo de cinco

13

(5) días hábiles a partir de la recepción de la cuenta de cobro. La obtención de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la Etapa de Construcción, durante la Etapa de Diseño y Programación, de tal forma que se encuentren disponibles para la construcción de las obras sin que se obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, EL DEPARTAMENTO prestará el apoyo legal necesario para que EL CONCESIONARIO efectúe las gestiones y el pago de las correspondientes indemnizaciones, lo que realizará EL CONCESIONARIO con cargo a los recursos asignados para adquisición de predios en el presente contrato. La adquisición de predios necesita el desarrollo ordenado de una serie de actividades de orden técnico y legal que permitan culminar con un procedimiento exitoso, bien sea por enajenación voluntaria directa o si fuere necesario por expropiación. Esta actividades corresponden a : **Diseño definitivo :** Los diseños detallados de la ruta y los planos de construcción permitirán identificar los predios y las áreas necesarias de cada uno para el proyecto. ***Fichas Prediales :** Con base en la definiciones anteriores se debe elaborar una ficha de cada predio, con información suficiente para permitir una adecuada identificación para efectos de la afectación al servicio público y la correcta ejecución del avalúo del área por adquirir. En esta ficha debe incluir como mínimo : Datos del Propietario : Nombre, dirección y teléfono ; Identificación del predio : Nombre, localización, número de Cédula Catastral, número de Matrícula Inmobiliaria. Descripción del predio : Calificación en urbano, suburbano o rural, uso, y linderos. Tenencia : Calidad en que tiene el bien con quien se propone adelantar la negociación y datos de la escritura de adquisición. Descripción e identificación del área por adquirir : Dimensiones del lote, linderos, área construida total y por adquirir, descripción y estado de las áreas construidas, topografía, uso y servicios. Levantamiento topográfico : para identificación de linderos, longitudes y áreas. *** Afectación de los Inmuebles al servicio público :** Para efectos de dejar los inmuebles afectados fuera de comercio y poder iniciar la negociación se debe proceder a determinar los inmuebles afectados al servicio público mediante acto administrativo, que expedirá el DEPARTAMENTO a solicitud de EL CONCESIONARIO. Este acto administrativo será el documento de soporte para iniciar el proceso de expropiación en el caso de no llegarse a la compra por enajenación voluntaria. **Avalúos :** Con base en las fichas prediales se solicitará el avalúo del predio por adquirir, para lo cual se podrá acudir a empresas afiliadas a las Lonjas de Propiedad Raiz. **Notificación a los propietarios :** Una vez adelantadas la actividades descritas se procederá a elaborar y notificar a los propietarios, de la oferta de compra, siguiendo los procedimientos establecidos en la ley 9 de 1989. **Inscripción en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos :** Las ofertas de compra y afectación al servicio público deber ser comunicados a la oficina de Registro de Instrumentos Públicos correspondiente, con posterioridad a la actividad anterior , a fin de evitar la transferencia del predio durante el periodo de negociación. **Comunicación a la Oficina de Planeación**

000017

00001192

121

Municipal : Para evitar la ejecución de nuevas obras sobre el predio ya avaluado se comunicará el acto administrativo de afectación al servicio público a la dependencia que expida licencias de construcción, de urbanización o funcionamiento a fin de que se notifique del hecho y proceda de conformidad. **Negociación :** Corresponderá al periodo de discusión de la oferta oficial y concluye con la aceptación del vendedor o el rechazo definitivo, para lo cual existe un plazo que permite adelantar la atención de las reclamaciones permitidas por la ley y el reglamento, pero que a su vez permite no adquirir el carácter de indefinido. La negociación será responsabilidad de EL CONCESIONARIO y los predios adquiridos figurarán a nombre del EL DEPARTAMENTO. EL CONCESIONARIO, previos los trámites legales, negociará cada predio con el propietario o poseedor y elaborará un contrato de Promesa de Compraventa a nombre de EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, el que se incluirá un procedimiento que permita mantener en valor constante el precio negociado con el propietario, hasta su pago. **Escrituración :** Aceptada la oferta se procederá a la revisión final de títulos, recolección de documentos para la firma de promesa de compraventa o de la escritura según el caso, a la suscripción del documento, y a su inscripción en el folio de matrícula inmobiliaria. **Entrega del predio :** El predio será entregado normalmente con posterioridad a la suscripción de la escritura y previo al pago convenido pero, podrá acordarse si el propietario lo tienen a bien la entrega anticipada del predio, a cambio de un anticipo del valor pactado, lo cual se considera conveniente para el desarrollo de la obra. **Pagos :** Se harán por intermedio de la fiducia de EL CONCESIONARIO, normalmente después de registrada la escritura pero, podrán concederse anticipos que faciliten al vendedor el pago de gastos notariales o desgravaciones de la propiedad para facilitar la transferencia. **Expropiación :** En caso de no llegarse a un acuerdo para la venta se iniciará el proceso de expropiación con base en el acto administrativo de afectación del predio al servicio público y en los términos de la ley 9 de 1989. En el evento de tener que acudirse a la instancia de la expropiación, la gestión judicial estará a cargo del EL CONCESIONARIO, para tal efecto EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA lo constituirá como mandatario. **CLAUSULA DECIMA QUINTA. FUENTES DE MATERIALES Y ZONAS DE PRESTAMO.** Serán por cuenta y responsabilidad de EL CONCESIONARIO, los derechos de explotación y aprovechamiento de fuentes de materiales y zonas de préstamo que se requieran para la ejecución de las diferentes obras, así como el trámite y obtención de los correspondientes permisos y licencias que en cada caso requiera.El incumplimiento de las obligaciones y requerimientos; tanto durante el proceso previo a la obtención de dichos permisos, como los que surjan con ocasión del otorgamiento de los mismos; será de entera responsabilidad de EL CONCESIONARIO. Los retrasos o desfases en la programación de las obras y específicamente los retrasos en la iniciación de la Etapa de Construcción, imputables a una inoportuna o deficiente gestión de éstos permisos o al inadecuado manejo ambiental de las fuentes de materiales, serán también

responsabilidad de EL CONCESIONARIO, incluidos los sobrecostos o desajustes financieros que esta situación genere. **CLAUSULA DECIMA SEXTA. FINANCIACION Y ESQUEMA FINANCIERO.** EL CONCESIONARIO, en el término previsto para el efecto, deberá constituir el Fideicomiso en una sociedad fiduciaria debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria, en cuya virtud se constituya un patrimonio autónomo, el cual servirá para la consecución de financiaciones, otorgamiento de garantías y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. EL CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del mismo. Será directamente el Fideicomiso quien efectúe los pagos por obras, bienes, créditos o servicios que se provean a la Concesión, igualmente el que distribuirá los dividendos que se produzcan por la operación del proyecto, conforme a los flujos de caja real y una vez cancelados los pasivos externos del fideicomiso del correspondiente periodo fiscal. **PARAGRAFO PRIMERO**. EL CONCESIONARIO aportará al fideicomiso, en la cantidad y oportunidad establecida en el Cronograma de desembolsos de la propuesta, una vez ajustados los valores con el Índice de Precios al Consumidor entre la fecha de apertura de la licitación y la fecha del desembolso, los aportes de capital y los recursos de crédito ofrecidos. Cuando los aportes estén constituidos por equipos, éstos deben ser transferidos al fideicomiso. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el Cronograma de desembolsos propuesto, que será auditado por el SUPERVISOR. **PARAGRAFO SEGUNDO**. La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, si a ello hubiese lugar, no exime a EL CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. **PARAGRAFO TERCERO**: Con el fin de facilitar la consecución de los recursos, EL CONCESIONARIO o la Sociedad Fiduciaria que administra el Fideicomiso podrán desarrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional, tales como titularización, bonos con o sin garantía, y otros que puedan desarrollarse en el futuro. **PARAGRAFO CUARTO**.- Para el momento de la suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá demostrar que contará con los recursos necesarios para cubrir los costos para concluir la obra básica que se prevé financiar a través de créditos o emisiones en el mercado de capitales, para lo cual deberá suministrar a EL DEPARTAMENTO los Contratos de crédito firmados con las entidades prestamistas. En todo caso, los arreglos de crédito deben dejar a EL DEPARTAMENTO sin responsabilidad crediticia con los acreedores. En el caso eventual que se pretenda obtener financiación del mercado de capitales, se debe suministrar a EL DEPARTAMENTO alguna de las siguientes constancias: 1.- La certificación del "Líder de la Emisión" de que la totalidad de bonos ha sido colocada. 2.- Un contrato de "Underwriting" en firme en donde conste que los títulos no colocados serán absorbidos por los agentes colocadores. La

000019

00001194

121

presentación de estos documentos será condición necesaria para la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción. **CLAUSULA DECIMA SEPTIMA.** REGIMEN FISCAL. La ejecución del presente contrato de concesión estará sujeta al Régimen Tributario vigente de la República de Colombia a la fecha de suscripción del contrato. **CLAUSULA DECIMA OCTAVA. MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCION.** El costo adicional por mayor cantidad de obra, no se compensará. El valor de las obras se establece como un valor global fijo. ***CLAUSULA DECIMA NOVENA. OBRAS COMPLEMENTARIAS.*** Si durante el desarrollo del contrato se identifican, por cualquiera de las partes contratantes, obras no incluidas dentro del alcance físico contratado, pero necesarias para la buena operación del proyecto, EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO podrán acordar la ejecución de está OBRA COMPLEMENTARIA mediante la suscripción de un contrato adicional en el que consten los Ítems, las cantidades y los precios unitarios relacionados con dichas obras. EL DEPARTAMENTO compensará el precio de estas obras con cargo a los recursos de la cuenta de excedentes determinada en la cláusula de tránsito máximo aportante o a su presupuesto. Si los Ítems contemplados en las OBRAS COMPLEMENTARIAS corresponden a Ítems establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará será el establecido para el Ítem respectivo, ajustado a la fecha de suscripción de las actas de recibo de obra. El ajuste del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el Índice de Precios al Consumidor del DANE entre (30 de Abril de 1997) y la fecha de suscripción del acta. Si la ejecución de la OBRA COMPLEMENTARIA, incluye un Ítem no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente entre EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO. **CLAUSULA VIGESIMA. TRANSITO VEHICULAR PARA LA GARANTIA COMERCIAL.-** La cantidad de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación del proyecto, será el indicado en los cuadros establecidos por Estación de Peaje, en el "Anexo De Tránsito para la Garantía" al presente contrato. El ingreso por peaje, garantizado, para cada año de operación, es la suma de los productos de la cantidad garantizada para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa por categoría vigente para cada día. 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 garantizado para ese año, EL DEPARTAMENTO compensará la diferencia al EL CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación establecido en este contrato. Este procedimiento solo se aplicará durante el período de Operación de la totalidad del proyecto. Para el establecimiento del déficit se considerarán en forma global todas las Estaciones de Peaje en operación. El primer período será desde la fecha en que se inicie la operación completa hasta el siguiente 31 de diciembre, el ingreso mínimo garantizado. De igual forma, para el último período, el ingreso mínimo garantizado, será desde el 1 de Enero anterior, hasta la fecha en que finalice la

Etapa de Operación. **CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA. LIMITE MAXIMO DE TRANSITO VEHICULAR APORTANTE A LA CONCESION.** El límite máximo de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, será el indicado en los cuadros establecidos para cada Estación de Peaje, del "Anexo de Tránsito Máximo Aportante" correspondiente al presente contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de la cantidad para cada categoría vehicular, multiplicado por el valor de la tarifa vigente para cada día. 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 mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, la fiduciaria, una vez se constate la situación y se suscriba el acta correspondiente por la SUPERVISION, EL CONCESIONARIO y EL DEPARTAMENTO, colocará y mantendrá en una cuenta especial el ochenta por ciento (80%) de la diferencia. Estos recursos, más sus rendimientos, servirán en primer lugar para cubrir compensaciones de déficits generados en situaciones garantizadas por EL DEPARTAMENTO, y en segundo lugar para financiar la ejecución de OBRAS COMPLEMENTARIAS prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con EL DEPARTAMENTO. La ejecución de obras complementarias que se hayan de financiar de esta manera se iniciará cuando se haya acumulado el valor correspondiente al ciento por ciento (100%) de la obra acordada. Este procedimiento se aplicará durante la Etapa de Operación de la totalidad del proyecto. El primer período será desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de diciembre. De igual forma, para el periodo final será desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación. **PARAGRAFO PRIMERO:** El veinte por ciento (20%) no transferido a la cuenta especial, será para EL CONCESIONARIO como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera el aumento del tránsito vehicular. **CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. REVISION DE LOS AFOROS.** Los aforos se revisarán cada año calendario. A más tardar el día 30 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la SUPERVISION y EL CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volumen de tránsito que circuló por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos. **PARAGRAFO PRIMERO:** En caso de no disponer del registro de tránsito para algún día del año, se revisarán las estadísticas de recaudo, los registros informativos y contables de EL CONCESIONARIO y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadísticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del período del que se carezca de información. **PARAGRAFO SEGUNDO:** La revisión de aforos de que trata la presente cláusula será la base para determinar: (1) los déficits o superávits de tránsito para efectos de las compensaciones y (2) la liquidación definitiva de la compensación para los ajustes de tarifas de que trata la Cláusula Cuarta. **CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. GARANTIA UNICA.** EL CONCESIONARIO

000021

00001196

121

se compromete a constituir la póliza única de cumplimiento de sus obligaciones, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato, con los amparos que se describen a continuación: **CUMPLIMIENTO**: Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se impongan a EL CONCESIONARIO, por el diez por ciento (10%) del valor establecido para estudios y diseños en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa De Diseño y Programación y un (1) año más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de diseño y programación, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un termino igual al plazo previsto para la Etapa De Construcción y por un año más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al 10% de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un año más. **DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.** Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que EL CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total establecido para estudios y diseño en la Cláusula tercera por un término igual al plazo previsto para la Etapa De Diseño y Programación y tres (3) años más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa De Diseño y Programación, su valor debe modificarse por un valor igual al 5% del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa De Construcción y tres años más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa De Construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al cinco por ciento (5%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última modificación por tres años más. **ESTABILIDAD DE OBRA**. EL CONCESIONARIO, a la liquidación del contrato, deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al dos por ciento (2%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la Etapa De Construcción, ajustado a la fecha en que se constituya la garantía, por un termino de cinco (5) años a partir de la fecha en que finalice la Etapa De Operación. **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL**. EL CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo

accidente y daños a terceros o a propiedades de terceros o de EL DEPARTAMENTO en un monto de cien Millones de pesos ($100.000.000,00) por evento, vigente por el término de duración de la Etapa De Construcción y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, a partir del 30 de abril de 1997, fecha de apertura de la licitación. **CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES.** El diseño definitivo de las obras es de la responsabilidad de EL CONCESIONARIO y cumplirá con las especificaciones que como mínimo sean solicitadas por EL DEPARTAMENTO. Durante la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño definitivo elaborado por él mismo y aprobado por EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS.** EL CONCESIONARIO será responsable por la localización correcta de todos los elementos topográficos que requiera para la realización de las obras. 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, con relación al diseño, deberá a su costa rectificar dicho error a entera satisfacción de EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO VIAL Y ESTRUCTURAL:** Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño y Programación", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, EL CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por el mantenimiento de los Tramos de carretera incluidos en la Concesión y el cuidado de las obras y estructuras incluidas en la misma. Para este efecto se elaborará y suscribirá un inventario detallado de las condiciones de la vía y estructuras con las cuales se efectúa la transferencia de la carretera. Las obras que se requieran para garantizar el normal funcionamiento de la carretera, siempre y cuando no hayan sido previstas en la propuesta, se les dará el tratamiento de obras complementarias. EL CONCESIONARIO estará obligado a conservarla transitable durante las Etapas de Diseño y Programación y Construcción. 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 CONCESIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que las obras estén en las condiciones y estado mínimo determinados como requisitos de este contrato hasta su entrega a EL DEPARTAMENTO. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la Etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el anexo del presente contrato Reglamento para la Operación de la Carretera. EL CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima del Índice de Estado del Pavimento de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas", que forman parte del Pliego

00001198

000023

de Condiciones. Las revisiones se efectuaran cada cuatro (4) meses. **CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA. SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACION:** Dentro del término que EL CONCESIONARIO tenga a su cargo la carretera, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto es su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o a EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización, si la hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de Diseño y Programación se identifica la ausencia de señales verticales, éstas serán colocadas por EL CONCESIONARIO en el término de 30 dias calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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. El incumplimiento de esta obligación, durante la ejecución del contrato, causará a EL CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por EL DEPARTAMENTO, sin perjuicio de la Responsabilidad Civil Extracontractual. **PARAGRAFO:** EL CONCESIONARIO instalará, a mas tardar a los sesenta (60) días calendarios de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos cinco (5) vallas de 10m. x 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará EL DEPARTAMENTO, en las que se informe al público sobre las características del proyecto. **CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. TRANSITO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN.** EL CONCESIONARIO se obliga a mantener la circulación de tránsito vehicular en el proyecto durante la Etapa de Construcción, de manera que dispondrá, a su cargo, la construcción de variantes provisionales en caso de ser necesario. Si por razones de orden técnico no fuere posible mantener el tránsito permanente, las obras se programaran de forma tal que las interrupciones no tengan periodos superiores a dos horas y sean informadas, a su cargo, por medios radiales y escritos a los usuarios con una antelación superior a una semana. **CLAUSULA VIGESIMA NOVENA. REVERSION.** A la expiración del plazo de la concesión se producirá la reversión a EL DEPARTAMENTO de todos los bienes y elementos directamente vinculados al objeto del contrato, los cuales pasarán a ser propiedad de EL DEPARTAMENTO sin que por ello deba efectuar compensación alguna a favor de EL CONCESIONARIO. Entre los bienes afectados a la concesión del proyecto, se incluyen: los predios para el Derecho de Vía, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte, estructuras varias y señales, las casetas de peaje y pesaje y sus áreas de servicio y las demás edificaciones y equipos instalados para la operación del proyecto. Las calzadas tendrán un nivel de servicio que alcance una calificación mínima del Indice de Estado del pavimento de Cuatro (4) puntos, de acuerdo con las " Normas de

Mantenimiento para Carreteras Concesionadas" que forman parte del Pliego de Condiciones. Los equipos y demás instalaciones deben estar en perfectas condiciones de servicio con una vida útil remanente de dos años al menos. EL CONCESIONARIO entregará también: A.- los Manuales de Operación, Mantenimiento y Contingencia vigentes B.- Inventario de bienes, equipos, suministros y tecnologías que revierten. C.- Garantías de los equipos D.- El software e información relativa al diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto. E.- Pólizas de estabilidad de obra y calidad y correcto funcionamiento de los equipos. Por otra parte, reconocerá Las mejoras realizadas sobre los predios que conforman el derecho de vía para la instalación de los servicios complementarios que hayan sido autorizados por EL DEPARTAMENTO. Las mejoras estarán representadas en construcciones de mampostería y cubierta dura. El reconocimiento de las mejoras estará precedido por un acta en la que de común acuerdo, se fije el valor de las mismas y la forma de pago. **CLAUSULA TRIGESIMA. FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.** Las partes quedarán exentas de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones por pérdida de utilidades, cuando con la debida comprobación se concluya por acuerdo de las partes o, a falta de ello, por el tribunal competente, que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor conforme al artículo primero de la Ley 95 de 1890, y al artículo quinto, numeral Primero de la Ley 80 de 1993. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta de EL DEPARTAMENTO, siempre que EL CONCESIONARIO haya dado aviso a EL DEPARTAMENTO y al SUPERVISOR representante de aquella 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 hábiles siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el SUPERVISOR y EL CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del representante legal de EL DEPARTAMENTO y podrán ser canceladas con cargo a los recursos destinados a la cuenta de excedentes o al presupuesto de EL DEPARTAMENTO. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las maybres cantidades de obra originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante de EL CONCESIONARIO y el SUPERVISOR. EL CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados en pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso de que la causa del daño o de la dilación fuere imputable a EL CONCESIONARIO, serán de su cuenta, además, todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. **CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. INTERPRETACION UNILATERAL.** Cuando surgieran discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de éste contrato que puedan conducir a la parálisis o a la afectación grave del servicio público que se

00001200

000025

121

pretende satisfacer con el objeto contratado, EL DEPARTAMENTO si no logra un acuerdo sobre el tema, interpretará, mediante acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. Esta cláusula estará vigente hasta que concluya la Etapa de Construcción del contrato. Contra los actos administrativos que llegasen a ordenar la interpretación, unilateral procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar EL CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. TERMINACION UNILATERAL.** EL DEPARTAMENTO procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en lo eventos previstos por el artículo 17 de la Ley 80 de 1993, y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del artículo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. Estas cláusula estará vigente hasta que concluya la Etapa de Construcción del contrato. Contra los actos administrativos que llegasen a ordenar la terminación unilateral procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar EL CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. MODIFICACION UNILATERAL.** Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con EL CONCESIONARIO , EL DEPARTAMENTO, mediante acto administrativo debidamente motivado lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el artículo 16 de la Ley 80 de 1993. Esta cláusula estará vigente hasta que concluya la Etapa de Construcción de las obras opcionales del contrato. Contra los actos administrativos que llegasen a ordenar la modificación unilateral procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar EL CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. En cualquier caso, cuando las necesidades del servicio lo requieran y conservando el equilibrio económico del contrato, EL DEPARTAMENTO podrá modificar el trazado de cualquiera de los tramos, o sustituir una obra opcional por otra equivalente. **CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA: CADUCIDAD.** EL DEPARTAMENTO podrá declarar la caducidad administrativa de este contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo de EL CONCESIONARIO, que afecte la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización. **PARAGRAFO PRIMERO**: Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la caducidad serán establecidos unilateralmente por EL DEPARTAMENTO. **PARAGRAFO SEGUNDO**: En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad se observará lo previsto en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993. El Departamento reembolsará la inversión que hasta el momento

000026

00001201

121

haya realizado El Concesionario, previo laudo arbitral para determinar la naturaleza y justificación del reembolso de los saldos debidos. **PARAGRAFO TERCERO**: Recibido o tomado el proyecto, EL DEPARTAMENTO procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultáneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad de EL CONCESIONARIO a la terminación del mismo, mediante el reconocimiento del valor de esta utilización, y por un tiempo máximo de doce (12) meses. **PARAGRAFO CUARTO**: En caso que EL DEPARTAMENTO declare la caducidad del contrato de concesión, según lo dispuesto en la presente cláusula, EL DEPARTAMENTO podrá designar a las entidades Crediticias o a la aseguradora que garantiza el contrato, para que asuman la ejecución del contrato. Tales entidades podrán optar por no aceptar, en cuyo caso EL DEPARTAMENTO queda en libertad de adelantar las acciones que estime pertinentes y adoptar las decisiones que satisfagan sus requerimientos. **CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. MULTAS**: ***Multas por el incumplimiento de las obligaciones contractuales a partir del perfeccionamiento del contrato***. Si EL CONCESIONARIO incumple alguna de las obligaciones previstas desde el perfeccionamiento del contrato hasta la iniciación de la Etapa de Diseño y Programación, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO, a título de multa, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor total del contrato, establecido en la cláusula tercera, por cada día calendario de atraso, hasta un máximo de 30 días calendario, a partir de este plazo se considera que la ejecución del contrato se encuentra afectada de manera grave y directa. ***Multa por mora en el cumplimiento de plazos durante la Etapa de Diseño y Programación***. Si EL CONCESIONARIO no termina en los plazos fijados las actividades establecidas para la Etapa de Diseño y Programación, o no atiende los requerimientos, dentro de los plazos establecidos, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor total establecido como precio de la elaboración de estudios y diseños en la cláusula tercera del presente contrato, hasta un máximo de 30 días calendario, a partir de este plazo se considera que la ejecución del contrato se encuentra afectada de manera grave y directa. ***Multa por mora en el cumplimiento de plazos del contrato durante la Etapa de Construcción.*** Si EL CONCESIONARIO no concluye las actividades determinadas para la Etapa de Construcción dentro de los plazos establecidos, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como precio de construcción en la cláusula tercera del presente contrato, hasta un máximo de 60 días calendario, a partir de este plazo se considera que la ejecución del contrato se encuentra afectada de manera grave y directa. ***Multa por ausencia de personal ofrecido***. La ausencia del Gerente del Proyecto o de cualquiera de los profesionales incluidos en los organigramas ofrecidos en la propuesta, por más de tres días hábiles consecutivos, sin justificación alguna ni aviso previo a EL

000027

00001202

121

DEPARTAMENTO, dará lugar a la imposición de una multa de hasta de diez (10) salarios mínimos legales mensuales por cada vez que se presente dicha situación. Cuando el Gerente del Proyecto y demás profesionales ofrecidos en la propuesta seleccionada vayan a ser sustituidos, deberá avisarse a EL DEPARTAMENTO, con una antelación de tres (3) días. La sustitución deberá hacerse siempre, con personal de igual calidad y experiencia al ofrecido o reemplazado. La violación de este precepto dará lugar a la imposición de una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales. ***Multas por el incumplimiento de las obligaciones contractuales durante la Etapa de Operación.*** Si durante la ejecución de la etapa de Operación, EL CONCESIONARIO incumple: A.- El Indice de Estado mínimo establecido en las "Normas de Mantenimiento para Carreteras por Concesión", causará al EL CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales a la reducción del valor del Índice de Estado de la siguiente manera: para Índices de Estado entre 3,5 y 4,0 el 2% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en la caseta del tramo calificado; Para Índices de Estado entre 3,0 y 3,5 el 3% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en la caseta del tramo calificado; para Índices de Estado entre 2,5 y 3,0 el 4% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en las casetas del tramo calificado, y para Índices de Estado inferiores a 2,5 el 6% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en las casetas del tramo calificado. EL CONCESIONARIO a partir de la fecha del establecimiento del Índice de Estado, tendrá 30 días calendario para recuperar el Índice de Estado mínimo establecido en este contrato. Una vez recalificado el tramo se procederá con la sanción, si a ello hubiere lugar. B.- Alguna de las obligaciones contractuales incluidas en el Reglamento de Operación que forma parte del presente contrato deberá pagar a EL DEPARTAMENTO una multa diaria equivalente hasta el promedio diario de recaudo de peaje del mes inmediatamente anterior, en proporción a los perjuicios que se causen y al período de infracción. **Multas por el incumplimiento de otras obligaciones contractuales durante cualquiera de las Etapas.** Si durante cualquiera de las Etapas, EL CONCESIONARIO incumple alguna de las obligaciones, distintas a los plazos, indicadas para esta etapa, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO una multa equivalente a los perjuicios que se causen por cada evento y al período de infracción. Los porcentajes establecidos en esta cláusula constituyen el tope máximo aplicable, pero el monto de las multas podra ser graduable por el DEPARTAMENTO con forme ala mayor o menor incidencia del incumplimiento del CONCESIONARIO en la ejecución del contrato. EL CONCESIONARIO autoriza a EL DEPARTAMENTO para descontar y tomar el valor de las multas de que tratan los literales anteriores, en primera instancia, de cualquier suma que le adeude por alguna compensación a su favor, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará a EL CONCESIONARIO de su obligación de cumplir el contrato, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato. CLAUSULA

000028

00001203

121

TRIGESIMA SEXTA. PENAL PECUNIARIA. En caso de declaratoria de caducidad del contrato durante la Etapa de Diseño y Programación se hará acreedor a una multa a título de pena pecuniaria, equivalente al veinte por ciento (20%) del valor establecido como precio de elaboración de estudios y diseños incluido en la cláusula tercera del presente 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 Precio de Construcción en la cláusula tercera. Si la declaratoria de caducidad del contrato se produjese 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. Para los efectos señalados en esta cláusula , los valores de la cláusula tercera se ajustarán con el porcentaje de incremento del IPC entre 30 de abril de 1997 y la fecha de declaratoria de caducidad del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA SEPTIMA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA POR TERMINACION ANTICIPADA DEL CONTRATO:** Cuando por alguna de las circunstancias previstas en éste contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece: A. - Caducado el contrato en cualquier Etapa EL DEPARTAMENTO conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y términos allí estipulados, por lo que los recursos del proyecto continuaran afectados a ese propósito hasta la concurrencia del monto adeudado. B. - En caso de terminación del contrato durante la Etapa de Construcción por, incumplimiento de EL DEPARTAMENTO o fuerza mayor o caso fortuito o terminación unilateral EL DEPARTAMENTO se compromete con EL CONCESIONARIO a pagar la inversión realizada hasta el momento de la terminación actualizando los valores con un índice equivalente a la Tasa Interna de Retorno del Proyecto determinada en QUINCE PUNTO VEINTICINCO POR CIENTO (15.25%) anual en términos reales después de impuestos, en un plazo máximo de doce meses a partir del establecimiento del hecho, reconociendo durante este período intereses a la tasa bancaria corriente certificada por la Superintendencia Bancaria. EL DEPARTAMENTO deberá efectuar los ajustes presupuestales que sean necesarios. Esta liquidación se consignará en el acta correspondiente. C. - En caso de terminación del contrato durante la Etapa de Operación por, incumplimiento de EL DEPARTAMENTO o fuerza mayor o caso fortuito y antes de que ocurra el pago total de acreencias y la recuperación total del capital invertido por EL CONCESIONARIO, así como la rentabilidad garantizada a este capital, EL DEPARTAMENTO se compromete con EL CONCESIONARIO a pagar el saldo de las acreencias, y el costo financiero de acuerdo con las condiciones y parámetros de la Ingeniería Financiera vigente al momento de la terminación del contrato. Los dividendos para efectos de reconocer el capital no recuperado, serán calculados de acuerdo con la tasa

000029

00001204

121

interna de retorno del inversionista establecida en el VEINTITRES PUNTO TRES POR CIENTO (23,3%) anual en términos reales después de impuestos. **PARAGRAFO.**- EL CONCESIONARIO renuncia expresamente a la reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente. **CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. LIQUIDACION.** - Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO, dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato. Para tal efecto las partes dispondrán la realización de un balance financiero del proyecto para establecer el déficit o superávit de ingresos del periodo de aforo final y un inventario físico de los bienes afectados al mismo, y los que estén al servicio de la Policía de Carreteras los cuales revertirán a EL DEPARTAMENTO, sin costo alguno, libres de todo gravamen. El Índice de Estado del pavimento deberá tener una calificación mínima de 4.0 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento de Carreteras Concesionadas y el procedimiento para determinar el Índice de Estado de un pavimento de concreto asfáltico, anexo al Pliego de Condiciones. El valor de los bienes afectados al proyecto faltantes o en mal estado deberán ser reconocidos por EL CONCESIONARIO a EL DEPARTAMENTO a precios comerciales. Las obras para alcanzar la calificación del Índice de Estado mínima serán de cuenta de EL CONCESIONARIO. EL CONCESIONARIO tendrá un plazo de seis meses a partir de la suscripción del acta de liquidación para efectuar los correctivos o reconocimientos determinados incluyendo la devolución del superávit final sobre el cual reconocerá intereses a la tasa de interés bancario para créditos a seis meses determinada por la Superintendencia Bancaria. En caso de haberse presentado un déficit de ingresos para el último periodo de aforo, EL DEPARTAMENTO, pagará el monto correspondiente en el termino de *doce* meses reconociendo la tasa de interés bancario certificada por la Superintendencia Bancaria. Este pago se cancelará en primera instancia con los recursos de la cuenta de excedentes y en ausencia de fondos se hará con presupuesto. EL DEPARTAMENTO igualmente podrá adquirir otros bienes de EL CONCESIONARIO no afectados directamente al proyecto, que pueden ser necesarios para continuar el mantenimiento de las obras revertidas lo cual, se hará a precios comerciales. Los precios comerciales serán determinados por peritos independientes de las partes. **PARAGRAFO PRIMERO**: Si no se llegase a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o EL CONCESIONARIO no se presenta a suscribir el acta de liquidación dentro de los treinta días calendario siguientes al recibo de la misma, o no presenta las pólizas de garantía correspondientes, la misma será practicada directa y unilateralmente, por EL DEPARTAMENTO, y se expedirá mediante acto administrativo susceptible de recurso de reposición. **PARAGRAFO SEGUNDO.**- Se procederá también a la liquidación del contrato de conformidad con lo estipulado en los artículos 60 y 61 de la Ley 80 de 1993, dentro de los dos (2) meses siguientes a la ocurrencia del

evento en los siguientes casos: A. Cuando se haya ejecutoriado la providencia que declaró la caducidad. B.Cuando las partes den por terminado anticipadamente el contrato por mutuo acuerdo, lo cual podrá hacerse en todos los casos en que tal determinación no implique renuncia a derechos causados o adquiridos en favor de EL DEPARTAMENTO a entidad contratante. C. Cuando se haya ejecutoriado la providencia judicial que lo declare nulo. D. Cuando la autoridad competente lo declare terminado unilateralmente conforme a lo establecido en el contrato y el Artículo 17 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA: SISTEMA GENERAL DE COMPENSACIÓN.**- Para atender las situaciones de descompensación descritas en la cláusula, VIGESIMA, "garantía de ingreso mínimo", se compensará al EL CONCESIONARIO mediante la aplicación del siguiente procedimiento: con el aumento en el plazo de la Etapa de Operación, hasta el plazo en que la Tasa Interna de Retorno del Proyecto, en términos reales, antes de impuestos, iguale la establecida en la propuesta de EL CONCESIONARIO. Si el procedimiento anterior no fuere suficiente, la compensación faltante se atenderá con un aumento en el valor de las tarifas de peaje, por encima del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE hasta en un 50% del mismo.- Si los anteriores no fueran suficientes , con los recursos de la cuenta de excedentes indicados en la cláusula vigésima primera. Si los anteriores procedimientos no fueran suficientes para la compensación se compensarán con pagos en moneda Nacional, con recursos del presupuesto general del Departamento, en un término de doce (12) meses a partir del establecimiento del faltante. **PARAGRAFO PRIMERO.**- Para efecto de considerar los costos financieros de los déficits, se reconocerá como tasa de interés para todos los efectos de esta cláusula, desde la fecha de establecimiento del déficit hasta el pago, la tasa interés bancario corriente certificado por la Superintendencia Bancaria, en la fecha en que se estableció el déficit, liquidada diariamente. Si transcurrido el término pactado no se ha cancelado esta deuda, incurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los intereses que por este concepto autoriza la Ley. Una vez efectuada la respectiva liquidación, cuando deba utilizarse el procedimiento cuatro, EL DEPARTAMENTO procederá al pago de los recursos en el plazo establecido, quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que fuesen conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las partidas necesarias para el pago por este concepto, junto con el valor del interés previsible de dichos valores para el periodo comprendido entre la fecha de causación del desajuste y la fecha de su compensación dineraria, según lo estipulado. **PARAGRAFO SEGUNDO.** - El tiempo máximo para determinar y valorizar el procedimiento a aplicar del sistema general de compensación, será de dos meses, contados a partir del momento de establecido el déficit conforme a la cláusula vigésima. **CLAUSULA CUADRAGESIMA. DIVERGENCIAS.** Las divergencias de carácter técnico que ocurran entre EL SUPERVISOR y EL CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra, serán resueltas en segunda instancia

000031

20001206

121

por EL DEPARTAMENTO, cuya decisión, en caso de no ser aceptada por EL CONCESIONARIO, será dirimida por un tribunal técnico, integrado por especialistas en la respectiva materia, designados por la Sociedad Colombiana de Ingenieros. Estará integrado por una o tres personas, dependiendo de la complejidad del conflicto, a juicio del nominador, y emitirá su fallo en un término no superior a un mes prorrogable por igual periodo. Los honorarios de los árbitros y demás gastos del Tribunal serán cancelados por los sujetos del conflicto por partes iguales y en lo demás, en cuanto no fueren incompatibles, se aplicarán las normas que regulan arbitramento en derecho. **CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. RESPONSABILIDAD CIVIL.** En ésta materia se aplicará lo dispuesto en los artículos 50 y S.S. de la Ley 80 de 1993 y demás normas vigentes que regulan la responsabilidad contractual y Extracontractual **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA.** En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, EL CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia. **CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. CLAUSULA COMPROMISORIA.** Las diferencias que se susciten entre las partes con motivo u ocasión de la celebración, ejecución y liquidación del presente contrato, distintas a las de carácter eminentemente técnico, serán sometidas a un tribunal de arbitramento conformado por tres árbitros, todos colombianos, dos de los cuales serán designados de común acuerdo por las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Santafé de Bogotá. Tratándose de asuntos de menor o mínima cuantía el arbitro será uno y lo designará la Cámara de Comercio. Fallarán en derecho en el término de seis (6) meses, prorrogables por un lapso igual, su domicilio será, Santafé de Bogotá D.C. y funcionará en el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá. **CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. IDIOMA DEL CONTRATO.** Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el Castellano. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Castellano. **CLAUSULA CUDRAGESIMA QUINTA. RESPONSABILIDADES SOBRE GESTION Y MANEJO AMBIENTAL.** Los permisos, autorizaciones y concesiones de carácter ambiental tales como los que se requieren para la explotación de fuentes de materiales, ocupación de cauces, vertimientos, instalación y operación de campamentos, plantas de asfalto y de triturados, concesión de aguas, entre otros, deberán ser gestionados, tramitados y obtenidos directamente por EL CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido con el numeral 3.3.8. de los pliegos de condiciones, y para el momento en que se suscriba el Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción, cada uno de los Tramos debe contar con todos los permisos a que haya lugar. CLAUSULA CUADRAGESIMA SEXTA. 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 de la Nación y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos. Los sobrecostos que originen por modificaciones al proyecto producto de esta circunstancia serán de cuenta de EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEPTIMA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.** Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante la ejecución del contrato. Antes de iniciar la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN EL CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del SUPERVISOR, 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. Será a costa de EL CONCESIONARIO la implementación de dicho Manual y el SUPERVISOR verificará el cumplimiento del mismo. **CLAUSULA CUADRAGESIMA OCTAVA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.** Con la suscripción del contrato, EL CONCESIONARIO declara bajo la gravedad de 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 estuviese se procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente EL DEPARTAMENTO tenga conocimiento de ello, o si dentro de la ejecución del contrato sobreviniere alguna, se procederá en la forma establecida en la Ley 80 de 1993 y en las normas que la reglamenten o complementen. **CLAUSULA CUADRAGESIMA NOVENA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.** Son documentos complementarios de este contrato los siguientes: - El pliego de condiciones de la licitación y sus adendos , - La propuesta de EL CONCESIONARIO y sus aclaraciones, - Los estudios, diseños, planos y demás información técnica, - Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas, - Las actas o convenios que se suscriban durante la etapa precontractual o durante la vigencia del contrato, - La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias, - La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias, - La Ley 99 de 1993 y sus normas reglamentarias, - El Plan de Manejo Ambiental, así como los permisos, autorizaciones y concesiones que en materia de recursos naturales se obtengan de conformidad con la normas legales y reglamentarias, - El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras , vigente, y demás normas que lo 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. **CLAUSULA QUINCUAGESIMA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.** Este contrato se entenderá

000033

0000120

121 24

perfeccionado a partir de la suscripción por las partes. Para su ejecución requiere del pago de los impuestos de Ley y la aprobación de la garantía única de cumplimiento y la publicación en la Gaceta Departamental. **Nota** : El contratista manifiesta que de conformidad con los procedimientos establecidos por la DIAN, el pago del impuesto de timbre se hace mediante declaración bimensual, para lo cual tiene establecidos unos plazos dentro del mes siguiente a la fecha de vencimiento del respectivo bimestre. **CLAUSULA QUINCUAGESIMA PRIMERA. DOMICILIO Y NOTIFICACION.** Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santafé de Bogotá. República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones: 1.EL DEPARTAMENTO , Dirección: Calle 26 No. 47 - 73 Edificio Administración Central, Piso 9. Teléfono: 4 260000 ,Telefax: 4 261131 2.EL CONCESIONARIO, Dirección: Carrera 15 No. 77-50, Oficina 201, Santafé de Bogotá, .D.C, Teléfonos: 2 515 52 y 2 56 76 13, El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación de EL DEPARTAMENTO o del SUPERVISOR se dirigirá al representante legal de EL CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsímil 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 a EL DEPARTAMENTO o al SUPERVISOR, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santafé de Bogotá. a los 16 DIC 1997

POR EL DEPARTAMENTO

DAVID ALJURE
GOBERNADOR (E)

POR EL CONCESIONARIO

JUAN ALBERTO BAPTISTE JOUVE
Representante Legal

31

REGLAMENTO PARA EL PROYECTO " CORREDOR VIAL DEL CENTRO - OCCIDENTE DE CUNDINAMARCA
ANEXO No. 1

1.- GENERALIDADES.

1.1.- DEFINICION

La operación del proyecto vial, se entiende como el conjunto articulado de actividades que se deben desarrollar para la administración de la carretera, en busca de su correcta utilización, enmarcada en el objetivo de la prestación de servicios para la fluidez, bienestar y seguridad del usuario, y al mantenimiento de la infraestructura para su conservación en niveles de servicio que determinen los menores costos de transporte, en forma permanente durante el periodo concesionado.

En desarrollo de los objetivos citados, la regulación de la operación está orientada a determinar la organización, procedimientos y métodos de control que se deben seguir, para desarrollar con eficiencia cada una las actividades primarias que conforman los elementos de operación de un servicio de carretera.

1.2.- FUNDAMENTOS.-

La operación se prestará, bajo principios, que correspondan brindar un soporte de la mayor capacidad y calidad al transporte automotor, identificados como: continuidad, regularidad, calidad, cobertura y seguridad vial, para el transporte.

A.-CONTINUIDAD.- La carretera debe estar abierta y disponible al tránsito automotor en forma permanente, con excepción de eventos de fuerza mayor o caso fortuito, como situaciones adversas del clima que pueden conducir a la interrupción del servicio, en beneficio de la seguridad de los usuarios; accidentes vehiculares, naturales o de orden público, fuera del control del operador; o la ejecución de obras que por sus características impida el tránsito o presente riesgos para las personas y los vehículos.

B.- REGULARIDAD.- Los servicios de la operación deben prestarse en forma permanente y calificada para obtener la confianza y aceptación del usuario-cliente al sistema de administración vial concesionado.

(18) 22.

22

C.-CALIDAD.- La atención al público, además de ser permanente, debe prestarse en las mejores condiciones para obtener fluidez del tráfico, basado en la calidad de la infraestructura, en especial del pavimento y de los servicios de señalización, información, recaudos, pesaje e inspección del tráfico.

La utilización de tecnología avanzada, en la construcción, en los equipos de control e información, basados en las referencias de patrones modernos del mercado internacional de construcción y equipamento, garantizará el cumplimiento de la calidad, la cual se mide, por la satisfacción del usuario.

D.-COBERTURA.- La carretera debe estar abierta y disponible al servicio para los vehículos que cumplan con las normas del Código de Tránsito Automotor y sus reglamentos especialmente sobre pesos, y dimensiones, y aquellos que con el cumplimiento de ciertos pre-requisitos previstos en el reglamento circulen con cargas peligrosas o extrapesadas.

E.- SEGURIDAD VIAL.- Este principio debe ser entendido como el objetivo fundamental del servicio, para reducir los índices de accidentalidad, tanto en número, como en gravedad, y cuya aplicación deberá iniciar desde la Etapa de Diseño y Programación para identificar sitios de alta probabilidad de accidentes, diseñar soluciones y llevarlas a la practica en la Etapa de Construcción. La adecuada señalización, así como las campañas de información e inducción al público serán los elementos complementarios para el cumplimiento de este fundamento.

1.3.-FORMA DE OPERACION.-

El proyecto funcionará como un Sistema Abierto, sin accesos controlados, teniendo en cuenta que se trata de una carretera existente en servicio, que no tiene restricciones de acceso.

2.-SERVICIOS DEL PROYECTO.-

El servicio público de la carretera, esta compuesto de la prestación de varios servicios individuales que tienen relación con la circulación de vehículos y personas por el proyecto, los cuales causan costo para su atención así:

2.1.- Servicios Viales.

Corresponden a los que se dan como parte del uso de la vía y cuyo costo esta cubierto por la tarifa de peaje que cancela cada usuario por vehículo.

Se incluyen: El mantenimiento de las calzadas, el mantenimiento del Derecho de Vía, la señalización e información, el ordenamiento e inspección del tránsito, el pesaje de vehículos de carga, el recaudo de peajes, el Control y vigilancia, la seguridad y cobertura de riesgos del proyecto y de los usuarios durante la circulación por el mismo, las comunicaciones dentro del proyecto, el manejo y

control ambiental, paraderos para transporte público y primeros auxilios a personas y a vehículos en caso de accidentes o daños.

2.2.-Servicios Complementarios.
Corresponden a aquellos que EL CONCESIONARIO debe tener disponibles pero, es decisión del usuario utilizar y pagar su costo en forma directa.

Se incluyen: Traslado de vehículos averiados al sitio que indique el usuario, traslado de víctimas de accidentes a centros de atención medica, venta de bienes para operación de vehículos, sanitarios, venta de alimentos, y telefonía convencional.

3.- SERVICIO DE RECAUDO.-

A.- Descripción.-

Comprende las actividades necesarias para la recolección del dinero que pagan por peaje los usuarios; la utilización de equipos de control automatizado; La protección y el transporte de los dineros recaudados de las Estaciones de Peaje, a los sitios de deposito del dinero.

B.- Cantidad.-

Inicialmente se tendrán cuatro Estaciones con cobro en los dos sentidos ubicadas en los sectores definidos en el contrato.

Los Puestos de cobro en cada Estación deben ser suficientes para que no se presente una cola superior a 10 vehículos.

El área de las Estaciones de Peaje tendrán señalización especial, con el fin de lograr un ordenamiento y seguridad en el proceso de pago; Dicha señalización incluirá, entre otras informaciones una placa visible con suficiente anticipación al sitio de cobro con los valores de las tarifas vigentes.

C.- Equipos.-

Las Estaciones funcionarán cada una con una unidad de control, dotada con equipos automáticos de conteo y clasificación de vehículos, por cada carril de cobro, de acuerdo a las categorías de vehículos. Las registradoras de los Puestos de Cobro, registran el pago por categorías y se encuentran conectadas a las barreras de control de paso. Los equipos estarán conectados al computador central que esta instalado en cada Inmueble de Administración de Peaje para conciliar el paso de vehículos con el pago. Además se tendrá un equipo de semáforos por carril, para indicar al usuario si el Puesto de Cobro esta abierto.

D.- Personal.-

Para garantizar la funcionalidad del pago y facilitar la recepción del cobro, dentro de un marco de operación controlado y seguro debe disponerse la utilización de personal entrenado para esta labor.

E.- Manejo y Transporte de valores.-

El manejo y transporte de valores es responsabilidad de EL CONCESIONARIO desde el retiro en la Caseta de Administración de cada Peaje hasta su consignación.

F.- Tarifas.-

Se cobrarán las tarifas determinadas para la operación según el procedimiento de ajuste determinado en el contrato. La comercialización y mercadeo del cobro del peaje, es libre para EL CONCESIONARIO y no causa responsabilidad a EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

G.- Control del servicio.-

Se prevé funcionamiento permanente para cada Estación de peaje, de un Puesto de Cobro por sentido, como mínimo y en las horas de volumen de tránsito máximo los Puestos de Cobro necesarios para conservar una cola máxima de diez (10) vehículos.

Para el control financiero EL CONCESIÓNARIO mantendrá los registro del recaudo, y el volumen de tránsito, condensados en resúmenes horarios, diarios y semanales.

4.- CONTROL DE PESOS VEHICULARES.-

A.- Descripción.-

El sistema de pesaje a establecer obedece a la necesidad legal y práctica de controlar el peso por eje y el peso bruto vehicular de los camiones que circulan por el proyecto de tal manera, que la estructura de pavimento, puentes y demás obras diseñadas o rediseñadas para soportar las cargas máximas legales permitidas no sufran deterioro anticipado por sobrepeso, causando costos adicionales de mantenimiento o en casos extremos interrupción del servicio por colapso de alguna obra fundamental.

El sistema operará en ambos sentidos de la vía, con un conjunto de básculas fijas de pesaje estático y dinámico.

B.- Cantidad.-

El proyecto, debe tener como mínimo una Estación de Pesaje, con básculas en los dos sentidos ubicada según la propuesta de EL CONCESIONARIO.

C.- Instalaciones.-

La Estación de Pesaje tendrá una caseta por sentido y el área de pesaje tendrá señalización especial, con el fin de lograr un ordenamiento y seguridad en el proceso.

D.- Equipos.-

Cada Puesto de pesaje, funcionara con una báscula dinámica y una estática para pesos por eje, con capacidad superior a 70 toneladas y precisión de uno por mil. Ambas conectadas al computador central que esta instalado en la Caseta de Pesaje, para registrar los datos y emitir la boleta sanción. La computadora además estará conectada a las barreras de control de paso. Se tendrá un equipo de semáforos para indicar al usuario, en el caso del peso dinámico si debe pasar al pesaje estático, y en el estático si puede continuar su recorrido.

E.- Personal.-

Para garantizar la funcionalidad del pesaje, se tendrán la utilización de personal entrenado para esta labor.

F.- Control del servicio.-

Permanecerá en funcionamiento, continuo, y se realizará el control de manera tal que no se presenten colas superiores a tres (3) vehículos de carga, que será la medida de control de la prestación eficiente del servicio.

Para el control estadístico la concesión mantendrá los registros del pesaje y sanciones, condensados en resúmenes horarios, diarios y semanales.

5.-INSPECCION VIAL.-

A.- Descripción.-

La Inspección Vial es una tarea rutinaria, que consiste en controlar toda la extensión de la vía para detectar problemas en la vía y en la señalización, en aspectos físicos y de tráfico, los cuales puedan perjudicar las condiciones de seguridad, fluidez y confort en la circulación. Esta actividad se realizará las veinticuatro (24) horas del día.

La inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento vial.

B.- Cantidad.-

Dos (2) unidades de inspección vial.

C.- Instalaciones.-

La sede los inspectores, será el Centro de Control Operacional.

D.- Equipos.-

(14) 18

18

Cada inspector vial debe estar dotado de: un vehículo, con lampara intermitente, conos reflectivos para señalización, caja de herramientas para primeros auxilios mecánicos, equipo de comunicación y extintor de incendios.

E.- Personal.-

Los inspectores viales, deben tener capacitación y experiencia en mantenimiento de carreteras y en tránsito.

F.- Control del servicio.-

La vía debe estar abierta el 100% del tiempo, con las condiciones mínimas establecidas para cada servicio, salvo las excepciones o situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, las cuales deben estar debidamente justificadas.

6.- MANTENIMIENTO VIAL.-

A.- Descripción.-

Comprende el conjunto de operaciones rutinarias y preventivas, realizado con el objetivo de preservar las características técnicas y operacionales de la vía, dentro de patrones de servicio previamente establecidos para el período de la concesión. Las actividades de mantenimiento se encuentran en dos grandes grupos, como son: a.1. El mantenimiento rutinario de atención a la vía y el proyecto que es de carácter permanente, sin adicionar mejoras estructurales a las calzadas y a.2 El mantenimiento periódico, que implica la mejora estructural de las calzadas y se efectúa en forma puntual, con una periodicidad de cinco (5) años, para conservar el Índice de Estado del Pavimento, exigido para esta concesión. No obstante, si se mantiene el Indice de Estado del Pavimento no será necesario exigir al concesionario la periodicidad del mantenimiento antes anotada.

B.- Mantenimiento Rutinario.- Comprende las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular, diariamente, en ciclos de corta duración y normalmente de baja complejidad, tales como: Roceria y desmonte, limpieza de Obras de Arte (Alcantarillas, desagües, tuberías, etc.), limpieza de cunetas, descoles y zanjas de coronación, limpieza de señales y defensas metálicas, sello de fisuras y grietas en el pavimento asfaltico, parcheo, empradización y arborización y retiro de derrumbes.

C.- Mantenimiento Periódico. Comprende actividades casi siempre que se ejecutan al final de la vida útil o cuando el uso pueda comprometer la seguridad y el bienestar del usuario, o a la propia durabilidad de los componentes de la carretera; dentro de éstas actividades esta, principalmente la colocación de capas adicionales de pavimento, para recuperar y aumentar la capacidad estructural de la vía.

D.- Personal.-

(12)

EQUIPO	CARACTERISTICA	CANTIDAD
Patrullas	Cilindraje superior a 1.300c.c	2
Motocicletas	Cilindraje superior a 450 c.c.	8
Equiposde comunicación		16
Alcoholímetros	Con impresión de boleta de sanción	4
Radar	Con impresión de boleta de sanción	2
Vallas	Portátiles	16
Conos de señalizar		100
Chalecos reflectivos		30
Linternas	con caperuza roja	12
Altoparlantes		4
Cajas de herramientas		2

El Mantenimiento y gastos de operación de los vehículos y del equipo, están a cargo de la concesión y se deben considerar dentro del flujo de gastos de la operación.

D.- Cargas Sobredimensionadas Y Peligrosas.-

La circulación de vehículos con cargas sobredimensionadas y peligrosas podrá efectuarse con autorización del Ministerio de Transporte, según normas establecidas por la resolución No 777 del 14 de Febrero de 1995. La vigilancia durante el recorrido la prestará la Policía de Carreteras con costo para el transportador.

Los costos por refuerzos de obras viales, o por suspensión del tránsito para otros usuarios, correrán por cuenta del transportador, quien deberá reconocerlos a EL CONCESIONARIO. La ejecución de Planes de Contingencia, para la atención de accidentes de vehículos que transportan cargas peligrosas, estarán también a cargo del transportador o la aseguradora que lo ampare para el transporte de esta mercancía. Las anteriores determinaciones indican que estos servicios viales al público no causan costo a la concesión.

E.- Control del servicio.-

Se hará sobre la permanencia en servicio activo del personal y la disponibilidad de todos los equipos indicados en los literales anteriores.

8.-SEGURIDAD VIAL.

A.- Información.-

(13) 17

17

En el mantenimiento rutinario se podrá utilizar mano de obra no calificada. En el mantenimiento periódico, se utilizarán empresas pavimentadoras especializadas.

E.- Control del servicio.-

Se debe conservar todos los tramos de la vía en un Índice de Estado no menor de cuatro (4), medido cada cuatro meses de acuerdo con las Normas control de Mantenimiento que forman parte del pliego de condiciones de la Licitación.

El mantenimiento rutinario de las calzadas existentes, estarán a cargo de la concesionaria, desde el inicio de la Etapa de Diseño y Programación.

7.-CONTROL Y VIGILANCIA.

A.- Descripción.-

Es un servicio principal que garantiza a los usuarios seguridad personal y patrimonial. Además contribuye a la regulación y control del tránsito en la vía, para el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias sobre la movilización del tránsito automotor.

Por otra parte, resguarda los bienes de la concesión y vigila su uso.

Para ello se debe establecer un convenio con la Policía de Carreteras Departamental, a partir de la iniciación de la Etapa de Operación, en el que se acuerden los recursos que se necesiten, de manera que ésta preste el servicio, teniendo en cuenta que es el ente autorizado para imponer sanciones a los usuarios-conductores.

B.- Personal.- Se deben establecer dos grupos de vigilancia, que contaran en total con el siguiente personal:

PERSONAL	CANTIDAD
Oficiales	1
Suboficiales	2
Agentes	24

Los gastos de servicios personales, que debe atender la concesión corresponden a los Viáticos para este personal, con treinta días al mes para cada unidad de personal en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha en el Decreto No 43 del 10 de Enero de 1997.

C.- Equipos.-

Para el cumplimiento de funciones de vigilancia se debe dotar a los grupos de vigilancia de lo equipos y elementos siguientes que la concesión debe reponer cada cinco años.

Debe establecerse un Sistema de Información a los usuarios, con el fin de comunicar con anticipación por diferentes medios, las condiciones de la vía, los servicios, las obras de mantenimiento y del tránsito, con el propósito de evitar congestiones, reducir demoras e impedir la indisposición de los usuarios.

De igual forma debe desarrollar campañas educativas para que los usuarios, conozcan y se familiaricen con las normas de circulación del transporte automotor y las de seguridad vial, orientadas a la reducción de las tasas de accidentalidad en el proyecto.

B.- Señalización.-

B.1.-Descripción.-

La señalización comprende: señales horizontales; señales verticales, permanentes y temporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendida de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización de calles y carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementen o sustituyan durante el periodo de concesión.

B.2.-Cantidad.- El numero de señales verticales, la longitud de la señalización horizontal, y su ubicación se determinaran con el resultado del inventario y estudio de señalización definitivo del proyecto.

B.3.- Personal.- Este servicio de carácter especializado debe ser atendido por personal o empresas especializadas.

B.4.- Contrcl del servicio.- El número de señales definido en el diseño será el mínimo que debe permanecer en servicio con las siguientes condiciones:

Las marcas horizontales en todo tiempo debe presentar un mínimo de reflectividad de 200 milicandelas/ pie 2- lux.

Las señales verticales, en todo tiempo deben presentar un mínimo de reflectividad del 75% del valor presentado a la instalación. Además deben estar siempre limpias, libres de tierra, polvo, grasa o cualquier otra suciedad o elemento que impida su adecuada visibilidad

La sustitución de dispositivos de señalización dañados, robados, o inutilizados debe hacerse en forma inmediata.

En el caso de dispositivos cuya falta, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional.

El dorso de las placas y los postes de sostén deberán permanecer perfectamente pintados.

La señalización horizontal será inspeccionada cada cuatro meses, como parte del control de mantenimiento de las obras , para comprobar las condiciones de reflectividad de las marcas viales , en caso que esta sea inferior a lo especificado en las Normas de Mantenimiento para Carretera en Concesión, la señalización debe ser recuperada, para alcanzar su nivel de servicio, en un termino no mayor a treinta(30) días calendario.

Las señales que pierdan vigencia deben ser retiradas, para evitar confusión al usuario

C.- Barandas De Defensa.-

C.1.- Descripción.- Consisten en dispositivos destinados a encarrilar y contener a los vehículos, se colocaran en lugares que por razones de seguridad lo requieren, especialmente en alineamientos horizontales curvos.

C.2.- Cantidad.- La longitud de defensas se determinara con el diseño definitivo, de acuerdo a los puntos críticos que se identifiquen en él.

C.3.- Personal.- Debe atenderse con personal idóneo para la labor.

C.4.- Control del servicio.- Las barandas deben permanecer completas y en perfectas condiciones de forma y presentación, aprovisionándolas con pintura y elementos reflectivos que las haga visibles en las horas nocturnas.

Cuando sean dañadas por choques deberán ser reemplazadas de inmediato.

El recambio de tramos dañados y la limpieza y pintado de los tramos existentes, deberá hacerse en el momento en que se produzca el daño o cuando el estado de las barandas así lo indique.

D.- Iluminación.-

D.1.-Descripción-La iluminación se instalará en las estaciones de peaje , pesaje y áreas de descanso, con el fin de dar seguridad para la operación en estos sitios de parada de vehículos y de desarrollo de actividades de EL CONCESIONARIO.

D.2.- Cantidad.- Los postes se colocaran en una extensión de un kilometro en cada Estación de Peaje, de acuerdo al diseño de iluminación que se adopte, en ambos costados de la vía.

D.4- Control del Servicio.- Se determina como servicio mínimo el 95% por mes, medido en términos del numero de lámparas en funcionamiento, frente al número de lámparas existentes, durante las horas que se requiere iluminación.

9.- COMUNICACIONES.-

Para el funcionamiento eficiente de la concesión y del proyecto es necesario disponer de comunicación inmediata con cobertura en toda la longitud del proyecto. El servicio de comunicación tiene especial importancia por constituirse en el enlace para la debida prestación de los demás servicios y consta de un Centro de Control Operacional y un sistema interno de comunicaciones.

A.- Centro De Control Operacional.-

A.1.- Descripción.- El Centro de Control Operacional, servirá de central para el sistema interno de comunicaciones y de enlace con el exterior del proyecto.

El centro además de enlace de las comunicaciones será el centro administrativo del proyecto, incluyendo oficinas de la concesión e instalaciones para la Policía de Carreteras.

A.2.- Instalaciones.- Se deben disponer de acuerdo al diseño propuesto porl EL CONCESIONARIO.

A.3.- Equipos.- Tendrá la central de comunicaciones, equipos de oficina, planta eléctrica, extintor, teléfonos.

A.4.- Personal.- El propuesto por EL CONCESIONARIO.

A.5-Control del servicio.- El Centro debe permanecer en funcionamiento con atención al público las veinticuatro (24) horas del día.

B.- Sistema Interno de Comunicaciones.-

Se debe instalar un Sistema de Comunicaciones de emergencias mediante la colocación de cuarenta (40) teléfonos SOS, instalados alternadamente a cada lado de la vía comunicados al Centro de Control y para utilización en forma gratuita.

10.-SERVICIO AMBIENTAL.-

A.- Revegetalización.-

A.1.- Descripción.- La carretera tendrá en toda el área no construida, recubrimiento vegetal, con especies nativas, a fin de controlar la erosión, mantener el paisaje y la visibilidad.

A.2.- Control del servicio.- **La vegetación se mantendrá con altura no mayor a treinta (30) cms, en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en**

obstáculo para la visibilidad; el producto de la poda debe ser retirado en un término no mayor a veinticuatro (24) horas como máximo.

B.- Limpieza.-

B.1.- Descripción.- La vía estará libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo.

B.2.- Personal y Equipo.- La concesión dispondrá de dos unidades de limpieza cada una con una volqueta.

B.3.- Control del servicio.- La disposición de los materiales, producto de la limpieza, se hará en sitios apropiados, de acuerdo con las normas relativas a la protección del medio ambiente y al Plan de Manejo Ambiental de la concesión.

11.- PARADEROS.-

A- **Descripción**.- Los paraderos para vehículos de transporte público, serán sobreanchos de las calzadas, con sus correspondientes carriles de salida y retorno a la circulación de la vía, y con un área cubierta de 8 mts 2.

Se requieren para mantener la fluidez del tránsito y deben construirse en los sitios de mayor confluencia de pasajeros, que corresponden a los núcleos urbanos por los que se desarrolla la vía.

B.- Cantidad.- Se deben construir como mínimo veinte paraderos por cada sentido de vía.

C.- Control del servicio.- Se hará por la permanencia en funcionamiento y en buen estado de la totalidad de los paraderos establecidos.

12.-AUXILIOS A VEHICULOS.-

A.- Descripción y Equipo.- Con el fin de prestar un servicio con prontitud y eficiencia, la concesión debe tener en disponibilidad tres Carro-grua dotado del equipo necesario, para solucionar fallas menores en el sitio, o si es el caso el equipo para trasladarlo a los sitios de servicio especializado, y dotados de sistema de comunicación al Centro de Control Operacional.

Es un servicio complementario de la concesión importante para brindar confianza al usuario.

B.- Control del servicio.- La disponibilidad permanente del servicio.

13.- AUXILIOS A PERSONAS.-A.- Descripción y Equipo.- Para atender cualquier emergencia de los usuarios, se debe mantener disponible en forma

permanente de tres ambulancias, las cuales estarán dotadas con equipo para atender los primeros Auxilios, mientras los accidentados son remitidos al centro de atención más cercano y dotadas de sistema de comunicación al Centro de Control Operacional.

B.- Personal.- Para atender la emergencia siempre se deberá contar con un paramédico y un conductor como tripulación de la ambulancia.

C.- **Control del servicio**. - La disponibilidad permanente del servicio.

14.- AREAS DE DESCANSO.-

A.- Descripción.- Se tendrán tres (3) áreas de descanso, las cuales tienen como propósito brindar comodidad al usuario con la prestación de servicios sanitarios, teléfonos convencionales, venta de alimentos y de repuestos o bienes de consumo cotidiano destinado a los vehículos, con espacios para parqueo.

B.- Instalaciones.- Las áreas de descanso, constarán de: cafetería, ocho unidades de sanitarios, dos teléfonos públicos, se ubicará dentro de la franja de la zona de carretera en lo posible y tendrán un zona de parqueo.

C.- **Control del servicio**. La disponibilidad permanente del servicio

POR EL DEPARTAMENTO

DAVID ALJURE
GOBERNADOR (E)

POR EL CONCESIONARIO

JUAN ALBERTO BAPTISTE JOUVE
Representante Legal

Departamento de CUNDINAMARCA
Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca ICCU

CONTRATO ADICIONAL No. 28 AL CONTRATO DE CONCESION OJ-0121-97

ALEX RODRÍGUEZ HERRERA, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 3084392 quien obra en nombre y representación del INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA –ICCU-, en su calidad de Gerente, quien para los efectos del presente contrato adicional se llamará EL ICCU, por una parte y CARLOS ARTURO CONTRERAS DURÁN, también mayor, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.142.858 de Usaquén, actuando en nombre y representación de la CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A. sociedad constituida mediante escritura pública No. 0009351 de la Notaria 29 de Santafé de Bogotá D.C. del 16 de septiembre de 1997, inscrita el 3 de octubre de 1997 bajo el número 00604932, autorizado mediante Acta de Junta del 15 de diciembre de 2009, quien para efectos del presente documento se denominará EL CONCESIONARIO, por la otra; acuerdan celebrar en desarrollo de los artículos 28 de la Ley 1150 de 2007, 33 de la Ley 105 de 1993 y 16 de la Ley 80 de 1993 el presente contrato adicional y modificatorio del contrato OJ-121 de 1997, conforme las siguientes:

CONSIDERACIONES:

1.- Que las partes suscribieron el Contrato de Concesión No. OJ-121-97, cuyo objeto es: "*EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4°de la Ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1993, lo ofrecido en la propuesta objeto de la adjudicación de la Licitación Pública SV-01-97 en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, el mantenimiento y la operación del proyecto Corredor Vial del Centro occidente de Cundinamarca integrado por los trayectos Los Alpes – Villeta y Chuguacal – Cambao incluyendo los accesos a los municipios de Guayabal de Siquima, Viani y San Juan de Rioseco*".

2.- Que las carreteras Los Alpes – Villeta y Chuguacal – Cambao corresponden al corredor del Centro Occidente de Cundinamarca de la red vial troncal departamental y está compuesto por 113 kilómetros.

3.- Que el alcance original del contrato de concesión OJ-121-97, era el siguiente: "*Las actividades consisten en la revisión de los estudios y diseños existentes y la realización de los faltantes, la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de las obras que se describen a continuación*": A) Rehabilitación del trayecto Cambao – Viani, incluyendo la atención de sitios críticos. B) Rehabilitación del Puente sobre el Rio magdalena en Cambao con el fin de aumentar su capacidad de soporte a los límites de carga autorizados por el Ministerio de Transporte. C) Rehabilitación del acceso a San Juan de Rioseco y su vía principal. D) Construcción y pavimentación de la variante Viani – Bituima y de los accesos a los dos municipios. E) Pavimentación del trayecto Bituima – Guayabal de Siquima incluyendo la atención de sitios críticos y los accesos a Guayabal de Siquima. f) Pavimentación y rehabilitación del trayecto Guayabal de Siquima – Chuguacal, incluyendo intersección con la carretera central. G) Mantenimiento periódico del sector Villeta – Los Alpes. H)

Señalización y amoblamiento para seguridad vial del proyecto. I) Construcción de la infraestructura y suministro e instalación de equipos para la operación del proyecto. J) Construir las obras y ejecutar las actividades necesarias para la mitigación ambiental del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el Plan de Manejo Ambiental. K) Construcción de un puente peatonal en Guayabal de Siquima.
4.- Que mediante el contrato adicional No. 7 se modificó el alcance establecido para el contrato OJ-121-97, introduciendo un alcance básico y un alcance básico adicional como se detalla a continuación: Alcance fisico básico contrato adicional No. 7:

A) Rehabilitación del puente sobre el Rio Magdalena en Cambao para aumentar su capacidad de soporte a los limites de carga autorizados para carretera por el Ministerio de Transporte.
B) Rehabilitación del acceso a San Juan de Rioseco.

C) Rehabilitación, ampliación y pavimentación de la via Viani – Bituima y construcción y pavimentación de la variante al Municipio de Bituima.

D) Pavimentación del trayecto Bituima – Guayabal de siquima incluyendo atención de sitios criticos y los accesos a Guayabal de Siquima.

E) Rehabilitación y primer refuerzo del pavimento en una longitud de veintitrés (23) kilómetros del tramo los Alpes – Villeta el cual tiene una longitud total de 33.4 km.

F) Pavimentación y rehabilitación del trayecto Guayabal de Siquima incluyendo la intersección con la carretera (trayecto Los Alpes – Villeta).

G) Señalización y amoblamiento para seguridad del proyecto de los trayectos comprendidos dentro del alcance básico del proyecto.

H) Construcción de la infraestructura y suministro e instalación de equipos básicos del proyecto.

I) Construir las obras y ejecutar las actividades necesarias para la mitigación del impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el plan de manejo ambiental.

J) Construcción de un puente peatonal en Guayabal de Siquima.

K) Rehabilitación del trayecto Cambao – Viani incluyendo la atención de sitios criticos. En este alcance no está incluida la pavimentación.

En cada sector o trayecto vial considerado se incluyó la rehabilitación y adecuación de los puentes existentes en las carreteras Chuguacal – Cambao y los Alpes – Villeta, de tal manera que su capacidad de carga cumpla con lo establecido en el código de diseño sísmico de puentes publicado por el Instituto Nacional de Vías en 1995.

Alcance físico básico adicional del contrato adicional No. 7:

A) Repavimentación y demarcación del trayecto Cambao – Viani incluyendo el Puente La Libertad. Los trabajos a ejecutar serán distribuidos de acuerdo con los siguientes sectores:

A1. Un primer sector en una longitud de doce (12) kilómetros
A2. Un segundo sector en una longitud de doce (12) kilómetros.
A3. Un tercer sector hasta completar la longitud total del trayecto Viani – Cambao incluida la longitud total del Puente La libertad.

B) Rehabilitación de la vía principal del Municipio de San Juan de Rioseco.

C) Construcción y pavimentación de la variante del Municipio de Viani.

D) Rehabilitación del trayecto los Alpes – Villeta de tal manera que se culmine el primer refuerzo hasta completar la longitud total de este trayecto. Además se deberá realizar el segundo refuerzo de pavimento en la longitud total del trayecto Los Alpes – Villeta, de acuerdo con los Estudios y diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria. Los trabajos aquí descritos se realizaran tal como se estipula a continuación:

D1. Rehabilitación del trayecto Los Alpes – Villeta de tal manera que se culmine el primer refuerzo hasta completar la longitud total de ese trayecto.
D2. Realizar el segundo refuerzo de pavimento en una longitud de diez (10) kilómetros del trayecto los Alpes – Villeta, de acuerdo con los estudios y diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria. Las partes de común acuerdo definirán los tramos a atender.
D.3 Realizar el segundo refuerzo de pavimento en una longitud de diez (10) kilómetros del trayecto los Alpes – Villeta, de acuerdo con los estudios y diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria. Las partes de común acuerdo definirán los tramos a atender.
D.4 Realizar el segundo refuerzo de pavimento del último tramo hasta completar la longitud total del sector Los Alpes – Villeta, de acuerdo con los Estudios y Diseños realizados por Estudios Técnicos S.A. y aprobados por la interventoria.

E) Realizar las obras que determine EL Departamento de común acuerdo con el CONCESIONARIO, con los recursos provenientes del saldo que se genere en los años 2001: $500.000.000.oo; 2003: $900.000.000.oo; 2004: $900.000.000.oo y en el 2005 $35.000.000.oo, recursos expresados en pesos del 30 de abril de 1997.

5.- Que los plazos establecidos por el contrato original OJ-121-97 en la Cláusula Segunda, son los siguientes:

Etapa de diseño y operación:	Tres (3) meses.
Etapa de construcción:	Catorce (14) meses
Etapa de operación:	Doscientos sesenta y cuatro (264) meses.

El plazo total establecido para desarrollar las tres etapas es de doscientos ochenta y un (281) meses.

6.- Que el contrato de concesión actualmente se encuentra en su etapa de operación, la cual está prevista desarrollar hasta mediados del mes de julio del año 2021, teniendo en cuenta que la etapa de operación inició el 16 de julio de 2001.

7.- Que de acuerdo con los estudios previos y demás análisis de tipo técnico, financiero, económico y legal efectuados por las partes, que sustentan el presente contrato adicional y modificatorio, es factible darle aplicación conjunta a lo preceptuado en los artículos 28 de la Ley 1150 de 2007 y 16 de la Ley 80 de 1993 con el propósito de desarrollar obras adicionales que se requieren en el corredor vial concesionado, así como en el sistema vial dentro del cual se ubica la ejecución del contrato OJ- 121 DE 1997, y realizar las acciones técnicas, financieras y económicas, que faciliten su ejecución y mejoren sustancialmente la prestación del servicio en los términos establecidos en los pronunciamientos del Consejo de Estado mediante conceptos Nos 1439 del 18 de julio de 2002, C.P. Susana Montes de Echeverri, y 1952 del 13 de agosto de 2009, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

8.- Que de conformidad con el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 se da vía libre en el régimen legal de la contratación pública nacional a la ampliación en tiempo de los contratos de concesión de obra pública, para que ejecute obras adicionales, directamente relacionadas con el objeto concesionado.

8.1.- Que del contenido de la disposición en comento se le otorga al contratista lapsos adicionales de tiempo para recuperar la inversión correspondiente a las obras públicas adicionales. El tiempo establecido es proporcional a la recuperación de la inversión conforme a los modelos financieros que sustenten los contratos adicionales autorizados en esta disposición, los cuales para el caso que nos ocupa hacen parte integral del presente negocio adicional.

8.2.- Que de acuerdo con lo anterior, es requisito fundamental para la procedencia de esta disposición que exista un contrato de concesión que tenga por objeto total o parcialmente la ejecución de una obra pública. Para el caso que nos ocupa resulta ser una realidad inobjetable que el contrato OJ- 121 de 1997 involucra en su objeto obra pública, la cual guarda coherencia y se

relaciona con la obra pública a que se refiere el presente contrato adicional y modificatorio de acuerdo con los estudios previos que se acompañan y los conceptos técnicos contenidos en los mismos que relacionan los objetos inicial y adicional desde el punto de vista material.

8.3.- Que el contrato OJ-121 de 1997 es susceptible de ampliación, prorroga, adición y modificación hasta en un 60% del plazo inicial, como quiera que a la fecha el contrato de concesión no ha sufrido ampliación, prórroga, ni adición.

8.3.1.- Que de conformidad con el informe económico y financiero para la ampliación del contrato de concesión de la Concesionaria Panamericana S.A. contrato OJ-121 de 1997, se encuentra debidamente justificada y razonada la ampliación o prorroga en tiempo del contrato original para el desarrollo de los objetos adicionales a que se refieren los estudios previos.

8.4.- Que de conformidad con los documentos técnicos y financieros que se acompañan, la prorroga que se contiene en el presente negocio es la necesaria para la debida ejecución de las obras adicionales identificadas en los estudios, y el monto de la inversión.

8.4.1.- Que de conformidad con el informe económico y financiero para la ampliación del contrato de concesión de la concesionaria panamericana S.A. contrato OJ-121 de 1997, suscrito por la Secretaría de Hacienda y la firma Structure S.A. Banca deinversión, se han calculado el monto de la inversión posible durante el tiempo de la ampliación del contrato, monto que se encuentra razonado y justificado desde la perspectiva financiera, lo cual hace viable la firma del presente contrato adicional y modificatorio.

8.5.- Que acorde con el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, las obras adicionales, objeto del presente documento, hacen parte del corredor vial.

8.6 - Que de conformidad con el informe económico y financiero para la ampliación del contrato de concesión de la Concesionaria Panamericana S.A. Contrato OJ-121 de 1997, se analizaron varias alternativas de repotenciación del proyecto, todas ellas viables financieramente y que implican adoptar una o varias de las siguientes alternativas: Ampliación de plazo con garantía comercial; aportes directos de la Gobernación; ubicación de nuevas estaciones de peajes; las cuales fueron evaluadas por las partes y se ha acordado su adopción a través del presente acuerdo adicional y modificatorio.

9.- Que de conformidad con el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 en concordancia con los pronunciamientos del Consejo de Estado mediante conceptos Nos 1439 del 18 de julio de 2002, C.P. Susana Montes de Echeverri, y 1952 del 13 de agosto de 2009, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, los contratos celebrados por la administración, se estructuran y celebran para ser ejecutados conforme a lo pactado inicialmente, según el principio de que el negocio constituye regla vinculante para las partes, *-pacta sum servanda-* que a su vez configura el principio de seguridad jurídica y de respeto a los intereses tanto del contratista como de la administración involucrada en el mismo.

10.- Que no obstante lo anterior, se admite, por vía de excepción, en estas mismas providencias que los contratos del Estado, cuando se den precisas condiciones establecidas por el legislador – artículo 40 de la Ley 80 de 1993 – puedan ser objeto de modificaciones, que no impliquen o conlleven alteración sustancial de su objeto, atenten contra el interés público o general, pongan en peligro el patrimonio estatal o sencillamente pretendan favorecer a una de las partes, a la administración o al contratista.

10.1.- Que las modificaciones deben buscar ante todo adecuar el contrato a las cambiantes circunstancias de cualquier género que puedan afectarlo y hacer nugatorias las aspiraciones del interés público.

10.2.- Que por regla general, en los términos del artículo 1602 del Código Civil estas modificaciones proceden de manera bilateral y en concordancia con la ley 1150 de 2007 y el decreto reglamentario 2474 de 2008 artículo 3° deben estar rodeadas de los más profundos estudios justificadores. En relación con el contrato OJ- 121 de 1997 concesión, se tiene que la necesidad de modificar el contrato para hacerlo viable y más adecuado a los intereses generales y a la adecuada prestación del servicio público, deviene del modelo financiero debidamente razonado que hace viable la adición y modificación y proporcional a la debida satisfacción del servicio público. En este sentido se expresa en el informe económico y financiero lo siguiente: "*Partiendo del análisis de los ejercicios financieros realizadas y expuestos en este documento, la Secretaría de Hacienda del Departamento de Cundinamarca, con la asesoría de Structure S.A., recomiendan que en el proceso de ampliación y/o repotenciación de la concesionaria Panamericana SA., se emplee la alternativa que combina diferentes herramientas: Ampliación de Plazo, modificación del pago de la garantía comercial y entrega de vigencias futuras. Con esta alternativa, se maximiza la capacidad de inversión del proyecto logrando ejecutar inversiones por ciento treinta y cinco mil quinientos nueve millones de pesos ($135.509.000.000) constantes de diciembre de 2009, obteniendo mayores beneficios para el Departamento. Asimismo, bajo esta alternativa se estaría migrando a la asignación de riesgos propuesta en los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001, desde la firma del otrosí. Por último, se está mitigando el riesgo de obtención del Valor Presente de los Ingresos del concesionario, estimando que la probabilidad de que el concesionario no obtenga este valor en el plazo máximo de ampliación (mayode 2035), es cero con lo cual la Gobernación de Cundinamarca no debe realizar ningún aporte al fondo de contingencias por este evento.*". No obstante, en el caso que a la terminación del plazo máximo de ampliación, el Concesionario no obtenga el ingreso real, no habrá lugar a reconocimiento alguno a favor del Concesionario por parte del ICCU o quien haga sus veces. En este sentido, la no obtención del ingreso real en el plazo aquí establecido, es un riesgo que asume única y exclusivamente el Concesionario.

10.3.- Que la modificación tiene como exclusiva finalidad asegurar el cumplimento de los fines estatales, la eficiente prestación del servicio público y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados. Lo anterior quiere decir que, previo a la modificación de las actividades a realizar se han consultado los principios de la prevalencia del interés general (art. 1 de la C.P.) y los fines

esenciales del Estado (Artículo 2 ibídem) y desde luego, lo preceptuado por los artículos 3 y 25 numerales 3 y 4 de la Ley 80 de 1993.

11.- Que lo anterior, encuentra soporte en el pronunciamiento del Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil, consulta 1439 de julio 18 de 2002, Consejera Ponente Doctora Susana Montes de Echeverri, donde se expresa que es un deber de la administración ordenar las modificaciones necesarias para responder por la buena ejecución de los trabajos y el logro del fin perseguido con la contratación; es un imperativo de su gestión, al cual no puede sustraerse so pena de incurrir en responsabilidad por omisión, pues iría en contra de lo previsto en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993. Si las modificaciones requeridas implican adiciones en el alcance del objeto contractual o exigen creación de nuevos ítems de contrato o variación en los precios unitarios, tales modificaciones deberán recogerse en un contrato adicional.

12.- Que mediante ordenanza N° 38 de 2009 se autorizó al Gobernador de Cundinamarca para comprometer vigencias futuras excepcionales especialmente para financiar la infraestructura vial, recursos que de acuerdo con el informe económico y financiero, pueden ser destinados a la financiación de obras adicionales con fundamento en el artículo 28 de la ley 1150 de 2007.

13. Que mediante Resolución 6128 del 22 de diciembre de 2008, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, modificó la Resolución No. 2080 de 2008, disponiendo en el parágrafo de su artículo primero *"la utilización de una tasa WACC de hasta 11.33%, como base máxima para la prórroga o adición de los Contratos de Concesión Vial que migren hacia la utilización de la línea de ingreso real"*.

14. Que de acuerdo con el análisis efectuado por EL ICCU, a través de la Secretaría de Hacienda y bajo la asesoría de la firma Structure Banca de Inversión, se considera que el alcance del presente contrato adicional y modificatorio se ajusta a los resultados producto de la reestructuración del modelo financiero, en donde se incluyen, entre otros aspectos: los que se modifican mediante la reestructuración, las inversiones, el cronograma de ejecución del alcance adicional que se acuerda en este documento, las nuevas condiciones de ingreso por peaje a la luz de las nuevas condiciones financieras, dentro del marco del contrato de concesión OJ-121-97 y sus adiciónales, sin que el modelo en mención pueda ser tomado para exonerar al CONCESIONARIO de las obligaciones establecidas en el contrato OJ-121-97 y todos los adicionales suscritos hasta la fecha.

15. Que mediante convenio No 406 de 2009, el Departamento de Cundinamarca encargó al ICCU de la ejecución de los proyectos de infraestructura vial financiados con vigencias futuras excepcionales autorizadas en la ordenanza No 0038 de 2009.

16. Que la Subgerencia de Infraestructura del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca-ICCU elaboró el estudio técnico de análisis de conveniencia y oportunidad,

incorporando los beneficios que genera para la zona de influencia del proyecto la incorporación de las obras adicionales objeto de este documento, dicho estudio es de fecha Noviembre 26 de 2009

16.1.- Que de acuerdo con el estudio previo de análisis de conveniencia y oportunidad las obras adicionales necesarias para el adecuado desarrollo y funcionamiento del proyecto vial que se pueden ejecutar conforme a la modelación financiera realizada, descritas en el anexo1, tienen el siguiente alcance general:

Mejoramiento del corredor vial actual:

Tramo Alpes – Villeta

- Segunda calzada y/o Par Vial y variante de Villeta
- Otras Variantes y rectificación de curvas
- Adecuación del espacio público de Villeta
- Obras de mitigación sitio inestable Las mandarinas
- Rehabilitación vía Sasaima - La Vega
- Rehabilitación vía Los Alpes - Quipile
- Construcción parador turístico

Tramo Chuguacal – Cambao

- Construcción cicloruta Cambao
- Obras de mitigación sitio inestable La Muchagua
- Rectificación y mejoramiento curva del diablo
- Obras de mitigación de sitios inestables (Chuguacal - Cambao)
- Rehabilitación vía La Rioja - San Juan de Rioseco
- Rehabilitación San Vicente – Chaguani – Guaduas
- Rehabilitación San Juan de Rioseco - Pulí – Paquiló
- Rehabilitación de acceso a la población de Guayabal de Siquima
- Rehabilitación circunvalar Bituima
- Rehabilitación de acceso a la población de Viani
- Amoblamiento urbano paso por Viani

17. Que el dia 17 de Noviembre, de acuerdo con las necesidades del Departamento, EL CONCESIONARIO presentó a consideración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca-ICCU una oferta técnica y financiera para la ejecución de las obras de la presente adición y modificación la cual fue ajustada y complementada de conformidad con las negociaciones adelantadas en reuniones sostenidas con representantes del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca-ICCU y manifiesta, mediante la suscripción del presente documento, que comparte con EL ICCU la necesidad de reestructurar el modelo

financiero del contrato de concesión y la adición del mismo, en los términos que aquí se describen. Asimismo EL CONCESIONARIO manifiesta que se encuentra en capacidad técnica, legal y financiera de ejecutar el alcance correspondiente a la presente adición y modificación bajo las condiciones aquí estipuladas y para cumplir con todas las obligaciones establecidas en el contrato OJ-121-97 y sus adicionales suscritos hasta la fecha, obligaciones que no serán afectadas por la suscripción del presente documento.

18. Que la interventoría analizó y manifestó su conveniencia para adelantar la adición a la concesión

19. Que el CONPESCUN (Consejo Departamental de política económica y social) en su sesión del 13 de Octubre de 2009, emitió concepto previo favorable para la adición al contrato de concesión OJ-121-97.

20. Que el CONFISCUN (Consejo de Política Fiscal de Cundinamarca) en su sesión del 14 de Octubre de 2009 mediante Acta No. 33. emitió el correspondiente aval fiscal para la adición al contrato de concesión OJ-121-97.

21.- Que el articulo 5 del Decreto Ordenanzal No. 00261 del 2008 hace mención a los objetivos del ICCU, entre los cuales establece "*...tiene por objeto atender la estructuración, contratación, ejecución y administración de los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen directamente y con participación de capital privado, previsto dentro del Plan Departamental de Desarrollo y los planes y programas sectoriales,...*".

21.1.- Que en consonancia con lo anterior el artículo ducentésimo septuagésimo del Decreto Ordenanzal 258 de 2008 dispuso que los "(...) *contratos o convenios actualmente vigentes, celebrados por dependencias de la Administración Central, relacionados con las funciones que asumen otras dependencias u organismos, u otras entidades del sector descentralizado de la Administración, se entienden cedidos al ente que le corresponda ejercer las funciones relacionadas al objeto de dicho contrato, el cual continuará con su administración en los términos de los mismos, sin que para ello sea necesario suscribir una modificación contractual.*"

22. Que la presente propuesta de adición del contrato de concesión para incorporar las obras adicionales acá mencionadas fue objeto de estudio y discusión por parte de la unidad de contratación de conformidad con lo establecido en el decreto 167 de 2008

Que dadas las anteriores consideraciones, las partes

ACUERDAN:

CLÁUSULA PRIMERA: DEFINICIONES.- Los términos contenidos en el presente Contrato, que se utilicen en este adicional y modificatorio, deberán interpretarse utilizando las siguientes definiciones. Su sentido se entenderá igual en el singular y en el plural y en todas sus conjugaciones. Los términos no definidos a continuación, se entenderán en su sentido corriente.

1.- Acta de Inicio de la Etapa de Construcción: Será el acta que suscribirán EL CONCESIONARIO y EL ICCU en la que quedará constancia de la ocurrencia de la fecha de iniciación de las obras objeto de la presente adición.

2.- Acta (s) de Finalización de Obra(s) Construida(s): Será(n) el (las) acta(s) que suscribirá(n) EL CONCESIONARIO y EL ICCU en la(s) que quedará constancia de la fecha de finalización de la construcción de la(s) obra(s) objeto de la presente adición, oportunidad en la que se indicará si resulta técnicamente posible que dicha(s) obra(s) entre(n) en operación.

3.- Acta de Terminación por Fecha Efectiva: Será el acta que suscribirán EL CONCESIONARIO y EL ICCU en la que quedará constancia de la terminación de EL CONTRATO en la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato.

4.- Fecha Anticipada de Terminación: Será la fecha de terminación de EL CONTRATO, antes de que EL CONCESIONARIO perciba el Ingreso real, por cualesquiera de las causales contempladas en EL CONTRATO o en la ley.

5.- Fecha Efectiva de Terminación del Contrato: Es la fecha en la que termina el plazo de EL CONTRATO por haber alcanzado EL CONCESIONARIO el Ingreso real.

6.- Fecha Estimada de Terminación del Contrato: Será la fecha correspondiente al plazo estimado para obtener el ingreso real, descontadas las suspensiones en caso de haberse presentado. Dicha fecha resultará de la aplicación de la fórmula contenida en la Cláusula Sexta del presente Adicional y modificatorio.

7.- Ingreso Real: Corresponde a los ingresos percibidos por el concesionario y expresados como el valor presente neto, en pesos reales, utilizando una tasa de descuento del 11.33% real, y descontados al primero de enero de 2010. Los ingresos percibidos provienen de dos fuentes a saber: (i) los ingresos generados en los aportes estatales de la cláusula sexta numeral 6.2 (ii) los ingresos percibidos por recaudo de la tasa de peaje de las estaciones de peaje Guayabal y Jalisco

CLAUSULA SEGUNDA OBJETO: Adicionar las actividades referidas al corredor vial del Contrato de Concesión No. OJ-121-97 Proyecto Los Alpes – Villeta – Chuguacal – Cambao necesarias para el proyecto y modificar las cláusulas mencionadas en el presente contrato. Las actividades adicionales a realizar por el concesionario por su cuenta y riesgo son:

a. Estudios y Diseños definitivos (FASE III)para:

Tramo Alpes – Villeta

- Segunda calzada y/o Par Vial entre el punto denominado Los Alpes y la población de Villeta, y la variante de Villeta
- Otras variantes

b. Estudios y Diseños definitivos para:

Tramo Alpes – Villeta

- Rectificación de curvas
- Adecuación del espacio público del paso por Villeta
- Obras de mitigación sitio inestable Las mandarinas
- Rehabilitación vía Sasaima - La Vega
- Rehabilitación vía Los Alpes - Quipile
- Construcción parador turístico

Tramo Chuguacal – Cambao

- Construcción cicloruta Cambao
- Obras de mitigación sitio inestable La Muchagua
- Rectificación y mejoramiento Curva del Diablo
- Obras de mitigación de sitios inestables (Chuguacal - Cambao)
- Rehabilitación vía La Rioja - San Juan de Rioseco
- Rehabilitación vía San Vicente – Chaguaní – Guaduas
- Rehabilitación vía San Juan de Rioseco - Pulí – Paquiló
- Rehabilitación de la vía de acceso a la población de Guayabal de Siquima
- Rehabilitación de acceso por la vía circunvalar de la población de Bituima
- Rehabilitación de vía de acceso a la población de Viani
- Amoblamiento urbano paso por Viani

c. Construcción de obras:

Tramo Alpes – Villeta

- Segunda calzada y/o Par Vial entre el punto denominado Los Alpes y la población de Villeta, y la variante de Villeta
- Otras variantes
- Rectificación de curvas
- Adecuación del espacio público del paso por Villeta
- Obras de mitigación sitio inestable Las mandarinas
- Rehabilitación y pavimentación vía Sasaima - La Vega
- Rehabilitación y pavimentación vía Los Alpes - Quipile
- Construcción parador turístico

Tramo Chuguacal – Cambao

- Construcción cicloruta Cambao
- Obras de mitigación sitio inestable La Muchagua
- Rectificación y mejoramiento Curva del Diablo
- Obras de mitigación de sitios inestables (Chuguacal - Cambao)
- Rehabilitación y mejoramiento vía La Rioja - San Juan de Rioseco
- Rehabilitación y pavimentación vía San Vicente – Chaguaní – Guaduas
- Rehabilitación y pavimentación vía San Juan de Rioseco - Pulí – Paquiló
- Rehabilitación y pavimentación de la vía de acceso a la población de Guayabal de Siquima
- Rehabilitación y pavimentación de acceso por la vía circunvalar de la población de Bituima
- Rehabilitación y pavimentación de vía de acceso a la población de Viani
- Amoblamiento urbano paso por Viani

El alcance final de las obras mencionadas corresponderá al resultado de los estudios y diseños definitivos y de la inversión definida en la CLAUSULA CUARTA.

d. Operación y mantenimiento vial de las obras adicionales y Gestión Ambiental: El CONCESIONARIO realizará por su cuenta y riesgo la gestión social y ambiental requerida para las Obras Adicionales.

e. Gestión y Adquisición Predial: El CONCESIONARIO realizará la gestión y adquisición predial requerida para las Obras Adicionales.

CLAUSULA TERCERA: VALOR DE LAS INVERSIONES: El valor global máximo de la inversión, asciende a SESENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS VEINTICUATRO MILLONES DE PESOS ($ 64.524.000.000) por ampliación de plazo y SETENTA MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($70.985.00.000) por aportes a realizar por el ICCU, con vigencias futuras, para un total de CIENTO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NUEVE MILLONES DE PESOS ($135.509.000.000) pesos constantes de diciembre de 2009. El alcance de las inversiones se establece en el siguiente cuadro:

Descripción	Alcance Básico	Vigencias Futuras	TOTAL
Tramo Los Alpes – Villeta			
Segunda calzada y/o Par Vial, variante de Villeta y otras variantes y la rectificación de curvas	$39.000.000.000	$ 22.000.000.000	$ 61.000.000.000
Adecuación del espacio público de Villeta	$1.500.000.000	$ -	$ 1.500.000.000
Sitio inestable Las mandarinas	$2.000.000.000	$ -	$ 2.000.000.000
Sasaima - La Vega	$ -	$ 10.000.000.000	$ 10.000.000.000
Los Alpes – Quipile	$ -	$ 13.000.000.000	$ 13.000.000.000
Parador turístico	$1.000.000.000	$ -	$ 1.000.000.000
SUBTOTAL:	$43.500.000.000	$ 45.000.000.000	$ 88.500.000.000
Tramo Chuguacal – Cambao			
Cicloruta Cambao	$1.240.000.000		$ 1.240.000.000
Sitio inestable La Muchagua	$3.000.000.000		$ 3.000.000.000
Curva del diablo	$2.000.000.000		$ 2.000.000.000
Otros sitios inestables (Chuguacal - Cambao)	$8.000.000.000		$ 8.000.000.000
San Vicente - Chaguaní (14 km) - Guaduas (19 Km)		$ 15.985.000.000	15.985.000.000
San Juan de Rioseco Puli - Paquiló (26 Km)		$ 10.000.000.000	10.000.000.000
Acceso a Guayabal de Siquima	$1.200.000.000		$ 1.200.000.000
Circunvalar Bituima	$460.000.000		$ 460.000.000
Acceso a Viani	$1.200.000.000		$ 1.200.000.000
Paso por Viani	$1.924.000.000		$ 1.924.000.000
Mejoramiento via La Rioja - San Juan de Rioseco	$2.000.000.000		$ 2.000.000.000
SUBTOTAL:	$21.024.000.000	$25.985.000.000	$ 47.009.000.000
TOTAL:	$64.524.000.000	$ 70.985.000.000	$ 135.509.000.000

El valor global estimado de los estudios y diseños es de SEIS MIL MILLONES DE PESOS ($6.000'000.000).

El valor global para la adquisición de predios es de TRES MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($ 3.500.000.000).

Parágrafo Primero: Las inversiones descritas en el cuadro anterior, por valor de CIENTO TREINTA Y CINCO MIL QUINIENTOS NUEVE MILLONES DE PESOS, incluyen:

a) el valor de estudios y diseños, b) la gestión y adquisición predial, c) la gestión ambiental, d) la gestión social y e) la construcción de las obras objeto de la presente adición, establecidas en la cláusula segunda de este documento En este sentido dentro de este valor no están incluidos los costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico) de las obras de esta adición.

Parágrafo segundo: Las partes acordarán los valores definitivos de las obras, a precio global fijo teniendo siempre como referencia los valores de precios unitarios elaborados por la Universidad Nacional para el ICCU

Los eventuales precios unitarios no pactados se acordarán primero entre las partes tomando como referencia los valores de precios unitarios elaborados por la Universidad Nacional para el ICCU y en el caso de no existir acuerdo en los precios se acudirá a los mecanismos de controversias establecido en el contrato inicial.

Parágrafo Segundo: La Financiación de las inversiones objeto del presente contrato, serán de entera responsabilidad del CONCESIONARIO

Antes de iniciar la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá presentar al Interventor para su verificación los programas de ejecución detallados a nivel de fechas, 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.

CLÁUSULA CUARTA-PLAZO DE LAS INVERSIONES-. El plazo para la ejecución de los diseños definitivos y de las obras objeto del presente Contrato Adicional y Modificatorio, es de cincuenta y cuatro (54) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio de la Etapa de Preconstruccion.

Una vez se finalice la construcción de cada una de las obras el ICCU y EL CONCESIONARIO suscribirán un(as) Acta(s) de Finalización de Obra(s) Construida(s), en la(s) que se indicará si resulta oportuna su entrada en operación. En el acta de finalización de la última obra construida se dejará constancia de la finalización de la etapa de construcción.

Parágrafo Primero: En todo caso, cuando sea terminada una obra y sea técnicamente posible su entrada en operación, la misma se efectuará de forma integrada con los tramos que en la actualidad están siendo operados.

Parágrafo Segundo: ETAPAS DE EJECUCIÓN: La ejecución de las obras previstas en el alcance del presente Adicional se efectuarán en las etapas que se relacionan a continuación:

- Etapa de Preconstrucción: En la cual el CONCESIONARIO deberá elaborar los estudios y diseños definitivos y las demás actividades necesarias para iniciar la Etapa de Construcción, y dentro de esta etapa las partes acordarán los valores en definitiva de las obras, a precio global fijo tendiendo siempre como valor global de las inversiones el establecido en la cláusula tercera. Esta etapa será ejecutada en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir del acta de iniciación del presente adicional.

- El ICCU se reserva el derecho de ordenar al CONCESIONARIO durante la negociación planteada en la etapa de preconstrucción, la priorización de las obras a ejecutar, lo cual deberá quedar descrito en un acta que se suscribirá por las partes en el momento en que se establezcan los precios globales de cada una de las obras a ejecutar.

- Etapa de Construcción: En la cual el CONCESIONARIO deberá ejecutar todas las actividades correspondientes a la construcción de las obras objeto de esta adición. Las actividades correspondientes a esta etapa deberán ser ejecutadas por el CONCESIONARIO, según lo establece la modelacion financiera (anexo No. 2), en un plazo máximo de cuarenta y ocho meses (48), contados a partir de la acta de inicio, una vez se culmine la etapa de preconstrucción.

Paragrafo Primero: Para el caso de la construcción de la doble calzada y/o par vial, puentes, variantes o túneles, su ejecución conforme a la adecuada gestion del concesionario se iniciará siempre y cuando se haya obtenido la disponibilidad de los predios y las licencias respectivas, de acuerdo con el cronograma propuesto de obra.

- Etapa de Operación: Durante la etapa de operación de la presente adición, el CONCESIONARIO seguirá cumpliendo con las obligaciones de operación y mantenimiento de las obras objeto del contrato inicial, el par vial y la doble calzada y para las obras de la presente adición, bajo los parámetros definidos para estas actividades en el manual de operación y mantenimiento anexo al presente documento. Esta etapa para las obras adicionales inicia una vez finalice la etapa de construcción, previo cumplimiento de todas las obligaciones correspondientes por parte del CONCESIONARIO y finalizará cuando termine el contrato de concesión.

Paragrafo Segundo: PROGRAMAS DE TRABAJO.- La ejecución de las obras y demás actividades se llevarán a cabo de conformidad con lo establecido en el cronograma de obra pactado previamente. Como requisito para la iniciación de cada una de las etapas de la de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al ICCU un programa detallado de obra e inversión, como herramienta que le permita realizar el seguimiento y control de la ejecución de las obras objeto de esta adición y modificatorio.

CLAUSULA QUINTA- REMUNERACION DEL CONCESIONARIO.

5.1. Con el Ingreso Real se remunera:

a. Las inversiones ya efectuadas en virtud del objeto del contrato de concesión No OJ-121-1997 y sus adicionales.
b. Inversiones adicionales objeto de este documento.
c. Los costos de operación, administración y mantenimiento, y demás costos y gastos asociados a las inversiones de que tratan los literales a y b anteriores.
d. Costos de financiación y remuneración al capital invertido por el concesionario, así como otros costos financieros por él incurridos.
e. La asunción y mitigación de los riesgos asumidos por el concesionario.

5.2. FUENTES DE LA REMUNERACIÓN

Las fuentes de remuneración son:

5.2.1. Estaciones de Peaje – Ingresos por recaudo de la tasa de peaje en las estaciones de peaje de Jalisco y Guayabal.

5.2.2. Aportes del ICCU: Corresponden a los recursos provenientes de los aportes estatales ordenados en la Ordenanza 038 de 2009, con los siguientes valores y cronograma aprobados por el CONFISCUN en el acta No. 33 de su sesión del dia 14 de Octubre de 2009:

AÑO	VALOR DE LAS VIGENCIAS*
2011	8.500.000.000
2012	16.300.000.000
2013	16.300.000.000
2014	16.300.000.000
2015	16.300.000.000
2016	16.300.000.000
2017	16.300.000.000
2018	16.300.000.000
2019	16.300.000.000
2020	16.300.000.000
2021	16.300.000.000
2022	16.300.000.000
2023	16.300.000.000
2024	16.300.000.000

*Valores netos expresadas en pesos constantes de diciembre de 2009

5.2.2.1 Ajuste a los aportes del ICCU: El ICCU, al momento de efectuar cada aporte, deberá realizar el siguiente ajuste:

$$Aportes_m = Aportes_i * \left(\frac{IPC_{m-1}}{IPC_{Enero2010}} \right)$$

Donde,

$Aportes_m$	Valor neto de los Aportes de la Gobernación realizados en el mes i.
$Aportes_i$	Aportes netos de la Gobernación en pesos constantes de Diciembre de 2009, tal como están consignados en la ordenanza No. 038 de 2009.
IPC_{m-1}	IPC del mes inmediatamente anterior al mes m, en el cual se realiza el desembolso
$IPC_{Enero2010}$	IPC de enero 1 de 2010

5.2.3. Verificación de la obtención del Ingreso Real: Para verificar la obtención del Ingreso real se comparará con el Ingreso Generado, el cual se contabilizará así:

(a) VPIT". Es el valor presente neto de los ingresos correspondientes a los recaudos de peajes. Esta valor ha sido establecido en la suma de cuatrocientos cuarenta y seis mil setecientos ochenta y cuatro mil millones doscientos cuarenta y ocho mil novecientos ocho pesos ($446.784.248.908) constantes de enero de 2010. Una vez alcanzado este valor implicará la terminación del contrato. Este valor incluye el valor presente del ingreso mínimo garantizado y la remuneración por el proyecto adicional.

(b) "$VPIT_m$". Es el valor presente de los ingresos correspondientes a los recaudos de peajes acumulados al mes m.

El valor de $VPIT_m$ se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$VPIT_m = \sum_{i=1}^{m} \frac{Peajes_i}{(1+TDI)^i} + \sum_{i=1}^{m} \frac{Aportes_i}{(1+TDI)^i}$$

Donde,

$VPIT_m$	Valor presente neto de ingresos correspondientes a los Aportes de la Gobernación y a los recaudos de peajes, expresados en pesos constantes de enero de 2010, y acumulados hasta el mes m.
I	Donde i varía de uno en uno, desde el mes de enero de 2010 contado como i=1 , hasta el mes *m*, donde i tomará el valor del conteo de meses transcurridos, hasta el mes *m*
$Peajes_i$	Valor de los peajes netos recibidos expresados en pesos constantes de

	enero de 2010.
$Aportes_i$	Valor de los aportes netos recibidos y expresados en pesos constantes de enero de 2010. $$Aportes_i = AP_m * \frac{IPC_{Enero2010}}{IPC_m}$$ Donde AP_m Aportes netos de la Gobernación realizados en el mes m IPC_i IPC del periodo i $IPC_{Enero2010}$ IPC de enero 1 de 2010
TDI	Tasa de descuento de los ingresos expresada en términos efectivo anual. Para todos los efectos relacionados con el cálculo de VPITm, esta tasa es el once punto treinta y tres por ciento (11.33%) real, equivalente a una tasa del 0.89842% mes vencido

$$Peajes_i = IP_i * \frac{IPC_{Enero2010}}{IPC_i}$$

Donde

$Peajes_i$	Ingresos por recaudo de peaje del periodo i expresados en pesos de enero de 2010
IP_i	Ingresos por recaudo de peajes en el periodo i
IPC_i	IPC del periodo i
$IPC_{Enero2010}$	IPC de enero 1 de 2010

Para conocer el valor del ingreso generado, se harán revisiones mensuales por parte de la Interventoría y el CONCESIONARIO, suscribiendo las actas correspondientes, donde se dejará constancia de tal acumulado, utilizando para ello la fórmula establecida en la cláusula quinta de este documento. Cuando de una de esas revisiones se prevea que el Ingreso Real se alcanzaría dentro de los siguientes seis (6) meses, las partes iniciarán los trámites tendientes para el logro de la reversión del proyecto de conformidad con lo establecido en la Cláusula Vigesima Novena: Reversión del CONTRATO OJ-121-97.

Parágrafo Primero: Los recursos que a la fecha se hayan generado a favor del ICCU o El Departamento y los que se generen hasta el 31 de diciembre de 2009 por concepto de mayores valores (excedentes de tráfico), deberán ser conservados a favor del ICCU, en una cuenta especial y será este último quien autorice su destinación.

A partir del 1°. De enero de 2010 la remuneración del Concesionario se hará mediante:

a) La cesión de la totalidad de los Derechos de Recaudo de la estación de Peaje del trayecto Los Alpes – villeta, en ambos sentidos, en la Estación Jalisco.
b) La cesión de la totalidad de los Derechos de Recaudo de la estación de Peaje Guayabal, en ambos sentidos.
c) A partir del 1°. De enero de 2010 no habrá lugar al reconocimiento de la garantia de ingreso o trafico minimo y por consiguiente no habrá lugar a la distribución de los excedentes de recaudo.
d) Los aportes de vigencias futuras establecidos en el numeral 5.2.2 de la clausula quinta del presente documento.

CLÁUSULA SEXTA: PRORROGA DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN: El plazo de EL CONTRATO se prorroga hasta el momento en que ocurra la primera de las siguientes circunstancias: (i) La obtención del ingreso real o; (ii) el mes de mayo de 2035.

No obstante, en el caso que a la terminación del plazo máximo de ampliación, el Concesionario no obtenga el ingreso real, no habrá lugar a reconocimiento alguno a favor del Concesionario por parte del ICCU o quien haga sus veces. En este sentido, la no obtención del ingreso real en el plazo aquí establecido, es un riesgo que asume única y exclusivamente el Concesionario.

CLAUSULA SEPTIMA-OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO: Sin perjuicio de cualquier otra prevista en el presente Adicional, serán obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, las siguientes:

1. Ejecutar los estudios y diseños definitivos en los plazos y condiciones que se establecen la presente adición y modificación.

2. Actuar de forma diligente, oportuna e idónea para la consecución de todos los permisos y/o licencias que se requieran para la ejecución de las obras y actividades del proyecto.

3. Adelantar todas las actividades inherentes al proceso de adquisición predial sobre los predios requeridos para la ejecución de las obras del presente Adicional de conformidad con el cronograma que se pacte para cada una de las obras.

4. Durante la operación, ejercer actividades de vigilancia de los predios y ofrecer las garantias necesarias para su cuidado preservación y demás aspectos de conformidad con lo establecido en la ley 1150 de 2007.

5. En caso de ocupación de los predios por particulares, EL CONCESIONARIO deberá efectuar las respectivas denuncias ante las autoridades correspondientes e iniciará los procesos de restitución a que haya lugar de lo cual dará aviso al ICCU-

6. Suscribir las actas que establece EL CONTRATO, así como las actas que establece el presente Adicional y modificatorio.

7. Constituir a favor del ICCU y con el fin de garantizar cada una de las obligaciones surgidas del presente Adicional, una GARANTÍA ÚNICA DE CUMPLIMIENTO, la cual se dividirá por etapas de conformidad con lo establecido en la normatividad vigente.

8. Constituir una póliza de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual a favor de terceros por sus actuaciones, hechos u omisiones o las de sus contratistas o subcontratistas.

9. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN. Durante la ejecución de la etapa de operación, ésta se ajustará a lo establecido en el Manual de Operación del Contrato de Concesión. El CONCESIONARIO se obliga a mantener el Proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima de 4.0 puntos, para el alcance físico inicial del contrato, incluidas las adiciones anteriores y el proyecto de doble calzada y parvial. Las demás obras adicionales objeto del presente documento, se regirán por lo establecido en el manual de mantenimiento y operaciones anexo al presente contrato.

CLÁUSULA OCTAVA: RIESGOS.- Las partes aceptan y reconocen que el tema de la identificación, asignación y estimación de los riesgos se manejará de conformidad con lo establecido en la matriz que hace parte del informe financiero anexo al presente documento..

Parágrafo: No procederán reclamaciones de las partes basadas en el acaecimiento de algunos de los riesgos asumidos por estos en el porcentaje establecido y consecuencialmente el ICCU, no hará reconocimiento alguno ni se entenderá que ofrece garantía alguna al concesionario que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de los riesgos que asume.

CLASULA NOVENA: GARANTIAS.- EL CONCESIONARIO se compromete a modificar dentro de los quince (15) días calendarios siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato la garantía única de cumplimiento que garantice el cumplimiento de sus obligaciones con los amparos que se describen a continuación: .

CUMPLIMIENTO: Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se impongan a EL CONCESIONARIO, por el diez por ciento (10%) del valor establecido para estudios y diseños en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Diseño y Programación y un (1) año más.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de diseño y programación, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Construcción.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al 10% de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato.

DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.

Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que EL CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total establecido para estudios y diseños en la Cláusula Tercera por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Diseño y Programación y un (1) año más.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa de Diseño y Programación, su valor debe modificarse por un valor igual al 5% del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa de Construcción y tres años más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa de Construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última modificación por tres años más.

ESTABILIDAD Y CALIDAD DE LA OBRAS DE REHABILITACION, CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO : El CONCESIONARIO, dentro de los diez (10) dias siguientes a la firma del acta de finalización de las obras construidas deberá garantizar la estabilidad y calidad de las obras adicionales en un porcentaje equivalente al cinco por ciento 5% del valor final de las misma con vigencia de cinco años.
Finalizada la concesión, a la firma del acta de finalización por fecha efectiva, deberá garantizar la calidad del mantenimiento realizado a las obras desarrolladas en virtud del contrato de concesión, por un valor equivalente al 10% del costo de los cinco años finales de operación y mantenimiento periódico y rutinario y con vigencia tres (3) años, contados a partir del acta de reversión..

ESTABILIDAD Y CALIDAD DE CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE BIENES Y EQUIPOS : El CONCESIONARIO, deberá garantizar el correcto funcionamiento de los bienes y equipos en un porcentaje equivalente al cinco por ciento 5% del valor de los mismos a partir de la fecha de terminación del contrato y dos años mas.

RESPONSABILIDAD CIVIL: Quince (15) dias siguientes a la suscripción del acta de inicio de la construcción, el concesionario debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas, y daños a bienes o propiedad de terceros o del ICCU, con una póliza de responsabilidad civil que presente como valor asegurado por vigencia la suma de Mil Doscientos Millones de Pesos ($ 1.200'000.000); esta póliza deberá tener como amparos expresos en la carátula de la póliza: contratistas y subcontratistas, daño ambiental y daño extramatrimonial, lucro

cesante y daño emergente, vehículos propios y no propios. además deberá presentar las partes del seguro de la siguiente manera: asegurados-ICCU y Concesionario; beneficiarios- ICCU y Terceros Afectados. Dicho amparo se extenderá hasta la terminación del contrato de concesión.

Parágrafo Primero: a) Las pólizas deberán contener de manera precisa el objeto garantizado (interés asegurable). b) Las pólizas deberán aportarse con el clausulado de condiciones generales ajustados en los términos del Decreto 4828 de 2008. c) Las pólizas deberán ser ajustadas anualmente conforme al incremento del IPC.

Parágrafo Segundo: INDEMNIDAD: el CONCESIONARIO mantendrá indemne al ICCU contra todo reclamo, demanda, acción legal y costo que pueda causarse o surgir por daños o lesiones a personas o propiedades de terceros durante la ejecución del contrato.

CLAUSULA DECIMA PRIMERA.- ADQUISICIÓN DE PREDIOS: MODIFICAR la Cláusula Décima Cuarta del Contrato de Concesión No. OJ-121 de 1997, la cual quedará así:

En caso de requerirse, la adquisición de los predios requeridos para la ejecución de las obras estará a cargo del CONCESIONARIO quien desarrollará dicha labor en favor del ICCU, conforme a lo establecido en el artículo 34 de la ley 105 de 1993.

14.1 De acuerdo con dicha responsabilidad el CONCESIONARIO deberá cumplir con las obligaciones que se describen a continuación:

14.1.1. Contratar o elaborar directamente las fichas prediales, verificando que la información contenida en éstas corresponda a la realidad actualizada de cada inmueble, para lo cual deberá adelantar la revisión, actualización y validación de la información técnica, física, socio-económica y jurídica de todas y cada una de las fichas prediales de los predios requeridos para la ejecución del proyecto. Se levantará una ficha predial por cada inmueble definido según su folio de matrícula inmobiliaria y cédula catastral correspondiente.

En cumplimiento de esta obligación, deberá verificar a su vez que la identificación catastral del inmueble corresponda con el folio de matrícula inmobiliaria sobre el cual se adelante la adquisición, a partir de lo cual establecerá el área a adquirir confrontando en todo caso la información técnica (áreas levantadas en terreno, información catastral, urbanismo, etc.) con la obtenida en el estudio de títulos (folio de matrícula, escritura pública, etc.), de tal forma que exista correlación entre los documentos presentados (planos y fichas prediales y estudios de títulos). De no existir correlación entre los mismos, el CONCESIONARIO determinará, a partir de criterios adecuados y con base en la documentación disponible, la identificación del inmueble, sustentando dicha determinación a través de la elaboración de un informe técnico que será anexado a la carpeta contentiva de cada predio. Cuando se trate de un requerimiento total, en caso de diferencia de áreas entre el levantamiento predial, la información catastral y los títulos del inmueble que no sea posible conciliar, se deberá tomar la menor área establecida, sin perjuicio de la posibilidad que se le otorgue al propietario de aclarar las áreas previo a la suscripción de la correspondiente escritura pública de

transferencia del inmueble al ICCU.

El CONCESIONARIO es responsable de la correcta identificación y determinación de las áreas a adquirir, así como de la adquisición de predios o porciones de terreno en exceso a las requeridas para el adecuado desarrollo del proyecto; para los efectos de dicha estipulación se entenderá que las áreas requeridas comprenden: (a) aquellas necesarias para la ejecución del proyecto, conforme los diseños definitivos elaborados por el CONCESIONARIO, (b) aquellas áreas sobrantes que deban ser adquiridas por no ser desarrollables en razón de su tamaño o funcionalidad, previa certificación de esta situación por parte de las Oficinas de Planeación competentes y/o aprobación de la INTERVENTORIA, (c) aquellas que sean definidas conjuntamente en los Comités Prediales, en los que participe el Subgerente de Concesiones del ICCU para asuntos relacionados con la gestión predial, situación que constará en las Actas correspondientes de los citados Comités.

En caso de que se requiera corregir o complementar una ficha predial por deficiencia en el levantamiento de la información, cambio de diseño o cualquier otra circunstancia atribuible al CONCESIONARIO, no se hará ningún tipo de reconocimiento económico.

14.1.2. Elaborar un estudio de títulos por cada predio, el cual abarcará, el análisis y aporte de los títulos de como mínimo un lapso de 20 años, o mayor en caso de ser necesario para establecer el saneamiento de derecho real de dominio dentro del tracto sucesivo en la tradición del inmueble.

14.1.3. Con base en las fichas prediales, el estudio de títulos, y los documentos catastrales correspondientes, cuyo contenido de información debe ser coherente con las regulaciones y especificaciones contenidas en los Planes de Ordenamiento Territorial y los diseños definitivos con los cuales el CONCESIONARIO ejecuta las obras, éste deberá contratar la elaboración y obtener los Avalúos Comerciales prediales, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 1420 de 1998 y la resolución reglamentaria 0762 de 1998 expedida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), o con las normas que hubiesen modificado este régimen jurídico y se encuentren vigentes al momento de realizar la correspondiente actividad y de ser necesario, adelantar las acciones de revisión e impugnación dentro de los términos establecidos en las normas señaladas o aquellas que las modifiquen, según el caso. El CONCESIONARIO garantizará que los avalúos sean entregados de manera oportuna por la Lonja avaluadora contratada, a fin de garantizar su eventual revisión o impugnación por parte del CONCESIONARIO dentro de los términos que para el efecto determina la ley.

Sin perjuicio de su responsabilidad por la correcta valoración de los predios requeridos, el concesionario remitirá a ICCU los precios de referencia por sectores homogéneos que determine la Lonja correspondiente, incluyendo los estudios de soporte, a fin de que la entidad, de considerarlo necesario, adelante las verificaciones a que haya lugar.

14.1.4. Adelantar el proceso de enajenación voluntaria de los predios necesarios para ejecutar las obras y adquirirlos de conformidad con la normatividad vigente, gestión que el CONCESIONARIO deberá desarrollar con el propósito de asegurar, conforme el alcance de su competencia, la

disponibilidad de los predios a fin de cumplir con el programa de trabajos.

En desarrollo de esta obligación, suscribirá los acuerdos de reconocimiento de factores sociales, las ofertas formales de compra y su correspondiente oficio de notificación conforme lo establecen los articulos 44 y 45 del C.C.A., oficio de inscripción de la oferta en la Oficina de Registro, los edictos cuando a ello hubiere lugar, las promesas de compraventa, aprobará las órdenes de operación para el pago de cuentas relacionadas con la adquisición de los predios requeridos para el proyecto, las minutas de escritura pública y todos los demás documentos necesarios para desarrollar, en los términos contractualmente acordados, la gestión socio predial durante el procedimiento de enajenación voluntaria y adelantará el trámite para el correspondiente desenglobe del inmueble y la asignación de cédula catastral independiente por la entidad competente.

Para los efectos establecidos en el presente numeral, el CONCESIONARIO deberá seguir los procedimientos establecidos en el articulo 61 la Ley 388 de 1997, la Ley 9 de 1989, y las demás normas aplicables o que las sustituyan o modifiquen, o la norma que las sustituya o modifique. La entrega de los predios se efectuará mediante acta directamente suscrita por los enajenantes y el CONCESIONARIO, de la cual se enviará una copia al ICCU.

14.1.5. Informar al ICCU, mediante comunicación escrita, sobre los predios respecto de los cuales culminó satisfactoriamente el proceso de enajenación, para lo cual, reportará como mínimo la siguiente información en los formatos que ICCU establezca para el efecto: (a) ficha predial, (b) nombre del enajenante, (c) localización e identificación del predio, (d) área adquirida, (e) construcciones y/o mejoras adquiridas, (f) avalúo comercial del predio, (g) número de escritura, y (h) folio de matrícula inmobiliaria. A esta comunicación se deberán adjuntar los expedientes que contienen cada negociación, debidamente foliados y organizados individualmente de acuerdo con las directrices establecidas por la Oficina de Archivo y Correspondencia del ICCU, cada cual con un Informe final del título, en el que deje constancia de que el predio entregado al ICCU se encuentra saneado y goza de titularidad plena, libre de gravámenes y limitaciones que puedan afectar jurídicamente la disponibilidad del inmueble.

14.1.6. Velar por el cumplimiento cabal de los términos y condiciones establecidos por el ordenamiento jurídico para el agotamiento de la etapa de enajenación voluntaria, ante la eventual necesidad de acudir a la vía de la expropiación para la culminación de procedimiento de adquisición predial.

14.1.7. Preparar los documentos relacionados con el trámite de expropiación judicial o administrativa para suscripción por parte del ICCU, en desarrollo de lo cual adelantará la supervisión, seguimiento y control de calidad a los documentos enviados para firma al ICCU.

14.1.8. Cuando sea necesario adelantar trámites por vía de expropiación judicial, el CONCESIONARIO será el responsable de contratar los profesionales que se requieren hasta la culminación de los correspondientes procesos, y de realizar todas las gestiones para que se adelanten con la mayor celeridad.

14.1.9. Con periodicidad mensual, mientras se ejecute la gestión predial, o cuando las circunstancias lo requieran, enviar un informe en el que consolide la información sobre predios requeridos, recibidos, en proceso de adquisición y con negociación terminada. Igualmente, mantendrá disponible para el ICCU y/o la INTERVENTORÍA toda la información necesaria para el ejercicio de la función de vigilancia y control de la gestión predial. Para estos efectos recibirá y mantendrá actualizada la base de datos que sea adoptada por ICCU para hacer el seguimiento de gestión predial y en concordancia con ésta, mantendrá actualizado y disponible un plano de avance de la gestión predial, los cuales constituirán instrumentos adecuados de seguimiento a la gestión que efectuará ICCU directamente o por intermedio de la INTERVENTORIA.

14.1.10. Atender las directrices que en materia de gestión sociopredial establezca el ICCU de manera general para todas las concesiones, o de forma particular para el desarrollo del proyecto, en armonía con las políticas que para el efecto establezca el Gobierno Nacional.

14.1.11. Asistir a los comités que para el control y seguimiento de la gestión predial convoque el ICCU directamente o por intermedio de la INTERVENTORIA, previa entrega de la información requerida para el efecto.

14.1.12. Dar respuesta en forma clara, veraz, precisa y dentro de los términos de ley, a las solicitudes que sobre el proceso de adquisición predial a su cargo realicen los propietarios y cualquier ciudadano en particular, remitiendo copia de la misma al ICCU.

14.2. Sin perjuicio de las responsabilidades del CONCESIONARIO en materia de gestión predial, será responsabilidad del ICCU en desarrollo de función de vigilancia y control, el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

14.2.1. Impartir las directrices generales para el desarrollo de la Gestión Predial y brindar su apoyo al CONCESIONARIO para facilitar las estrategias y condiciones que correspondan, cuando se considere necesario para lograr la agilización del proceso de adquisición de predios.

14.2.2. Ejercer el debido control y vigilancia a la gestión predial adelantada por el CONCESIONARIO, mediante mecanismos tales como visitas de campo, asistencia a los comités de fiducia, solicitud de las verificaciones documentales para establecer la concordancia de las fichas prediales, fichas sociales, avalúos y documentos de compromiso y pagos, entre otros.

14.2.3. Cuando agotada la etapa de enajenación voluntaria, por razones no imputables al CONCESIONARIO, no sea posible culminar el proceso de adquisición, previo cumplimiento de los requisitos señalados para el efecto en la presente modificación, será responsabilidad del ICCU suscribir los documentos previamente preparados por el CONCESIONARIO para dar inicio y llevar hasta su culminación, el proceso de expropiación por vía administrativa o por vía judicial de acuerdo con lo establecido en la Ley 388 de 1997 y Ley 9 de 1989, así como otorgar los poderes correspondientes a los apoderados que el CONCESIONARIO contrate con cargo a sus recursos

para que defiendan los intereses de la entidad hasta la culminación del correspondiente proceso.

14.2.4. Convocar directamente o por intermedio de la INTERVENTORIA, los comités de gestión predial que se requieran, en los que se verificará el avance de la gestión y se adelantará el estudio de casos especificos en los que el CONCESIONARIO requiera el apoyo del ICCU.

14.2.5. Sin perjuicio de las obligaciones que en la materia corresponden al CONCESIONARIO, previamente al recibo de los expedientes culminados, el ICCU cotejará que cada carpeta contenga los documentos necesarios para verificar el cumplimiento de los procedimientos legales, y asimismo, que el bien recibido se encuentra saneado y goza de titularidad plena, libre de gravámenes y limitaciones que puedan afectar jurídicamente su disponibilidad.

14.2.6. Con cargo al fideicomiso autorizar, previa revisión y aprobación de los soportes requeridos, el pago al CONCESIONARIO por las actividades que realice en desarrollo de la gestión social y predial, de acuerdo con los valores que las partes acordaran previo estudio mediante acta durante la etapa de preconstruccion. De todas maneras, las cuentas de cobro se elaborarán por sector o subsector, por tipo de producto, ya sea ficha predial, elaboración del diagnóstico socioeconómico de los predios requeridos y aplicación de la ficha social, estudio de títulos, avalúos comerciales, enajenación voluntaria o gestión de expropiación, y cuando se haya completado la cantidad correspondiente a dicho sector o subsector.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los mayores costos prediales en la gestión predial que adelanta el CONCESIONARIO o cualquiera de sus contratistas, generados en errores en la identificación del beneficiario de los pagos, en las áreas requeridas, en los valores de los predios, o por cualquier pago realizado en exceso o por falta de verificación de gravámenes o limitaciones, que sean atribuibles únicamente al CONCESIONARIO, serán de su cargo y, en consecuencia, éste deberá rembolsar, si es del caso, a la cuenta predial, según corresponda, los recursos pagados por causa del error o en exceso, previa verificación del hecho por parte del ICCU directamente o a través de su INTERVENTORIA.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El CONCESIONARIO mantendrá indemne al ICCU por las reclamaciones judiciales o acciones de terceros relacionadas con la gestión predial que asume, en especial en lo que tiene que ver con el reconocimiento de factores sociales, estudio de títulos, valoración de terrenos y construcciones, pago de los predios y correcto manejo de los recursos que se destinen para el efecto. Esta indemnidad incluye las reclamaciones o demandas que se interpongan contra el ICCU durante el periodo de la concesión por acciones, hechos u omisiones que de manera directa tengan que ver con la gestión predial del CONCESIONARIO.

PARAGRAFO TERCERO: Los recursos asignados para la adquisición y gestión predial se manejaran en una subcuenta del fideicomiso que se denominara fideicomiso predial, y será utilizadas para la ejecución de las actividades mencionadas en la presente cláusula y el valor de los predios.

CLÁUSULA DECIMA SEGUNDA: GESTIÓN SOCIAL Y AMBIENTAL DEL PROYECTO.

A) GESTIÓN SOCIAL.- El CONCESIONARIO será responsable de implementar y ejecutar un plan social básico que incorpore las acciones de gestión social para promocionar, divulgar, facilitar y potencializar la integración del proyecto en el ordenamiento y realidad social, geográfica, administrativa, jurídica y económica de la región influenciada con su ejecución, incluida la contratación de los profesionales que se requieran, conforme a lo establecido en el EIA.

B) GESTIÓN AMBIENTAL.- En caso de requerirse, EL CONCESIONARIO realizará los trámites respectivos ante la Autoridad Ambiental, en desarrollo de lo cual:

12.1. Durante la ejecución del presente Contrato, el CONCESIONARIO deberá cumplir con todas las normas constitucionales, legales y reglamentarias que regulan la protección del medio ambiente y los recursos naturales.

12.2. La obtención de la(s) Licencia(s) Ambiental(es) para las obras del Proyecto que, de acuerdo con las reglamentaciones aplicables requieran de dicha licencia, para lo cual su obtención es responsabilidad del CONCESIONARIO.

Asimismo, el CONCESIONARIO acepta la cesión de las Licencias Ambientales o Planes de Manejo Ambiental vigentes, en caso de existir, asumiendo todos los derechos y obligaciones que de ellos se deriven a partir de la cesión.

12.3. También será responsabilidad del CONCESIONARIO la elaboración de los estudios, diseños y/o asesorías ambientales de acuerdo con los términos de referencia que para tal efecto establezca la Autoridad Ambiental, necesarios para obtener las modificaciones o Licencias Ambientales que resulten necesarias a la misma de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 1220 de 2005 del MAVDT, la norma que lo modifique, sustituya o complemente, de conformidad, con los diseños definitivos elaborados por el CONCESIONARIO y la realización de las obras previstas en la etapa de Construcción y Operación. Para tal efecto, una vez realizado el respectivo estudio, el CONCESIONARIO deberá presentarlo al Interventor para que este de su dictamen para lo cual tendrá diez (10) días hábiles. A partir de la fecha de entrega del dictamen a EL CONCESIONARIO, éste tendrá diez (10) Días hábiles para hacerle las correcciones necesarias y presentarlo de nuevo al Interventor para que éste, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes se pronuncie sobre las correcciones efectuadas por EL CONCESIONARIO, pudiendo así el CONCESIONARIO adelantar el trámite respectiva ante la autoridad ambiental correspondiente. Transcurridos cualquiera de los plazos con cargo al interventor sin que se haya producido respuesta, se entenderá que ésta es favorable a la solicitudes de EL CONCESIONARIO.

12.4. Las tarifas que cobre el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y la Autoridad Ambiental Regional competente por los servicios de evaluación y seguimiento en las etapas de construcción y operación, así como las tasas por el uso y aprovechamiento de recursos naturales serán pagadas por el CONCESIONARIO.

12.5. El CONCESIONARIO gestionará y obtendrá el levantamiento de las reservas ambientales a que haya lugar y a su vez asumirá la implementación de las medidas que imponga la Autoridad Ambiental.

12.6. El CONCESIONARIO deberá realizar todas las gestiones necesarias para el cumplimiento de las normas ambientales vigentes, incluyendo la tramitación y obtención de los Permisos, licencias, Concesiones, etc.

12.7. A partir de la cesión u obtención de las licencias ambientales, según sea el caso, El CONCESIONARIO será responsable por su cuenta y riesgo de los pasivos originados en la inadecuada ejecución de las Licencias Ambientales y de los planes de manejo ambiental o cualquier otro documento y/o requisito exigido por la normatividad ambiental vigente.

CLÁUSULA DECIMA TERCERA – TRÁNSITO VEHICULAR PARA LA GARANTÍA COMERCIAL. Las partes acuerdan eliminar el contenido total de la Cláusula Vigésima – Tránsito Vehicular para la Garantía Comercial, descrito en el adicional 7. Por lo tanto, a partir de la suscripción del presente documento EL ICCU no otorgará al Concesionario ningún tipo de compensación por concepto del tráfico proyectado.

CLÁUSULA DECIMA CUARTA – LÍMITE MÁXIMO DE TRÁNSITO VEHICULAR APORTANTE A LA CONCESIÓN Las partes acuerdan eliminar el contenido total de la Cláusula Vigésima – Tránsito Vehicular para la Garantía Comercial, descrito en el adicional 7 del contrato inicial. No obstante, es de aclarar que EL ICCU no reconocerá compensación alguna al concesionario, si el tráfico supera el proyectado como máximo en la presente reestructuración.

CLÁUSULA DECIMA QUINTA: DISPOSICIÓN GENERAL.- Déjese sin efecto, todas aquellas disposiciones contenidas en EL CONTRATO o en las Actas suscritas por las Partes, que sean contrarias al presente Adicional y modificatorio y a la forma de remuneración pactada. En todo lo demás, continúan vigentes EL CONTRATO y sus modificaciones

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA – INTERVENTORÍA: La interventoría del presente contrato adicional, será ejercida por el Interventor contratado por EL ICCU.

PARÁGRAFO: El CONCESIONARIO continúa con la obligación de cubrir el valor de la interventoría, hasta por el 1.75% del recaudo total de peaje, dentro del plazo original del contrato de concesión OJ-121-97 y hasta la terminación del mismo incluida la presente adición.

CLÁUSULA DÉCIMA SEPTIMA: EFECTOS DEL LAUDO ARBITRAL O EVENTUAL CONCILIACIÓN. Las partes aceptan que lo pactado en el presente adicional no afectara las obligaciones, alcances e interpretaciones que se deriven del laudo arbitral o eventual conciliación que se expida o se realice dentro del trámite arbitral que se adelanta ante la Cámara de Comercio.

Paragrafo primero: Las reclamaciones en curso a la fecha de suscripción de este documento no se afectaran por la suscripción del mismo.

CLAUSULA DECIMA OCTAVA.- DOCUMENTOS. Hacen parte del presente adicional y modificatorio los siguientes documentos: 1) Estudio de Conveniencia y Oportunidad suscrito por el Subgerente de Infraestructura del ICCU; 2) Modelación y metodología financiera realizada por la firma Structure – Banca de Inversión avalada por la Secretaria de Hacienda. 3) Propuesta del Concesionario de fecha 17 de noviembre de 2009. 4) Acta de junta directiva de la Concesionaria de diciembre 15 de 2009. 6) anexo de precios. 7) Los demás que se produzcan con ocasión de la ejecución del presente adicional y modificatorio.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN.- El presente documento se perfecciona con la firma de las partes. Para su legalización deberá ser publicado en la Gaceta Departamental, a costa del CONCESIONARIO, requisito que se entiende cumplido con la presentación del comprobante del pago correspondiente. El CONCESIONARIO deberá pagar el impuesto de timbre de conformidad con lo dispuesto en el Estatuto Tributario para este tipo de contratos. Para la ejecución de las obras adicionadas, se requiere la aprobación por parte del ICCU de los certificados modificatorios de las garantías y seguros que el CONCESIONARIO tiene constituidos, o de los que constituya, en la forma prevista en la cláusula Décima. El CONCESIONARIO acreditará el pago de la publicación y presentará la garantía única y de los seguros constituidos, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de suscripción de este documento.

Para constancia se suscribe en Bogotá D.C. a los 18 días del mes de Diciembre de 2009

POR EL ICCU,

ALEX RODRIGUEZ HERRERA
Gerente
ICCU

POR EL CONCESIONARIO,

CARLOS ARTURO CONTRERAS DURAN
Representante Legal
Concesionaria Panamericana S.A.

Proyectó Técnico:	Mauricio Castro. – Asesor Externo .
Revisión Técnica:	Fabio Corredor- Subgerente de Infraestructura
Vo.Bo. Financiero :	Nilson Norbey Miranda
Proyección Financiera:	Hector Ulloa-Structure Banca de Inversión
Proyecto Jurídico:	Carmen Elena Carbo- Asesora Externa
Vo.Bo. Jurídico:	Isabel Contreras- Directora Jurídica

REMITO ANEXOS POR PARTES DE LA CONTESTACION DE DEMANDA 2019-00374

diana baez <dianabaez166@gmail.com>

Mié 12/08/2020 9:54

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>; Juzgado 61 Administrativo Seccion Tercera - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>

4 archivos adjuntos (5 MB)

DECRETO 007 DE 2013.pdf; DECRETO 171 DE 2003 - VIAS DEPARTAMENTALES.pdf; DECRETO 261 DE 2008-POR LA CUAL SE CREA EL ICCU (1).pdf; DECRETO+ORDENANZAL+0068+DE+2015+SE+ESTABLECE+LA+ESTRUCTURA+ORGÁNICA+DEL+....pdf;

DOCTORA
NATALIA PEPINOSA BUENO
Secretaria
Juzgado 61 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D. C.
Sección Tercera

REFERENCIA: REMITO ANEXOS - CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA
PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, Y OTROS

Cordial Saludo. Teniendo en cuenta que no tengo la certeza que le haya llegado la totalidad de los anexos de la contestación de la demanda del proceso judicial de la referencia, se que le llegó el escrito de la contestación y el Decreto 261 del ICCU, **le voy a remitir los anexos al correo por partes 3 o 4 anexos en cada correo, por favor, le solicito me confirme que le llegaron para evitar inconvenientes procesales y colaborarnos así con la virtualidad.**

En el presente correo remito 4 anexos

Muchas Gracias,

Quedo atenta a la confirmación del correo electrónico.

Atentamente,

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ
C.C. No. 52.838.464 de Bogotá
T.P. No. 147.404 del C.S.J

22

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 0007 de 2013

(04 ENE. 2013)

Por el cual se modifica Decreto Ordenanzal N° 261 de 2008, mediante el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU.

EL GOBERNADOR DE CUNDINAMARCA

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, la autorización para ejercer las funciones conferidas por las Ordenanzas N° 126 y 153 de 2012 y,

C O N S I D E R A N D O:

Que el artículo 1° de la Ordenanza N° 126 de 2012 autoriza al Gobernador del Departamento de Cundinamarca para efectuar el ajuste institucional, para modificar, determinar y/o renovar la estructura del nivel descentralizado de la Administración Departamental. En el mismo sentido, la Ordenanza Departamental No. 153 de 2012, prorroga esta autorización hasta por tres (3) meses;

Que el Decreto Ordenanzal N° 261 del 15 de octubre de 2008 estableció - la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca- ICCU, señalando en su artículo 1° que es un establecimiento del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio independiente, adscrito a la Secretaría de Transporte y Movilidad;

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Modifíquese el artículo 2° del Decreto Ordenanzal N° 261 del 15 de octubre de 2008, en los siguientes términos:

> "Artículo 2ª. **Sede y Jurisdicción**.- La sede principal del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, es la ciudad de Bogotá D.C. y su jurisdicción se ejercerá en todo el territorio de Cundinamarca."

ARTÍCULO 2°. Modifíquese el numeral 19.3 del artículo 19 del Decreto Ordenanzal N° 261 del 15 de octubre de 2008, en los siguientes términos:

> Artículo 19. **Patrimonio**.- El patrimonio del Instituto de infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", estará constituido por:
>
> (...) "19.3 Los recursos provenientes de la participación en la sobretasa al ACPM que se causen en Cundinamarca."

ARTÍCULO 3°. El presente Decreto Ordenanzal rige a partir de su publicación y deroga el artículo 7° y el parágrafo 3° del artículo 11 del Decreto Ordenanzal No. 261

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 0007 de 2013

(04 ENE. 2013)

Por el cual se modifica Decreto Ordenanzal N° 261 de 2008, mediante el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU.

del 15 de octubre de 2008. Los demás artículos del Decreto Ordenanzal No. 261 del 15 de octubre de 2008 quedan vigentes con las modificaciones contenidas en el presente Decreto Ordenanzal.

COMUNIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
Dado en Bogotá, D.C., a los
04 ENE. 2013

ALVARO CRUZ VARGAS

AMANDA CHIRIVÍ RICO
Secretaria (E) de la Función Pública

JOSE FERNANDO SUAREZ VENEGAS
Secretario Jurídico

CLAUDIA MARCELA MANRIQUE PARRA
Secretaria (E) de Hacienda

ANDRES ALEJANDRO ROMERO ORTIZ
Secretario de Planeación

DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

26 JUN 2003

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

EL GOBERNADOR DE CUNDINAMARCA

En ejercicio de las atribuciones constitucionales, legales y reglamentarias, especialmente las contenidas en los artículos 16 y 44 de la ley 105 de 1993 y en la Ordenanza No 46 del 26 de Diciembre de 2002 y,

CONSIDERANDO

Que el articulo 16 de la Ley 105 de 1993, definió la integración de la infraestructura del transporte a cargo de los Departamentos.

Que el articulo 44 ibídem estableció que los planes de transporte e infraestructura de los departamentos hacen parte del respectivo Plan de Desarrollo Departamental y, deben ser elaborados y adoptados por las autoridades respectivas.

Que el sistema vial de Cundinamarca está constituido por vías de PRIMER ORDEN a cargo de la Nación, vías de SEGUNDO ORDEN a cargo del Departamento y, vías de TERCER ORDEN a cargo de Los Municipios y el Fondo Nacional de Caminos Vecinales.

Que mediante Decreto del Ministerio de Transporte No 1735 de 2001 se fijó la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación, Instituto Nacional de Vías y se definieron las vías a cargo de la Nación en el Departamento de Cundinamarca, consideradas como vias de PRIMER ORDEN.

Que la Red de carreteras a cargo del Departamento de Cundinamarca debe constituir una unidad armónica con la red nacional y con la red a cargo de otros entes territoriales, razón por la cual se hace necesario constituir la Red Departamental de carreteras de SEGUNDO ORDEN mediante este acto.

Que la Red Departamental de carreteras de SEGUNDO ORDEN con sus zonas de vias y su señalización hacen parte de la Infraestructura de transporte a cargo del Departamento de Cundinamarca y se define de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 105 de 1993 y con los siguientes criterios:

- Aquellas carreteras que permitan la integración de las principales zonas de producción y de consumo.
- Aquellas vías que conectan los centros más poblados del departamento, las cabeceras municipales entre si y con el Distrito Capital.
- Aquellas vías que integran, armonizan y articulan el modo de transporte carretero con la Red de PRIMER ORDEN y la de TERCER ORDEN.

En mérito de lo expuesto, el Gobernador del Departamento;

DECRETO NÚMERO 0171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

D E C R E T A :

ARTICULO PRIMERO.- Fijar la Red de Carreteras de SEGUNDO ORDEN a cargo del Departamento de Cundinamarca, según la relación de vias señaladas en el Articulo Quinto de este Decreto.

ARTICULO SEGUNDO.- Clasificar la Red Departamental de Carreteras de segundo orden en dos categorías: Red de Troncales y Red Colectora.

- Se denomina Red de Troncales a la red conformada por un conjuntó de tramos viales contiguos que dan movilidad regional y de gran importancia para el desarrollo del Departamento, que une centros de producción entre sí y con centros de consumo, comunicando las provincias con las cabeceras Municipales y la Red Vial Nacional.

- Se denomina Red Colectora a los tramos de carretera que conforman la red vial de enlace entre la Red Nacional y/o la Red Troncal Departamental, con las diferentes localidades y regiones del Departamento.

ARTICULO TERCERO.- Establecer las categorias a las cuales corresponden las carreteras de SEGUNDO ORDEN a cargo del Departamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

1. Son carreteras de PRIMERA CATEGORIA, aquellas vias pavimentadas con ancho de banca de 8,00 o más metros y zona de carretera mínima de 30 metros.

2. Son carreteras de SEGUNDA CATEGORIA, aquellas vias pavimentadas o en afirmado con un ancho de banca entre 5,00 y 8,00 metros y zona de carretera minima de 24 metros.

3. Son carreteras de TERCERA CATEGORIA, aquellas vias en afirmado con un ancho de banca menor de 5.00 metros y zona de carretera mínima de 20 metros.

ARTICULO CUARTO.- Establecer el sistema de nomenclatura y la codificación para cada uno de los tramos que componen la red vial secundaria del Departamento así:

El código de una via a cargo del Departamento podrá estar conformado hasta por seis (6) dígitos XX-XX-XX.

Los dos primeros dígitos identifican la Troncal a la que pertenece. XX-XX-XX.

Los dos dígitos siguientes identifican el tramo de la troncal. XX-XX-XX.

Los dos digitos siguientes identifican la via colectora que se enlaza con el tramo de la troncal que identifica los cuatro digitos anteriores. XX-XX-XX.

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

Cuando la vía colectora se enlaza con una vía Nacional, los cuatro primeros dígitos y las letras si las hay, corresponden al de la Red Nacional de PRIMER ORDEN y los dos dígitos siguientes identifican la vía colectora de SEGUNDO ORDEN que se enlaza con el tramo de la Red Vial Nacional. 5008A-01

ARTICULO QUINTO. Definir la nomenclatura de la Red Vial de Segundo Orden a Cargo del Departamento y asignar un código particular a cada una de las vías que componen la Red, así:

RED VIAL DE SEGUNDO ORDEN A CARGO DEL DEPARTAMENTO

Troncal	*Código de Troncal*	*Código de Tramo*	*Referencia*		*Longitud (Km)*
			Desde	*Hasta*	
Troncal del Magdalena Centro	01	01-01	Gradot	Nariño	23.00
		01-02	Nariño	Guataquí	17.00
		01-03	Guataquí	Cruce a Paquiló	19.00
		01-04	Cruce a Paquiló	Beltrán	18.00
		01-05	Beltrán	Cambao	13.00
		01-06	Cambao	Río Seco	38.15
		01-07	Puerto Bogotá	Puerto Salgar (El Cruce)	40.00
Troncal del Norte	02	02-01	Puerto Rojo	Galápagos	19.50
		02-02	Galápagos	Llano Mateo	25.00
		02-03	Llano Mateo	Quebrada Terama	14.00
		02-04	Quebrada Terama	Moray	6.00
		02-05	Moray	Yacopí	7.00
		02-06	Yacopí	Ye de Soaraz	18.00
		02-07	Ye de Soaraz Tropaipi Capira	JPD. Pasuncha	25.60
		02-08	Cr Tudela - Río Guaquirnay	Paime	12.00
		02-09	Paime	San Cayetano	13.00
		02-10	San Cayetano	Las Mercedes	6.00
		02-11	El Chital	Sucre	4.00
		02-12	Sucre	Carmen de Carupa	15.00
		02-13	Carmen de Carupa	Susa	20.00
		02-14	Susa	Fúquene	9.00
		02-15	Fúquene	Capellanía	7.00
		02-16	Capellanía	Guachetá	12.00
		02-17	Lenguazaque	Villapinzón	29.00
Troncal de las Almeidas	03	03-01	Villapinzón	Tibirita	29.30
		03-02	Tibirita	El Salitre	5.00
		03-03	El Salitre	Manta	22.00
		03-04	Manta	Gachetá	31.60
		03-05	El Ramal	Ubalá	17.00
		03-06	Ubalá	Gachalá	24.50
Troncal del Sumapaz	04	04-01	Chusacá	Sibaté	8.00
		04-02	Sibaté	Fusagasugá	26.00
		04-03	La Shell	Arbelaez	11.00
		04-04	Arbelaez	La Ye de San Bernardo	14.20
		04-05	La Ye de San Bernardo	Pandi	10.00
		04-06	Pandi	Venecia	20.90
		04-07	Venecia	Cabrera	19.00
		04-08	Cabrera - Paquiló	Río Pilar	20.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

Troncal de la Sabana	06	06-01	Siberia	Tenjo	14.00
		06-02	Tenjo	Tabio	7.00
		06-03	Tabio	Subachoque	9.80
		06-04	Subachoque - La Pradera	Alto del Águila	18.60
		06-05	Zipaquirá	Nemocón	16.00
Troncal de Oriente	07	07-01	La Calera - Mundo Nuevo	Choachí	41.50
		07-02	Choachí - El Cruce	Ubaque	8.00
		07-03	Ubaque	Chipaque	22.00
		07-04	Carazá	Une	9.50
		07-05	Une	El Ramal	10.00
		07-06	El Ramal	Fosca	7.00
		07-07	Fosca	Puente Quetame	13.50
Troncal del Tequscá	08	08-01	Nemocón	Suesca	6.20
		08-02	Suesca	Sesquilé	5.30
		08-03	Sesquilé	Guatavita	16.50
		08-04	Guatavita	Cuatro Esquinas	10.20
		08-05	Cuatro Esquinas	El Chuscal	10.00
		08-06	El Cruce	El Triunfo	18.60
		08-07	El Triunfo	La Cabaña	3.30
Troncal del Guavio	10	10-01	Guasca	Sueva	25.00
		10-02	Sueva	San Roque	5.00
		10-03	San Roque	Gachetá	4.00
		10-04	Gachetá	El Ramal	2.70
		10-05	El Ramal	Gama	7.80
		10-06	Gama	Gachalá	18.00
		10-07	Gachalá	Mámbita	25.00
		10-08	Mámbita	San Pedro de Jagua	15.70
Troncal del Llano	11	11-01	El Cruce	Medina	14.50
		11-02	Medina	San Pedro de Jagua	29.90
		11-03	San Pedro de Jagua	Maya	43.00
Troncal Cafetera	12	12-01	Fusagasugá	Club el Bosque	4.00
		12-02	Club el Bosque	Tibacuy	7.30
		12-03	Tibacuy - Puerto Brasil	El Cruce	22.50
		12-04	El Cruce -San Gabriel - La Victoria	El Pin	37.30
		12-05	Bellavista	San Antonio del Tequendama	5.00
		12-06	San Antonio del Tequendama	Tena	16.70
		12-07	Tena	La Gran Vía	3.50
		12-08	La Gran Vía	Cachipay	10.00
		12-09	Cachipay	Anolaima	4.50
		12-10	Anolaima	Corralejas	9.00
		12-11	Corralejas	Los Alpes	10.00
		12-12	Sasaima	La vega	14.00
		12-13	Alto de Minas	San Francisco	6.50
		12-14	San Francisco	La Magola	9.20
		12-15	La Magola	Supata	9.50
		12-16	Supata	Pacho	20.00
Troncal del Río Negro	13	13-01	Yacopí	La Aguada	19.00
		13-02	La Aguada	La Palma	6.50
		13-03	La Palma	Charco Largo	23.60
		13-04	Charco Largo	Guanacas	6.50
		13-05	Guanacas	Puente Capitán	17.70
		13-06	Puente Capitán	Pacho	7.00
		13-07	Pacho	Alto del Águila	25.50
		13-08	Alto del Águila	Zipaquirá	4.80
Troncal de La Esmeralda	14	14-01	Puente Capitán	Villagómez	22.00
		14-02	Villagómez	Mencipá	5.00
		14-03	Mencipá	Cuatro Caminos	5.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

		14-04	Cuatro Caminos	Tudela	9.00
		14-05	Tudela	Río Guaquimay	5.00
Troncal de San Cayetano	15	15-01	Zipaquirá	Cogua	4.10
		15-02	Cogua	Neusa	25.80
		15-03	Neusa	El Chital	3.30
		15-04	El Chital	Nuevo San Cayetano	7.50
		15-05	Nuevo San Cayetano	El Remanso	21.00
		15-06	El Remanso	Paime	16.00
		15-07	Paime	Cuatro Caminos	10.00
Troncal del Carbón	16	16-01	Nemocón	Tierra Negra	15.00
		16-02	Tierra Negra	Cucunubá	16.00
		16-03	Cucunubá	Lenguazaque	14.00
		16-04	Lenguazaque	Guachetá	13.00
Troncal del Tequendama	20	20-01	Chusacá	El Pin	11.00
		20-02	El Pin	Bellavista	1.00
		20-03	Bellavista	El Colegio	17.50
		20-04	El Colegio	Viotá	20.70
		20-05	Viotá	El Portillo	11.90
Troncal Chia - Girardot	21	21-01	Chía	Cota	8.00
		21-02	Cota	Sibena	7.00
		21-03	Sibena	Funza	6.00
		21-04	Funza	Mosquera	3.00
		21-05	Mosquera	Mondoñedo	12.00
		21-06	Mondoñedo	La Gran Vía	22.00
		21-07	La Gran Vía	La Mesa	7.00
		27-08	La Mesa	Anapoima	11.80
		21-09	Anapoima	Apulo	12.30
		21-10	Apulo	El Portillo	6.00
		21-11	El Portillo	Tocaima	2.00
		21-12	Tocaima	Girardot	29.00
Troncal Panamericana	22	22-01	Cambao	La Rioja	31.80
		22-02	La Rioja	San Vicente	5.80
		22-03	San Vicente	Viani	6.20
		22-04	Viani	Bituima	6.30
		22-05	Bituima	Guayabal de Siquima	6.00
		22-06	Guayabal de Siquima	Chuguacal	4.00
		22-07	Chuguacal	Los Alpes	11.00
		22-08	Chuguacal	Sasaima	11.00
		22-09	Sasaima	Villeta	9.50

TOTAL RED TRONCAL	1881.65

Red Departamental Colectora

Codigo	*Tramo*		*Longitud*
	Desde	*Hasta*	*Longitud*
01-02-02	Nariño	Los Escaños	15.00
01-02-04	Los Escaños	Jerusalén	11.70
01-03-02	Guataquí	Jerusalén	12.20
01-03-08	Pulí	Te de Jerusalén	16.00
01-03-10	Corralitos	La Libertad	10.00
01-03-12	Pulí	San Nicolás	11.00

¡Trabajemos juntos por Cundinamarca!

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

01-03-14	La Palestina	San Nicolas	10.30
01-03-16	La Palestina	La Virgen	8.00
01-03-18	La Palestina	La Botica	3.50
01-03-24	Cr.Jerusalen - La Libertad	El Tabaco	2.00
01-03-30	Corralitos	La Argelia	3.00
01-03-20	La Popa	Insp. Paquiló	3.00
01-06-02	Puerto Chaguaní	La Estrella	25.00
01-06-04	Primavera	Alto de la Mona	21.34
01-07-04	Muzarro	Cordoba	4.50
01-07-08	Dindal	Guaduero	14.00
01-07-10	Cordoba - Guayabillos	El Valiente - San Carlos	7.00
01-07-12	San Carlos	Capote	6.00
01-07-14	Capote	Tatí	6.00
01-07-16	Capote	Taticito	5.00
01-04-02	Antonia Santos	La Ceiba	3.37
01-07-18	San Carlos	Penjamo	7.00
01-07-20	Penjamo	Mateplátano	5.50
01-07-22	Mateplátano	San Pedro	6.80
01-07-26	Mateplátano	Azauncha	6.30
01-07-28	Pénjamo	Caparrapí	10.50
01-07-32	Cantoras - Cuatro Esquinas	La Libertad	24.20
01-07-36	Tatí	Tierra Negra	2.00
01-01-02	Crr. Girardot - Nariño	Vereda Guabinal	4.90
01-07-02	El Cruce	La Aguada	58.10
01-07-01	El Cruce	Puerto Salgar	3.50
01-07-06	Dindal	El Chorrillo	6.50
01-01-04	Crr. Girardot - Nariño	Hda. Pozo Azul	1.30
01-03-06	Paquilo	Puli	7.90
01-03-04	Jerusalen	La Virgen	15.15
01-04-08	Te de la Recebera	La Recebera	2.30
01-04-06	La Ceiba	San Nicolas	7.01
01-04-04	La Ceiba	Mariposas	8.60
01-07-24	San Pedro	San Pablo	1.20
02-11-02	Juntas	Corrales	3.00
02-11-04	El Hato	Bruselas	16.30
02-11-06	El Hato	Salinas	6.00
02-11-08	El Hato	Predegal	1.40
02-11-10	Pedregal	Salitres	10.00
02-11-12	Pedregal	Sutatausa	10.00
02-12-01	Betania	Torca	8.00
02-12-02	Carmén de Carupa	Ubaté	12.00
02-12-04	Betania	Avicola La Granja	14.00
02-12-03	Torca	Limite de Cooper	27.00
02-12-05	Torca	Santa Lucia	4.60
02-12-07	Simijaca	El Salitre	5.00
02-12-09	San José	Las Vueltas	5.50
02-12-11	Cr. Torca - Simijaca	Don Lope	18.00
02-12-13	Cr. Simijaca - El Salitre	Peñas Blancas	4.00
02-12-17	Carmen de Carupa - Las Vueltas	Susa	18.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

04-03-09	La Arabia	Los Rios	3.50
04-03-07	Guayabal	Palacios	4.50
04-03-05	La Isla	Cr Guayabal - Palacios	3.50
04-03-13	Guavio	Batán	3.20
04-03-11	Trinidad	Bochica	6.50
04-04-09	San Miguel	Juntamas de Casa	5.00
04-02-02	Aguabonita - Montenco	Soche	29.00
04-02-14	La Aguadita	San a Rita	2.70
04-02-11	Fusagasuga	Pasca	9.60
04-05-02	Pandi	Boquerón	9.80
04-05-04	Casablanca	Acapulco	3.50
04-02-01	Sibate	El Romeral	9.80
04-02-05	San Rafaél	Juan XXIII	7.50
04-02-07	Juan XXIII	Santa Isabel	4.50
04-02-03	El Romeral	El Ramal	6.30
04-08-10	Esc. Peñas Blancas Baja	Las Aguilas	17.00
04-08-14	Cabrera	Esc. Alto Ariari	3.80
04-04-15	Saragoza	El Salitre	2.40
04-04-08	Vereda Hato Viejo	Tiscince	1.00
04-03-03	Santa Lucia	El Carmen	7.10
04-02-15	La Caja	El Babel	5.90
04-02-33	Hda. La Mesa	[illegible]	2.40
04-02-35	Pasca - Vda Lazaro Fonte	[illegible] Viejo	2.10
04-02-37	Vda. Lazaro Fonte - Lazaro Fonte	[illegible]rmen	11.09
04-02-39	Lazaro Fonte	[illegible]ta Gracia	11.07
06-02-01	Tenjo	La Punta	12.50
06-02-02	Tenjo	Cr [illegible] de Tenjo	15.40
06-03-04	Tabio	Cr [illegible] Tabio	4.10
06-03-06	Cruce de Tabio	Sa [illegible]	8.40
06-03-02	Tabio	Capilla	10.00
06-03-08	Las Camelias	Cuesta Alta	1.80
06-04-01	Subachoque	El [illegible]al	14.40
06-04-07	La Ganta	El Manantial	5.60
06-04-05	Subachoque	Puentepiedra	14.00
06-04-11	Subachoque - Paramillo	El Tablazo	15.00
06-04-15	La Pradera - San Antonio	Guamal	9.30
06-04-13	Paramillo	Pantano de Arce	3.00
06-05-02	Cruce de Nemocon	Cruce de Briseño	1.80
06-05-04	Riostres - Las Colinas	Yocancipa	17.30
06-05-06	Las Colinas	El [illegible]	8.00
06-05-03	Tres Esquinas	Cr. [illegible]	3.00
06-04-09	La cuesta	La P[illegible]quera	2.60
06-02-03	Tabio	Curron	2.40
06-03-01	Las Cabañas	El Hato	2.70
06-04-03	Subachoque - La Hondura	El Tosal	18.13
06-04-17	San Antonio	La [illegible]ecadero	6.30
06-04-02	La Recebera	Cruce de Tabio	8.20
06-03-10	Las Camelias	Canica Baja	2.80
06-05-01	Balmoral	El Edén	1.60

DECRETO NÚMERO 0171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

02-14-01	Fuquene	Tenena	5.00
02-13-02	Fuquene	Cerro Milena	5.20
02-16-01	La Virgén	Monroy	5.00
02-16-02	Ticha	Pueblo Viejo	12.00
02-16-03	Ranchería	Qda. La Honda	14.00
02-16-07	Cruce	Lim. Samacá	3.50
02-17-01	Alto EL Cucharo	Tibitá	8.00
02-17-02	Lenguazaque	Cucunubá	20.00
02-17-04	Cr. Lenguazaque - El Cucharo	Farasia	7.00
02-17-06	Farasia	Valles Unidos	3.60
02-17-07	El Zorro	El Carmén	10.00
02-01-02	Morro Colorado	El Talacro	13.00
02-01-01	Morro Colorado - Guyabo	Naranjal	14.10
02-02-01	Galápagos	Patevaca	1.90
02-04-01	Moray - Barro Blanco	Aposentos	5.00
02-04-03	Aposentos	Guadualito	4.50
02-04-05	Aposentos	Alto de las Lajas	2.50
02-06-01	Cruce Yacopí	Avipay	1.50
02-06-02	Yacopí	La Mina	4.70
02-06-04	La Mina	Naranja	9.30
02-06-06	Naranjal	Topaipí	7.50
02-10-02	Las Mercedes	Los Garajes	4.00
02-10-04	Los Garajes	Alto del Filo	12.00
02-06-08	Naranjal	El Michal	4.50
02-10-01	Las Mercedes	Caleche	3.10
02-12-15	Simijaca	Km. 99	2.50
02-16-05	La Virgén	Vereca Guachetá	2.50
02-16-04	Vereda Gacha	La Esperanza	5.30
02-16-06	Vereda Ticha	Los Portones	1.80
03-01-02	Sootama	Tres Esquinas	14.20
03-02-01	Tibirita	Limite de Guaterque	5.60
03-02-02	Tibirita	El Tablón	5.00
03-02-03	Tibirita	Lim. Boyacá	8.00
03-04-01	Las Puertas	El Bosque	10.30
03-04-03	Las Puertas	Los Aljana	5.00
03-04-07	El Tablón	Los López	7.10
03-06-01	Ubalá	La Vuelta	11.20
03-06-03	Alto El Oso	San Luis	7.80
03-06-05	La Vuelta	Laguna Azul - Lim. Guayatá	12.60
03-06-07	La vuelta	Rionegro	6.70
03-06-09	Rionegro	La Playa	9.70
03-06-11	Rionegro	Mombita	13.20
03-01-04	El Volador	El Salite	4.40
03-02-04	Tibirita	Cr. Central	2.00
03-03-02	Manta	Vereda Bermejal	3.20
03-03-01	Manta	Rio Aguasia	2.20
03-03-03	Las Delicias	Lim. Guayatá	6.30
03-04-05	Las Puertas	Esc. Simón Bolivar	1.60
04-02-27	Pasca	El Romeral	20.60

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

04-02-09	San Miguel	Juan XXIII	2.50
04-02-06	Aguabonita - La Esmeralda	San Luis	5.50
04-02-04	Monterico	La Esmeralda	3.00
04-02-08	La Aguadita	Silvania	12.20
04-02-10	Bermeja	Usatama	4.50
04-02-12	La Portada	Piamonte	7.20
04-02-23	Cuchilla El Zaque	San Joaquin	2.50
04-02-21	Guchipaz - Cuchilla El Zaque	Santa Teresa	8.20
04-02-29	Vda. La Mesa	El Bobal	12.00
04-02-13	Fusagasugá - La Caja	Alaska	3.00
04-02-19	Guchipaz	Puente Rojo	4.00
04-02-25	Pasca	San Pedro	3.50
04-02-17	El Molino	Colegio Bilingüe	3.00
04-02-31	Pasca	Saldua	12.00
04-05-03	San Bernardo	Paquiló	24.00
04-08-12	Peñas Blancas	San Juan	10.00
04-08-02	Cabrera	Límite Tolima	20.00
04-08-03	Cabrera	San [illegible]	8.00
04-08-08	Nuñez	Plan del Sumapaz	8.10
04-08-01	Cabrera	Santa Lucia	9.00
04-07-01	Piedra Gorda	San Antonio	4.80
04-08-04	Te de Nuñez	Alto Ariari	2.10
04-07-02	Aposentos	Mundo Nuevo	4.00
04-08-06	Bolsa Grande	Bajo Ariari	16.00
04-05-07	Mercadillo	Santa Helena	8.00
04-04-02	Arbeláez	El Boquerón	16.50
04-06-02	Cr. Pandi - Santa Helena	El Cable	5.50
04-04-06	La Colina	El Vegel	4.00
04-05-01	La Ye	San Bernardo	12.20
04-04-04	San José	La Mesa	3.10
04-05-05	San Bernardo	Santa Marta	19.20
04-04-11	Arbeláez - San Luis	La Honda	2.80
04-04-07	Arbeláez - San Miguel	Versalles	3.40
04-04-13	San Luis	Los Quesos	2.70
04-05-09	Punto Nuchia	Guacamonto	8.00
04-05-11	Punto Nuchia	Caracol	5.00
04-04-17	Paramillo Alto	El Salitre	1.70
04-04-10	Tiscince	El trinfo	1.90
04-04-12	Tiscince	Altamira	3.00
04-04-14	Tiscince	Sabaneta	1.50
04-03-04	Horizonte	El Lago	5.50
04-04-05	El Arenal	La Lajita	1.30
04-03-02	Horizonte	El Espinalito	5.50
04-04-03	Arbeláez - El Arenal	San Antonio	4.50
04-03-06	El Lago	Picapiedras	1.40
04-04-01	Arbeláez - Paramillo	San Rafaél	18.00
04-03-08	El Lago	El Placer	0.80
04-03-01	Horizontes	Santa Lucia	6.00
04-03-10	El Lago	El Michú	3.00

DECRETO NÚMERO 0171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

07-06-02	El Ramal	Gutierrez	13.40
07-06-08	Gutierrez - Pascote	Las Mercedes -	17.00
07-06-06	Gutierrez	Guayabetal	24.00
07-05-05	Portachuelo	La Mesa	9.30
07-06-04	Esc. Placitas	Ramal	5.60
07-02-06	Maiz Pelao	Vda. La palma	10.00
07-02-12	El Verjón	La Viga	4.00
07-02-10	Las Lagunas	Vda. Bobadillas	12.00
07-02-08	Choachi	Chivate	3.00
07-03-02	Los Cerezos	Km. 6 Cr. Central	12.00
07-03-03	Ubaque - El Crucero	Seminario	20.00
07-03-04	Ubaque	Laguna de Ubaque	3.00
07-03-07	Tápias	Munar	20.00
07-05-04	La Caldera	Km. 19 Cr. Principal	4.30
07-07-01	Fosca	Caqueza	16.00
07-02-09	Fomeque - El Bosque	Quetame	22.00
07-05-01	Bateas - Tres Esquinas	Caqueza	12.00
07-05-03	Tres Esquinas	Mercadillo	6.50
07-02-13	Alto Caracas	Guane	5.00
07-02-11	El Bosque - Alto Caracas	Laguna de Chingaza	31.00
07-07-03	Vda. Ubataque	Puerto Ganzo	3.30
07-02-15	Fomeque	El Boquerón	4.20
07-02-17	La Pastora	Vda. Ponta	9.00
07-02-04	El Uval	Carriza	3.00
07-07-05	las Brisas	El Carmelo	1.90
07-07-02	Saname	El Herrero	6.20
07-05-02	Une - Esc. La Caldera	Chipaque,	12.30
07-03-01	Ubaque	Caqueza	11.30
07-01-02	El Pencil	Vda. La Herrera	7.30
07-01-01	Granadillo	Barcelona	10.40
07-01-04	La Viña	Vda. La Palma	6.30
07-02-02	Choachi - Maiz Pelao	Bogotá	16.30
07-02-01	El Cruce	Fomeque	6.90
07-02-03	La Unión	Los Cerezos	9.60
07-02-05	Calandaima	Vda. Rio Negro	1.80
07-02-07	Rio Negro	Encerillo	11.10
07-03-05	El Crucero	Esc. El Resguardo	5.20
07-07-04	El Tablón	Hoya Baja	1.50
07-07-07	Saname - Alto de La Estrella	El Carmelo	5.90
07-07-09	Alto de La Estrella	Novilleros	1.60
08-01-02	Culatamo	La Playa	2.30
08-02-03	Las Minas	Vda. Piedras Largas	4.54
08-02-01	Suesca Las Minas	El Crucero	12.30
08-02-05	Las Minas	La Laguna	9.60
08-02-07	La Laguna	El Crucero	6.00
08-02-09	Vda, Cacicasgo	Las Almeidas	15.30
08-03-03	Pte Carros - El Hato	Ranchería	11.20
08-03-05	El Sarmiento - Carbonera	Montequiva	30.50
08-03-07	Carbonera	Laguna Blanca	10.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

08-03-01	Vda. Las Espigas	El Hato	10.40
08-06-02	Pte Adobes	Parque de Sopo	6.60
08-07-02	El Trinfo	La Cita Lim. Con Bogotá	4.20
08-03-09	Refugio Naútico	Esc. Chaleche	4.50
08-04-01	Guatavita - Vda. Corrales	Guasca	14.70
08-04-02	Santuario	Embalse Tominé	8.00
10-03-02	San Roque	Junín	6.90
10-03-12	Junín	Volcán Negro	4.20
10-05-02	Volcan Negro	Lomas de San Pedro	4.10
10-01-05	La Chamba - El Amoladero	Montequiva	17.50
10-01-16	El Botadero	Circuito La Concepción	7.10
10-01-04	Guasca - San José - Siecha	El Placer	6.20
10-01-01	Guasca	Las Flores	1.80
10-01-10	Guasca	R. El Morro	2.00
10-01-03	Guasca	Santuario	2.90
10-01-12	San Jose	Vda. Santa Ana Baja	0.60
10-01-14	Vda. Sta Ana Baja - Sta Ana Alta	Vda. Sta Ana Baja	11.90
10-01-02	Guasca - Capilla de Siecha	Areneras	3.90
10-01-06	Capilla Siecha	Siecha	1.80
10-01-07	Potreritos	Amoladero	3.30
10-02-01	Sueva	El Amoladero	6.90
10-03-04	Cr. Central	Junín	4.10
10-01-08	Siecha - Trinidad	El Salitre	14.70
10-02-02	Sueva	Junio	13.90
10-03-06	Junin - Claraval	Colombia	30.40
10-03-01	La Ye - Cruce	Montequiva	10.30
10-03-03	El Cruce - Salinas	La Florida	10.10
10-03-08	Lomas Alto Quemao	Cordova	3.70
10-03-10	Chuscales	La Aldéa	2.50
10-05-04	Esc. Palenque	La Coqueta	5.90
10-06-02	Gachalá	Claraval	16.60
11-01-01	El Diamante	Gazatavena	10.60
11-01-02	Humea	Mesa de Reyes	19.30
11-01-03	Gazatavena	Salinas	8.50
11-02-01	Medina	Gazatavena	11.70
11-02-02	Medina	Mesa de Clazón	6.50
11-02-03	Varital	Periquitos	6.50
11-01-07	Moja	San Cristobal	4.50
11-01-05	Gazatavena	Santa Ines	14.60
11-01-09	San Cristobal	San Cristobal	5.50
11-02-05	Medina	San Isidro	4.20
11-03-01	El Engaño	Te de Maya	26.00
12-02-02	Club El Bosque	Silvania	4.00
12-03-02	Tibacuy - San José	Crr. Central	10.60
12-02-04	La Portada	La Pradera	4.80
12-03-04	Cumaca	San Francisco	4.00
12-03-07	La Cajita - Bateas	El Salitre	9.90
12-03-05	Ocobo	Albania	4.00
12-03-09	Liberia - San Antonio	Nilo	26.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

12-04-01	El Cruce	Viotá	6.10
12-04-03	San Gabriel	Jasmina	11.00
12-04-05	La Victoria	El Prado	8.00
12-06-01	San Antonio del Tequendama	La Gran Vía	6.30
12-07-01	Tena	Pradilla	9.00
12-10-11	Laguna Verde	Ojo de Agua	8.50
12-06-02	San Antonio del Tequendama	Vereda Santa Ana	6.00
12-07-02	Tena	Los Alpes	3.00
12-08-02	Bizerta	Pto. Lleras	3.50
12-08-01	La Esperanza	Alto del Frisol	11.00
12-08-03	Puerto López	Alto del Tolú	10.70
12-08-05	Mesitas de Santa Inés	Alto del Frisol	6.10
12-09-01	Cachipay	Peña Negra	7.00
12-09-06	Nebraska	Florida	7.00
12-09-02	Petalurna	Zipacón	9.80
12-09-04	Sebastopol	El Ocaso	7.40
12-10-01	Anolaima	Peña Negra	9.00
12-10-02	Anolaima	La Florida	7.30
12-10-03	Anolaima	Quipile	12.30
12-10-19	Quipile - Laguna Verde	Versalles	15.50
12-10-07	Quipile	Quiquilito	6.00
12-11-01	Correlejas	Tabacal	11.00
12-10-05	Quipile	Tabacal	5.00
12-11-03	Tabacal	La Sierra	2.90
12-11-05	La Sierra - Versalles	La Botica	13.60
12-12-01	Sasaima	San Bernardo	2.70
12-14-01	La Campiña - El Muña	Las Delicias	6.10
12-14-02	San Francisco	El Chuscal	8.00
12-14-06	El Bosque	Vereda San Miguel	2.00
12-15-01	La Magola - Choapal	La Vega	13.60
12-15-03	La Magola - El Empalme	Vergara	17.00
12-15-05	El Empalme	Choapal	8.00
12-16-03	Llano Grande - Santa Rosa	Cerinza	23.00
12-16-05	Cerinza	Guacamayos	4.00
12-16-09	Vergara	Nimaima	8.00
12-16-11	Nimaima	Nocaima	12.00
12-15-11	La Magola - Cristales	Mesitas	7.00
12-15-07	Alto de Beltrán	Nocaima	6.80
12-15-09	Naranjal	Providencia	4.00
12-16-13	Supata	Vda. El Encantado	4.00
12-16-01	Supatá - Llano Grande	Vergara	17.30
12-16-04	Tamacal	Recebera	4.50
12-16-06	Barragán	El Hatillo	4.42
12-16-17	Alto de La Virgen	Vda. La Máquina	6.20
12-16-02	Supata	Santa Bárbara	4.56
12-16-15	El cruce	La Reforma	4.80
12-16-07	Santa Rosa	Alto Periquito	18.00
12-16-25	Paso el Rejo	Salinas	4.00
12-10-09	Quipile - Laguna Verde	Versalles	8.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

12-11-11	Cno. El Trigo	Guayabal de Siquima	16.00
12-03-01	Alto de La Cruz	La Vega	5.70
12-09-10	La Florida	Los Manzanos	10.00
12-03-03	Matadero	Capotes	3.30
12-01-02	San Luis	Cucharal Bajo	3.10
12-03-06	Los Alpes	Vda. Brasil	3.90
12-03-11	San Antonio - Las Mercedes	Agua De Dios	17.10
12-03-13	Pueblo Nuevo	Vereda Batavia	2.90
12-03-15	Limones	Vda. Limones	0.90
12-03-17	Capote	El Paraiso	3.10
12-03-19	San Jerónimo - San Germán	Vda. San Jerónimo	4.10
12-03-21	San Germán	El Encanto	1.70
12-03-23	La Esmeralda	Vda. El Recreo	1.80
12-03-25	EL Recreo - Vda. Palacio	Zelandia	7.90
12-03-27	Vda. Palacio	El Paraiso	2.60
12-03-29	La Cajita - Santo Domingo	El Piñal	9.40
12-03-31	Santo Domingo	Vda. Palacio	1.90
12-06-04	San Antonio del Tequendama	Puerto Araujo	7.10
12-09-03	Vda. San Matéo	El Edén	4.00
12-09-08	San Carlos	La Florida	1.20
12-10-04	La Florida	El Paraiso	1.30
12-10-06	Cr. Anolaima - Corralejas	Las Mercedes	7.80
12-11-07	La Sierra	Alto del Rosario	4.60
12-11-09	La Sierra	Buena Vista	7.50
12-14-04	San Francisco	Hda. San Miguel	6.00
12-16-19	Nimaima	Alto de San Pablo	5.10
12-16-21	Nimaima	Alto del Cerro	4.90
12-16-23	Nimaima	Paso del Rejo	2.40
13-07-13	Hornos La Dorada	Vda. Páramo de Guerrero	3.40
13-02-20	Caparapi	El Cambulo	18.80
01-07-38	Cindal	Montaña Negra	5.30
13-02-06	La Cañada - Minipi	El Castillo	5.90
13-02-08	El Castillo - Canchimay	Caparrapi	10.50
13-02-10	Minipi	Hoya de Tudela	10.00
13-02-26	El Hato	Mardha	2.00
13-02-04	La Unión	Amopay	2.00
13-02-24	Minipi	La Laguna	4.00
13-02-02	Alto Pan de Azucar	Sabaneta	6.50
13-03-01	La Palma	Naranjal	8.50
13-03-02	Alto de Izacar	Hoya de Tudela	4.90
13-01-01	Apercho	Naranjal	9.60
13-02-12	El Castillo - Furatena	Utica	21.00
13-03-05	Guaybal	Topaipi	6.10
13-05-03a	El Peñon - Palacio	Topaipi	9.10
13-07-15	Pte. Lata	Vda. Paramo Alto	9.20
13-03-03	La Curva - Guayabal	El Peñon	13.50
13-04-02	Charcolargo	La Peña	15.00
13-04-08	Paso el Rejo	Tobia	6.00
13-04-04	La Peña	Agua Blanca	3.00

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

13-04-10	Talauta	Alto Periquito	17.00
13-04-12	Simón Bolivar	La Laguna	3.00
13-04-14	Paso el Rejo	Miripi	3.00
13-04-16	Yerbabuena	Cañaditas	1.00
13-04-06	La Peña	Paso el Rejo	15.00
13-05-01	Guanacas	El Peñon	5.00
13-05-05	Palacio	Pasuncha	11.00
13-05-09	Santuario	El Cruce	16.00
13-05-07	Paraiso - El Cruce	Alto Del Cedro	4.00
13-05-11	Cucharal - Alto del Cedro	Capira	10.30
13-05-15	Alto del Cedro	El Pino	2.00
13-05-13	Capira	Venadillo	2.50
13-06-02	Pte Capitán - Algodonales	Llano Grande	12.90
13-06-04	Algodonales	Vda, El Carbón	3.30
13-06-06	Florido	Vda. Santuario	6.40
13-06-08	Florido	Villa Olarte	6.20
13-06-10	Algodonales	Pácho	10.20
13-07-01	Pacho - El Espino	Alto El filo	20.50
13-07-03	Pte Yayatá	El Bosque	9.00
13-07-05	Tres Esquinas	Vda. Pajonales	3.00
13-07-09	Instituo Agricola	La Cabrera	5.00
13-07-11	Pte Yayatá	La Ramada	3.00
13-07-07	Tres Esquinas	Vda. Las Huertas	3.70
13-02-14	Furatena	La Bermeja	6.10
13-02-16	Mata de Guadua	La Masas	3.20
13-02-18	Canchimay	Alto del Rincón	4.00
13-02-22	Esc. Boca de Monte	El Puente	6.10
13-03-07	El Potrero	El Alto	2.70
14-03-01	Mencipa	Cerro Azul	2.80
14-05-01	Tudela	Crr. Carruchas	7.70
14-01-02	El Pino	El Espino	17.00
14-03-02	La Irlanda	Alto del Filo	17.00
15-02-01	Cogua	Vda. La Chapa	5.60
15-02-03	Cogua	Páramo Alto	11.40
15-02-02	Cogua	San Carlo	4.40
15-03-02	Neusa	Tausa	17.00
15-03-01	Los Pinos	Los Garajes	9.00
15-04-02	Anzonia	Monte Nuz	15.00
15-02-04	Vda. Barro Blanco - La Plazuela	Parque	5.20
15-03-08	Tausa	Pajarito	4.00
15-03-04	Tisha	La Shell	1.00
15-03-06	Tausa	El Volador	1.00
15-02-06	La Unión	El Uvo	4.00
15-05-02	Caleche	Sucre	12.10
15-05-02	El Plomo	Vedun	2.80
16-01-02	Nemocón	Piedras Negras	7.30
16-02-02	El Boqerón	La Laguna	7.30
16-03-02	Cucunubá - La Laguna	Las Minas	16.10
16-02-01	Cucunubá - La Peñas	Ubaté	8.00

¡Trabajemos juntos por Cundinamarca!

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

16-02-05	Palacio	El Bujio	3.68
16-04-01	Rabanal - La Balsa	Ubaté	11.60
16-04-03	Pueblo Viejo	La Balsa	11.00
16-04-05	Pueblo Viejo	Vda. Ticha	5.30
16-02-03	LA Peña - Palacio	Suitatausa	7.10
16-04-02	Gachetá	Vda. San Antonio	10.60
20-04-04	El Igua	La 30	11.50
20-05-01	La Orqueta	Las Mercedes	25.00
20-03-04	Hidroelectrica	La Esmeralda	5.00
20-03-02	El Colegio - Hidroelectrica	La Mesa	11.50
20-04-02	El triunfo	Anapoima	12.10
20-05-02	Portillo	Alto Grande	3.40
21-12-08	Santa Rosa	Cadotes	4.00
21-01-01	Chia	La Balsa	2.80
21-01-03	Chia	Cajica	10.30
21-01-02	Chia - Cruce de Tenjo	Tabio	8.00
21-03-03	San Martin	Vda.Parcelas	6.00
21-03-01	Santa Isabel	Vda.Parcelas	3.00
21-04-01	Funza	Tres Esquinas	3.00
21-04-02	Funza	I.D.P. La Punta	14.20
21-04-06	La Virgen	La Cajita	4.00
21-04-08	Vda. Cacique	Vda. Codi	3.00
21-08-02	La Mesa - San Javier	Peña Negra	9.00
21-08-10	San Joaquin - Ojo de Agua	La Virgen	11.40
21-08-04	La Mesa	San Joaquin	8.20
21-08-06	Cruce San Joaquin	Cruce San Javier	1.10
21-08-08	Peña Negra	San Joaquin	10.10
21-09-02	Anapoima - Sta Lucia	San Joaquin	11.80
21-04-04	La Virgen	Madrid	3.40
21-09-04	Anapoima - San Antonio	Apulo	14.10
21-09-06	San Antonio	Santa Lucia	4.10
21-10-02	Apulo	LA Virgen	15.00
21-12-02	Tocaima	Jerusalen	19.00
21-12-04	Tocaima	Catamica	5.10
21-12-06	Quebrada Acuatá	Soleto	7.50
21-12-10	Vasquez	Alto del Copo	2.00
21-12-12	Malberto - La Colorada	La Tete	5.50
21-12-14	La Salada	Vila	3.70
21-12-09	Las Palmas	La Floresta	10.40
21-12-07	Agua de Dios - Las Palmas	Nilo	12.30
21-12-13	Agia de Dios	Sopapo	157.00
21-12-15	Agua de Dios	Puerta Amarilla	19.00
21-12-17	Leticia	Los Manueles	10.00
21-12-11	Entrada Al Callejón	El Callejón	3.00
21-12-03	Alto de Itsna	Agua Fria	5.50
21-12-05	Las Albercas	Las Bombas	3.70
21-03-02	La Arcadia	I.D.P. La Punta	3.60
21-04-10	La Peña	Hda. Colón	3.00
21-06-04	Barroblanco	Madrd	8.80

¡Trabajemos juntos por Cundinamarca!

DECRETO NÚMERO 0017 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

21-06-06	Barroblanco	Bojacá	6.00
21-06-08	Bojacá - Roble Hueco	Patio Bonito	6.80
21-06-10	Bojacá - El Chircal	Laguna Verde	10.00
21-12-01	Tocaima	Agua de Dios	9.10
21-01-04	Tiquiza	Vda. Fagua	3.90
21-06-01	Mondoñedo	Soacha	13.00
21-06-02	San Cayetano	Barro Blanco	6.20
22-01-02	Santa Rosa	La Maria	4.50
22-01-01	Muchagua	Loma Larga	8.00
22-02-02	La Rioja	San Juan de Rio Seco	3.00
22-02-04	San Juan de Rio Seco	San Nicolas	15.00
22-02-06	San Juan de Rio Seco	Capote	4.00
22-02-08	San Juan de Rio Seco - Buena Vista	La Botica	26.70
22-03-01	San Vicente	Chaguani	12.50
22-03-05	LA Estrella	Hato Frio	5.00
22-04-01	Viani	La Cabaña	23.00
22-04-03	Viani - Los Gómez	La Concordia	6.00
22-03-02	Cajitas	Alto del Rosario	9.70
22-05-11	Campo Hermoso	Namay Alto	4.30
22-05-02	Bituima	Alto del Rosario	6.60
22-06-01	Chimbe - El Puente	Villeta	20.50
22-06-03	El Mochal	Alto Pajitas	1.20
22-06-05	Bagazal	Alto de Torres	2.00
22-06-07	El Puente	Chapalma	5.60
22-06-09	Pantanillo - Campo Hermoso	Namay	4.10
22-08-02	Santa Inés	Río Gualivá	18.00
22-09-02	la Herradura	Loma Larga	3.70
22-07-01	Albán	El Salnl	6.00
22-03-03	Chaguani - LA Estrella	Guaduas	20.00
22-03-07	La Esmeralda	LA Campeona	7.00
22-03-09	La Rampa	El Hato	6.00
22-05-04	Bituima	Los Gómez	12.00
4005-08	Subia Oriental	Noruega Baja	3.00
4005-03	Central - Yayatá	Loma Alta	7.00
4005-06	Lourdes	San Luis	4.80
4005-04	Simón Bolivar	Santa Rita	2.10
4005-13	Central - El Silencio	El Pedregal	3.00
4005-11	Central	Mirolindo	1.00
4005-05	Central	Esc. Unal	6.20
4005-09	El Retiro	Simón Bolivar	5.20
4005-07	El Retiro	El Cañón	4.00
4005-01	Herando Cerdenas	San Antonio	1.60
4005-02	Silvania - Santa Rita	San Luis	9.00
4006-01	Monteredondo	El Calvario	22.50
4510-04	San Luis - Colombia	La Ceiba	8.20
4510-02	Hacienda Corán	Salemina	4.60
4510-06	Casa Caldas	La Ceibita	6.90
4510-08	Rio Negrito	Guayabo	8.50
45A04-02	Cajica	Hato Grande	3.60

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

45A04-04	Zipaquira	Briceño	11.70
45A05-06	Casa de Teja	El Fiscal	3.10
45A05-02	El Crucero	La Estación	2.50
45A05-04	Montelíbano	Río Suarez	6.00
5008-18	Puente Piedra	Madrid	9.60
5008-33	La Cumbre	San Francisco	6.90
5008-14	Los Arboles	Vda. Moyano	3.10
5008-12	La Cruz - Santa Clara	Los Arboles	6.40
5008-35	Cuatro Esquinas	El Rosal	11.00
5008-06	San Luis	Madrid	19.20
5008-29	Tobia Chica	Nocaima	28.00
5008-16	Puente Piedra	Santa Clara	4.00
5008-37	La Cruz	EL Rosal	9.10
5008-08	Cuatro Esquinas	Facatativa	12.30
5008-04	El Vino	Facatativa	13.00
5008-15	Olivares - LA Magdalena	Quebrada Negra	13.60
5008-10	Cordova	El Cerzo	6.00
5008-11	La Playa	Utica	10.00
5008-19	Cune	LA Esmeralda	6.20
5008-17	Cune	Vda. San Isidro	8.00
5008-21	El Placer	Vda. San isidro	2.30
5008-23	La Magdalena	Hda. La Papaya	5.90
5008-07	Guaduas	Guaduero	21.00
5008-31	Cascajal	Nocaima	3.30
5008-09	La Victoria	San José	5.00
5008-02	Alto del tagua	El Chuzcal	10.40
5008-01	Pico e Gayo - La Paz	Montaña Negra	19.30
5008-05	LA Ceiba	Cucharal	4.70
5008-03	LA Paz	Guaduero	8.20
5008-25	Villeta	La Magdalena	9.40
5008-13	Utica	I.D.P. Tobia	9.10
5008-27	Esc. La Floresta	Tobia	6.00
5008A-02	Cerrito - Parcelas	La Florida	7.40
5008A-01	El Corzo	Bojaca	6.00
5008A-03	Cartagenita	Zipacón	8.90
5008A-05	Te de Manjui	Manjui	4.20
5008A-07	Zipacón	Rincón Santo	2.60
5009-02	La Calera	Santa Helena	13.60
5501-01	Tocancipa	Corp. Forestal - Canavita	4.30
5501-02	Arrieros	LA Carolina	3.50
5501-04	Canavita	Alpina	6.20
5501-06	Tocancipa	Sopo	10.10
5501-03	Gacancipa	El Porvenir	2.30
5501-05	Choconta	El Crucero	12.90
5501-10	Villapinzon	A Umbita	11.00
5501-12	Villa Pinzón	A Turmque	12.00
5501-09	Hda. San Vicente	Ticatá	6.60
5501-07	El Crucero - Hato Grende	La Ye	16.60
5607-02	Macheta	Casadilla	14.80

DECRETO NÚMERO 00171 DE 2003

( )

"Por el cual se fija y organiza la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca y, se dictan otras disposiciones"

6510-01	Puente Guacavia	La Esmeralda	17.60
6510-03	San Miguel	Fin de San Miguel	5.20
6510-02	EL Japón	Caño Chubano	22.10
6510-05	La Ye	Los Alpes	11.50
6510-04	Paratebueno	Cruce	3.50
6510-06	El Cruce	Los Mangos	13.00
6510-07	Central (Paratebueno)	Petroleros	8.70
6510-08	El Cruce	El Gulo	6.80
6510-09	El Cruce	Palomas	7.30
6510-10	EL Cruce	Palomas Bajo	6.60
		TOTAL RED COLECTORA	5,055.44
		TOTAL RED TRONCAL	1,881.65

TOTAL RED VIAL DE SEGUNDO ORDEN	6,937.09

ARTICULO SEXTO.- El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C. a los 26 JUN 2003

ALVARO CRUZ VARGAS
Gobernador

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 00251 de 2008

15 OCT 2008

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

EL GOBERNADOR DE CUNDINAMARCA

En ejercicio de las facultades otorgadas en el numeral 2º del Artículo Primero de la Ordenanza 005 de 2008 expedida por la honorable Asamblea de Cundinamarca,

CONSIDERANDO:

En virtud de la modernización del Departamento y del Plan Departamental de Desarrollo "Cundinamarca, Corazón de Colombia 2008 - 2012" se hace necesario crear el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca.

Que se observó lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

DECRETA:

CAPITULO I
CREACIÓN, DENOMINACION, NATURALEZA JURIDICA, SEDE, DURACION, MISION Y OBJETIVOS

ARTÍCULO 1º. Creación, Denominación y Naturaleza Jurídica. Crear el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", como un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio independiente, adscrito a la Secretaría de Transporte y Movilidad.

ARTÍCULO 2º. Sede y Jurisdicción.- La sede principal del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", es la ciudad de Bogotá D.C., y su jurisdicción se ejercerá en todo el territorio de Cundinamarca, y podrá establecer oficinas en cualquier ciudad o municipio del Departamento.

ARTÍCULO 3º. Duración.- El término de duración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" es indefinido. Su supresión y liquidación será determinada por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y demás disposiciones legales sobre la materia.

ARTÍCULO 4º. Misión.- El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", tendrá como misión, ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible. Se tendrá como base el respeto al ciudadano y se implementarán mecanismos de participación orientados a generar un sentido de pertenencia.

ARTICULO 5°. Objetivos.- Los objetivos del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", tiene por objeto atender la estructuración, contratación, ejecución y administración de los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen directamente o con la participación del capital privado, previstos dentro del Plan Departamental de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como realizar las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización.

ARTÍCULO 6°. Funciones.- Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", cumplirá las siguientes funciones:

6.1. Programar la ejecución de los proyectos con participación de capital privado en infraestructura a cargo del Departamento que hayan sido previamente identificados por la Secretaría Departamental de Transporte y Movilidad.
6.2. Identificar, proponer y estructurar en forma integral distintas modalidades e iniciativas de vinculación del capital privado para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados, para ser considerados e incluidos cuando sea del caso por la Secretaría de Transporte y Movilidad en los planes, programas y estrategias del sector.
6.3. Estudiar la viabilidad y proponer esquemas de participación del capital privado de acuerdo con las políticas fijadas por la Secretaría de Transporte y Movilidad del Departamento.
6.4. Unificar los procedimientos de evaluación, preparación de estudios, pliegos, negociación y en general la estructuración de concesiones.
6.5. Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.
6.6. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, amoblamiento, remodelación.
6.7. Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.
6.8. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.
6.9. Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

6.10. Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras Entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.
6.11. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de participación de capital privado a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por la Secretaría Departamental de Transporte y Movilidad y los planes y programas adoptados.
6.12. Adelantar los procesos de expropiación administrativa o instaurar las acciones judiciales para la expropiación, cuando no sea posible la enajenación voluntaria de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a su cargo.
6.13. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva gestión de los proyectos a su cargo.
6.14. Elaborar los estudios requeridos para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización en los proyectos a su cargo y otras modalidades de financiación a cobrar por el uso o para la construcción, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura del sector transporte.
6.15. Realizar todas las operaciones de administración propias del sistema de valorización a causa de obras de interés público o de servicios públicos, ya construidas, en construcción o que se construyan por el Instituto o por cualquiera otra Entidad o dependencia del Departamento, o por obras que ejecuten otras Entidades públicas, cuando el crédito sea cedido al Departamento o al Instituto o cualquiera de estos sea delegado para su cobro.
6.16. Coordinar la obtención de licencias y permisos, la negociación y la adquisición de predios y la realización de las gestiones requeridas para el desarrollo del respectivo proyecto.
6.17. Obtener recursos de crédito para la financiación de sus programas y obras propios.
6.18. Celebrar los contratos que requiera la administración de los Fondos Rotatorios que se lleguen a crear a su cargo y que sean necesarios para el cumplimiento de los fines específicos de éstos, gravar los bienes adscritos a cada fondo y pignorar total o parcialmente sus respectivos patrimonios o rentas y el producto de los gravámenes en garantía de operaciones de crédito para la realización de las obras que causen contribuciones.
6.19. En general, celebrar toda clase de negocios jurídicos, de administración, disposición, gravamen o compromiso de sus bienes o rentas, dentro de la órbita de sus funciones.
6.20. Estructurar los contratos convenios relacionados con los proyectos a su cargo y realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo los procesos de contratación.
6.21. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

6.22. Supervisar el cumplimiento de los compromisos de inversión establecidos en los contratos a su cargo.
6.23. Realizar la medición de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y demás obligaciones establecidas en los contratos.
6.24. Hacer seguimiento al desarrollo de los proyectos de vinculación de capital privado en infraestructura de transporte y, en caso de incumplimiento de cualquier obligación, adoptar de acuerdo con la Ley las acciones necesarias.
6.25. Imponer las multas y demás sanciones establecidas en los contratos y en la Ley, en caso de incumplimiento de las obligaciones pactadas en los mismos.

ARTÍCULO 7°. Participación en Sociedades o Asociaciones. Para el cumplimiento de sus fines, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, podrá promover, constituir, organizar y participar en sociedades o instituciones que desarrollen actividades afines o complementarias a las de la Entidad. En tal sentido podrá participar en sociedades o asociaciones, debidamente organizadas o que se creen, públicas, o privadas, con o sin la participación de personas jurídicas de derecho privado, bajo las condiciones y en los términos de las normas legales que rigen la materia, de sus estatutos y reglamentos.

Igualmente podrá, asociarse con personas jurídicas particulares, mediante la celebración de convenios de asociación o la creación de personas jurídicas, para el desarrollo conjunto de actividades en relación con los cometidos y funciones que se le asigna en este Decreto.

Los convenios de asociación a que se refiere el presente artículo se celebrarán de conformidad con lo dispuesto en el artículo 355 de la Constitución Política, en ellos se determinará con precisión su objeto, término, obligaciones de las partes, aportes, coordinación y todos aquellos aspectos que se consideren pertinentes.

Cuando en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, surjan personas jurídicas sin ánimo de lucro, éstas se sujetarán a las disposiciones previstas en el Código Civil para las asociaciones civiles de utilidad común.

En el acto constitutivo que dé origen a una persona jurídica de las que trata el artículo 96 de la Ley 489 de 1998, se observarán las disposiciones allí establecidas y los aspectos contentivos que debe especificar el acto constitutivo.

Las Entidades descentralizadas indirectas de las cuales forme parte el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, se constituirán con arreglo a las disposiciones de la Ley 489 de 1998, el Estatuto Básico de la Administración

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

Departamental de Cundinamarca en todo caso previa autorización del Gobernador del Departamento de Cundinamarca.

CAPITULO II
DIRECCION Y ADMINISTRACION

ARTÍCULO 8°. Dirección y Administración.- La dirección y administración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", esta a cargo del Consejo Directivo, como máxima autoridad de la Entidad y del Gerente General.

ARTÍCULO 9°. Integración del Consejo Directivo.- El Consejo Directivo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", estará integrado por:

9.1. El Gobernador del Departamento, o su delegado, quien la presidirá.
9.2. El Secretario de Transporte y Movilidad, o su delegado.
9.3. El Secretario de Hacienda, o su delegado.
9.4. El Secretario de Planeación o su delegado.
9.5. Un (1) delegado designado por el Gobernador por el periodo que este determine.

PARÁGRAFO 1°. El Gerente General del Instituto asistirá a las sesiones del Consejo Directivo, con voz y sin voto. A las sesiones del Consejo Directivo podrán asistir, con voz y sin voto, los servidores públicos y demás personas que el Consejo estime conveniente.

PARÁGRAFO 2°. Los miembros del Consejo Directivo, tratándose de empleados públicos, que estén facultados para designar sus delegados, comunicarán al Instituto, el acto administrativo mediante el cual los designan, para que en forma temporal o permanente asistan a las sesiones, los cuales, tendrán el carácter de empleados públicos del nivel directivo de la dependencia o Entidad respectiva.

PARAGRAFO 3°. El Gerente General del Instituto designará de entre los servidores públicos de la Entidad a quien hará las veces de Secretario del Consejo Directivo.

ARTÍCULO 10°. Incompatibilidades e Inhabilidades de los Miembros del Consejo Directivo. La calidad y los deberes de los miembros del Consejo Directivo, su remuneración y el régimen de sus inhabilidades e incompatibilidades estarán sujetos a las inhabilidades e incompatibilidades señaladas en la Constitución Política, Decreto Ley 128 de 1976, Ley 489 de 1998 y las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

Los delegados de organizaciones privadas en el Consejo Directivo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, no podrán ostentar cargos de dirección en empresas privadas que desarrollen actividades similares a las que se asignan al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca por este Decreto, y en todo caso deberán declararse impedidos cuando ocurran conflictos de intereses.

ARTÍCULO 11°. Funciones del Consejo Directivo. El Consejo Directivo es el órgano encargado de la dirección, control, políticas y normatividad de la Entidad, para garantizar una eficaz y adecuada prestación de los servicios a su cargo, para lo cual cumplirá las siguientes funciones:

11.1. Formular la política general del Instituto, el plan de desarrollo administrativo y los planes y programas que, conforme a las disposiciones orgánicas de planeación y presupuesto, deben proponerse para su incorporación a los planes sectoriales y, a través de éstos, al Plan Departamental de Desarrollo;
11.2. Proponer al Gobierno Departamental las modificaciones a la estructura orgánica, organización interna, la planta de empleos y al manual específico de funciones y de competencias laborales que consideren pertinentes y adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca, todo previo concepto de la Secretaria de la Función Publica Departamental.
11.3. Aprobar el proyecto de presupuesto del Instituto y demás trámites requeridos por las disposiciones legales sobre la materia.
11.4. Controlar el funcionamiento general de la organización y verificar su conformidad con la política adoptada.
11.5. Expedir su propio reglamento.
11.6. Autorizar las comisiones al exterior de los servidores públicos del Instituto, sujetándose a las normas sobre la materia.
11.7. Analizar, aprobar u objetar los estados financieros del Instituto.
11.8. Proponer la participación del Instituto en sociedades o asociaciones de que trata el artículo 7° del presente Decreto.
11.9. Autorizar el establecimiento de agencias y oficinas del instituto dentro del país, conforme a las disposiciones legales que regulan la desconcentración administrativa.
11.10. Orientar el funcionamiento general del Instituto y verificar el cumplimiento de los objetivos, planes y programas definidos y su conformidad con las políticas generales del sector transporte y las políticas específicas de vinculación del capital privado para el desarrollo de la infraestructura.
11.11. Autorizar al Gerente General la celebración de empréstitos que requiera el Instituto, el otorgamiento de garantías, así como la de realizar las inversiones de

excedentes financieros, con sujeción a las disposiciones legales y fiscales vigentes.

11.12. Solicitar al Gerente General los informes generales o específicos sobre las actividades de la Entidad, evaluar su gestión y adoptar las medidas correctivas que sean necesarias.

11.13. Delegar al Gerente el ejercicio de algunas de sus funciones.

11.14. Aprobar la distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización por la ejecución de obras de infraestructura de competencia del Instituto, de conformidad con la Ley.

11.15. Aprobar los lineamientos de estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos a cargo del Instituto.

11.16. Solicitar de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, de la Sociedad Colombiana de Economistas y demás asociaciones académicas, profesionales, gremiales o cívicas, opinión técnica sobre los casos específicos acerca de los cuales considere necesario conocer informes complementarios de los de sus propios miembros. Las sociedades nombradas harán conocer al Consejo su concepto, por intermedio de un vocero designado para el efecto.

11.17. Determinar las condiciones de los servicios que preste el Instituto y fijar el valor de los mismos.

11.18. Conceptuar sobre la conveniencia de la ejecución de obras por las cuales debe imponerse la contribución y sobre los demás asuntos relativos a valorización que le sometan a su consideración.

11.19. Reglamentar la elección y remuneración de representantes de los propietarios en las obras que se ejecuten por el sistema de valorización, de conformidad con las normas vigentes.

11.20. Aprobar, adoptar y modificar su propio reglamento.

11.21. Las demás que le señalen la Ley, las ordenanzas, sus estatutos internos y demás disposiciones especiales.

PARÁGRAFO 1°. Los actos que emanen del Consejo Directivo para el cumplimiento de las funciones de que tratan los numerales 11.1, 11.3, 11.8, 11.11 y 11.13, del presente artículo requieren para su validez del voto favorable del Presidente del Consejo o su delegado.

PARÁGRAFO 2°. La organización interna del Instituto, la planta de empleos públicos; y las remuneraciones a ellos correspondientes, serán aprobadas mediante Decreto Departamental, conforme a las disposiciones determinadas en el Estatuto Básico de la Administración Departamental de Cundinamarca, y demás disposiciones legales sobre la materia.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

PARÁGRAFO 3°. Honorarios. Los miembros del Consejo Directivo, podrán recibir honorarios por su asistencia a las sesiones ordinarias y extraordinarias, los cuales serán fijados por resolución ejecutiva con cargo al presupuesto del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU-, de acuerdo con las normas vigentes sobre la materia.

ARTÍCULO 12°. Reuniones. Las reuniones del Consejo Directivo se efectuarán en la ciudad de Bogotá, Distrito Capital, ordinariamente una vez al mes o extraordinariamente cuando sea convocada por el Presidente del Consejo o por el Gerente General del Instituto.

PARÁGRAFO. Las reuniones del Consejo Directivo se harán constar en actas, las cuales se numerarán consecutivamente y serán suscritas por el Presidente y el Secretario del Consejo.

ARTÍCULO 13°. Comisiones. El Consejo Directivo podrá integrar dentro de su seno comisiones para adelantar el estudio de determinadas materias de su competencia o la consideración de trabajos especiales.

ARTÍCULO 14°. Quórum Deliberatorio y Decisorio. El Consejo Directivo podrá sesionar válidamente con la mayoría absoluta de sus integrantes, y sus decisiones se adoptan al menos con la mitad más uno del voto de los mismos. En caso de empate decide el voto del Gobernador o su delegado.

ARTÍCULO 15°. Denominación de los Actos del Consejo Directivo. Los actos por los cuales el Consejo Directivo adopta sus decisiones de carácter general se denominan acuerdos, y son suscritos por el Presidente y el Secretario del Consejo Directivo.

PARÁGRAFO. Los acuerdos debidamente foliados, se encuadernan en un libro que está bajo custodia del Secretario del Consejo, se numeran sucesiva y anualmente, con indicación del día, mes y año en que se expidan.

ARTÍCULO 16°. Gerente General. La administración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", está a cargo de un Gerente General, quien es su representante legal y agente del Gobernador de su libre nombramiento y remoción.

El Gerente General del Instituto deberá acreditar los requisitos generales consagrados en las disposiciones legales sobre la materia y acreditar los específicos que defina la autoridad competente.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

PARÁGRAFO. Los requisitos específicos para el Gerente serán los establecidos para los Secretarios de Despacho del sector central de la Administración Departamental

ARTÍCULO 17°. Funciones del Gerente General. El Gerente General del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca -ICCU, cumplirá todas aquellas funciones que se relacionen con la organización y funcionamiento de la Entidad, que no se hallen expresamente atribuidas a otra autoridad y de acuerdo con las señaladas en la Ley 489 de 1998, las siguientes:

17.1. Ejercer la representación jurídica, judicial y extrajudicial del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca -ICCU.
17.2. Ejecutar las decisiones del Consejo Directivo, dictar los actos administrativos que le correspondan y realizar las actividades conducentes al cumplimiento del objetivo de la Entidad.
17.3. Dirigir, coordinar, vigilar y controlar la gestión de todas las dependencias de la Entidad.
17.4. Presentar para estudio y aprobación del Consejo Directivo el anteproyecto del presupuesto acompañado de los informes o proyectos de ejecución y los planes y programas requeridos para el desarrollo del objeto de este y que requiera la organización.
17.5. Coordinar y velar por el buen recaudo de los recursos que se reciban, ordenar el gasto de la Entidad, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.
17.6. Administrar, con autorización del Consejo Directivo, obras o empresas cuando por razón de los contratos y/o convenios celebrados, se haga necesario en guarda de los intereses del Instituto.
17.7. Representar al Instituto en las sociedades o negocios en que sea parte o tenga interés.
17.8. Delegar funciones administrativas que sean competencia de otros niveles de responsabilidad y que se requieran, de conformidad con las disposiciones legales vigentes, sin perjuicio de reasumir estas funciones cuando lo crea conveniente.
17.9. Ordenar la ejecución de los planes, programas y proyectos elaborados para el cumplimiento de los objetivos de la Entidad.
17.10. Nombrar, promover y remover a los funcionarios de Entidad, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.
17.11. Ordenar el estricto cumplimiento de las normas vigentes de administración de personal y dictar las disposiciones necesarias para su administración.
17.12. Presentar al Gobernador y al Consejo Directivo, informes generales y periódicos sobre el desarrollo de la Entidad.
17.13. Constituir mandatarios y apoderados que representen a la Entidad en asuntos judiciales o extrajudiciales o de carácter litigioso.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

17.14. Administrar los bienes y recursos que constituyen el patrimonio de la Entidad y velar por la correcta aplicación de los recursos y la debida utilización de los bienes.
17.15. Ordenar el trámite, de conformidad con las disposiciones legales vigentes, de todo lo relacionado con el otorgamiento de comisiones al exterior de los empleados de la Entidad.
17.16. Convocar al Consejo Directivo a sesiones extraordinarias cuando lo estime conveniente.
17.17. Suscribir los actos administrativos y celebrar los contratos y/o convenios que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones y la ejecución de los programas del Instituto, conforme a las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias.
17.18. Promover y ordenar programas de capacitación técnica para funcionarios del Instituto en áreas afines al objetivo del mismo, para estimular la incorporación de nuevas tecnologías, métodos de trabajo, conceptos de reingeniería y calidad en la búsqueda permanente de un alto rendimiento empresarial.
17.19. Ejercer el control administrativo a la ejecución presupuestal de la empresa y velar porque la ejecución de los planes y programas del mismo se adelanten conforme a las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias del Consejo Directivo.
17.20. Someter a consideración y aprobación del Consejo Directivo en los plazos fijados por ésta, los estados financieros, los informes de ejecución presupuestal y los planes y programas del Instituto, de acuerdo con los estatutos y demás normas aplicables.
17.21. Proponer al Consejo Directivo, las modificaciones a la organización interna del Instituto, a las funciones de las dependencias, a la planta de empleos, a las remuneraciones y al manual específico de funciones y requisitos, cuando lo considere necesario, previo concepto favorable de la Secretaría de la Función Pública Departamental o quien haga sus veces.
17.22. Expedir los actos administrativos para la adopción de los manuales de procedimientos, la implementación de los sistemas de MECI, gestión de calidad y ambiental, el reglamento interno de trabajo, de higiene y seguridad industrial y demás reglamentos administrativos de aplicación general.
17.23. Ejecutar las decisiones del Consejo Directivo y cumplir todas aquellas funciones que se relacionan con la organización y funcionamiento de la empresa y que no se hallen expresamente atribuidas a otra autoridad.
17.24. Suscribir los actos y contratos que deban expedirse o celebrarse, siguiendo las disposiciones legales pertinentes de conformidad con las cuantías, términos y condiciones establecidas en las normas legales.
17.25. Promover la coordinación de las actividades del Instituto con las Entidades u organismos públicos que tengan relación con el sector transporte.

17.26. Proponer al Consejo Directivo la distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización en los proyectos que lo requieran, de conformidad con la Ley.
17.27. Distribuir la contribución nacional de valorización de acuerdo con las normas vigentes, previa autorización del Consejo Directivo.
17.28. Proponer al Gobierno Departamental y demás autoridades competentes, previa aprobación del Consejo Directivo, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de la infraestructura de transporte a desarrollar con vinculación de capital privado, de acuerdo con las normas legales vigentes y las políticas sectoriales.
17.29. Proponer ante las autoridades competentes, previa aprobación del Consejo Directivo, la instalación de las casetas de peaje y otros puntos de cobro de acuerdo con las normas vigentes y las políticas sectoriales para los proyectos a su cargo.
17.30. Dictar las disposiciones que regulan los procedimientos y trámites administrativos internos.
17.31. Las demás que se relacionen con la organización y funcionamiento de la Entidad que y no estén expresamente atribuidas a otra autoridad.

ARTÍCULO 18°. Actos del Gerente General: Los actos y decisiones del Gerente General cumplidos en ejercicio de las funciones a él asignadas por la Ley, los estatutos y/o acuerdos del órgano directivo, se denominan Resoluciones, las que se numerarán consecutivamente cada año, con indicación de la fecha en que se expidan.

CAPITULO III
PATRIMONIO

ARTÍCULO 19°. Patrimonio. El patrimonio del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", estará constituido por:

19.1. Los recursos del presupuesto Departamental que se le asignen.
19.2. Una transferencia del Presupuesto del Departamento que debe ser al menos equivalente cada año al estimado del producido del impuesto a la gasolina que recaude el Departamento de Cundinamarca, de conformidad con el artículo 13 de la Ley 15 de 1959.
19.3. La participación sobre el impuesto a la gasolina que se cause en Cundinamarca.
19.4. Las contribuciones de valorización por obras ejecutadas por otras Entidades, o la participación que en ellas corresponda al instituto, de conformidad con la norma o el contrato respectivo.
19.5. Los recursos de crédito que contrate el Gobierno Departamental para el cumplimiento del objetivo del Instituto.

19.6. Los recursos de crédito que contrate a título propio el Instituto para el cumplimiento de su objetivo conforme a la Ley.
19.7. Las donaciones públicas o privadas para el desarrollo de los objetivos del Instituto, previa incorporación al Presupuesto General del Departamento, cuando se trate de recursos en dinero.
19.8. Los aportes de cualquier clase provenientes de recursos de Cooperación Internacional para el cumplimiento del objetivo del Instituto.
19.9. Los bienes muebles e inmuebles que le transfiera la Secretaría General del Departamento, las Entidades del sector y demás instituciones públicas.
19.10. Los bienes muebles, inmuebles y derechos adscritos al patrimonio del Departamento de Valorización y al de los Fondos Rotatorios administrados por este. El Gobernador, manteniendo la destinación específica de tales bienes, procederá a hacer cesión de ellos por escritura pública, a favor del Instituto.
19.11. Las propiedades y demás activos que adquiera con recursos propios a cualquier título.
19.12. El valor de los peajes, las contraprestaciones por el uso o explotación de la infraestructura, las tasas, derechos y multas que imponga y recaude, además de los ingresos que se generen por el desarrollo de los contratos y/o convenios que el Instituto ejecute.
19.13. El valor de la contribución de valorización de los proyectos a su cargo.
19.14. Los ingresos propios y los rendimientos producto de la administración de los mismos.
19.15. Los recaudos por concepto de servicios técnicos y los demás que obtenga a cualquier título.
19.16. El producto o rendimiento de los bienes que administre el Instituto, ya sean de su propiedad o que los haya recibido de otras Entidades personas a cualquier título.
19.17. Los demás que reciba en desarrollo de su objeto.

PARÁGRAFO 1°. Harán parte del patrimonio, igualmente, las subvenciones nacionales, departamentales o de cualquier otra Entidad, las dotaciones o asignaciones que le sean hechas, y todo otro ingreso que por cualquier concepto obtenga, siempre y cuando no contrarien los fines señalados en estos estatutos.

PARÁGRAFO 2°. Los recursos del instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca podrán ser administrados a través de encargos fiduciarios o fiducias públicas.

ARTICULO 20°. Recaudación. Las rentas indicadas en los numerales 19.1, 19.2, 19.3 y 19.5, serán recaudadas por el Departamento de Cundinamarca y consignadas en la cuenta del Instituto con la periodicidad debida.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

ARTÍCULO 21°. Destinación. El patrimonio del Instituto se destinará de modo exclusivo al cumplimiento de los objetivos y funciones asignadas en el Decreto Ordenanzal. Por tanto, ni en todo ni en parte, podrá dedicarse a otros fines.

ARTÍCULO 22°. Administración. La administración del patrimonio de la Entidad se hará conforme a su presupuesto que debe someterse en su elaboración, trámite y publicidad, a las normas que para los establecimientos públicos establezcan los reglamentos del Departamento, las demás disposiciones legales sobre la materia, los presentes Estatutos y las normas legales sobre la organización de la Administración Departamental.

CAPÍTULO IV
REGIMEN JURIDICO DE LOS ACTOS Y CONTRATOS

ARTÍCULO 23°. Actos Administrativos. Los actos administrativos que expidan el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU", para el cumplimiento de sus funciones están sujetos al procedimiento gubernativo contemplado en las disposiciones legales vigentes y en el Estatuto Básico de la Administración Departamental de Cundinamarca.

ARTÍCULO 24°. Jurisdicción Coactiva. La Entidad tiene jurisdicción coactiva para hacer exigibles los créditos a su favor, de acuerdo con las normas establecidas para las Entidades públicas del orden departamental, en los términos de las disposiciones vigentes sobre la materia.

ARTÍCULO 25°. Régimen Contractual. Los contratos que celebre el Instituto de Infraestructura de Cundinamarca –ICCU-, se regirán por el Estatuto General de Contratación establecido por la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 2474 de 2008, y las demás normas reglamentarias y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o sustituyan, sin perjuicio del control de tutela que ejerce el Gobernador conforme al Decreto Departamental 00167 de 2008.

ARTÍCULO 26°. Régimen de Personal. Para todos los efectos legales, las personas que prestan sus servicios al Instituto de Infraestructura de Cundinamarca –ICCU-, tendrán el carácter de empleados públicos y por lo tanto estarán sometidos al régimen legal vigente para los mismos.

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

ARTÍCULO 27°. Régimen Disciplinario. Los empleados públicos de la Entidad están sujetos al régimen disciplinario único previsto en la Ley 734 de 2002 y demás normas que la reglamenten, modifiquen o adicionen.

CAPITULO V
DISPOSICIONES VARIAS

ARTÍCULO 28°. En la tramitación y sustentación de los recursos y peticiones referentes a la contribución de valorización, así como en respecto de los Fondos Rotatorios que administre el instituto, regirán las normas vigentes.

PARÁGRAFO. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU-, elaborará todos los documentos, actos y convenios necesarios con las Entidades del Departamento de Cundinamarca que corresponda, para iniciar el proceso de estructuración, adjudicación y contratación de nuevos proyectos de la infraestructura a su cargo.

ARTÍCULO 29°. Reversión. A la terminación del contrato de concesión y tomada la decisión de no concesionar nuevamente la infraestructura por parte de la Secretaría de Transporte y Movilidad, deberá ser revertida al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU-, para que este la entregue a la Entidad originalmente a cargo de la misma, con todas sus mejoras y en las condiciones que se hayan pactado en el contrato o se hayan establecido en el acto administrativo que otorgó el uso o la explotación.

ARTICULO 30°. Al entrar en vigencia el presente Decreto, las Entidades del sector del Departamento de Cundinamarca, subrogarán o cederán según el caso al Instituto, a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de este. El Instituto se subroga en todos los activos y pasivos del Departamento de Valorización, sin salvedad alguna.

ARTICULO 31°. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU -, tendrá a su cargo el manejo y administración de los Fondos Rotatorios de Valorización

Los Fondos Rotatorios de Valorización, serán administrados como cuentas especiales independientes dentro de la contabilidad del Instituto, de conformidad con las disposiciones vigentes establecidas por Acto Admisnitrativo sobre su constitución y funcionamiento.

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

ARTICULO 32°. Una vez entre en operación el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU-, será de cargo suyo la aplicación del sistema de la contribución de valorización y su recaudo por obras que causen este gravamen, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia. Seguirán, además, cumpliéndose todas las disposiciones expedidas de Valorización y las decisiones tomadas por las autoridades previas a la constitución del Instituto, hasta tanto sean derogadas o modificadas expresamente por el Consejo Directivo del Instituto.

ARTÍCULO 33°. Transitorio. Inicio de Operaciones. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU-, comenzará a operar cuando el Gobernador del Departamento apruebe su organización interna y planta de empleos y se determine la vinculación de los servidores públicos correspondientes.

ARTÍCULO 34°. Transitorio, Disposición Presupuestal. Los certificados de disponibilidad presupuestal para proveer los empleos para que entre a operar inicialmente el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU-, serán expedidos por el Jefe de Presupuesto o quien haga sus veces en el Departamento de Cundinamarca, con cargo al presupuesto de dicho Instituto.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Hasta tanto no se apruebe por las instancias competentes y liquide el presupuesto del Instituto o del Establecimiento Público, los miembros del Consejo Directivo no devengarán honorarios por su asistencia a las sesiones.

CAPÍTULO VI
CONTROL FISCAL Y CONTROL INTERNO

ARTÍCULO 35°. Control. La Contraloría Departamental ejercerá las funciones de vigilancia fiscal sobre el manejo de los fondos y bienes del instituto la cual se hará en forma posterior y selectiva, conforme a los procedimientos, sistemas y principios establecidos en los artículos 267 de la Constitución Política, la Ley 42 de 1993 y demás disposiciones que las complementen, adicionen o modifiquen.

La Entidad establecerá el sistema de Control Interno y diseñará los métodos y procedimientos necesarios para garantizar que todas las actividades, así como el ejercicio de las funciones a cargo de sus servidores se ciñan a lo dispuesto en los artículos 209 y 269 de la Constitución Política, a la Ley 87 de 1993 y demás normas reglamentarias que se expidan sobre el particular.

Departamento de CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

CAPÍTULO VII
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 36°. Vigencia. El presente decreto rige, a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.
Dado en Bogotá, D.C., Sede del Gobierno de Cundinamarca, a los

15 OCT 2008

ANDRÉS GONZÁLEZ DÍAZ
Gobernador

GERMÁN LOZANO VILLEGAS
Secretario Jurídico

MARTHA PATRICIA INFANTE FERNÁNDEZ
Secretaria de la Función Pública

MARIO HUMBERTO MARTÍNEZ PEÑA
Secretario de Hacienda

Departamento de
CUNDINAMARCA

DECRETO ORDENANZAL No. 00261 de 2008

( )

Por el cual se crea el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - "ICCU" y se dictan otras disposiciones

ALEX RODRÍGUEZ HERRERA
Secretario de Planeación (E)

JUAN FERNADO GONGORA ARCINIEGAS
Secretario de Obras Públicas

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

EL GOBERNADOR DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA (E)

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, especialmente las establecidas en el artículo primero de la Ordenanza Departamental N° 247 de 2014, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el artículo primero de la Ordenanza N° 247 de 2014, se facultó al Gobernador de Cundinamarca para modificar la estructura del nivel descentralizado de la administración departamental.

Que mediante Decreto Ordenanzal N° 261 del 15 de octubre de 2008, se creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU.

Que mediante, Decreto Ordenanzal N° 007 del 4 de enero del 2013, se modificó el Decreto Ordenanzal N° 261 de 2008, mediante el cual se creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU.

Que acuerdo con la clasificación de las vías establecida en la Ley 105 de 1993 y en la Ley 1228 de 2008, el Departamento mediante Decreto N°171 de 2003, fijó la red vial de segundo orden a cargo del Departamento de Cundinamarca.

Que el Departamento de Cundinamarca, a partir de la expedición de los Decretos Ordenanzales 260 y N° 261 de 2008, asumió la administración de las vías concesionadas y por lo tanto, la administración y dirección de los contratos de concesión correspondientes.

Que es necesario que el ICCU, a cuyo cargo se encuentra la administración de las vías concesionadas, expida actos administrativos y los permisos de intervención vial a que aluden las normas citadas.

Que se observó lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley N° 819 de 2003.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPITULO I

DENOMINACION, NATURALEZA JURIDICA, SEDE, DURACION, MISION Y OBJETIVOS

ARTÍCULO PRIMERO. Denominación y Naturaleza Jurídica. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, es un establecimiento público del sector descentralizado del orden departamental,

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y patrimonio independiente, adscrito a la Secretaría de Transporte y Movilidad.

ARTÍCULO SEGUNDO. Sede y Jurisdicción. La sede principal del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, es la ciudad de Bogotá D.C. y su jurisdicción se ejercerá en todo el territorio de Cundinamarca.

ARTÍCULO TERCERO. Duración. El término de duración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, es indefinido. Su supresión y liquidación será determinada por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y demás disposiciones legales sobre la materia.

ARTÍCULO CUARTO. Misión. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, tendrá como misión, ejecutar proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento, para que los habitantes de Cundinamarca se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida y se alcance el desarrollo sostenible. Se tendrá como base el respeto al ciudadano y se implementarán mecanismos de participación orientados a generar un sentido de pertenencia.

ARTICULO QUINTO. Objetivos. Los objetivos del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, tiene por objeto atender la estructuración, contratación, ejecución y administración de los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen directamente o con la participación del capital privado, previstos dentro del Plan Departamental de Desarrollo y los planes y programas sectoriales, así como realizar las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización.

ARTÍCULO SEXTO. Funciones. Para el cumplimiento de sus objetivos, el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, cumplirá las siguientes funciones:

6.1. Programar la ejecución de los proyectos con participación de capital privado en infraestructura a cargo del Departamento que hayan sido previamente identificados por la Secretaría Departamental de Transporte y Movilidad.
6.2. Identificar, proponer y estructurar en forma integral distintas modalidades e iniciativas de vinculación del capital privado para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos o relacionados, para ser considerados e incluidos cuando sea del caso por la Secretaría de Transporte y Movilidad en los planes, programas y estrategias del sector.
6.3. Estudiar la viabilidad y proponer esquemas de participación del capital privado de acuerdo con las políticas fijadas por la Secretaría de Transporte y Movilidad del Departamento.
6.4. Unificar los procedimientos de evaluación, preparación de estudios, pliegos, negociación y en general la estructuración de concesiones.
6.5. Ejecutar obras de desarrollo tales como apertura, ampliación, rectificación y pavimentación de vías públicas, construcción de puentes, plazas cívicas, plazoletas, aparcaderos, parques y zonas verdes con sus instalaciones, servicios y obras complementarias.
6.6. Ejecutar obras de renovación urbana: conservación, habilitación, amoblamiento, remodelación.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

6.7. Construir edificios e instalaciones para servicios comunales, administrativos, de higiene, de educación y culturales.
6.8. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de infraestructura vial.
6.9. Ejecutar obras relacionadas con los programas de transporte masivo.
6.10. Ejecutar obras de desarrollo urbano, dentro de programas de otras Entidades públicas o privadas, o colaborar en su ejecución o financiación.
6.11. Realizar directa o indirectamente la estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos de participación de capital privado a su cargo, con base en los lineamientos y políticas fijadas por la Secretaría Departamental de Transporte y Movilidad y los planes y programas adoptados.
6.12. Adelantar los procesos de expropiación administrativa o instaurar las acciones judiciales para la expropiación, cuando no sea posible la enajenación voluntaria de los inmuebles requeridos para la ejecución de los proyectos a su cargo.
6.13. Elaborar los estudios y adelantar las acciones necesarias para recopilar la información de carácter predial, ambiental y social requerida para una efectiva gestión de los proyectos a su cargo.
6.14. Elaborar los estudios requeridos para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización en los proyectos a su cargo y otras modalidades de financiación a cobrar por el uso o para la construcción, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura del sector transporte.
6.15. Realizar todas las operaciones de administración propias del sistema de valorización a causa de obras de interés público o de servicios públicos, ya construidas, en construcción o que se construyan por el Instituto o por cualquiera otra Entidad o dependencia del Departamento, o por obras que ejecuten otras Entidades públicas, cuando el crédito sea cedido al Departamento o al Instituto o cualquiera de estos sea delegado para su cobro.
6.16. Coordinar la obtención de licencias y permisos, la negociación, suscripción de escrituras públicas para la adquisición de predios a nombre del Departamento de Cundinamarca, para cumplir con las funciones del Instituto
6.17. Obtener recursos de crédito para la financiación de sus programas y obras propios.
6.18. Celebrar los contratos que requiera la administración de los Fondos Rotatorios que se lleguen a crear a su cargo y que sean necesarios para el cumplimiento de los fines específicos de éstos, gravar los bienes adscritos a cada fondo y pignorar total o parcialmente sus respectivos patrimonios o rentas y el producto de los gravámenes en garantía de operaciones de crédito para la realización de las obras que causen contribuciones.
6.19. En general, celebrar toda clase de negocios jurídicos, de administración, disposición, gravamen o compromiso de sus bienes o rentas, dentro de la órbita de sus funciones.
6.20. Estructurar los contratos convenios relacionados con los proyectos a su cargo y realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo los procesos de contratación.
6.21. Supervisar, evaluar y controlar el cumplimiento de la normatividad técnica en los proyectos a su cargo.
6.22. Supervisar el cumplimiento de los compromisos de inversión establecidos en los contratos a su cargo.
6.23. Realizar la medición de las variables requeridas en cada proyecto para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio y demás obligaciones establecidas en los contratos.
6.24. Hacer seguimiento al desarrollo de los proyectos de vinculación de capital privado en infraestructura de transporte y, en caso de incumplimiento de cualquier obligación, adoptar de acuerdo con la Ley las acciones necesarias.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

6.25. Imponer las multas y demás sanciones establecidas en los contratos y en la Ley, en caso de incumplimiento de las obligaciones pactadas en los mismos.

6.26. Expedir los actos administrativos relacionados con el trámite y otorgamiento de permisos para la ocupación temporal de la vía y del derecho de vía, mediante la construcción de accesos, tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes y cruce de redes eléctricas, estaciones de servicio, viviendas y establecimientos comerciales y/o públicos, publicidad visual exterior para intervención de vías departamentales concesionadas, y emitir los demás documentos necesarios para tal fin y reglamentar lo pertinente.

De igual manera expedir los conceptos técnicos de viabilidad para autorizar la intervención de vías departamentales no concesionadas.

PARAGRAFO: La función descrita en el numeral 6.26, asignada al instituto de Infraestructura y Concesiones, se iniciará al mes siguiente a la expedición del presente Decreto Ordenanzal.

CAPITULO II

DIRECCION Y ADMINISTRACION

ARTÍCULO SÉPTIMO. Dirección y Administración. La dirección y administración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, está a cargo del Consejo Directivo, como máxima autoridad de la Entidad y del Gerente General.

ARTÍCULO OCTAVO. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, estará integrado por:

8.1. El Gobernador del Departamento, o su delegado, quien la presidirá.
8.2. El Secretario de Transporte y Movilidad, o su delegado.
8.3. El Secretario de Hacienda, o su delegado.
8.4. El Secretario de Planeación o su delegado.
8.5. Un (1) delegado designado por el Gobernador por el periodo que éste determine.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Gerente General del Instituto asistirá a las sesiones del Consejo Directivo, con voz y sin voto. A las sesiones del Consejo Directivo podrán asistir, con voz y sin voto, los servidores públicos y demás personas que el Consejo estime conveniente.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Los miembros del Consejo Directivo, tratándose de empleados públicos, que estén facultados para designar sus delegados, comunicarán al Instituto, el acto administrativo mediante el cual los designan, para que en forma temporal o permanente asistan a las sesiones, los cuales, tendrán el carácter de empleados públicos del nivel directivo de la dependencia o Entidad respectiva.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

PARAGRAFO TERCERO. El Gerente General del Instituto designará de entre los servidores públicos de la Entidad a quien hará las veces de Secretario del Consejo Directivo.

ARTÍCULO NOVENO. Incompatibilidades e Inhabilidades de los Miembros del Consejo Directivo. La calidad y los deberes de los miembros del Consejo Directivo, su remuneración y el régimen de sus inhabilidades e incompatibilidades estarán sujetos a las inhabilidades e incompatibilidades señaladas en la Constitución Política, Decreto Ley N°128 de 1976, Ley N°489 de 1998 y las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Los delegados de organizaciones privadas en el Consejo Directivo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca, no podrán ostentar cargos de dirección en empresas privadas que desarrollen actividades similares a las que se asignan al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca por este Decreto, y en todo caso deberán declararse impedidos cuando ocurran conflictos de intereses.

ARTÍCULO DÉCIMO. Funciones del Consejo Directivo. El Consejo Directivo es el órgano encargado de la dirección, control, políticas y normatividad de la Entidad, para garantizar una eficaz y adecuada prestación de los servicios a su cargo, para lo cual cumplirá las siguientes funciones:

10.1 Formular la política general del Instituto, el plan de desarrollo administrativo y los planes y programas que, conforme a las disposiciones orgánicas de planeación y presupuesto, deben proponerse para su incorporación a los planes sectoriales y, a través de éstos, al Plan Departamental de Desarrollo;
10.2 Proponer al Gobierno Departamental las modificaciones a la estructura orgánica, organización interna, la planta de empleos y al manual específico de funciones y de competencias laborales que consideren pertinentes y adoptar los estatutos internos de la entidad y cualquier reforma que a ellos se introduzca, todo previo concepto de la Secretaria de la Función Pública Departamental.
10.3 Aprobar el proyecto de presupuesto del Instituto y demás trámites requeridos por las disposiciones legales sobre la materia.
10.4 Controlar el funcionamiento general de la organización y verificar su conformidad con la política adoptada.
10.5 Expedir su propio reglamento.
10.6 Autorizar las comisiones al exterior de los servidores públicos del Instituto, sujetándose a las normas sobre la materia.
10.7 Analizar, aprobar u objetar los estados financieros del Instituto.
10.8 Proponer la participación del Instituto en sociedades o asociaciones de que trata el artículo 7° del presente Decreto.
10.9 Autorizar el establecimiento de agencias y oficinas del instituto dentro del país, conforme a las disposiciones legales que regulan la desconcentración administrativa.
10.10 Orientar el funcionamiento general del Instituto y verificar el cumplimiento de los objetivos, planes y programas definidos y su conformidad con las políticas generales del sector transporte y las políticas específicas de vinculación del capital privado para el desarrollo de la infraestructura.

10.11 Autorizar al Gerente General la celebración de empréstitos que requiera el Instituto, el otorgamiento de garantías, así como la de realizar las inversiones de excedentes financieros, con sujeción a las disposiciones legales y fiscales vigentes.
10.12 Solicitar al Gerente General los informes generales o específicos sobre las actividades de la Entidad, evaluar su gestión y adoptar las medidas correctivas que sean necesarias.
10.13 Delegar al Gerente el ejercicio de algunas de sus funciones.
10.14 Aprobar la distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización por la ejecución de obras de infraestructura de competencia del Instituto, de conformidad con la Ley.
10.15 Aprobar los lineamientos de estructuración técnica, legal y financiera de los proyectos a cargo del Instituto.
10.16 Solicitar de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, de la Sociedad Colombiana de Arquitectos, de la Sociedad Colombiana de Economistas y demás asociaciones académicas, profesionales, gremiales o cívicas, opinión técnica sobre los casos específicos acerca de los cuales considere necesario conocer informes complementarios de los de sus propios miembros. Las sociedades nombradas harán conocer al Consejo su concepto, por intermedio de un vocero designado para el efecto.
10.17 Determinar las condiciones de los servicios que preste el Instituto y fijar el valor de los mismos.
10.18 Conceptuar sobre la conveniencia de la ejecución de obras por las cuales debe imponerse la contribución y sobre los demás asuntos relativos a valorización que le sometan a su consideración.
10.19 Reglamentar la elección y remuneración de representantes de los propietarios en las obras que se ejecuten por el sistema de valorización, de conformidad con las normas vigentes.
10.20 Aprobar, adoptar y modificar su propio reglamento.
10.21 Las demás que le señalen la Ley, las ordenanzas, sus estatutos internos y demás disposiciones especiales.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los actos que emanen del Consejo Directivo para el cumplimiento de las funciones de que tratan los numerales 11.1, 11.3, 11.8, 11.11 y 11.13, del presente artículo requieren para su validez del voto favorable del Presidente del Consejo o su delegado.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La organización interna del Instituto, la planta de empleos públicos y las remuneraciones a ellos correspondientes, serán aprobadas mediante Decreto Departamental, conforme a las disposiciones determinadas en el Estatuto Básico de la Administración Departamental de Cundinamarca, y demás disposiciones legales sobre la materia.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Reuniones. Las reuniones del Consejo Directivo se efectuarán en la ciudad de Bogotá, Distrito Capital, ordinariamente una vez al mes o extraordinariamente cuando sea convocada por el Presidente del Consejo o por el Gerente General del Instituto.

PARÁGRAFO. Las reuniones del Consejo Directivo se harán en forma presencial o virtual y constarán en actas, las cuales se numerarán consecutivamente y serán suscritas por el Presidente y el Secretario del Consejo.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. Comisiones. El Consejo Directivo podrá integrar dentro de su seno comisiones para adelantar el estudio de determinadas materias de su competencia o la consideración de trabajos especiales.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. Quórum deliberatorio y decisorio. El Consejo Directivo podrá sesionar válidamente con la mayoría absoluta de sus integrantes, y sus decisiones se adoptan al menos con la mitad más uno del voto de los mismos. En caso de empate decide el voto del Gobernador o su delegado.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. Denominación de los actos del consejo directivo. Los actos por los cuales el Consejo Directivo adopta sus decisiones de carácter general se denominan acuerdos y son suscritos por el Presidente y el Secretario del Consejo Directivo.

PARÁGRAFO. Los acuerdos debidamente foliados, se encuadernan en un libro que está bajo custodia del secretario del Consejo, se numeran sucesiva y anualmente, con indicación del día, mes y año en que se expidan.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO. Gerente General. La administración del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, está a cargo de un Gerente General, quien es su representante legal y agente del Gobernador de su libre nombramiento y remoción.

El Gerente General del Instituto deberá acreditar los requisitos generales consagrados en las disposiciones legales sobre la materia y acreditar los específicos que defina la autoridad competente.

PARÁGRAFO. Los requisitos específicos para el Gerente serán los establecidos para los Secretarios de Despacho del sector central de la Administración Departamental.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO. Funciones del Gerente General. El Gerente General del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, cumplirá todas aquellas funciones que se relacionen con la organización y funcionamiento de la Entidad, que no se hallen expresamente atribuidas a otra autoridad y de acuerdo con las señaladas en la Ley 489 de 1998 y las siguientes:

16.1 Ejercer la representación jurídica, judicial y extrajudicial del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU.
16.2 Ejecutar las decisiones del Consejo Directivo, dictar los actos administrativos que le correspondan y realizar las actividades conducentes al cumplimiento del objetivo de la Entidad.
16.3 Dirigir, coordinar, vigilar y controlar la gestión de todas las dependencias de la Entidad.
16.4 Presentar para estudio y aprobación del Consejo Directivo el anteproyecto del presupuesto acompañado de los informes o proyectos de ejecución y los planes y programas requeridos para el desarrollo del objeto de este y que requiera la organización.
16.5 Coordinar y velar por el buen recaudo de los recursos que se reciban, ordenar el gasto de la Entidad, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.
16.6 Administrar, con autorización del Consejo Directivo, obras o empresas cuando por razón de los contratos y/o convenios celebrados, se haga necesario en guarda de los intereses del Instituto.
16.7 Representar al Instituto en las sociedades o negocios en que sea parte o tenga interés.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

16.8 Delegar funciones administrativas que sean competencia de otros niveles de responsabilidad y que se requieran, de conformidad con las disposiciones legales vigentes, sin perjuicio de reasumir estas funciones cuando lo crea conveniente.

16.9 Ordenar la ejecución de los planes, programas y proyectos elaborados para el cumplimiento de los objetivos de la Entidad.

16.10 Nombrar, promover y remover a los funcionarios de Entidad, de conformidad con las disposiciones legales vigentes.

16.11 Ordenar el estricto cumplimiento de las normas vigentes de administración de personal y dictar las disposiciones necesarias para su administración.

16.12 Presentar al Gobernador y al Consejo Directivo, informes generales y periódicos sobre el desarrollo de la Entidad.

16.13 Constituir mandatarios y apoderados que representen a la Entidad en asuntos judiciales o extrajudiciales o de carácter litigioso.

16.14 Administrar los bienes y recursos que constituyen el patrimonio de la Entidad y velar por la correcta aplicación de los recursos y la debida utilización de los bienes.

16.15 Ordenar el trámite, de conformidad con las disposiciones legales vigentes, de todo lo relacionado con el otorgamiento de comisiones al exterior de los empleados de la Entidad.

16.16 Convocar al Consejo Directivo a sesiones extraordinarias cuando lo estime conveniente.

16.17 Suscribir los actos administrativos y celebrar los contratos y/o convenios que sean necesarios para el cumplimiento de las funciones y la ejecución de los programas del Instituto, conforme a las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias.

16.18 Promover y ordenar programas de capacitación técnica para funcionarios del Instituto en áreas afines al objetivo del mismo, para estimular la incorporación de nuevas tecnologías, métodos de trabajo, conceptos de reingeniería y calidad en la búsqueda permanente de un alto rendimiento empresarial.

16.19 Ejercer el control administrativo a la ejecución presupuestal de la empresa y velar porque la ejecución de los planes y programas del mismo se adelanten conforme a las disposiciones legales, reglamentarias y estatutarias del Consejo Directivo.

16.20 Someter a consideración y aprobación del Consejo Directivo en los plazos fijados por ésta, los estados financieros, los informes de ejecución presupuestal y los planes y programas del Instituto, de acuerdo con los estatutos y demás normas aplicables.

16.21 Proponer al Consejo Directivo, las modificaciones a la organización interna del Instituto, a las funciones de las dependencias, a la planta de empleos, a las remuneraciones y al manual específico de funciones y requisitos, cuando lo considere necesario, previo concepto favorable de la Secretaría de la Función Pública Departamental o quien haga sus veces.

16.22 Expedir los actos administrativos para la adopción de los manuales de procedimientos, la implementación de los sistemas de MECI, gestión de calidad y ambiental, el reglamento interno de trabajo, de higiene y seguridad industrial y demás reglamentos administrativos de aplicación general.

16.23 Ejecutar las decisiones del Consejo Directivo y cumplir todas aquellas funciones que se relacionan con la organización y funcionamiento de la empresa y que no se hallen expresamente atribuidas a otra autoridad.

16.24 Suscribir los actos y contratos que deban expedirse o celebrarse, siguiendo las disposiciones legales pertinentes de conformidad con las cuantías, términos y condiciones establecidas en las normas legales.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

16.25 Promover la coordinación de las actividades del Instituto con las Entidades u organismos públicos que tengan relación con el sector transporte.
16.26 Proponer al Consejo Directivo la distribución, asignación y cobro de la contribución de valorización en los proyectos que lo requieran, de conformidad con la Ley.
16.27 Distribuir la contribución nacional de valorización de acuerdo con las normas vigentes, previa autorización del Consejo Directivo.
16.28 Proponer al Gobierno Departamental y demás autoridades competentes, previa aprobación del Consejo Directivo, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de la infraestructura de transporte a desarrollar con vinculación de capital privado, de acuerdo con las normas legales vigentes y las políticas sectoriales.
16.29 Proponer ante las autoridades competentes, previa aprobación del Consejo Directivo, la instalación de las casetas de peaje y otros puntos de cobro de acuerdo con las normas vigentes y las políticas sectoriales para los proyectos a su cargo.
16.30 Dictar las disposiciones que regulan los procedimientos y trámites administrativos internos.
16.31 Las demás que se relacionen con la organización y funcionamiento de la Entidad que y no estén expresamente atribuidas a otra autoridad.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO. Actos del Gerente General. Los actos y decisiones del Gerente General cumplidos en ejercicio de las funciones a él asignadas por la Ley, los estatutos y/o acuerdos del órgano directivo, se denominan Resoluciones, las que se numerarán consecutivamente cada año, con indicación de la fecha en que se expidan.

CAPITULO III

PATRIMONIO

ARTÍCULO DÉCIMO OCTAVO. Patrimonio. El patrimonio del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, estará constituido por:

18.1 Los recursos del presupuesto Departamental que se le asignen.
18.2 Una transferencia del Presupuesto del Departamento que debe ser al menos equivalente cada año al estimado del producido del impuesto a la gasolina que recaude el Departamento de Cundinamarca, de conformidad con el artículo 13 de la Ley 15 de 1959.
18.3 Los recursos provenientes de la participación en la sobretasa al ACPM que se causen en Cundinamarca.
18.4 Las contribuciones de valorización por obras ejecutadas por otras Entidades, o la participación que en ellas corresponda al instituto, de conformidad con la norma o el contrato respectivo.
18.5 Los recursos de crédito que contrate el Gobierno Departamental para el cumplimiento del objetivo del Instituto.
18.6 Los recursos de crédito que contrate a título propio el Instituto para el cumplimiento de su objetivo conforme a la Ley.

18.7 Las donaciones públicas o privadas para el desarrollo de los objetivos del Instituto, previa incorporación al Presupuesto General del Departamento, cuando se trate de recursos en dinero.
18.8 Los aportes de cualquier clase provenientes de recursos de Cooperación Internacional para el cumplimiento del objetivo del Instituto.
18.9 Los bienes muebles e inmuebles que le transfiera la Secretaría General del Departamento, las Entidades del sector y demás instituciones públicas.
18.10 Los bienes muebles, inmuebles y derechos adscritos al patrimonio del Departamento de Valorización y al de los Fondos Rotatorios administrados por este. El Gobernador, manteniendo la destinación específica de tales bienes, procederá a hacer cesión de ellos por escritura pública, a favor del Instituto.
18.11 Las propiedades y demás activos que adquiera con recursos propios a cualquier título.
18.12 El valor de los peajes, las contraprestaciones por el uso o explotación de la infraestructura, las tasas, derechos y multas que imponga y recaude, además de los ingresos que se generen por el desarrollo de los contratos y/o convenios que el Instituto ejecute.
18.13 El valor de la contribución de valorización de los proyectos a su cargo.
18.14 Los ingresos propios y los rendimientos producto de la administración de los mismos.
18.15 Los recaudos por concepto de servicios técnicos y los demás que obtenga a cualquier título.
18.16 El producto o rendimiento de los bienes que administre el Instituto, ya sean de su propiedad o que los haya recibido de otras Entidades personas a cualquier título.
18.17 Los demás que reciba en desarrollo de su objeto.

PARÁGRAFO PRIMERO. Harán parte del patrimonio, igualmente, las subvenciones nacionales, departamentales o de cualquier otra Entidad, las dotaciones o asignaciones que le sean hechas, y todo otro ingreso que por cualquier concepto obtenga, siempre y cuando no contrarien los fines señalados en estos estatutos.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Los recursos del instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca podrán ser administrados a través de encargos fiduciarios o fiducias públicas.

ARTICULO DÉCIMO NOVENO. Recaudación. Las rentas indicadas en los numerales 18.1, 18.2, 18.3 y 18.5, serán recaudadas por el Departamento de Cundinamarca y consignadas en la cuenta del Instituto con la periodicidad debida.

ARTÍCULO VIGÉSIMO. Destinación. El patrimonio del Instituto se destinará de modo exclusivo al cumplimiento de los objetivos y funciones asignadas en el Decreto Ordenanzal. Por tanto, ni en todo ni en parte, podrá dedicarse a otros fines.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO. Administración. La administración del patrimonio de la Entidad se hará conforme a su presupuesto que debe someterse en su elaboración, trámite y publicidad, a las normas que para los establecimientos públicos establezcan los reglamentos del Departamento, las demás disposiciones legales sobre la materia, los presentes Estatutos y las normas legales sobre la organización de la Administración Departamental.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

CAPÍTULO IV

REGIMEN JURIDICO DE LOS ACTOS Y CONTRATOS

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO. Actos administrativos. Los actos administrativos que expidan el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, para el cumplimiento de sus funciones están sujetos al procedimiento gubernativo contemplado en las disposiciones legales vigentes y en el Estatuto Básico de la Administración Departamental de Cundinamarca.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO. Jurisdicción Coactiva. La Entidad tiene jurisdicción coactiva para hacer exigibles los créditos a su favor, de acuerdo con las normas establecidas para las Entidades públicas del orden departamental, en los términos de las disposiciones vigentes sobre la materia.

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO. Régimen Contractual. Los contratos que celebre el Instituto de Infraestructura de Cundinamarca - ICCU, se regirán por el Estatuto General de Contratación establecido por la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 2474 de 2008, y las demás normas reglamentarias y demás disposiciones que las modifiquen, adicionen o sustituyan, sin perjuicio del control de tutela que ejerce el Gobernador conforme al Decreto Departamental 00167 de 2008.

ARTÍCULO VIGÉSIMO QUINTO. Régimen de Personal. Para todos los efectos legales, las personas que prestan sus servicios al Instituto de Infraestructura de Cundinamarca - ICCU, tendrán el carácter de empleados públicos y por lo tanto estarán sometidos al régimen legal vigente para los mismos.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO. Régimen Disciplinario. Los empleados públicos de la Entidad están sujetos al régimen disciplinario único previsto en la Ley 734 de 2002 y demás normas que la reglamenten, modifiquen o adicionen.

CAPITULO V

DISPOSICIONES VARIAS

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO. En la tramitación y sustentación de los recursos y peticiones referentes a la contribución de valorización, así como en respecto de los Fondos Rotatorios que administre el instituto, regirán las normas vigentes.

PARÁGRAFO. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, elaborará todos los documentos, actos y convenios necesarios con las Entidades del Departamento de Cundinamarca que corresponda, para iniciar el proceso de estructuración, adjudicación y contratación de nuevos proyectos de la infraestructura a su cargo.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO. Reversión. En virtud de lo estipulado en el artículo 19 de la ley 80 de 1993, la reversión comporta, por la naturaleza del contrato de concesión, que una vez concluye el término de la explotación o concesión, los elementos y bienes directamente afectados a la misma y colocados por el contratista para la explotación o prestación del servicio, se transfieren por parte del concesionario al ICCU, entidad que tiene la calidad de contratante y/o administrador del negocio de infraestructura, sin que por esta situación se deba efectuar compensación alguna.

ARTICULO VIGÉSIMO NOVENO. Las Entidades del sector del Departamento de Cundinamarca, subrogarán o cederán según el caso al Instituto a título gratuito, los convenios y contratos vigentes relacionados con el cumplimiento de la misión institucional de este. El Instituto se subroga en todos los activos y pasivos del Departamento de Valorización, sin salvedad alguna.

ARTICULO TRIGÉSIMO. El Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, tendrá a su cargo el manejo y administración de los Fondos Rotatorios de Valorización.

Los Fondos Rotatorios de Valorización, serán administrados como cuentas especiales independientes dentro de la contabilidad del Instituto, de conformidad con las disposiciones vigentes establecidas por Acto Administrativo sobre su constitución y funcionamiento.

ARTICULO TRIGÉSIMO PRIMERO. Una vez entre en operación el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, será de cargo suyo la aplicación del sistema de la contribución de valorización y su recaudo por obras que causen este gravamen, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia. Seguirán, además, cumpliéndose todas las disposiciones expedidas de Valorización y las decisiones tomadas por las autoridades previas a la constitución del Instituto, hasta tanto sean derogadas o modificadas expresamente por el Consejo Directivo del Instituto.

CAPÍTULO VI

CONTROL FISCAL Y CONTROL INTERNO

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEGUNDO. Control. La Contraloría Departamental ejercerá las funciones de vigilancia fiscal sobre el manejo de los fondos y bienes del instituto la cual se hará en forma posterior y selectiva, conforme a los procedimientos, sistemas y principios establecidos en los artículos 267 de la Constitución Política, la Ley 42 de 1993 y demás disposiciones que las complementen, adicionen o modifiquen.

La Entidad establecerá el sistema de Control Interno y diseñará los métodos y procedimientos necesarios para garantizar que todas las actividades, así como el ejercicio de las funciones a cargo de sus servidores se ciñan a lo dispuesto en los artículos 209 y 269 de la Constitución Política, a la Ley 87 de 1993 y demás normas reglamentarias que se expidan sobre el particular.

DECRETO ORDENANZAL N° 0068 DE 2015

(01 ABR 2015)

"Por el cual se establece la estructura orgánica del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU, y se dictan otras disposiciones"

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO. Vigencia. El presente decreto rige, a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en ~~Bogotá D.C.~~ a los, 01 ABR 2015

LUIS FERNANDO AYALA PABÓN
Gobernador (E)

V°B°.: Carlos Julio Romero Antury
Gerente General del ICCU.

Revisión técnica: Víctor Hugo Velásquez Ortiz
Director Técnico de Desarrollo Organizacional

Jaime Alfonso Velásquez Hurtado
Profesional Especializado (E)

V°B°. Lina Marcela Melo Rodríguez
Secretaria de la Función Pública

Revisión jurídica: José Ulises Queruz Lemus
Profesional Especializado

Aprobó: José Bernardo Martínez Rodríguez
Director de Conceptos y Estudios Jurídicos
Secretaría Jurídica

REMITO POR PARTES ANEXOS CONTESTACION DE DEMANDA PROCESO 2019 -00374

diana baez <dianabaez166@gmail.com>

Mié 12/08/2020 10:09

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>

6 archivos adjuntos (2 MB)

oficio de solicitud de informacion iccu 24 de febrero 2020.pdf; 2020321643 solicitud de prueba movilidad 24 de junio de 2020 (4).pdf; 2020323122 respuesta secretaria de movilidad.pdf; 2020323736 remite informe de accidente de transito.pdf; informe policial.pdf; 25000-23-26-000-1994-09783-01(17957) respuesta movilidad (2).pdf;

DOCTORA
NATALIA PEPINOSA BUENO
Secretaria
Juzgado 61 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D. C.
Sección Tercera

REFERENCIA: CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA
PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, Y OTROS

Cordial Saludo. Teniendo en cuenta que no tengo la certeza que le haya llegado la totalidad de los anexos de la contestación de la demanda del proceso judicial de la referencia, se que le llegó el escrito de la contestación y el Decreto 261 del ICCU, **le voy a remitir los anexos al correo por partes 3 o 4 anexos en cada correo, por favor, le solicito me confirme que le llegaron para evitar inconvenientes procesales y colaborarnos así con la virtualidad.**

Adjunto al presente correo 5 anexos .

Muchas Gracias,

Quedo atenta a la confirmación del correo electrónico.

Atentamente,

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ
C.C. No. 52.838.464 de Bogotá
T.P. No. 147.404 del C.S.J
Apoderada departamento de Cundinamarca
Movil 3102088618

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO:CI-2020321643
ASUNTO: POR DEFECTO
DEPENDENCIA: 320 - SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Bogotá, 2020/06/24

Doctor
JOSÉ ALBERTO GODOY LOZANO
Secretario de Transporte y Movilidad de Cundinamarca
E.S.D

REFERENCIA: **DERECHO DE PETICIÒN - SOLICITUD DE INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO**
Proceso No. 2019-00374
Juzgado 61 Administrativo de Oralidad del Circuito de Bogotá
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTROS
Demandados: Departamento de Cundinamarca, Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca y Otros

Respetado doctor Godoy Lozano:

Cordial Saludo. Con fundamento en el artículo 173 del Código General del Proceso, comedidamente, solicito su concurso, con el fin de que remita a la Dirección de Defensa Judicial y Extrajudicial, **a más tardar el 15 de julio de 2020,** copia del informe del accidente de tránsito ocurrido en la vía **Chuguacal – Cambao** el 15 de enero de 2018, en el que resultaron lesionados los señores **ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ y JAQUELINE HOLGUIN GALVIS**, identificados con cedulas de ciudadanía Nos. 1.069.433.473 de San Juan de Rioseco y 51.856.996 de Bogotá, con el fin de aportarlo como prueba al proceso judicial de la referencia para la defensa de los intereses de la Entidad.
.
Para su ilustración, adjunto copia de la demanda y del auto admisorio de la demanda.

Atentamente,

MARIA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial

Proyectó: DYBAEZ
Profesional Especializado – Sec Juridica

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO: CE - 2020323122
ASUNTO:
DEPENDENCIA: -

Bogota d, c, julio 01 de 2020

DOCTORA
MARIA STELLA GONZALEZ
DIRECTORA DE DEFENSA JUDICIAL Y EXTRAJUCICIAL
GOBERNACION DE CUNDINAMARCA.
Correo: maria.gonzalez@cundinamarca.gov.co

Asunto : Respuesta a su solicitud.

Respetad Doctora:

Presentándole un cordial saludo a continuación se da Respuesta a Su Solicitud a la Secretaria de Transporte y Movilidad del Departamento.

Agradezco su valiosa atención.

Cordialmente,

JOHN ALBERT MEJIA GARCIA
Jefe de Oficina de Control y Vigilancia del Transporte

Proyectó:GLORIA NIÑO SUA.}
SE ANEXA: COPIA IPAT,

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO: CE - 2020323736
ASUNTO: RESPUESTA SOLICITUD DE INFORMACION
DEPENDENCIA: - PROFESIONAL UNIVERSITARIO

Villeta, 2020/07/06

Doctora
MARÍA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial
Gobernación de Cundinamarca
Correo electrónico: maria.gonzalez@cundinamarca.gov.co

ASUNTO: Respuesta a solicitud de información y copias
mercurio No CI2020321643 de fecha 24 de junio de 2020
Proceso No 2019-00374
Medio de control: Reparación directa
Demandante: Alexis Tinoco Rodríguez y otros
Demandado: Departamento de Cundinamarca, Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca y otros

Respetada Doctora. De manera muy atenta y en atención a su solicitud de copia del informe policial donde resultados lesiones los demandantes dentro del asunto, adjunto le remito copia fiel del informe de accidente radicado en esta sede operativa de Villeta. Cordialmente.

Cordialmente,

JAIRO ORLANDO ALVAREZ
Profesional Universitario

Proyectó: Sandra Milena Bohórquez

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO:CE - 2020304994
ASUNTO:
ENVIA: -

Bogotá, 2020/03/06

Doctora
MARA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial
GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA
Bogotá D.C.

ASUNTO: Respuesta su comunicación No. 2020303434/ Solicitud de información proceso No. 2019-00374.

Atento saludo doctora Maria Stella:

De manera atenta damos respuesta al requerimiento contenido en su comunicación referida en el asunto, para lo cual, apoyado en la información suministrada por el área técnica de la Secretaría, me permito informar y precisar lo siguiente.

1º. Según el relato de los hechos y lo indicado en su requerimiento, el accidente de tránsito en que se vio involucrada la motocicleta de placa GXE 45 E, tuvo ocurrencia en la vía "Chuguacal -Cambao" el 15 de enero de 2018.

2º. La Vía Chuguacal – Cambao, está compuesta por dos tramos viales, así: El tramo vial "Chguacal – Los Alpes", vía de primer orden y el tramo vial "Cambao – La Rioja, vía de Segundo Orden.

Ambos tramos viales son atendidos por la Concesión "CONCESIONARIA PANAMERICANA", que en virtud del contrato de concesión tiene a su cargo las labores de conservación, señalización y mantenimiento de la vía.

3º. La dirección y control de la ejecución contractual del contrato de concesión aludido se encuentra a cargo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, siendo esta entidad descentralizada del orden departamental, la que está en posibilidades de suministrar información puntual sobre el contrato de concesión y los aspectos inherentes a su ejecución y a los trabajos de conservación y señalización de la vía para la época en que ocurrieron los hechos.

4º. De conformidad con lo previsto en el Decreto Ordenanzal No. 068 de 2015, se encuentra a cargo del ICCU la administración de las vías concesionadas, motivo por el cual, la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, carecía de competencia para hacer intervenciones en la vía objeto del requerimiento, para la fecha de los hechos, regulación que a la fecha aún se encuentra vigente.

Cordialmente,



JORGE ENRIQUE PINZON PINZON
Jefe de Oficina

Proyectó: (Movilidad) Hermelinda Lopez De Pardo

00088956

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO No. C-

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO: 2587S000 — Sidtt Villeta

2. GRAVEDAD: CON MUERTOS [ ] CON HERIDOS [X] SOLO DAÑOS [ ]

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS: CÓDIGO DE RUTA — VÍA Y KILÓMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD: Vía Combao-Chaguaca Km 16+650. Lat. 04° 89' 60" Long. 74° 67' 84"

3.1 LOCALIDAD O COMUNA: Sector Santa Rosa

4. FECHA Y HORA
FECHA Y HORA DE OCURRENCIA: 19 01 2018 23 40
FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO: 19 01 2018 23 58

5. CLASE DE ACCIDENTE: CHOQUE [X] 4 · ATROPELLO [ ] 2 · VOLCAMIENTO [ ] 3 · CAÍDA OCUPANTE [ ] 4 · INCENDIO [ ] 5 · OTRO [ ] 6

5.1. CHOQUE CON: VEHÍCULO [ ] 1 · TREN [ ] 2 · SEMOVIENTE [ ] 3 · OBJETO FIJO [X]

5.2. OBJETO FIJO: MURO [ ] 1 · POSTE [ ] 2 · ÁRBOL [ ] 3 · BARANDA [ ] 4 · SEMÁFORO [ ] 5 · INMUEBLE [ ] 6 · HIDRANTE [ ] 7 · VALLA, SEÑAL [ ] 8 · TARIMA, CASETA [ ] 9 · VEHÍCULO ESTACIONADO [ ] 10 · OTRO [ ] Piedra 11

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

6.1. ÁREA: RURAL · NACIONAL [X] · DEPARTAMENTAL [ ] · MUNICIPAL [ ] · URBANA [ ]

6.2. SECTOR: RESIDENCIAL [ ] · INDUSTRIAL [ ] · COMERCIAL [ ]

6.3. ZONA: ESCOLAR [ ] · DEPORTIVA [ ] · TURÍSTICA [ ] · PRIVADA [ ] · MILITAR [ ] · HOSPITALARIA [ ]

6.4. DISEÑO: GLORIETA [ ] · PASO A NIVEL [X] · PASO ELEVADO [ ] · PUENTE [ ] · INTERSECCIÓN [ ] · PONTÓN [ ] · PASO INFERIOR [ ] · TRAMO DE VÍA [X] · LOTE O PREDIO [ ] · CICLO RUTA [ ] · PEATONAL [ ] · TÚNEL [ ]

6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA: GRANIZO [ ] · VIENTO [ ] · LLUVIA [ ] · NORMAL [X] · NIEBLA [ ]

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

7.1. GEOMÉTRICAS (VÍA 1 / 2): A. RECTA [X] / CURVA [ ] · B. PLANO [ ] / PENDIENTE [ ] · C. BAHÍA DE EST. [ ] / CON ANDEN [ ] · CON BERMA [ ]

7.2. UTILIZACIÓN: UN SENTIDO [ ] · DOBLE SENTIDO [X] · REVERSIBLE [ ] · CONTRAFLUJO [ ] · CICLOVÍA [ ] · CALZADAS [ ] · TRES O MÁS [ ] · VARIABLE [ ]

7.3. CARRILES: UN [ ] · DOS [X] · TRES O MÁS [ ] · VARIABLE [ ]

7.5. SUPERFICIE DE RODADURA: ASFALTO [X] · AFIRMADO [ ] · ADOQUÍN [ ] · EMPEDRADO [ ] · CONCRETO [ ] · TIERRA [ ] · OTRO [ ]

7.6. ESTADO: BUENO [X] · CON HUECOS [ ] · DERRUMBES [X] · EN REPARACIÓN [ ] · HUNDIMIENTO [ ] · INUNDADA [ ] · PARCHADA [ ] · RIZADA [ ] · FISURADA [ ]

7.7. CONDICIONES: ACEITE [ ] · HÚMEDA [ ] · LODO [ ] · ALCANTARILLA DESTAPADA [ ]

MATERIAL ORGANICO [ ] · MATERIAL SUELTO [ ] · SECA [X] · OTRA [ ]

7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL: A. CON [ ] BUENA [ ] MALA [ ] · B. SIN [X]

7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO: A. AGENTE DE TRÁNSITO [ ] · B. SEMÁFORO: OPERANDO [ ] · INTERMITENTE [ ] · CON DAÑOS [ ] · APAGADO [ ] · OCULTO [ ] · C. SEÑALES VERTICALES: PARE [ ] · CEDA EL PASO [ ] · NO GIRE [ ] · SENTIDO VIAL [ ] · NO ADELANTAR [ ] · VELOCIDAD MÁXIMA [ ] · OTRA SP 09 [X] · NINGUNA [ ]

D. SEÑALES HORIZONTALES: ZONA PEATONAL [ ] · LÍNEA DE PARE [ ] · LÍNEA CENTRAL AMARILLA: CONTINUA [X] · SEGMENTADA [ ] · LÍNEA DE CARRIL BLANCA: CONTINUA [X] · SEGMENTADA [ ] · LÍNEA DE BORDE BLANCA [X] · LÍNEA DE BORDE AMARILLA [ ] · LÍNEA ANTIBLOQUEO [ ] · FLECHAS [ ] · LEYENDAS [ ] · SÍMBOLOS [ ] · OTRA [ ]

E. REDUCTOR DE VELOCIDAD: BANDAS SONORAS [ ] · RESALTO [ ] · MÓVIL [ ] · FIJO [ ] · SONORIZADOR [ ] · ESTOPEROL [ ] · OTRO 19-Enero-18 9:15 [ ]

F. DELINEADOR DE PISO: TACHA [ ] · ESTOPEROLES [ ] · TACHONES [ ] · BOYAS [ ] · BORDILLOS [ ] · TUBULAR [ ] · BARRERAS PLÁSTICAS [ ] · HITOS TUBULARES [ ] · CONOS [ ] · OTRO [ ]

7.10. VISIBILIDAD: A. NORMAL [X] · B. DISMINUIDA POR: CASETAS [ ] · CONSTRUCCIÓN [ ] · VALLAS [ ] · ÁRBOL/VEGETACIÓN [ ] · VEHÍCULO ESTACIONADO [ ] · ENCANDILAMIENTO [ ] · POSTE [ ] · OTROS [ ]

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS — VEHÍCULO 1

8.1 CONDUCTOR APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO (M/F)	GRAVEDAD
Tinoco Rodriguez Alexis.	CC	1069033473	Colombia	20 09 90	M	MUERTO [ ] HERIDO [ ]

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO	SE PRACTICÓ EXAMEN SI [X] NO [ ]	AUTORIZÓ SI [X] NO [ ]	EMBRIAGUEZ POS [ ] NEG [X]	GRADO	S. PSICOACTIVAS SÍ [ ] NO [ ]
Cra 87A #87-47	Bogota	3212120108					

PORTA LICENCIA	LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP [ ] VEN [X] DÍA MES AÑO	CÓDIGO OF. TRÁNSITO	CHALECO	CASCO	CINTURÓN
SÍ [X] NO [ ]	1069033473	A2		27 09 27		SÍ [ ] NO [ ]	SÍ [ ] NO [ ]	SÍ [ ] NO [ ]

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LESIONES
San Vicente De Paul	Valoración

8.2 VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE/SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.
GXE45E		COLOMBIANO [X] EXTRANJERO [ ]	ART	ADISW	Negro	2018	N/A		02.	10014440105

EMPRESA	MATRICULADO EN:	INMOVILIZADO EN:	TARJETA DE REGISTRO No.
NIT.	Chia	A DISPOSICIÓN DE: Fiscalia Facatativa	

REV. TEC. MEC. SÍ [ ] NO [X] No. — CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE [ ]

PORTA SOAT	PÓLIZA No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
SÍ [X] NO [ ]	AT1318201127108	Suramericana	

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL SÍ [ ] NO [ ]			PORTA SEG. RESP. EXTRACONTRACTUAL SÍ [ ] NO [ ]		
No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)	No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)

PROPIETARIO

MISMO CONDUCTOR	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACION No.
SÍ [X] NO [ ]	Holguin Galvis Jacqueline	CC	51856996

8.3. CLASE VEHÍCULO: AUTOMÓVIL [ ] · BUS [ ] · BUSETA [ ] · CAMIÓN [ ] · CAMIONETA [ ] · CAMPERO [ ] · MICROBÚS [ ] · TRACTOCAMIÓN [ ] · VOLQUETA [ ] · MOTOCICLETA [X] · M. AGRICOLA [ ] · M. INDUSTRIAL [ ] · BICICLETA [ ] · MOTOCARRO [ ] · MOTOTRICICLO [ ] · TRACCIÓN ANIMAL [ ] · MOTOCICLO [ ] · CUATRIMOTO [ ] · REMOLQUE [ ] · SEMI-REMOLQUE [ ]

8.4. CLASE SERVICIO: OFICIAL [ ] · PÚBLICO [ ] · PARTICULAR [X] · DIPLOMÁTICO [ ]

8.5. MODALIDAD DE TRANS.: MIXTO [ ] · CARGA [ ] · EXTRADIMENSIONADA [ ] · EXTRAPESADA [ ] · MERCANCÍA PELIGROSA [ ] · CLASE DE MERCANCÍA [ ]

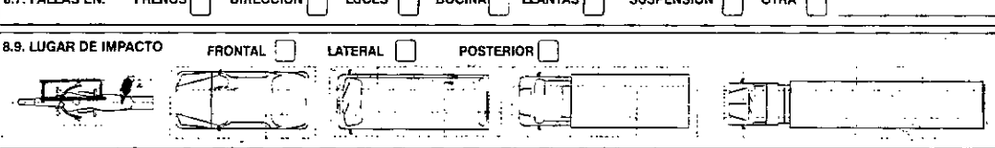
PASAJEROS: COLECTIVO [ ] · INDIVIDUAL [ ] · MASIVO [ ] · ESPECIAL TURISMO [ ] · ESPECIAL ESCOLAR [ ] · ESPECIAL ASALARIADO [ ] · ESPECIAL OCASIONAL [ ]

8.6. RADIÓ DE ACCIÓN: NACIONAL [ ] · MUNICIPAL [ ]

8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO: Daños porta lateral derecha y rayones porta trasero.

8.7. FALLAS EN: FRENOS [ ] · DIRECCIÓN [ ] · LUCES [ ] · BOCINA [ ] · LLANTAS [ ] · SUSPENSIÓN [ ] · OTRA [ ]

8.9. LUGAR DE IMPACTO: FRONTAL [ ] · LATERAL [ ] · POSTERIOR [ ] · Otro



1a. COPIA: ORGANISMO DE TRANSITO

FIRMA DE CONFORMIDAD CON EL INFORME, CONDUCTORES INVOLUCRADOS, TESTIGOS

FIRMA CONDUCTOR, VICTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VICTIMA O TESTIGO C.C.

TODA PERSONA RETENIDA SE NOTIFICA DE LOS DERECHOS CONFORME AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

VIGILADO SUPERTRANSPORTE

000889 56

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS — VEHÍCULO 2

8.1 CONDUCTOR

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO (M F)	GRAVEDAD (MUERTO / HERIDO)

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO	SE PRACTICÓ EXAMEN SI NO	AUTORIZÓ SI NO	EMBRIAGUÉZ POS NEG	GRADO	S. PSICOACTIVAS SI NO

PORTA LICENCIA SI NO	LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP	VEN (DÍA MES AÑO)	CÓDIGO OF. TRÁNSITO	CHALECO SI NO	CASCO SI NO	CINTURÓN SI NO

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LESIONES
501 233523	
501 213235B	

8.2 VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE / SEMI	NACIONALIDAD (COLOMBIANO / EXTRANJERO)	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.

EMPRESA	MATRICULADO EN:	INMOVILIZADO EN:	TARJETA DE REGISTRO No.
NIT.		A DISPOSICIÓN DE:	

REV. TEC. MEC. SI NO No. — CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE

PORTA SOAT SI NO	PÓLIZA No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL SI NO	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)	PORTA SEG. RESP. EXTRACONTRACTUAL SI NO	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
No. / ASEGURADORA		No. / ASEGURADORA	

PROPIETARIO

MISMO CONDUCTOR SI NO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.

8.3. CLASE VEHÍCULO

AUTOMÓVIL		M. AGRICOLA	
		M. INDUSTRIAL	
A		BICICLETA	X
CAMIÓN		MOTOCARRO	
CAMIONETA		MOTOTRICICLO	
CAMPERO		TRACCIÓN ANIMAL	
MICROBÚS		MOTOCICLO	
TRACTOCAMIÓN	X	CUATRIMOTO	
VOLQUETA		REMOLQUE	
MOTOCICLETA		SEMI-REMOLQUE	

8.4. CLASE SERVICIO

OFICIAL	
PÚBLICO	
PARTICULAR	
DIPLOMÁTICO	

8.5. MODALIDAD DE TRANS.

MIXTO	
CARGA	
- EXTRADIMENSIONADA	
- EXTRAPESADA	
- MERCANCÍA PELIGROSA	

- CLASE DE MERCANCÍA

PASAJEROS

- COLECTIVO	
- INDIVIDUAL	
- MASIVO	
- ESPECIAL TURISMO	
- ESPECIAL ESCOLAR	
- ESPECIAL ASALARIADO	
- ESPECIAL OCASIONAL	

8.6. RADIO DE ACCIÓN

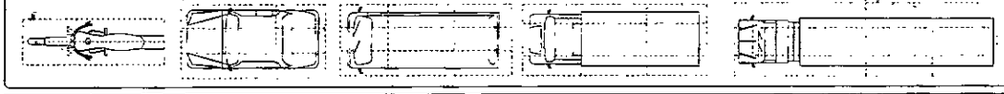
NACIONAL	
MUNICIPAL	

8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

ALCALDÍA DE VILLETA — SECRETARÍA DE GOBIERNO Y SEGURIDAD CIUDADANA — RADICACIÓN DE CORRESPONDENCIA — FECHA: 19-Enero-18 — HORA: 9:13 — NÚMERO RADICADO: 266 — FOLIOS: 1 — RECIBIDO POR: Dal

8.7. FALLAS EN: FRENOS ☐ DIRECCIÓN ☐ LUCES ☐ BOCINA ☐ LLANTAS ☐ SUSPENSIÓN ☐ OTRA ☐

8.9. LUGAR DE IMPACTO — FRONTAL ☐ LATERAL ☐ POSTERIOR ☐



Otro

EL DILIGENCIAMIENTO NO IMPLICA SU ACEPTACIÓN POR PARTE DE CUNDINAMARCA

FIRMA DE CONFORMIDAD CON EL INFORME, CONDUCTORES INVOLUCRADOS

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

9. VÍCTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES — No. 1 — DEL VEHÍCULO No. 1

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO (M F)
Holguin Golvis Jacqualine	cc	51856996	Colombia	11 05 76	M X

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO
Cra 87A #87-42	Bogota	3212120708

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	SE PRACTICÓN EXAMEN SI NO	AUTORIZÓ SI NO	EMBRIAGUÉZ POS NEG	GRADO	S. PSICOACTIVAS SI NO
San Vicente De Paul. San Juan Diosaca	NO X				

DESCRIPCIÓN DE LECCIONES: fractura del femur derecho herido abierto.

CINTURÓN SI NO — CASCO X NO — CHALECO X NO

9.1. DETALLES DE LA VÍCTIMA

CONDICIÓN: PEATÓN ☐ PASAJERO ☐ ACOMPAÑANTE X

GRAVEDAD: MUERTO ☐ HERIDO X

10. TOTAL VÍCTIMAS: PEATÓN ☐ ACOMPAÑANTE 01 PASAJERO ☐ CONDUCTOR ☐ TOTAL HERIDOS 01 MUERTOS ☐

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

DEL CONDUCTOR ☐☐☐ ☐☐☐ ☐☐☐ ☐☐☐

DEL VEHÍCULO DE LA VÍA 305

DEL PEATÓN DEL PASAJERO ☐☐☐ ☐☐☐ ☐☐☐ ☐☐☐

OTRA ☐☐☐ ESPECIFICAR ¿CUÁL?: obstaculos en la via - Derrumba de roca.

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO
APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO
APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO

13. OBSERVACIONES

El conductor de la motocicleta solo fue valorado y el acompañante atendido en el hospital por las lesiones.

14. ANEXOS — ANEXO 1 (Conductores, Vehículos) X — ANEXO 2 (víctimas, peatones o pasajeros) ☐ — OTROS ANEXOS (Fotos y videos) ☐ _____

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA
PT	Vargas Rabon Javier	cc	79763943	089077	Sebo-Secun	

16. CORRESPONDIÓ NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN

Dto.	Mu/pio.	Ent.	U. receptora	Año	Consecutivo
25	662	61	0801	2018	00009

1a. COPIA: ORGANISMO DE TRANSITO

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

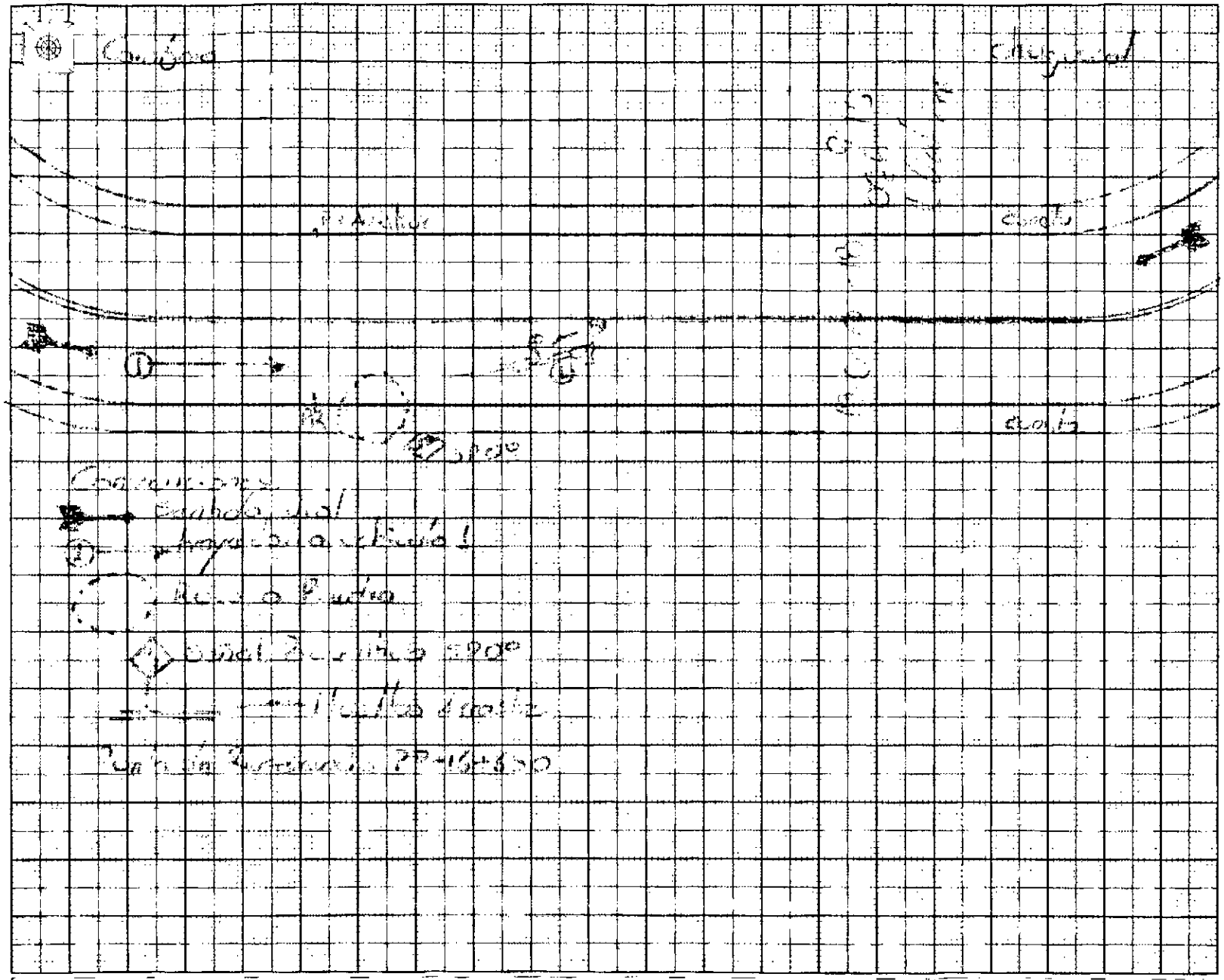
TODA PERSONA RETENIDA SE NOTIFICA DE LOS DERECHOS CONFORME AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

VIGILADO SUPERTRANSPORTE

00088956

17. CROQUIS (BOSQUEJO TOPOGRAFICO)

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. C



PUNTO DE REFERENCIA P R

TABLA DE MEDIDAS

No.	(X) o "A"	(Y) o "B"	IDENTIFICACION DEL PUNTO
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

FIRMA CONDUCTOR, VICTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VICTIMA O TESTIGO C.C.

LONG. HUELLAS

No.	METROS	CM	TIPO DE HUELLA

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC. IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA

16. CORRESPONDIÓ

NUMERO UNICO DE INVESTIGACIÓN Dto. Mu/pio. Ent. U. receptora Año Consecutivo

Long. 74° 67' 86.35"

Lat. 04° 59' 60.2"

ESCALA:

PLANO:

VISTA:

VÍA 1 VÍA 2

RADIO

PERALTE

PENDIENTE

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

1a. COPIA- ORGANISMO TRANSITO

VIGILADO SUPERTRANSPORTE

CUNDINAMARCA
¡Que Progresa!!
CON LEGALIDAD

INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA ICCU
AL CONTESTAR CITE ESTE NUMERO 2020001666
Asunto: ICCU44 PROCESOS Anexos. 4
Ruta: Correspondencia ICCU
Fecha: 25/02/2020 15:04:12.0

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO CI-2020303426
ASUNTO:
DEPENDENCIA: -

Bogotá, 2020/02/24

Doctora
NANCY VALBUENA RAMOS
Gerente
Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU
Bogotá D.C.

TRAMITE URGENTE

REFERENCIA: **SOLICITUD DE INFORMACIÓN**
Proceso No. 2019-00374
Juzgado 61 Administrativo de Oralidad del Circuito Judicial de Bogotá
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTROS
Demandados: Departamento de Cundinamarca, Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca y Otros

Respetada doctora Nancy:

Comedidamente solicito su concurso, a fin de que se certifique o indique si el corredor vial del Centro de Occidente de Cundinamarca integrado por los trayectos los Alpes, Villeta y Chuguacal Chambao, incluyendo los accesos a los Municipios de Guayabal de Siquima, Quituima y Viani, **San Juan de Rioseco**, es decir, la vía o corredor vial de que trata el escrito de la demanda donde ocurrió el accidente el 15 de enero de 2018 , **pertenece a la red vial Departamental**, y en caso afirmativo, si dentro de las funciones del **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA ICCU** le corresponde el mantenimiento y señalización de esta vía.

De igual manera, comedidamente le solicitó indique a esta Secretaría, si con relación al mantenimiento y señalización de esta vía **EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA ICCU** suscribió o ha suscrito contratos de concesión de obra pública o convenios interadministrativos relacionados con dicha vía o con el mantenimiento de la misma, y en caso afirmativo, en que calidad y con qué contratista(s).

Scanned with CamScanner

CUNDINAMARCA
Que Progresa!
CON LEGALIDAD

En el evento, en que **EL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA ICCU** haya suscrito convenios interadministrativos o algún contrato de concesión de obra pública con relación a la señalización, pavimentación o mantenimiento de esta vía, le solicitó, remitir a esta oficina copia de estos contratos y las actas de inicio para aportarlas como prueba al juzgado dentro del término legal para contestar la demanda.

Lo anterior, por cuanto la parte demandante alega en el escrito de la demanda que los titulares y responsables de la vía en la que ocurrió el accidente de tránsito el 15 de enero de 2018 (*fecha de ocurrencia de los hechos*) son el Departamento de Cundinamarca, ICCU, Concesionaria Panamericana S.A.S. y se requiere esta información para aportarla como prueba documental dentro del expediente judicial que corresponde al medio de control de reparación directa incoado por los demandantes, que le correspondió por competencia al Juzgado Sesenta y Uno (61) Administrativo de Oralidad del Circuito de Bogotá y de esta manera, realizar una adecuada defensa del proceso judicial de la referencia.

Esta información documental se requiere **a más tardar el 9 de marzo de 2020**, teniendo en cuenta que está corriendo el término legal para contestar demanda, de conformidad con lo preceptuado en el artículo 175 de la Ley 1437 de 2011.

Con el fin, de que esa entidad nos remita de ser el caso información precisa, completa y demás que considere pertinente, adjuntamos a la presente solicitud, copia de la demanda y del auto admisorio de la demanda; ya que no estaba acompañada de anexos.

Quedamos a la espera de una pronta y suficiente respuesta,

Atentamente,

MARIA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial

Anexo lo enunciado

Proyectó:
Diana Yamile Báez Suárez
Profesional Especializado
Despacho – Secretaría Jurídica

Gobernación de Cundinamarca
D C
Sede Administrativa

Gobernación de

Scanned with CamScanner

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO:CE - 2020304994
ASUNTO:
ENVIA: -

Bogotá, 2020/03/06

Doctora
MARA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial
GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA
Bogotá D.C.

ASUNTO: Respuesta su comunicación No. 2020303434/ Solicitud de información proceso No. 2019-00374.

Atento saludo doctora Maria Stella:

De manera atenta damos respuesta al requerimiento contenido en su comunicación referida en el asunto, para lo cual, apoyado en la información suministrada por el área técnica de la Secretaría, me permito informar y precisar lo siguiente.

1º. Según el relato de los hechos y lo indicado en su requerimiento, el accidente de tránsito en que se vio involucrada la motocicleta de placa GXE 45 E, tuvo ocurrencia en la vía "Chuguacal -Cambao" el 15 de enero de 2018.

2º. La Vía Chuguacal – Cambao, está compuesta por dos tramos viales, así: El tramo vial "Chguacal – Los Alpes", vía de primer orden y el tramo vial "Cambao – La Rioja, vía de Segundo Orden.

Ambos tramos viales son atendidos por la Concesión "CONCESIONARIA PANAMERICANA", que en virtud del contrato de concesión tiene a su cargo las labores de conservación, señalización y mantenimiento de la vía.

3º. La dirección y control de la ejecución contractual del contrato de concesión aludido se encuentra a cargo del Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, siendo esta entidad descentralizada del orden departamental, la que está en posibilidades de suministrar información puntual sobre el contrato de concesión y los aspectos inherentes a su ejecución y a los trabajos de conservación y señalización de la vía para la época en que ocurrieron los hechos.

4º. De conformidad con lo previsto en el Decreto Ordenanzal No. 068 de 2015, se encuentra a cargo del ICCU la administración de las vías concesionadas, motivo por el cual, la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, carecía de competencia para hacer intervenciones en la vía objeto del requerimiento, para la fecha de los hechos, regulación que a la fecha aún se encuentra vigente.

Cordialmente,



JORGE ENRIQUE PINZON PINZON
Jefe de Oficina

Proyectó: (Movilidad) Hermelinda Lopez De Pardo

00088956

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO No. C-

1. ORGANISMO DE TRÁNSITO 25875000 — Sistt Villeta

2. GRAVEDAD — CON MUERTOS [ ] CON HERIDOS [X] SOLO DAÑOS [ ]

3. LUGAR O COORDENADAS GEOGRÁFICAS — CÓDIGO DE RUTA: | | | | | | | | — VÍA Y KILÓMETRO O SITIO, DIRECCIÓN Y CIUDAD: Vía Combao - chaguaca Rel no 16+650 — Lat. 04° 89' 60" — Long. 74° 67' 84"

3.1 LOCALIDAD O COMUNA — Sector Santa Rosa

4. FECHA Y HORA
- FECHA Y HORA DE OCURRENCIA: 15 01 2018 23 40
- FECHA Y HORA DE LEVANTAMIENTO: 15 01 2018 23 58

5. CLASE DE ACCIDENTE
- CHOQUE [X] — CAÍDA OCUPANTE [4]
- ATROPELLO [2] — INCENDIO [5]
- VOLCAMIENTO [3] — OTRO [6]

5.1. CHOQUE CON
- VEHÍCULO [1]
- TREN [2]
- SEMOVIENTE [3]
- OBJETO FIJO [X]

5.2. OBJETO FIJO
- MURO [1] — SEMÁFORO [5] — TARIMA, CASETA [9]
- POSTE [2] — INMUEBLE [6] — VEHÍCULO ESTACIONADO [10]
- ÁRBOL [3] — HIDRANTE [7] — OTRO: Piedra [11]
- BARANDA [4] — VALLA, SEÑAL [8]

6. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR

6.1. ÁREA	6.2. SECTOR	6.3. ZONA	6.4. DISEÑO	6.5. CONDICIÓN CLIMÁTICA
RURAL - NACIONAL [X]	RESIDENCIAL [ ]	ESCOLAR [ ] DEPORTIVA [ ]	GLORIETA [ ] PASO A NIVEL [X] PASO ELEVADO [ ] PUENTE [ ]	GRANIZO [ ] VIENTO [ ]
- DEPARTAMENTAL [ ]	INDUSTRIAL [ ]	TURÍSTICA [ ] PRIVADA [ ]	INTERSECCIÓN [ ] PONTÓN [ ] PASO INFERIOR [ ] TRAMO DE VÍA [X]	LLUVIA [ ] NORMAL [X]
- MUNICIPAL [ ]	COMERCIAL [ ]	MILITAR [ ] HOSPITALARIA [ ]	LOTE O PREDIO [ ] CICLO RUTA [ ] PEATONAL [ ] TÚNEL [ ]	NIEBLA [ ]
- URBANA [ ]				

7. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS

	VÍA 1	VÍA 2
7.1. GEOMÉTRICAS		
A. RECTA	X	
CURVA		
B. PLANO		
PENDIENTE		
C. BAHÍA DE EST.		
CON ANDEN		
CON BERMA		
7.2. UTILIZACIÓN		
UN SENTIDO		
DOBLE SENTIDO	X	
REVERSIBLE		
CONTRAFLUJO		
CICLOVÍA		
7.3. CALZADAS		
UNA	X	
DOS		
TRES O MÁS		
VARIABLE		
7.4. CARRILES		
UN		
DOS	X	
TRES O MÁS		
VARIABLE		

	VÍA 1	VÍA 2
7.5. SUPERFICIE DE RODADURA		
ASFALTO	X	
AFIRMADO		
ADOQUÍN		
EMPEDRADO		
CONCRETO		
TIERRA		
OTRO		
7.6. ESTADO		
BUENO	X	
CON HUECOS		
DERRUMBES	X	
EN REPARACIÓN		
HUNDIMIENTO		
INUNDADA		
PARCHADA		
RIZADA		
FISURADA		
7.7. CONDICIONES		
ACEITE		
HÚMEDA		
LODO		
ALCANTARILLA DESTAPADA		

	VÍA 1	VÍA 2
MATERIAL ORGANICO		
MATERIAL SUELTO		
SECA	X	
OTRA		
7.8. ILUMINACIÓN ARTIFICIAL		
A. CON		
BUENA		
MALA		
B. SIN	X	
7.9. CONTROLES DE TRÁNSITO		
A. AGENTE DE TRÁNSITO		
B. SEMÁFORO		
OPERANDO		
INTERMITENTE		
CON DAÑOS		
APAGADO		
OCULTO		
C. SEÑALES VERTICALES		
PARE		
CEDA EL PASO		
NO GIRE		
SENTIDO VIAL		
NO ADELANTAR		
VELOCIDAD MÁXIMA		
OTRA 50 09	X	
NINGUNA		

	VÍA 1	VÍA 2
D. SEÑALES HORIZONTALES		
ZONA PEATONAL		
LÍNEA DE PARE		
LÍNEA CENTRAL AMARILLA		
CONTINUA	X	
SEGMENTADA		
LÍNEA DE CARRIL BLANCA		
CONTINUA	X	
SEGMENTADA		
LÍNEA DE BORDE BLANCA	X	
LÍNEA DE BORDE AMARILLA		
LÍNEA ANTIBLOQUEO		
FLECHAS		
LEYENDAS		
SÍMBOLOS		
OTRA		
E. REDUCTOR DE VELOCIDAD		
BANDAS SONORAS		
RESALTO		
MÓVIL		
FIJO		
SONORIZADOR		
ESTOPEROL		
OTRO 17 - Grafo - 18		

	VÍA 1	VÍA 2
F. DELINEADOR DE PISO		
TACHA		
ESTOPEROLES		
TACHONES		
BOYAS		
BORDILLOS		
TUBULAR		
BARRERAS PLÁSTICAS		
HITOS TUBULARES		
CONOS		
OTRO		
7.10. VISIBILIDAD		
A. NORMAL	X	
B. DISMINUIDA POR		
CASETAS		
CONSTRUCCIÓN		
VALLAS		
ÁRBOL/VEGETACIÓN		
VEHÍCULO ESTACIONADO		
ENCANDILAMIENTO		
POSTE		
OTROS		

9:15 — 0:56

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS — VEHÍCULO [1]

8.1 CONDUCTOR APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO	GRAVEDAD
Tinoco Rodriguez Alexis.	CC	1069433473	Colombia	28 08 90	M [X] F [ ]	MUERTO [ ] HERIDO [ ]

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO	SE PRACTICÓ EXAMEN SI [X] NO [ ] — AUTORIZÓ	EMBRIAGUEZ — GRADO	S. PSICOACTIVAS
Cra 87A #87-47	Bogota	3212120708	SI [X] NO [ ]	POS [ ] NEG [X]	SÍ [ ] NO [X]

PORTA LICENCIA	LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP [ ] VEN [X] — DÍA MES AÑO	CÓDIGO OF. TRÁNSITO	CHALECO	CASCO	CINTURÓN
SI [X] NO [ ]	1069433473	A2		27 04 27		SÍ [ ] NO [X]	SÍ [ ] NO [X]	SÍ [ ] NO [X]

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LESIONES
San Vicente De Paul	Valoración

8.2 VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE/SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.
GXF45E		COLOMBIANO [X] EXTRANJERO [ ]	ART	ADISW	Negro	2018	N/A		02.	3001444405

EMPRESA	MATRICULADO EN:	INMOVILIZADO EN: Autogar Albon	TARJETA DE REGISTRO No.
NIT.	Chia	A DISPOSICIÓN DE: Fiscalia Facultativa	

REV. TEC. MEC. SÍ [ ] NO [X] No. — CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE [ ]

PORTA SOAT	PÓLIZA No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
SI [X] NO [ ]	AT1318201271O8	Suramericana	

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL SÍ [ ] NO [ ]	VENCIMIENTO	PORTA SEG. RESP. EXTRACONTRACTUAL SÍ [ ] NO [ ]	VENCIMIENTO
No. / ASEGURADORA	DÍA MES AÑO	No. / ASEGURADORA	DÍA MES AÑO

PROPIETARIO

MISMO CONDUCTOR	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.
SI [ ] NO [X]	Holguin Goluis Jacqueline.	CC	51856996

8.3. CLASE VEHÍCULO
- AUTOMÓVIL [ ]
- BUS [ ]
- BUSETA [ ]
- CAMIÓN [ ]
- CAMIONETA [ ]
- CAMPERO [ ]
- MICROBÚS [ ]
- TRACTOCAMIÓN [ ]
- VOLQUETA [ ]
- MOTOCICLETA [X]
- M. AGRICOLA [ ]
- M. INDUSTRIAL [ ]
- BICICLETA [ ]
- MOTOCARRO [ ]
- MOTOTRICICLO [ ]
- TRACCIÓN ANIMAL [ ]
- MOTOCICLO [ ]
- CUATRIMOTO [ ]
- REMOLQUE [ ]
- SEMI-REMOLQUE [ ]

8.4. CLASE SERVICIO
- OFICIAL [ ]
- PÚBLICO [ ]
- PARTICULAR [X]
- DIPLOMÁTICO [ ]

8.5. MODALIDAD DE TRANS.
- MIXTO [ ]
- CARGA [ ]
  - EXTRADIMENSIONADA [ ]
  - EXTRAPESADA [ ]
  - MERCANCÍA PELIGROSA [ ]
- CLASE DE MERCANCÍA [ ]

PASAJEROS
- COLECTIVO [ ]
- INDIVIDUAL [ ]
- MASIVO [ ]
- ESPECIAL TURISMO [ ]
- ESPECIAL ESCOLAR [ ]
- ESPECIAL ASALARIADO [ ]
- ESPECIAL OCASIONAL [ ]

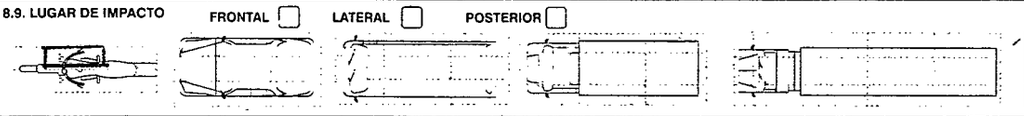
8.6. RADIO DE ACCIÓN
- NACIONAL [ ]
- MUNICIPAL [ ]

8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

Daños porta Latoral derecha. y rayones porta trasero.

8.7. FALLAS EN: FRENOS [ ] DIRECCIÓN [ ] LUCES [ ] BOCINA [ ] LLANTAS [ ] SUSPENSIÓN [ ] OTRA [ ]

8.9. LUGAR DE IMPACTO — FRONTAL [ ] LATERAL [ ] POSTERIOR [ ] — Otro



1a. COPIA: ORGANISMO DE TRANSITO

VIGILADO SUPERTRANSPORTE

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

FIRMA DE CONFORMIDAD CON EL INFORME. CONDUCTORES INVOLUCRADOS

FIRMA CONDUCTOR, VICTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VICTIMA O TESTIGO C.C.

TODA PERSONA RETENIDA SE NOTIFICA DE LOS DERECHOS CONFORME AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

00088956

8. CONDUCTORES, VEHÍCULOS Y PROPIETARIOS — VEHÍCULO 2

8.1 CONDUCTOR

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO (M F)	GRAVEDAD
						MUERTO / HERIDO

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO	SE PRACTICÓ EXAMEN SI NO	AUTORIZÓ SI NO	EMBRIAGUÉZ POS NEG	GRADO	S. PSICOACTIVAS SI NO

PORTA LICENCIA SI NO	LICENCIA DE CONDUCCIÓN No.	CATEGORÍA	RESTRICCIÓN	EXP VEN (DÍA MES AÑO)	CÓDIGO OF. TRÁNSITO	CHALECO SI NO	CASCO SI NO	CINTURÓN SI NO

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	DESCRIPCIÓN DE LESIONES

8.2 VEHÍCULO

PLACA	PLACA REMOLQUE / SEMI	NACIONALIDAD	MARCA	LÍNEA	COLOR	MODELO	CARROCERÍA	TON.	PASAJEROS	LICENCIA DE TRANS. No.
		COLOMBIANO / EXTRANJERO								

EMPRESA	MATRICULADO EN:	INMOVILIZADO EN:	TARJETA DE REGISTRO No.
NIT.		A DISPOSICIÓN DE:	
REV. TEC. MEC. SI NO No.		CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	

PORTA SOAT SI NO	PÓLIZA No.	ASEGURADORA	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)

PORTA SEG. RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL SI NO	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)	PORTA SEG. RESP. EXTRACONTRACTUAL SI NO	VENCIMIENTO (DÍA MES AÑO)
No. / ASEGURADORA		No. / ASEGURADORA	

PROPIETARIO

MISMO CONDUCTOR SI NO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.

8.3. CLASE VEHÍCULO

AUTOMÓVIL	M. AGRICOLA	CAMIONETA	TRACCIÓN ANIMAL
[redacted]	M. INDUSTRIAL	CAMPERO	CUATRIMOTO
[redacted]	BICICLETA	MICROBÚS	MOTOCICLO
CAMIÓN	MOTOCARRO	TRACTOCAMIÓN	REMOLQUE
CAMIONETA	MOTOTRICICLO	VOLQUETA	SEMI-REMOLQUE
CAMPERO	TRACCIÓN ANIMAL	MOTOCICLETA	
MICROBÚS	MOTOCICLO		
TRACTOCAMIÓN	CUATRIMOTO		
VOLQUETA	REMOLQUE		
MOTOCICLETA	SEMI-REMOLQUE		

8.4. CLASE SERVICIO

OFICIAL · PÚBLICO · PARTICULAR · DIPLOMÁTICO

8.5. MODALIDAD DE TRANS.

MIXTO · CARGA
- EXTRADIMENSIONADA
- EXTRAPESADA
- MERCANCÍA PELIGROSA
- CLASE DE MERCANCÍA

PASAJEROS

COLECTIVO · INDIVIDUAL · MASIVO · ESPECIAL TURISMO · ESPECIAL ESCOLAR · ESPECIAL ASALARIADO · ESPECIAL OCASIONAL

8.6. RADIO DE ACCIÓN

NACIONAL · MUNICIPAL

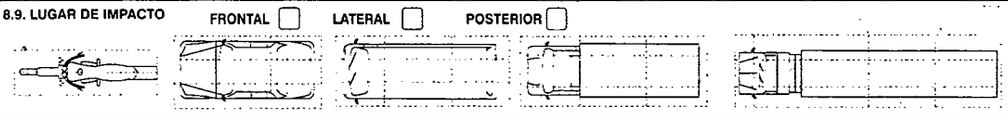
8.8. DESCRIPCIÓN DAÑOS MATERIALES DEL VEHÍCULO

VILLETA

RADICACIÓN CORRESPONDENCIA
FECHA 19-Grolo-18 HORA 9:15
NÚMERO RADICADO 066
FOLIOS

8.7. FALLAS EN: FRENOS DIRECCIÓN LUCES BOCINA LLANTAS SUSPENSIÓN OTRA

8.9. LUGAR DE IMPACTO FRONTAL LATERAL POSTERIOR



Otro

9. VÍCTIMAS: PASAJEROS, ACOMPAÑANTES O PEATONES No. 1 — DEL VEHÍCULO No. 1

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	NACIONALIDAD	FECHA DE NACIMIENTO (DÍA MES AÑO)	SEXO (M F)
Holguin Golvis Jacqualina	CC	51856996	Colombia	11 05 76	M X

DIRECCIÓN DE DOMICILIO	CIUDAD	TELÉFONO
Cra 87A #87-42	Bogota	3212120708

HOSPITAL, CLÍNICA O SITIO DE ATENCIÓN	SE PRACTICÓN EXAMEN SI NO	AUTORIZÓ SI NO	EMBRIAGUÉZ POS NEG	GRADO	S. PSICOACTIVAS SI NO
San Vicente De Paul. San Juan Nepomuceno					

DESCRIPCIÓN DE LECCIONES: Fractura del femur derecho herida abierta.

CINTURÓN SI NO

CASCO X NO

CHALECO X NO

9.1. DETALLES DE LA VÍCTIMA

CONDICIÓN: PEATÓN · PASAJERO · ACOMPAÑANTE X

GRAVEDAD: MUERTO · HERIDO X

10. TOTAL VÍCTIMAS: PEATÓN | ACOMPAÑANTE 01 | PASAJERO | CONDUCTOR | TOTAL HERIDOS 01 | MUERTOS

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

DEL CONDUCTOR

DEL VEHÍCULO DE LA VÍA 305

DEL PEATÓN DEL PASAJERO

OTRA | ESPECIFICAR ¿CUÁL?: obstaculos en la via - Derrumba de roca.

12. TESTIGOS

APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO
APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO
APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	DIRECCIÓN Y CIUDAD	TELÉFONO

13. OBSERVACIONES

El conductor de la motocicleta solo fue valorado y el acompañante atendido en el hospital por las lesiones.

14. ANEXOS ANEXO 1 (Conductores, Vehículos) X — ANEXO 2 (víctimas, peatones o pasajeros) — OTROS ANEXOS (Fotos y videos)

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC	IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA
PT	Vargas Pabon Javier	CC	79763943	088077	Sebo-Dacar	

16. CORRESPONDIÓ NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN

Dto.	Mu/pio.	Ent.	U. receptora	Año	Consecutivo
25	662	610	80122	01	880009

1a. COPIA: ORGANISMO DE TRANSITO

FIRMA DE CONFORMIDAD CON EL INFORME, CONDUCTORES INVOLUCRADOS

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

TODA PERSONA RETENIDA SE NOTIFICA DE LOS DERECHOS CONFORME AL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO PENAL

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

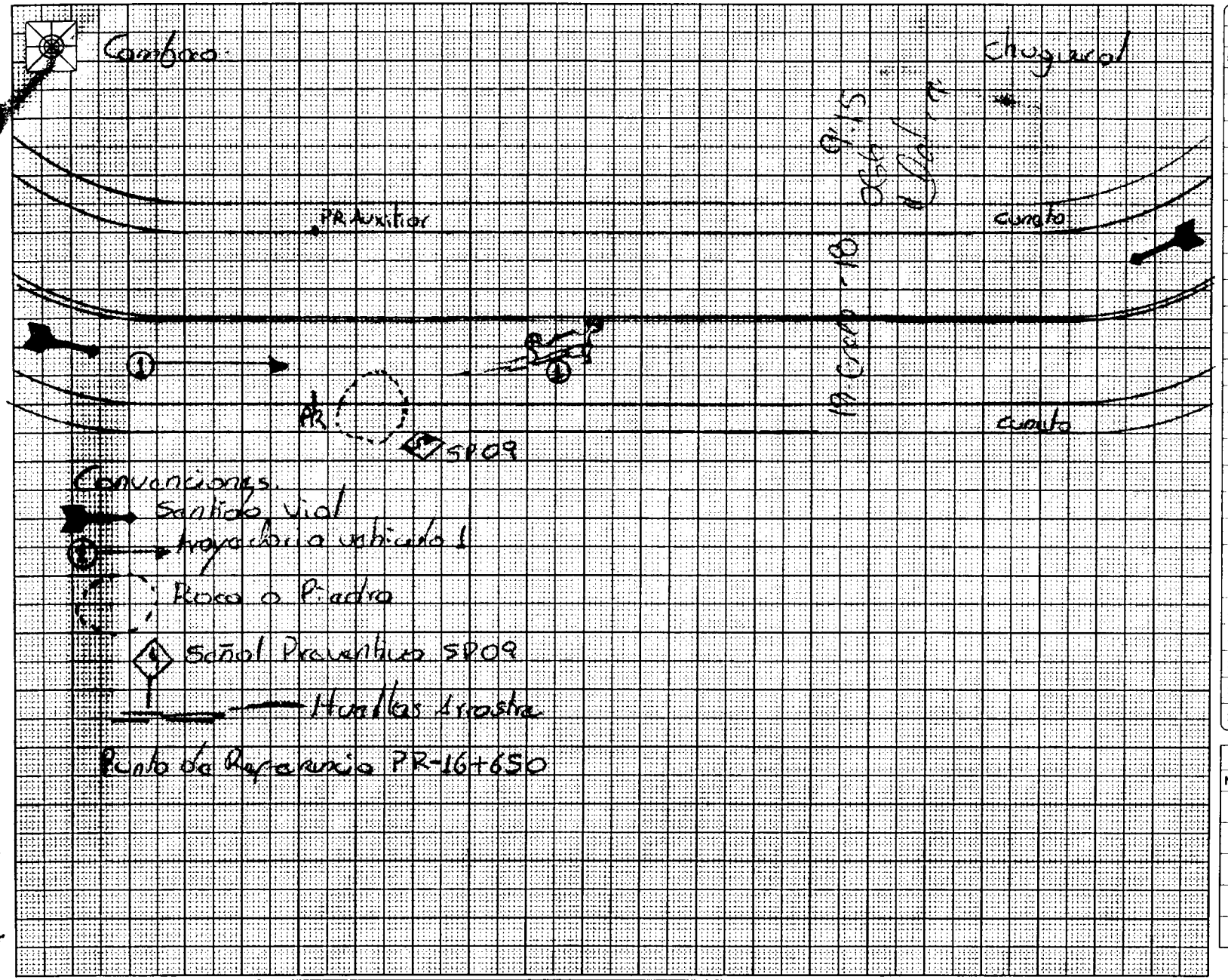
VIGILADO SUPERTRANSPORTE

00088956

17. CROQUIS (BOSQUEJO TOPOGRÁFICO)

INFORME POLICIAL DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO No. C

MinTransporte



PUNTO DE REFERENCIA P R

TABLA DE MEDIDAS

No.	X o "A"	Y o "B"	IDENTIFICACIÓN DEL PUNTO
1	X-1,70	5,40	PR - objeto fijo
2	12,30	3,70	objeto Fijo - ejes hos.
3	1,20	3,10	Ejes hos. - eje del.
4		6,40	PR - PR Auxiliar
5		1,40	Cuneta
6		6,60	Anchovia
7		1,50	Cuneta
8		10mts	Huella frenada
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			
22			
23			
24			
25			

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

FIRMA CONDUCTOR, VÍCTIMA O TESTIGO C.C.

LONG. HUELLAS

No.	METROS	CM	TIPO DE HUELLA

15. DATOS DE QUIEN CONOCE EL ACCIDENTE

GRADO	APELLIDOS Y NOMBRES	DOC.	IDENTIFICACIÓN No.	PLACA	ENTIDAD	FIRMA
PT	Vargas Cañón Javier	CC	79763943		Sobre Ruedas	

16. CORRESPONDIÓ NÚMERO ÚNICO DE INVESTIGACIÓN

Dto.	Mu/pio.	Ent.	U. receptora	Año	Consecutivo
25	662	61	080	12	20188 0009

Long. 74° 67' 8435"

Lat. 04° 89' 6012"

ESCALA:

PLANO: Cartesiano

VISTA: Superior

	VÍA 1	VÍA 2
RADIO		
PERALTE		
PENDIENTE		

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

1a. COPIA: ORGANISMO TRANSITO

VIGILADO SUPERTRANSPORTE

GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
AL CONTESTAR CITE ESTE NUMERO 2020039879
Asunto: 4 COMUNICACIONES Anexos: 0
Ruta: 210 - SECRETARIA JURIDICA
Fecha: 04/03/2020 09:26:29.0

ICCU
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO: CE - 2020300980
ASUNTO: Solicitud de Información Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, Municipio de San Juan de Rioseco
DEPENDENCIA: 40 -

Bogotá, 2020/03/03

Doctora
MARIA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial
Despacho Secretaria Jurídica
Gobernación de Cundinamarca
Calle 26 No. 59 – 41 Of. 703
PBX 742 8740
Bogotá

Referencia: Contrato OJ-121-97.

Asunto: Rad 2020001666 – Solicitud de Información Accidente del Km16+650 del Corredor Chuguacal Cambao, Municipio de San Juan de Rioseco

Respetada Doctora,

Teniendo en cuenta el comunicado 2020001666, radicado en el ICCU, en el cual solicitan información acerca del Corredor Chuguacal – Cambao y la responsabilidad en cuanto al mantenimiento y señalización de esta vía, me permito responderle en los siguientes términos:

1. El 16 de diciembre de 1997, se suscribió el contrato de Concesión OJ-121-97, entre la Gobernación de Cundinamarca y Concesionaria Panamericana, cuyo objeto de acuerdo a la Cláusula primera es el siguiente:

   CLAUSULA PRIMERA: OBJETO – El CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de Concesión, conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4° de la ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1994, lo ofrecido en la propuesta objeto de adjudicación de Licitación Publica SV-01-97, en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, el mantenimiento y la operación del Proyecto Corredor Vial de Centro Occidente de Cundinamarca integrado por los Trayectos Los Alpes Villeta y Chuguacal Cambao incluyendo los accesos a los Municipios de Guayabal de Siquima, Bituima, Viani y San Juan de Rioseco.

2. Por lo anterior el Corredor Chuguacal Cambao pertenece a la red vial Departamental, es una vía Concesionada de segundo orden y está a cargo de la Concesionaria Panamericana, hasta mayo de 2035 o hasta alcance el Ingreso Real Esperado, momento en el que se presenta la reversión.

RED VIAL DE SEGUNDO ORDEN A CARGO DEL DEPARTAMENTO			
TRONCALES			
TRONCAL	TRAMO VIA		LONG
	DESDE	HASTA	KM

TRONCAL MAGDALENA CENTRO (CONCESION)	LOS ALPES	ALBAN	10
	ALBAN	SASAIMA	12
	SASAIMA	VILLETA	12
	CHUGUACAL	GUAYABAL DE SÍQUIMA	4
	GUAYABAL DE SÍQUIMA	BITUIMA	6
	BITUIMA	VIANÍ	6
	VIANÍ	SAN JUAN DE RIOSECO	14
	SAN JUAN DE RIOSECO	CAMBAO	32
	TOTAL		96

3. Por otro lado de acuerdo a su solicitud de responder si dentro de las funciones de ICCU, le corresponde el mantenimiento y señalización de la vía, haremos las siguientes precisiones

4. De acuerdo con el contrato principal OJ-121-97 estipula en sus Clausula Quinta, literales J y K lo siguiente: "*J. Mantener las obras y vienes del proyecto de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones... K. Operar el proyecto de acuerdo al reglamento de operación de la carretera, que forma parte del presente contrato*"

5. A su vez en la cláusula Vigésima Sexta. Conservación y mantenimiento vial y estructural establece: "desde la suscripción del "Acta de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación", hasta la entrega final del proyecto al termino del contrato, EL CONCESIONARIO, asume entera responsabilidad de los tramos de la carretera incluidos en la Concesión y el cuidado de las obras y estructuras incluidas en la misma"

6. De igual manera para la operación y el mantenimiento de las vías se debe cumplir con lo que prescribe el Reglamento para la operación de la Concesión Corredor vial del Centro Occidente de Cundinamarca el c de acuerdo al Literal 6.3.5 – INSPECCION VIAL

A- Descripción

"… es una tarea rutinaria que consiste en controlar toda la extensión de la vía para detectar problemas en la vía y en la señalización, en aspectos físicos y de trafico…"

"la inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el transito como para los aspectos de mantenimiento vial"

6.3.6 – MANTENIMIENTO VIAL

B- Mantenimiento Rutinario – "Comprende las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular diariamente... Tales como: rocería desmonte, limpieza de obras de arte, limpieza de cunetas... y retiro de derrumbes"

Además en el capítulo 7- Normas para el control de mantenimiento vial, se estipula:

7.1.2-DERRUMBES

C- PROCEDIMIENTOS. "las labores de remoción y despeje de la via para dar transito deberán iniciarse dentro de las (12) horas siguientes a cuando ocurre el derrumbe."

7. En cuanto a la señalización, el Contrato OJ-121-97 Clausula vigésima Séptima menciona lo siguiente

"CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACION: Dentro del término que el Concesionario tenga a su cargo la carretera, la señalización y mantenimiento del tránsito a lo largo del proyecto es su obligación. Sera responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o a EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización si hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO, a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de diseño y programación se identifica la ausencia de señales verticales, estas serán colocadas por EL CONCESIONARIO, en el término de 30 días calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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"

Por otro lado, como soporte y complemento a la obligación en el Contrato se encuentra el Manual de operación y mantenimiento del Corredor Principal del OJ-121-97, en el numeral 7- CONTROL Y VIGILANCIA el cual enuncia lo siguiente:

Literal B- Señalización

B.1. Descripción

La señalización comprende: señales horizontales, señales verticales, permanentes y temporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendido de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización y de calles y carreteras del antiguo Ministerio de obras publica y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementen o sustituyan durante el periodo de la Concesión"

De conformidad con las obligaciones contractuales trascritas, según lo previsto en el contrato de concesión OJ-121—97 y el Manual de Operación y mantenimiento, la señalización y el mantenimiento vial del corredor esta a cargo de la Concesión Panamericana.

Se anexa al presente comunicado la siguiente documentación:

Contrato de Concesión OJ-121-97
Reglamento para la operación de la Concesión Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca.

Cordialmente

ICCU
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA

RENZO ALEXANDER SANCHEZ SABIO
Subgerente Concesiones ICCU

CC. Veinticuatro (24) folios
Revisó: Nataly Reina – Profesional ICCU
Proyectó: Ing. Jenyffer Gallo Herrera – Profesional de Apoyo ICCU

Contrato OJ-121-97

00001178

CONTRATO DE CONCESION 12

Entre los Suscritos, DAVID ALJURE con Cédula de Ciudadanía número 2'850.864, expedida en Bogotá, quien actúa en su calidad de Gobernador del Departamento de Cundinamarca designado temporalmente por el Gobierno Nacional según Decreto No. 1367 del 22 de Mayo de 1997 y acta de posesión No. 03 del 26 de Mayo de 1997 y como tal su representante legal, de acuerdo con lo establecido en artículo 303 de la Constitución Política de Colombia, y en ejercicio de las facultades conferidas por el numeral 11 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, quien para los efectos del presente documento se denominará "EL DEPARTAMENTO", por una parte, y por la otra JUAN ALBERTO BAPTISTE JOUVE con Cédula de Ciudadanía número 17'003,515, expedida en Bogotá, obrando en nombre y representación de la CONCESIONARIA PANAMERICANA S.A., sociedad constituida mediante escritura pública No. 0009351 de la Notaría 29 de Santafé de Bogotá D.C. del 16 de septiembre de 1997, inscrita el 3 de octubre de 1997 bajo el número 00604932 y que para los efectos del presente contrato se denominará "EL CONCESIONARIO ", quien declara bajo la gravedad del juramento que ni el ni las sociedades accionistas se encuentran incursas en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar establecidas en la ley 80 de 1993 y demás disposiciones vigentes sobre la materia, hemos acordado celebrar el contrato adjudicado por resolución No 01907 del cinco de septiembre de 1997, previa licitación No SV-01-97 sujeto a las siguientes estipulaciones: CLAUSULA PRIMERA: OBJETO.- EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar por el sistema de concesión, conforme a lo establecido por el artículo 32, numeral 4o. de la Ley 80 de 1993 y la ley 105 de 1994, lo ofrecido en la propuesta objeto de adjudicación de Licitación Pública SV-01-97 en concordancia con los respectivos pliegos de condiciones y con este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción , el mantenimiento y la operación del proyecto Corredor Vial del Centro Occidente de Cundinamarca integrado por los trayectos Los Alpes - Villeta y Chuguacal Cambao incluyendo los accesos a los municipios de Guayabal de Siquima, Bituima, Viani, y San Juan de Rioseco. PARAGRAFO PRIMERO : ALCANCE BASICO.- Las actividades consisten en la revisión de los estudios y diseños existentes y la realización de los faltantes, la construcción, rehabilitación, mantenimiento y operación de las obras que se describen a continuación : A) Rehabilitación del trayecto Cambao - Viani, incluyendo la atención de puntos críticos. B) Rehabilitación del Puente sobre el río Magdalena en Cambao para aumentar su capacidad de soporte a los límites de carga autorizados para carretera por el Ministerio de Transporte. C) Rehabilitación del acceso a San Juan de Rioseco y su vía principal. D) Construcción y pavimentación de la Variante Viani - Bituma y de los accesos a los dos municipios. E) Pavimentación del trayecto Bituima - Guayabal de Siquima, incluyendo la atención de sitios críticos y los accesos a Guayabal de Siquima. F) Pavimentación y Rehabilitación del

00001179

000004

53

53

trayecto Guayabal de Siquima - Chuguacal incluyendo intersección con la carretera central. G) Mantenimiento periódico del sector Villeta - Los Alpes. H)Señalización y amoblamiento para seguridad vial del proyecto. I) Construcción de la infraestructura, y suministro e instalación de equipos para la operación del proyecto. J)Construir las obras y ejecutar las actividades necesarias para la mitigación del impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con lo preceptuado en el Plan de manejo Ambiental. K) Construcción de un puente peatonal en Guayabal de Siquima. En cada sector o trayecto vial considerado se debe incluir la rehabilitación y adecuación de los puentes existentes en las carreteras Chuguacal - Cambao y Los Alpes - Villeta de tal manera que su capacidad de carga cumpla con lo establecido en el código colombiano de diseño sísmico de puentes publicado por el Instituto Nacional de Vias en 1995, teniendo en cuenta las aclaraciones de la oferta. **PARAGRAFO SEGUNDO** : Para efectos de entregas parciales e iniciación del cobro en las casetas de peaje , el proyecto se ha dividido en tramos así :- Tramo A : Los Alpes - Villeta y Chuguacal - Bituima Comprende las obras incluidas en literales E, F, G, H, I, J, K, del "Alance Básico". -Tramo B : Bituima - Viani - Cambao. Comprende las obras incluidas en los literales A, B, C, D, H, Y, J, K, del "Alcance Básico"**PARAGRAFO TERCERO** : Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son : Estudios y diseños finales, financiación, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse de acuerdo con la condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento, en la oferta de EL CONCESIONARIO aceptada por EL DEPARTAMENTO, en el pliego de condiciones y adendos de la licitación pública No. SV - 01 - 97. **CLAUSULA SEGUNDA. PLAZOS.**- *PARA LA GARANTIA.*- El CONCESIONARIO se obliga a constituir la garantía única establecida en la cláusula vigésima tercera y a entregarla a EL DEPARTAMENTO, para su aprobación, junto con el comprobante de pago de publicación en la Gaceta Departamental, en un término máximo de tres (3) días hábiles contados a partir de la firma del contrato. EL DEPARTAMENTO dispondrá de tres (3) días hábiles para solicitar modificaciones o aprobarla. En caso de ser necesario efectuar modificaciones EL CONCESIONARIO dispondrá de un término de tres (3) días hábiles para presentarlas y EL DEPARTAMENTO tres (3) días hábiles para su aprobación, así, como el pago del impuesto de timbre de conformidad con el estatuto tributario . *PARA LA INICIACION.*- A partir de la aprobación de la garantía, se tendrá un término máximo de diez días hábiles para suscribir el Acta de Iniciación de la Etapa de Diseños y Programación, con la cual se dará inicio al contrato. En el mismo término EL CONCESIONARIO debe constituir el Fideicomiso para la administración de los recursos financieros de la concesión, lo cual será comprobado con la entrega a EL DEPARTAMENTO de copia del contrato correspondiente en el cual se indique la fecha de constitución. *ETAPA DE DISEÑO Y PROGRAMACION.*- Esta comprendida entre la fecha de la firma del "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño y Programación" y la fecha de

000005

00001180

121

aprobación por parte del Departamento de los diseños del alcance básico del proyecto, se inicia una vez se han llenado los requisitos para ejecución del contrato y se ha constituido el fideicomiso: Durante esta Etapa EL CONCESIONARIO deberá revisar y/o elaborar y presentar: el diseño definitivo de la obra básica del proyecto, que es aquella que corresponde al alcance básico; las fichas prediales, y avalúos de predios; y el Estudio Ambiental y Plan de Manejo. EL DEPARTAMENTO por su parte deberá efectuar las revisiones y aprobaciones correspondientes con sujeción a los siguientes plazos y términos: En un plazo máximo de tres meses a partir de la fecha de la iniciación de esta Etapa, EL CONCESIONARIO deberá presentar simultáneamente a EL DEPARTAMENTO para su aprobación, los diseños definitivos del alcance físico básico del proyecto, el Estudio Ambiental y el Plan de Manejo Ambiental para todo el alcance físico básico incluido en el proyecto. EL DEPARTAMENTO tendrá un plazo de diez días hábiles para verificar que los estudios y diseños se ajusten a los requisitos exigidos en los términos de referencia. Cuando, se requiera complementarlos o adicionarlos de acuerdo a lo solicitado en los términos de referencia, EL DEPARTAMENTO en el plazo máximo de diez días antes mencionado indicara al EL CONCESIONARIO las complementaciones requeridas. EL CONCESIONARIO tendrá un plazo de diez días hábiles para efectuar las complementaciones necesarias, contados a partir de la comunicación que le dirija EL DEPARTAMENTO. Vencido este término y comprobadas las correcciones las partes suscribirán "el Acta de Finalización de la Etapa de Diseño y Programación". *ETAPA DE CONSTRUCCION.*- Esta comprendida entre la fecha de suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción" y la fecha de suscripción del "Acta de Finalización de la Etapa de Construcción", la cual se suscribirá en la fecha en que las obras y equipos necesarios para la puesta en servicio del último Tramo terminado. La Etapa de Construcción deberá adelantarse en un plazo máximo de CATORCE (14) meses a partir de la fecha de iniciación de la misma. El plazo anterior no incluye las suspensiones y extensiones de plazos que procedan de conformidad con lo dispuesto en el presente contrato. Durante esta Etapa se deberán instalar los equipos, movilizar los materiales y el personal requerido para la construcción, al sitio de la obra, desarrollar la totalidad de las obras civiles, las medidas de mitigación, compensación y restauración de los impactos ambientales negativos generados e instalaciones del alcance físico básico del proyecto y el suministro, montaje y pruebas de los equipos para la operación. Igualmente se deberá completar todos los requisitos necesarios para el inicio de la Etapa de Operación del proyecto referido, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de condiciones, este contrato y la propuesta presentada por EL CONCESIONARIO y aprobada por EL DEPARTAMENTO, todo lo anterior con sujeción a los siguientes términos y plazos.Los Tramos deberán cumplir con los siguientes plazos:EL TRAMO A se iniciará a más tardar en el mes siguiente a la etapa de iniciación de la Etapa de Construcción y tendrá una duración máxima de Catorce (14) meses comprendidos entre la fecha de firma del "Acta de Iniciación

del TRAMO A" y la fecha de suscripción del "Acta de Finalización del TRAMO A" la cual se suscribirá a más tardar al vencimiento de los Catorce (14) meses siguientes a la fecha de iniciación de la Etapa de Construcción.EL TRAMO B se iniciará a más tardar en el mes siguiente a la iniciación de la Etapa de Construcción y tendrá una duración máxima de Catorce (14) meses comprendidos entre la fecha de firma del "Acta de Iniciación del TRAMO B" y la fecha de suscripción del "Acta de Finalización del TRAMO B" la cual se suscribirá a más tardar al vencimiento de los Catorce (14) meses siguientes a la fecha de iniciación de la Etapa de Construcción. Simultáneamente con la suscripción del Acta de Finalización del último tramo de construcción del alcance físico básico del proyecto, se suscribirá el "Acta de Terminación de la Etapa de Construcción". *ETAPA DE OPERACION* .- Está comprendida entre la fecha de iniciación de la operación total del proyecto, y la fecha en que el proyecto revierta al Departamento por cualquiera de las siguientes razones: (i) al vencimiento del término previsto para la concesión, (ii) por la terminación anticipada de la concesión.(iii) Por cualquiera de las causas estipuladas en el presente contrato. La Etapa de Operación tendrá una duración de doscientos sesenta y cuatro meses (264) contados a partir de la fecha de iniciación de la misma. Este plazo podrá disminuir o aumentar, según aumente o disminuya el periodo acumulado para las Etapas de Diseño y Programación y Construcción, por causas imputables al EL CONCESIONARIO. Durante esta Etapa EL CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo el mantenimiento de las obras, administrará el proyecto de acuerdo con este contrato, continuará con la ejecución del plan de monitoreo y seguimiento ambiental. Así mismo, EL CONCESIONARIO operará y administrará las casetas de peaje, de acuerdo con el esquema tarifario establecido en la Cláusula Cuarta del presente contrato y en general, realizará todas las actividades establecidas en la PROPUESTA para la operación del proyecto. - El plazo total para la ejecución de las tres etapas del contrato es de doscientos ochenta y un meses (281), contados a partir de la fecha de iniciación de la Etapa de Diseños y programación. **PARAGRAFO PRIMERO: SUSPENSION.** Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del contrato por acuerdo de las partes, en forma total o parcial por Tramos, por circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito, o por la ocurrencia de hechos o situaciones que no sean imputables al EL CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente o perturben gravemente la ejecución del contrato o parte de él. El tiempo de suspensión total no se computará para el plazo extintivo del contrato. El tiempo de suspensión parcial del contrato, por Tramos, dará lugar a una ampliación por el término necesario para compensar los ingresos dejados de percibir, o al reconocimiento establecido en este contrato. La suspensión se hará de común acuerdo entre las partes mediante la suscripción de un acta en donde conste el evento que la ocasiona. Cuando la suspensión total haya superado un término de seis (6) meses, las partes de común acuerdo podrán dar por terminado anticipadamente el contrato. Cuando la suspensión parcial haya superado el

000007

00001182

121

término de seis meses, las partes podrán acordar la reducción del alcance del contrato, en los Tramos afectados. ***CLAUSULA TERCERA . VALOR DEL CONTRATO*** Se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de 30 de Abril de 1997, considerada como la inversión inicial del proyecto: Precio de Elaboración de Estudios y Diseños SETECIENTOS TREINTA Y UN MILLONES DE PESOS ($731'000,000), Precio de construcción TREINTA Y CINCO MIL CUARENTA Y OCHO MILLONES DE PESOS ($35.048.000.000) ; precio de la ejecución del Plan de Manejo Ambiental por un valor de NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($95'000.000) ; Precio del Control de Calidad MIL TRECIENTOS VEINTITRES MILLONES DE PESOS ($ 1,323'000,000); Costo de Desarrollo del Proyecto SETECIENTOS SESENTA MILLONES DE PESOS ($ 760'000.000) ; Costo de Comisión Fiduciaria CIENTO SETENTA Y DOS MILLONES DE PESOS ($172'000.000) ; Gastos de Recaudo CIENTO DOS MILLONES DE PESOS ($102'000.000) ; Gastos Administrativos CUATROCIENTOS SETENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($475'000.000) ; Gastos de Mantenimiento MIL TRECIENTOS VENTIDOS MILLONES DE PESOS ($1.322'000.000) ; Costos Financieros DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS ($269'000.000) ; Costo de Supervisión de EL DEPARTAMENTO durante las Etapas de Diseño y Programación, y Construcción SETECIENTOS CUARENTA Y UN MILLONES DE PESOS ($741'000,000) y costo de adquisición de Predios DOSCIENTOS MILLONES DE PESOS ($200'000,000) equivalente un Valor de la Inversión total CUARENTA Y UN MIL DOSCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES DE PESOS ($41,238,000,000) MONEDA CORRIENTE. ***CLAUSULA CUARTA. REMUNERACION.***El pago del valor total del contrato, más los costos de la operación, el mantenimiento y en general todos los costos relacionados en la propuesta, durante la concesión se hará mediante: a) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje en la estación "JALISCO" del trayecto LOS ALPES - VILLETA, en ambos sentidos, durante las ETAPAS DE DISEÑO Y PROGRAMACION, Y CONSTRUCCION, con las siguientes tarifas expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación :

CATEG	VEHICULOS	TARIFA $
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	1.900
II	BUSES, BUSETAS Y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS Y GRANDES	2.200
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	5.800
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	7.600
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	8.700

b) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje del trayecto LOS ALPES - VILLETA, en ambos sentidos en la estacion "JALISCO" o en el sitio que las partes acuerden, durante la OPERACION, del TRAMO A con las siguientes tarifas expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación :

CATEG	VEHICULOS	TARIFA $

5

I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2.400
II	BUSES, BUSETAS y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS GRANDES	2.800
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	3.400
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	7.500
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	11.200

c) La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje del trayecto GUAYABAL DE SIQUIMA - BITUIMA, en ambos sentidos, durante la OPERACIÓN, del TRAMO A con las siguientes tarifas : expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación:

CATEG.	VEHICULOS	TARIFA $
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2,700
II	BUSES, BUSETAS y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS GRANDES	3,200
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	3,900
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	8,400
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	12,400

d.- La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje del trayecto VIANI - CAMBAO, en ambos sentidos, una vez EL CONCESIONARIO termine la construcción del tramo B en las obras correspondientes a los literales B, C, D, H, I, J, L y por lo menos 23 Kilómetros de la obras del literal A del "Alcance Básico", con las siguientes tarifas expresadas en precios de fecha de apertura de la licitación :

CATEG.	VEHICULOS	TARIFA $
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2,700
II	BUSES, BUSETAS y CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS GRANDES	3,200
III	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	3,900
IV	CAMIONES DE CINCO EJES	8,400
V	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	12,400

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos de (30) de abril de 1997 y serán ajustadas de acuerdo con lo estipulado en los parágrafos siguientes de esta Cláusula. **PARAGRAFO PRIMERO. ACTUALIZACION DE TARIFAS PARA INICIAR LAS ETAPAS DE DISEÑO Y PROGRAMACION.** Las tarifas de peaje para estas etapas se actualizarán, con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE entre el 30 de abril de 1997 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación. **PARAGRAFO SEGUNDO. ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS**

000009

00001184

121

48

DURANTE LAS ETAPAS DE DISEÑO Y PROGRAMACION, Y CONSTRUCCION. El valor de las tarifas de peaje durante estas Etapas, se ajustará únicamente al comienzo de cada año calendario con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el DANE a partir de la fecha de iniciación de la Etapa de Diseño y Programación , o de la fecha del último incremento de tarifas establecidas en el contrato. **PARAGRAFO TERCERO. ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS AL INICIAR EL COBRO DE TARIFAS DE PEAJE EN LA ETAPA DE OPERACIÓN.** El valor de las tarifas de peaje establecido en la propuesta del CONCESIONARIO, será actualizado, al inicio del cobro de la tarifa de operación, con el porcentaje de aumento del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE, entre abril de 1997 y la fecha de suscripción (mes y año) de iniciación del cobro de la tarifa de Operación correspondiente. **PARAGRAFO CUARTO. ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN.** Durante la etapa de operación de cada Tramo , EL CONCESIONARIO mantendrá el valor de las tarifas constante ajustándolas de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho índice supere el DIEZ Y OCHO por ciento (18%) del que prevalecia en la fecha en que se inició el cobro, para efectos del primer ajuste, o en la fecha en que se autorizó el último ajuste, para los ajustes posteriores. En el evento que el Índice de Precios al Consumidor se incremente en los doce (12) meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, éstas se reajustarán en ese término con el incremento del índice de precios al consumidor en los doce (12) meses corridos desde el último aumento. **PARAGRAFO QUINTO.**- Cuando EL DEPARTAMENTO desautorice el reajuste de tarifas, se aplicará el siguiente procedimiento para calcular el valor de la compensación que deberá pagar EL DEPARTAMENTO a EL CONCESIONARIO: El pago será efectivo al término de doce meses a partir de la fecha en que se inicie el desequilibrio por efecto de la desautorización al incremento de tarifas acorde con lo establecido en la propuesta. EL DEPARTAMENTO, para determinar la apropiación presupuestal que debe efectuar, realizará la proyección estadística, por categorías, del tránsito para la vigencia de los siguientes doce meses, con base en las estadísticas y estudios más recientes que se dispongan. Preferiblemente de los últimos cinco años. El valor de la compensación, que será pagado con recursos del Presupuesto de EL DEPARTAMENTO, será la suma de las diferencias entre los ingresos diarios que tendría EL CONCESIONARIO con las tarifas incluidas en la propuesta y el ingreso que reciba EL CONCESIONARIO con las tarifas aceptadas por EL DEPARTAMENTO. El valor de la compensación incluirá además, intereses liquidados a la tasa bancaria de colocación determinada por la Superintendencia Bancaria para créditos a doce meses, en forma diaria hasta la fecha de pago. Al vencimiento de los doce meses, EL CONCESIONARIO presentará un aforo de ingresos a EL DEPARTAMENTO, correspondientes al periodo. EL

7

DEPARTAMENTO tendrá un plazo de quince días calendario para solicitar revisiones respecto a este aforo. Si cumplido este plazo EL DEPARTAMENTO no se ha pronunciado al respecto, el aforo se dará por aprobado. En caso de solicitarse revisiones, estas deberán ser aclaradas por EL CONCESIONARIO en un plazo máximo de quince días calendario. EL DEPARTAMENTO dispondrá de treinta días para efectuar el pago de la compensación correspondiente. **PARAGRAFO SEXTO.** Cuando en el presente contrato se hable de índice de precios al consumidor se debe entender este como el "Total Nacional" certificado por el DANE. **PARAGRAFO SEPTIMO.** La tasa interna de retorno (TIR) del inversionista se establece en VEINTITRES PUNTO TREINTA POR CIENTO (23.30%) anual en términos reales después de impuestos y la Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto se determina en el QUINCE PUNTO VEINTICINCO POR CIENTO (15.25%) anual en términos reales después de impuestos. **CLAUSULA QUINTA. OBLIGACIONES DE EL CONCESIONARIO.** Son Obligaciones a cargo del EL CONCESIONARIO entre otras las siguientes: A. Financiar la inversión requerida por el proyecto, incluyendo: los costos de los estudios y diseños, los de construcción de la obras, los de infraestructura de operación, los de SUPERVISION, los financieros, los de la comisión fiduciaria, los de cumplimiento del plan de manejo ambiental, los de adquisición de predios, los de desarrollo del proyecto, los gastos administrativos, los impuestos y las primas de seguros entre otros. B. Constituir las garantías exigidas y pagar los impuestos que se causen. C. Construir un Fideicomiso para la captación y administración de los recursos financieros del proyecto. D. Revisar los diseños existentes y realizar los faltantes con el fin de responsabilizarse del diseño definitivo del proyecto. Para tal efecto deberá contar con los equipos requeridos para monitorear la obra, con el fin de garantizar la estabilidad de la misma durante el periodo de la concesión y los demás necesarios para cumplir con las exigencias de los pliegos de condiciones. E. Elaborar los estudios ambientales para el plan de manejo correspondiente y cumplir con lo establecido en él. F. Gestionar la adquisición de predios por negociación directa o expropiación y pagar a través del fideicomiso su costo, efectuar las demoliciones de las construcciones adquiridas y disponer de los materiales de la demolición. G. Pagar a través del fideicomiso los costos de la supervisión que representa a EL DEPARTAMENTO. H. Construir las obras del proyecto, a precio global fijo, sin reajustes ni reconocimiento de mayores cantidades de obra, de acuerdo con el alcance, diseño y especificaciones entregadas con el pliego y en el termino propuesto. I. Construir las obras; y suministrar, instalar, montar y probar los equipos y elementos necesarios para la operación del proyecto. J. Mantener las obras y bienes del proyecto de acuerdo con los requisitos mínimos exigidos en el pliego de condiciones. K. Operar el proyecto de acuerdo al reglamento de operación de la carretera, que forma parte del presente contrato. L. Indemnizar los perjuicios que en desarrollo o como consecuencia de la ejecución del contrato EL CONCESIONARIO cause a terceros. M. Revertir a EL DEPARTAMENTO los bienes objeto de la concesión,

incluyendo las obras e instalaciones y equipos afectados directamente a la operación de las mismas, en estado de funcionamiento y con el nivel de servicio establecido en los pliegos, al culminar la Etapa de Operación. N. Rehabilitar y adecuar por su cuenta y riesgo los puentes existentes en las carreteras Chuguacal - Cambao y Los Alpes - Villeta, , de tal manera que su capacidad de carga cumpla con lo establecido en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes publicado por el Instituto Nacional de Vías en 1995, teniendo en cuenta las aclaraciones de la oferta. **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 y por su cuenta y riesgo, sin que EL DEPARTAMENTO adquiera responsabilidad alguna por dichos actos o por daños o perjuicios que causen tales actos. **CLAUSULA SEXTA. VIGILANCIA DEL CONTRATO.** La vigilancia, supervisión y control de la ejecución y cumplimiento del contrato de concesión será ejercida por uno o varios supervisores, quienes representarán a EL DEPARTAMENTO ante EL CONCESIONARIO. En consecuencia, se entenderá que las instrucciones son dadas por EL DEPARTAMENTO a través del SUPERVISOR. EL DEPARTAMENTO proporcionará a EL CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y copia del Contrato de SUPERVISION. EL SUPERVISOR está autorizado para efectuar recomendaciones por escrito, a EL CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de éste, exigirle la información que considere necesaria referente al desarrollo de las obligaciones del presente contrato y EL CONCESIONARIO esta obligado a suministrársela dentro de los diez (10) días calendarios siguientes contados a partir de la fecha de solicitud. Son sus deberes supervisar el control técnico de la obra, la financiación del proyecto y las demás obligaciones derivadas del presente contrato. El supervisor no tendrá autorización para exonerar a EL CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales. Todas las comunicaciones del supervisor, serán expedidas por escrito. Las modificaciones al diseño que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser aprobadas por escrito previamente por EL DEPARTAMENTO, a través del supervisor y, serán perfeccionadas entre EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO mediante la suscripción de contratos adicionales, cuando a ello hubiere lugar. El SUPERVISOR efectuará supervisión sobre el cumplimiento de la estructura financiera propuesta, con énfasis en la incorporación al fideicomiso de los recursos provenientes de las diferentes fuentes, de tal manera que este último sea quien efectúe directamente los pagos que demande el proyecto y quien administre los recursos, garantizando así los pagos a que esta obligado EL CONCESIONARIO. De igual manera se ejercerá vigilancia sobre el cumplimiento del Plan de Manejo ambiental que se adopte para el proyecto y sus actividades accesorias. **PARAGRAFO PRIMERO.**- El supervisor representante de EL DEPARTAMENTO no ejercerá funciones de control de las actividades de los

subcontratistas, ni de aprobación del resultado de las mismas para lo cual EL CONCESIONARIO dispondrá de su propio equipo de control de calidad interno, cuyos costos ha incluido en la ingeniería financiera propuesta. **PARAGRAFO SEGUNDO**. EL CONCESIONARIO se obliga a entregar al supervisor de EL DEPARTAMENTO los estados financieros del fideicomiso debidamente suscritos por el Revisor Fiscal mensualmente dentro de los veinte (20) días siguientes a la finalización de cada mes, en concordancia con las normas fiscales vigentes sobre la materia. Los estados financieros deben reflejar en forma adecuada la situación financiera del proyecto en cuanto al origen y aplicación de los recursos y deben ir acompañados de los documentos de soporte correspondientes. **PARAGRAFO TERCERO**. Los costos de la supervisión representante de EL DEPARTAMENTO, serán pagados por el fideicomiso de LA CONCESION con cargo a los recursos previstos para tal efecto en el presente contrato, previo visto bueno del funcionario competente de EL DEPARTAMENTO, en un termino máximo de tres días hábiles a partir de la recepción de la cuenta de cobro. El funcionario competente de EL DEPARTAMENTO, tendrá un plazo máximo de cinco días hábiles, a partir de su recepción para revisar y observar las cuentas. **PARAGRAFO CUARTO**. EL CONCESIONARIO ejercerá por su cuenta y riesgo, la vigilancia supervisión y verificación de la ejecución de las obligaciones, cumplimiento de las medidas, obras y acciones formuladas y establecidas en los planes de manejo ambiental a que haya lugar. **PARAGRAFO QUINTO**. Cuando EL SUPERVISOR ordenare a EL CONCESIONARIO realizar alguna prueba que no estuviera contemplada en las especificaciones a fin de verificar si algún trabajo tiene defectos y la prueba revelara que los tiene, el costo de la prueba y las muestras serán de cargo de EL CONCESIONARIO, de lo contrario se pagarán a cargo de la SUPERVISION. **CLAUSULA SEPTIMA. PROGRAMAS DE TRABAJO Y CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS.** EL CONCESIONARIO se obliga a ejecutar las Etapas del contrato de acuerdo con el programa de trabajo presentado en su propuesta, revisado y aprobado por EL DEPARTAMENTO con anterioridad a la iniciación de cada una de ellas, así como a efectuar los aportes de capital, de crédito y los desembolsos de otras fuentes al Fideicomiso para que éste proceda, en los términos establecidos en este contrato, a pagar oportunamente la adquisición de predios, la supervisión representante de EL DEPARTAMENTO y los demás costos objeto del proyecto. Antes de iniciar la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá presentar al supervisor para su aprobación los programas de ejecución detallados a nivel de fechas, ajustados al diseño definitivo aprobado, 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 SUPERVISOR verificará la coherencia y compatibilidad entre los cronogramas de consecución de los recursos financieros y el Cronograma de desembolsos definitivo. **PARAGRAFO**. Los programas de trabajo y el Cronograma de desembolsos se podrán modificar en la medida que no signifique variación de los plazos del contrato. Dichos plazos

000013

00001188

121

podrán ser modificados en los siguientes casos: Cuando se presenten causas imputables a EL DEPARTAMENTO. En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables a EL CONCESIONARIO. Si se presentan obras complementarias. *Cuando los cambios en el proyecto lo justifiquen. *Cuando medien razones de interés público. En general por cualquier otra causa que a juicio de EL DEPARTAMENTO haga necesaria tal determinación para el mejor cumplimiento del contrato. En tales casos los programas deberán ser revaluados y aprobados por EL DEPARTAMENTO, teniendo en cuenta los dispuesto en el pliego de condiciones y en la PROPUESTA presentada por EL CONCESIONARIO, y se suscribirá el contrato adicional correspondiente, si fuere del caso. **CLAUSULA OCTAVA. PERSONAL.** EL CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente del proyecto un equipo directivo en número y calidad similar al propuesto y al frente de las obras a ingenieros matriculados por lo menos equivalentes a los presentados en su oferta, cuya no presencia continua le acarreará las sanciones o multas establecidas en el contrato. Igualmente debe disponer de todo el personal profesional, técnico y auxiliar necesario para cumplir con las obligaciones del presente contrato. El Gerente del proyecto deberá estar autorizado para actuar en nombre de EL CONCESIONARIO y para decidir con el supervisor de EL DEPARTAMENTO asuntos relativos a las obligaciones y los trabajos contratados, de lo cual se dejará constancia mediante la suscripción conjunta de actas. Todos los trabajadores indispensables para el desarrollo del objeto del 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 el ejercicio de las diferentes profesiones. **PARAGRAFO PRIMERO**. Estarán a cargo de EL CONCESIONARIO los salarios y prestaciones sociales de todos los trabajadores vinculados al proyecto y la responsabilidad por el pasivo laboral. A tal efecto, EL CONCESIONARIO se obliga al cumplimiento de todas las normas legales, y convencionales si a ellas está sometido, 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 a EL DEPARTAMENTO, y este no asume responsabilidad ni solidaridad alguna. **PARAGRAFO SEGUNDO**. EL CONCESIONARIO se obliga a cumplir con los aportes parafiscales conforme a lo establecido en las normas legales y reglamentarias vigentes. **CLAUSULA NOVENA. EQUIPO.** EL CONCESIONARIO se obliga a situar oportunamente en el lugar del proyecto el equipo ofrecido en el programa de utilización de equipos detallado en su oferta, siendo de su cuenta y riesgo el transporte de los mismos al sitio de las obras. La aceptación por parte de EL DEPARTAMENTO de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime a EL CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características para

11

cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras. **CLAUSULA DECIMA. MATERIALES.** EL CONCESIONARIO a su costa deberá suministrar, los materiales, así como todos los demás elementos que se necesiten para la construcción del proyecto, hasta la terminación del objeto del contrato. Los materiales, deberán ser, como mínimo, de las calidades respectivas descritas en los planos y especificaciones del pliego de condiciones y en la PROPUESTA de EL CONCESIONARIO, y de acuerdo con el diseño aprobado por EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA UNDECIMA.** EJECUCION EL CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades razonables para las pruebas de los equipos para la operación. Los funcionarios autorizados de EL DEPARTAMENTO, el supervisor y toda persona autorizada por él, deberán en todo momento tener libre acceso a las obras y a los talleres y lugares en que se esté realizando trabajo para la ejecución del proyecto, y el Gerente del Proyecto, a través del supervisor, deberá proporcionar las facilidades y ayuda que corresponda para hacer efectivo dicho acceso, de modo que no entorpezca la ejecución normal del proyecto y sin que se generen sobrecostos a EL CONCESIONARIO. ***CLAUSULA DUODECIMA.- CESIONES.*** En ningún caso EL CONCESIONARIO podrá ceder total o parcialmente el presente contrato sin el previo consentimiento escrito de EL DEPARTAMENTO. El cesionario del contrato, deberá renunciar a la posibilidad de realizar reclamación diplomática. **PARAGRAFO PRIMERO** .- En caso que EL CONCESIONARIO se encuentre incurso en alguna causal de incumplimiento con la(s) Entidad(es) Crediticia(s) de conformidad con los respectivos documentos de crédito y garantía celebrados entre EL CONCESIONARIO y las Entidades Crediticias, más no con EL DEPARTAMENTO, o le sea caducado el contrato, EL CONCESIONARIO podrá ceder el presente Contrato a las Entidades Crediticias que hayan participado en su financiación, o a las aseguradoras que lo estén garantizando, según sea el caso, siempre y cuando este procedimiento haya sido acordado entre EL CONCESIONARIO y las Entidades Crediticias, con el propósito de que estas desarrollen los mecanismos pertinentes para ejecutar adecuadamente el Proyecto, y el contrato mismo de tal manera que se cumpla su finalidad. Las cesionarias podrán operar el Proyecto asumiendo las responsabilidades contractuales del cedente, o buscando asociaciones o cediendo a su vez el contrato a empresas o compañías que tengan capacidad financiera y técnica para la ejecución del mismo. La cesión del contrato implica IPSO JURE, la cesión de todos los derechos y obligaciones de EL CONCESIONARIO en el fideicomiso establecido para el manejo de los recursos del Proyecto, quedando a salvo los derechos económicos de EL CONCESIONARIO originados en reclamaciones formuladas con anterioridad a la cesión. Para efectos de lo descrito en el presente parágrafo, se actuará así: La entidad Crediticia deberá notificar por escrito a EL DEPARTAMENTO, en un término no superior a 30 días calendario, el incumplimiento de EL CONCESIONARIO, entendiéndose que se han agotado las

000015

00001190

42

121

42

posibilidades de subsanar el incumplimiento y que se ha declarado que EL CONCESIONARIO ha incumplido definitivamente los contratos de crédito. En dicha notificación la entidad Crediticia manifestará su voluntad de sustituir a EL CONCESIONARIO y pondrá a consideración de EL DEPARTAMENTO la información pertinente para garantizar que el potencial cesionario del contrato o la Entidad Crediticia, según sea el caso, asumirá integramente la ejecución del contrato, prestando las mismas seguridades y garantias otorgadas por EL CONCESIONARIO conforme a este contrato. EL DEPARTAMENTO tendrá un plazo máximo de treinta (30) días para resolver la solicitud presentada. **PARAGRAFO SEGUNDO**. En caso que se presente cualquiera de las causales de incumplimiento por parte de EL CONCESIONARIO que evidencie la inminente paralización del Contrato, EL DEPARTAMENTO podrá designar a las Entidades Crediticias, para que asuman la ejecución del Contrato, tal como se estipula en esta cláusula. Las Entidades Crediticias podrán optar por no ejercer tal opción. **PARAGRAFO TERCERO**. Ocurrida una cualquiera de las causales de incumplimiento por parte de EL CONCESIONARIO, que afecte de manera grave y directa la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización, EL DEPARTAMENTO les notificará el incumplimiento de EL CONCESIONARIO dentro de los treinta (30) días siguientes a su ocurrencia. Las Entidades Crediticias deberán manifestar su intención de asumir directamente o a través de un tercero la ejecución del contrato dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación hecha por EL DEPARTAMENTO, caso en el cual pondrá a consideración de EL DEPARTAMENTO la información pertinente para garantizar que el potencial nuevo CONCESIONARIO, o la Entidad Crediticia, según sea el caso, asumirá integramente la ejecución del contrato, prestando las mismas seguridades y garantías otorgadas por EL CONCESIONARIO inicialmente conforme a lo previsto en este Contrato. En caso que ninguna de las alternativas anteriores ocurra o sea viable a juicio de EL DEPARTAMENTO, éste podrá declarar la terminación del contrato. **CLAUSULA DECIMA TERCERA.- SUBCONTRATOS.** EL CONCESIONARIO por intermedio del fideicomiso constituido para el proyecto sub-contratará las actividades para el desarrollo del presente contrato con personas naturales o juridicas que demuestren su idoneidad para la actividad sub-contratada. EL CONCESIONARIO será el único responsable ante EL DEPARTAMENTO por el cumplimiento de las obligaciones del contrato, de la calidad de la obra, de los bienes y servicios contratados. EL CONCESIONARIO es el único responsable de la celebración de los subcontratos. **CLAUSULA DECIMA CUARTA. PREDIOS.** EL CONCESIONARIO se obliga a adelantar la gestión necesaria para la adquisición de los predios y mejoras de acuerdo con los diseños, las fichas prediales y los avalúos que elabore dentro de las facultades que le delega EL DEPARTAMENTO y la normatividad vigente, en especial la Ley 105 de 1993. El costo de los predios, será pagado, a los propietarios o poseedores por el FIDEICOMISO, con cargo a los recursos previstos para tal efecto en el presente contrato, en un termino máximo de cinco

13

(5) días hábiles a partir de la recepción de la cuenta de cobro. La obtención de los predios se hará de acuerdo con los programas de trabajo establecidos para la Etapa de Construcción, durante la Etapa de Diseño y Programación, de tal forma que se encuentren disponibles para la construcción de las obras sin que se obstaculice de manera alguna su ejecución. Si en algún caso fuere necesario recurrir a la expropiación de algún predio, EL DEPARTAMENTO prestará el apoyo legal necesario para que EL CONCESIONARIO efectúe las gestiones y el pago de las correspondientes indemnizaciones, lo que realizará EL CONCESIONARIO con cargo a los recursos asignados para adquisición de predios en el presente contrato. La adquisición de predios necesita el desarrollo ordenado de una serie de actividades de orden técnico y legal que permitan culminar con un procedimiento exitoso, bien sea por enajenación voluntaria directa o si fuere necesario por expropiación. Esta actividades corresponden a : **Diseño definitivo :** Los diseños detallados de la ruta y los planos de construcción permitirán identificar los predios y las áreas necesarias de cada uno para el proyecto. ***Fichas Prediales :** Con base en la definiciones anteriores se debe elaborar una ficha de cada predio, con información suficiente para permitir una adecuada identificación para efectos de la afectación al servicio público y la correcta ejecución del avalúo del área por adquirir. En esta ficha debe incluir como mínimo : Datos del Propietario : Nombre, dirección y teléfono ; Identificación del predio : Nombre, localización, número de Cédula Catastral, número de Matrícula Inmobiliaria. Descripción del predio : Calificación en urbano, suburbano o rural, uso, y linderos. Tenencia : Calidad en que tiene el bien con quien se propone adelantar la negociación y datos de la escritura de adquisición. Descripción e identificación del área por adquirir : Dimensiones del lote, linderos, área construida total y por adquirir, descripción y estado de las áreas construidas, topografía, uso y servicios. Levantamiento topográfico : para identificación de linderos, longitudes y áreas. *** Afectación de los Inmuebles al servicio público :** Para efectos de dejar los inmuebles afectados fuera de comercio y poder iniciar la negociación se debe proceder a determinar los inmuebles afectados al servicio público mediante acto administrativo, que expedirá el DEPARTAMENTO a solicitud de EL CONCESIONARIO. Este acto administrativo será el documento de soporte para iniciar el proceso de expropiación en el caso de no llegarse a la compra por enajenación voluntaria. **Avalúos :** Con base en las fichas prediales se solicitará el avalúo del predio por adquirir, para lo cual se podrá acudir a empresas afiliadas a las Lonjas de Propiedad Raiz. **Notificación a los propietarios :** Una vez adelantadas la actividades descritas se procederá a elaborar y notificar a los propietarios, de la oferta de compra, siguiendo los procedimientos establecidos en la ley 9 de 1989. **Inscripción en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos :** Las ofertas de compra y afectación al servicio público deber ser comunicados a la oficina de Registro de Instrumentos Públicos correspondiente, con posterioridad a la actividad anterior , a fin de evitar la transferencia del predio durante el periodo de negociación. **Comunicación a la Oficina de Planeación**

000017

00001192

121

Municipal : Para evitar la ejecución de nuevas obras sobre el predio ya avaluado se comunicará el acto administrativo de afectación al servicio público a la dependencia que expida licencias de construcción, de urbanización o funcionamiento a fin de que se notifique del hecho y proceda de conformidad. **Negociación :** Corresponderá al periodo de discusión de la oferta oficial y concluye con la aceptación del vendedor o el rechazo definitivo, para lo cual existe un plazo que permite adelantar la atención de las reclamaciones permitidas por la ley y el reglamento, pero que a su vez permite no adquirir el carácter de indefinido. La negociación será responsabilidad de EL CONCESIONARIO y los predios adquiridos figurarán a nombre del EL DEPARTAMENTO. EL CONCESIONARIO, previos los trámites legales, negociará cada predio con el propietario o poseedor y elaborará un contrato de Promesa de Compraventa a nombre de EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, el que se incluirá un procedimiento que permita mantener en valor constante el precio negociado con el propietario, hasta su pago. **Escrituración :** Aceptada la oferta se procederá a la revisión final de títulos, recolección de documentos para la firma de promesa de compraventa o de la escritura según el caso, a la suscripción del documento, y a su inscripción en el folio de matrícula inmobiliaria. **Entrega del predio :** El predio será entregado normalmente con posterioridad a la suscripción de la escritura y previo al pago convenido pero, podrá acordarse si el propietario lo tienen a bien la entrega anticipada del predio, a cambio de un anticipo del valor pactado, lo cual se considera conveniente para el desarrollo de la obra. **Pagos :** Se harán por intermedio de la fiducia de EL CONCESIONARIO, normalmente después de registrada la escritura pero, podrán concederse anticipos que faciliten al vendedor el pago de gastos notariales o desgravaciones de la propiedad para facilitar la transferencia. **Expropiación :** En caso de no llegarse a un acuerdo para la venta se iniciará el proceso de expropiación con base en el acto administrativo de afectación del predio al servicio público y en los términos de la ley 9 de 1989. En el evento de tener que acudirse a la instancia de la expropiación, la gestión judicial estará a cargo del EL CONCESIONARIO, para tal efecto EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA lo constituirá como mandatario. **CLAUSULA DECIMA QUINTA. FUENTES DE MATERIALES Y ZONAS DE PRESTAMO.** Serán por cuenta y responsabilidad de EL CONCESIONARIO, los derechos de explotación y aprovechamiento de fuentes de materiales y zonas de préstamo que se requieran para la ejecución de las diferentes obras, así como el trámite y obtención de los correspondientes permisos y licencias que en cada caso requiera.El incumplimiento de las obligaciones y requerimientos; tanto durante el proceso previo a la obtención de dichos permisos, como los que surjan con ocasión del otorgamiento de los mismos; será de entera responsabilidad de EL CONCESIONARIO. Los retrasos o desfases en la programación de las obras y específicamente los retrasos en la iniciación de la Etapa de Construcción, imputables a una inoportuna o deficiente gestión de éstos permisos o al inadecuado manejo ambiental de las fuentes de materiales, serán también

responsabilidad de EL CONCESIONARIO, incluidos los sobrecostos o desajustes financieros que esta situación genere. **CLAUSULA DECIMA SEXTA. FINANCIACION Y ESQUEMA FINANCIERO.** EL CONCESIONARIO, en el término previsto para el efecto, deberá constituir el Fideicomiso en una sociedad fiduciaria debidamente autorizada por la Superintendencia Bancaria, en cuya virtud se constituya un patrimonio autónomo, el cual servirá para la consecución de financiaciones, otorgamiento de garantías y administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. EL CONCESIONARIO deberá transferir al patrimonio autónomo los derechos de tipo patrimonial derivados del presente contrato, sin desprenderse de las obligaciones relativas a la ejecución del mismo. Será directamente el Fideicomiso quien efectúe los pagos por obras, bienes, créditos o servicios que se provean a la Concesión, igualmente el que distribuirá los dividendos que se produzcan por la operación del proyecto, conforme a los flujos de caja real y una vez cancelados los pasivos externos del fideicomiso del correspondiente periodo fiscal. **PARAGRAFO PRIMERO**. EL CONCESIONARIO aportará al fideicomiso, en la cantidad y oportunidad establecida en el Cronograma de desembolsos de la propuesta, una vez ajustados los valores con el Índice de Precios al Consumidor entre la fecha de apertura de la licitación y la fecha del desembolso, los aportes de capital y los recursos de crédito ofrecidos. Cuando los aportes estén constituidos por equipos, éstos deben ser transferidos al fideicomiso. Esta financiación debe asegurar un adecuado flujo de recursos para cumplir con los programas de trabajo y el Cronograma de desembolsos propuesto, que será auditado por el SUPERVISOR. **PARAGRAFO SEGUNDO**. La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, si a ello hubiese lugar, no exime a EL CONCESIONARIO de ninguna de las obligaciones derivadas del mismo. **PARAGRAFO TERCERO**: Con el fin de facilitar la consecución de los recursos, EL CONCESIONARIO o la Sociedad Fiduciaria que administra el Fideicomiso podrán desarrollar esquemas financieros de aceptación nacional o internacional, tales como titularización, bonos con o sin garantía, y otros que puedan desarrollarse en el futuro. **PARAGRAFO CUARTO**.- Para el momento de la suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá demostrar que contará con los recursos necesarios para cubrir los costos para concluir la obra básica que se prevé financiar a través de créditos o emisiones en el mercado de capitales, para lo cual deberá suministrar a EL DEPARTAMENTO los Contratos de crédito firmados con las entidades prestamistas. En todo caso, los arreglos de crédito deben dejar a EL DEPARTAMENTO sin responsabilidad crediticia con los acreedores. En el caso eventual que se pretenda obtener financiación del mercado de capitales, se debe suministrar a EL DEPARTAMENTO alguna de las siguientes constancias: 1.- La certificación del "Líder de la Emisión" de que la totalidad de bonos ha sido colocada. 2.- Un contrato de "Underwriting" en firme en donde conste que los títulos no colocados serán absorbidos por los agentes colocadores. La

000019

00001194

121

presentación de estos documentos será condición necesaria para la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción. **CLAUSULA DECIMA SEPTIMA.** REGIMEN FISCAL. La ejecución del presente contrato de concesión estará sujeta al Régimen Tributario vigente de la República de Colombia a la fecha de suscripción del contrato. **CLAUSULA DECIMA OCTAVA. MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCION.** El costo adicional por mayor cantidad de obra, no se compensará. El valor de las obras se establece como un valor global fijo. ***CLAUSULA DECIMA NOVENA. OBRAS COMPLEMENTARIAS.*** Si durante el desarrollo del contrato se identifican, por cualquiera de las partes contratantes, obras no incluidas dentro del alcance físico contratado, pero necesarias para la buena operación del proyecto, EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO podrán acordar la ejecución de está OBRA COMPLEMENTARIA mediante la suscripción de un contrato adicional en el que consten los Ítems, las cantidades y los precios unitarios relacionados con dichas obras. EL DEPARTAMENTO compensará el precio de estas obras con cargo a los recursos de la cuenta de excedentes determinada en la cláusula de tránsito máximo aportante o a su presupuesto. Si los Ítems contemplados en las OBRAS COMPLEMENTARIAS corresponden a Ítems establecidos en la propuesta, el precio unitario con el que se pagará será el establecido para el Ítem respectivo, ajustado a la fecha de suscripción de las actas de recibo de obra. El ajuste del precio unitario será efectuado con el aumento porcentual en el Índice de Precios al Consumidor del DANE entre (30 de Abril de 1997) y la fecha de suscripción del acta. Si la ejecución de la OBRA COMPLEMENTARIA, incluye un Ítem no previsto en la propuesta, el precio unitario debe ser acordado conjuntamente entre EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO. **CLAUSULA VIGESIMA. TRANSITO VEHICULAR PARA LA GARANTIA COMERCIAL.-** La cantidad de tránsito, por categoría de vehículos, para efectos de la garantía de ingreso mínimo por cada año de operación del proyecto, será el indicado en los cuadros establecidos por Estación de Peaje, en el "Anexo De Tránsito para la Garantía" al presente contrato. El ingreso por peaje, garantizado, para cada año de operación, es la suma de los productos de la cantidad garantizada para cada categoría, multiplicado por el valor de la tarifa por categoría vigente para cada día. 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 garantizado para ese año, EL DEPARTAMENTO compensará la diferencia al EL CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación establecido en este contrato. Este procedimiento solo se aplicará durante el período de Operación de la totalidad del proyecto. Para el establecimiento del déficit se considerarán en forma global todas las Estaciones de Peaje en operación. El primer período será desde la fecha en que se inicie la operación completa hasta el siguiente 31 de diciembre, el ingreso mínimo garantizado. De igual forma, para el último período, el ingreso mínimo garantizado, será desde el 1 de Enero anterior, hasta la fecha en que finalice la

Etapa de Operación. **CLAUSULA VIGESIMA PRIMERA. LIMITE MAXIMO DE TRANSITO VEHICULAR APORTANTE A LA CONCESION.** El límite máximo de tránsito aportante a la concesión para cada año de operación del proyecto y para cada categoría vehicular, será el indicado en los cuadros establecidos para cada Estación de Peaje, del "Anexo de Tránsito Máximo Aportante" correspondiente al presente contrato. El ingreso por peaje, máximo aportado, para cada año de operación, es la suma de los productos del límite máximo de la cantidad para cada categoría vehicular, multiplicado por el valor de la tarifa vigente para cada día. 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 mayor que el ingreso por peaje máximo esperado para ese año, la fiduciaria, una vez se constate la situación y se suscriba el acta correspondiente por la SUPERVISION, EL CONCESIONARIO y EL DEPARTAMENTO, colocará y mantendrá en una cuenta especial el ochenta por ciento (80%) de la diferencia. Estos recursos, más sus rendimientos, servirán en primer lugar para cubrir compensaciones de déficits generados en situaciones garantizadas por EL DEPARTAMENTO, y en segundo lugar para financiar la ejecución de OBRAS COMPLEMENTARIAS prioritarias para el proyecto, las cuales se acordarán con EL DEPARTAMENTO. La ejecución de obras complementarias que se hayan de financiar de esta manera se iniciará cuando se haya acumulado el valor correspondiente al ciento por ciento (100%) de la obra acordada. Este procedimiento se aplicará durante la Etapa de Operación de la totalidad del proyecto. El primer período será desde la fecha en que se inicie la operación hasta el siguiente 31 de diciembre. De igual forma, para el periodo final será desde el 1 de enero anterior, hasta la fecha en que termine la etapa de operación. **PARAGRAFO PRIMERO:** El veinte por ciento (20%) no transferido a la cuenta especial, será para EL CONCESIONARIO como contraprestación por los mayores costos de mantenimiento de la vía, que genera el aumento del tránsito vehicular. **CLAUSULA VIGESIMA SEGUNDA. REVISION DE LOS AFOROS.** Los aforos se revisarán cada año calendario. A más tardar el día 30 de Enero del año siguiente, debe suscribirse un acta entre la SUPERVISION y EL CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volumen de tránsito que circuló por las estaciones de peaje durante el año inmediatamente anterior, discriminado por cada categoría de vehículos. **PARAGRAFO PRIMERO:** En caso de no disponer del registro de tránsito para algún día del año, se revisarán las estadísticas de recaudo, los registros informativos y contables de EL CONCESIONARIO y se confrontarán con estimaciones basadas en las series estadísticas del tránsito, según el día, hora y mes para estimar el del período del que se carezca de información. **PARAGRAFO SEGUNDO:** La revisión de aforos de que trata la presente cláusula será la base para determinar: (1) los déficits o superávits de tránsito para efectos de las compensaciones y (2) la liquidación definitiva de la compensación para los ajustes de tarifas de que trata la Cláusula Cuarta. **CLAUSULA VIGESIMA TERCERA. GARANTIA UNICA.** EL CONCESIONARIO

000021

00001196

121

se compromete a constituir la póliza única de cumplimiento de sus obligaciones, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de suscripción del presente contrato, con los amparos que se describen a continuación: **CUMPLIMIENTO**: Para garantizar el cumplimiento general del contrato, el pago de multas y demás sanciones que se impongan a EL CONCESIONARIO, por el diez por ciento (10%) del valor establecido para estudios y diseños en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa De Diseño y Programación y un (1) año más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de diseño y programación, su valor debe modificarse por un valor igual al diez por ciento (10%) del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un termino igual al plazo previsto para la Etapa De Construcción y por un año más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la etapa de construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al 10% de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al diez por ciento (10%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse, por un valor igual al de la última modificación por un año más. **DE PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCION DEL CONTRATO.** Para garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal que EL CONCESIONARIO haya de utilizar para la ejecución del contrato, por el cinco por ciento (5%) del valor total establecido para estudios y diseño en la Cláusula tercera por un término igual al plazo previsto para la Etapa De Diseño y Programación y tres (3) años más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa De Diseño y Programación, su valor debe modificarse por un valor igual al 5% del valor de la construcción establecido en la Cláusula Tercera, por un término igual al plazo previsto para la Etapa De Construcción y tres años más. Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa De Construcción, su valor debe modificarse por un valor igual al cinco por ciento (5%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el primer año de operación de la carretera, y deberá ajustarse anualmente al cinco por ciento (5%) de los costos de mantenimiento y administración proyectados para el año siguiente de operación, hasta el vencimiento del contrato, antes del cual deberá prorrogarse por un valor igual al de la última modificación por tres años más. **ESTABILIDAD DE OBRA**. EL CONCESIONARIO, a la liquidación del contrato, deberá garantizar la Estabilidad de Obra por un valor equivalente al dos por ciento (2%) del costo real de las obras ejecutadas, durante la Etapa De Construcción, ajustado a la fecha en que se constituya la garantía, por un termino de cinco (5) años a partir de la fecha en que finalice la Etapa De Operación. **RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL**. EL CONCESIONARIO, como requisito previo a la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción", debe garantizar su responsabilidad por lesiones o muerte de una o varias personas en un solo

accidente y daños a terceros o a propiedades de terceros o de EL DEPARTAMENTO en un monto de cien Millones de pesos ($100.000.000,00) por evento, vigente por el término de duración de la Etapa De Construcción y seis (6) meses más. El monto máximo por concepto de esta garantía, debe ser ajustado anualmente de acuerdo con el aumento en el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, a partir del 30 de abril de 1997, fecha de apertura de la licitación. **CLAUSULA VIGESIMA CUARTA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES.** El diseño definitivo de las obras es de la responsabilidad de EL CONCESIONARIO y cumplirá con las especificaciones que como mínimo sean solicitadas por EL DEPARTAMENTO. Durante la Etapa de Construcción, EL CONCESIONARIO deberá ceñirse al diseño definitivo elaborado por él mismo y aprobado por EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA VIGESIMA QUINTA. LOCALIZACION Y DISPOSICION DE LAS OBRAS.** EL CONCESIONARIO será responsable por la localización correcta de todos los elementos topográficos que requiera para la realización de las obras. 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, con relación al diseño, deberá a su costa rectificar dicho error a entera satisfacción de EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA VIGESIMA SEXTA. CONSERVACION Y MANTENIMIENTO VIAL Y ESTRUCTURAL:** Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Diseño y Programación", hasta la entrega final del proyecto, al término del Contrato, EL CONCESIONARIO asume entera responsabilidad por el mantenimiento de los Tramos de carretera incluidos en la Concesión y el cuidado de las obras y estructuras incluidas en la misma. Para este efecto se elaborará y suscribirá un inventario detallado de las condiciones de la vía y estructuras con las cuales se efectúa la transferencia de la carretera. Las obras que se requieran para garantizar el normal funcionamiento de la carretera, siempre y cuando no hayan sido previstas en la propuesta, se les dará el tratamiento de obras complementarias. EL CONCESIONARIO estará obligado a conservarla transitable durante las Etapas de Diseño y Programación y Construcción. 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 CONCESIONARIO deberá repararlas y reponerlas a su propia costa de manera que las obras estén en las condiciones y estado mínimo determinados como requisitos de este contrato hasta su entrega a EL DEPARTAMENTO. **PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACION.** Durante la ejecución de la Etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el anexo del presente contrato Reglamento para la Operación de la Carretera. EL CONCESIONARIO se obliga a mantener el proyecto con un nivel de servicio que alcance una calificación mínima del Índice de Estado del Pavimento de cuatro (4) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para Carreteras Concesionadas", que forman parte del Pliego

00001198

000023

de Condiciones. Las revisiones se efectuaran cada cuatro (4) meses. **CLAUSULA VIGESIMA SEPTIMA. SEÑALIZACION Y VALLAS DE INFORMACION:** Dentro del término que EL CONCESIONARIO tenga a su cargo la carretera, la señalización y el mantenimiento del tránsito a todo lo largo del proyecto es su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o a EL DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa de EL CONCESIONARIO, sus empleados, agentes o subcontratistas. La señalización, si la hubiere, se mantendrá por EL CONCESIONARIO a partir del recibo de la carretera con base en inventario inicial, posteriormente de acuerdo a la señalización determinada en el diseño. Si al terminar la etapa de Diseño y Programación se identifica la ausencia de señales verticales, éstas serán colocadas por EL CONCESIONARIO en el término de 30 dias calendario como máximo, sin perjuicio de la señalización correspondiente al constructor. La señalización temporal y definitiva 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. El incumplimiento de esta obligación, durante la ejecución del contrato, causará a EL CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales al valor del contrato y/o a los perjuicios sufridos por EL DEPARTAMENTO, sin perjuicio de la Responsabilidad Civil Extracontractual. **PARAGRAFO:** EL CONCESIONARIO instalará, a mas tardar a los sesenta (60) días calendarios de iniciada la ejecución del contrato, por lo menos cinco (5) vallas de 10m. x 4 m., de acuerdo con el modelo e instrucciones que suministrará EL DEPARTAMENTO, en las que se informe al público sobre las características del proyecto. **CLAUSULA VIGESIMA OCTAVA. TRANSITO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN.** EL CONCESIONARIO se obliga a mantener la circulación de tránsito vehicular en el proyecto durante la Etapa de Construcción, de manera que dispondrá, a su cargo, la construcción de variantes provisionales en caso de ser necesario. Si por razones de orden técnico no fuere posible mantener el tránsito permanente, las obras se programaran de forma tal que las interrupciones no tengan periodos superiores a dos horas y sean informadas, a su cargo, por medios radiales y escritos a los usuarios con una antelación superior a una semana. **CLAUSULA VIGESIMA NOVENA. REVERSION.** A la expiración del plazo de la concesión se producirá la reversión a EL DEPARTAMENTO de todos los bienes y elementos directamente vinculados al objeto del contrato, los cuales pasarán a ser propiedad de EL DEPARTAMENTO sin que por ello deba efectuar compensación alguna a favor de EL CONCESIONARIO. Entre los bienes afectados a la concesión del proyecto, se incluyen: los predios para el Derecho de Vía, la obra civil: calzadas, separadores, intersecciones, estructuras, obras de drenaje, obras de arte, estructuras varias y señales, las casetas de peaje y pesaje y sus áreas de servicio y las demás edificaciones y equipos instalados para la operación del proyecto. Las calzadas tendrán un nivel de servicio que alcance una calificación mínima del Indice de Estado del pavimento de Cuatro (4) puntos, de acuerdo con las " Normas de

Mantenimiento para Carreteras Concesionadas" que forman parte del Pliego de Condiciones. Los equipos y demás instalaciones deben estar en perfectas condiciones de servicio con una vida útil remanente de dos años al menos. EL CONCESIONARIO entregará también: A.- los Manuales de Operación, Mantenimiento y Contingencia vigentes B.- Inventario de bienes, equipos, suministros y tecnologías que revierten. C.- Garantías de los equipos D.- El software e información relativa al diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto. E.- Pólizas de estabilidad de obra y calidad y correcto funcionamiento de los equipos. Por otra parte, reconocerá Las mejoras realizadas sobre los predios que conforman el derecho de vía para la instalación de los servicios complementarios que hayan sido autorizados por EL DEPARTAMENTO. Las mejoras estarán representadas en construcciones de mampostería y cubierta dura. El reconocimiento de las mejoras estará precedido por un acta en la que de común acuerdo, se fije el valor de las mismas y la forma de pago. **CLAUSULA TRIGESIMA. FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.** Las partes quedarán exentas de toda responsabilidad por cualquier daño o dilación del proyecto durante la ejecución de este contrato, pero sin derecho a indemnizaciones por pérdida de utilidades, cuando con la debida comprobación se concluya por acuerdo de las partes o, a falta de ello, por el tribunal competente, que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor conforme al artículo primero de la Ley 95 de 1890, y al artículo quinto, numeral Primero de la Ley 80 de 1993. En este caso los gastos que demanden las reparaciones o construcciones de las obras afectadas serán por cuenta de EL DEPARTAMENTO, siempre que EL CONCESIONARIO haya dado aviso a EL DEPARTAMENTO y al SUPERVISOR representante de aquella 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 hábiles siguientes a la fecha en que cesen dichas causas, en actas suscritas por el SUPERVISOR y EL CONCESIONARIO. Tales actas requerirán la aprobación del representante legal de EL DEPARTAMENTO y podrán ser canceladas con cargo a los recursos destinados a la cuenta de excedentes o al presupuesto de EL DEPARTAMENTO. Las cantidades de obra y los precios unitarios de las maybres cantidades de obra originadas por el caso fortuito o la fuerza mayor deberán ser acordadas en un acta firmada por el representante de EL CONCESIONARIO y el SUPERVISOR. EL CONCESIONARIO deberá asumir los sobrecostos resultantes del caso fortuito, o de la fuerza mayor originados en pérdidas de materiales, equipos y otros elementos de su propiedad. En caso de que la causa del daño o de la dilación fuere imputable a EL CONCESIONARIO, serán de su cuenta, además, todas las reparaciones, reconstrucciones e indemnizaciones a que haya lugar. **CLAUSULA TRIGESIMA PRIMERA. INTERPRETACION UNILATERAL.** Cuando surgieran discrepancias sobre la interpretación de las cláusulas de éste contrato que puedan conducir a la parálisis o a la afectación grave del servicio público que se

00001200

000025

121

pretende satisfacer con el objeto contratado, EL DEPARTAMENTO si no logra un acuerdo sobre el tema, interpretará, mediante acto administrativo debidamente motivado, las estipulaciones o cláusulas objeto de la diferencia. Esta cláusula estará vigente hasta que concluya la Etapa de Construcción del contrato. Contra los actos administrativos que llegasen a ordenar la interpretación, unilateral procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar EL CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA SEGUNDA. TERMINACION UNILATERAL.** EL DEPARTAMENTO procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en lo eventos previstos por el artículo 17 de la Ley 80 de 1993, y de acuerdo con lo preceptuado en el parágrafo 2 del artículo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. Estas cláusula estará vigente hasta que concluya la Etapa de Construcción del contrato. Contra los actos administrativos que llegasen a ordenar la terminación unilateral procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar EL CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA TERCERA. MODIFICACION UNILATERAL.** Cuando durante la ejecución del contrato y para evitar la paralización o la afectación grave del servicio público que se debe satisfacer con aquél, fuere necesario introducir variaciones al contrato y previamente no se ha logrado un acuerdo con EL CONCESIONARIO , EL DEPARTAMENTO, mediante acto administrativo debidamente motivado lo modificará mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios. Si las modificaciones alteran el valor del contrato en un veinte por ciento (20%) o más del valor inicial, EL CONCESIONARIO podrá renunciar a la continuación de su ejecución, caso en el cual se procederá como lo indica el artículo 16 de la Ley 80 de 1993. Esta cláusula estará vigente hasta que concluya la Etapa de Construcción de las obras opcionales del contrato. Contra los actos administrativos que llegasen a ordenar la modificación unilateral procederá el recurso de reposición, sin perjuicio de la acción contractual que puede intentar EL CONCESIONARIO según lo previsto en el artículo 77 de la Ley 80 de 1993. En cualquier caso, cuando las necesidades del servicio lo requieran y conservando el equilibrio económico del contrato, EL DEPARTAMENTO podrá modificar el trazado de cualquiera de los tramos, o sustituir una obra opcional por otra equivalente. **CLAUSULA TRIGESIMA CUARTA: CADUCIDAD.** EL DEPARTAMENTO podrá declarar la caducidad administrativa de este contrato, si se presenta alguno de los hechos constitutivos de incumplimiento de las obligaciones a cargo de EL CONCESIONARIO, que afecte la ejecución del contrato y evidencie que puede conducir a su paralización. **PARAGRAFO PRIMERO**: Los hechos sujetos a comprobación de las causas que motivan la caducidad serán establecidos unilateralmente por EL DEPARTAMENTO. **PARAGRAFO SEGUNDO**: En cuanto al procedimiento, efectos y consecuencias de la declaratoria de caducidad se observará lo previsto en el artículo 18 de la Ley 80 de 1993. El Departamento reembolsará la inversión que hasta el momento

000026

00001201

121

haya realizado El Concesionario, previo laudo arbitral para determinar la naturaleza y justificación del reembolso de los saldos debidos. **PARAGRAFO TERCERO**: Recibido o tomado el proyecto, EL DEPARTAMENTO procederá de inmediato a la liquidación del contrato y simultáneamente dispondrá lo conducente para terminar lo que falte del objeto del contrato caducado, pudiendo inclusive destinar la maquinaria y bienes de propiedad de EL CONCESIONARIO a la terminación del mismo, mediante el reconocimiento del valor de esta utilización, y por un tiempo máximo de doce (12) meses. **PARAGRAFO CUARTO**: En caso que EL DEPARTAMENTO declare la caducidad del contrato de concesión, según lo dispuesto en la presente cláusula, EL DEPARTAMENTO podrá designar a las entidades Crediticias o a la aseguradora que garantiza el contrato, para que asuman la ejecución del contrato. Tales entidades podrán optar por no aceptar, en cuyo caso EL DEPARTAMENTO queda en libertad de adelantar las acciones que estime pertinentes y adoptar las decisiones que satisfagan sus requerimientos. **CLAUSULA TRIGESIMA QUINTA. MULTAS**: ***Multas por el incumplimiento de las obligaciones contractuales a partir del perfeccionamiento del contrato***. Si EL CONCESIONARIO incumple alguna de las obligaciones previstas desde el perfeccionamiento del contrato hasta la iniciación de la Etapa de Diseño y Programación, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO, a título de multa, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor total del contrato, establecido en la cláusula tercera, por cada día calendario de atraso, hasta un máximo de 30 días calendario, a partir de este plazo se considera que la ejecución del contrato se encuentra afectada de manera grave y directa. ***Multa por mora en el cumplimiento de plazos durante la Etapa de Diseño y Programación***. Si EL CONCESIONARIO no termina en los plazos fijados las actividades establecidas para la Etapa de Diseño y Programación, o no atiende los requerimientos, dentro de los plazos establecidos, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor total establecido como precio de la elaboración de estudios y diseños en la cláusula tercera del presente contrato, hasta un máximo de 30 días calendario, a partir de este plazo se considera que la ejecución del contrato se encuentra afectada de manera grave y directa. ***Multa por mora en el cumplimiento de plazos del contrato durante la Etapa de Construcción.*** Si EL CONCESIONARIO no concluye las actividades determinadas para la Etapa de Construcción dentro de los plazos establecidos, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO, por cada día calendario de atraso, el equivalente al cero punto cero uno por ciento (0.01%) del valor establecido como precio de construcción en la cláusula tercera del presente contrato, hasta un máximo de 60 días calendario, a partir de este plazo se considera que la ejecución del contrato se encuentra afectada de manera grave y directa. ***Multa por ausencia de personal ofrecido***. La ausencia del Gerente del Proyecto o de cualquiera de los profesionales incluidos en los organigramas ofrecidos en la propuesta, por más de tres días hábiles consecutivos, sin justificación alguna ni aviso previo a EL

000027

00001202

121

DEPARTAMENTO, dará lugar a la imposición de una multa de hasta de diez (10) salarios mínimos legales mensuales por cada vez que se presente dicha situación. Cuando el Gerente del Proyecto y demás profesionales ofrecidos en la propuesta seleccionada vayan a ser sustituidos, deberá avisarse a EL DEPARTAMENTO, con una antelación de tres (3) días. La sustitución deberá hacerse siempre, con personal de igual calidad y experiencia al ofrecido o reemplazado. La violación de este precepto dará lugar a la imposición de una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales. ***Multas por el incumplimiento de las obligaciones contractuales durante la Etapa de Operación.*** Si durante la ejecución de la etapa de Operación, EL CONCESIONARIO incumple: A.- El Indice de Estado mínimo establecido en las "Normas de Mantenimiento para Carreteras por Concesión", causará al EL CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales a la reducción del valor del Índice de Estado de la siguiente manera: para Índices de Estado entre 3,5 y 4,0 el 2% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en la caseta del tramo calificado; Para Índices de Estado entre 3,0 y 3,5 el 3% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en la caseta del tramo calificado; para Índices de Estado entre 2,5 y 3,0 el 4% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en las casetas del tramo calificado, y para Índices de Estado inferiores a 2,5 el 6% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan, en las casetas del tramo calificado. EL CONCESIONARIO a partir de la fecha del establecimiento del Índice de Estado, tendrá 30 días calendario para recuperar el Índice de Estado mínimo establecido en este contrato. Una vez recalificado el tramo se procederá con la sanción, si a ello hubiere lugar. B.- Alguna de las obligaciones contractuales incluidas en el Reglamento de Operación que forma parte del presente contrato deberá pagar a EL DEPARTAMENTO una multa diaria equivalente hasta el promedio diario de recaudo de peaje del mes inmediatamente anterior, en proporción a los perjuicios que se causen y al período de infracción. **Multas por el incumplimiento de otras obligaciones contractuales durante cualquiera de las Etapas.** Si durante cualquiera de las Etapas, EL CONCESIONARIO incumple alguna de las obligaciones, distintas a los plazos, indicadas para esta etapa, deberá pagar a EL DEPARTAMENTO una multa equivalente a los perjuicios que se causen por cada evento y al período de infracción. Los porcentajes establecidos en esta cláusula constituyen el tope máximo aplicable, pero el monto de las multas podra ser graduable por el DEPARTAMENTO con forme ala mayor o menor incidencia del incumplimiento del CONCESIONARIO en la ejecución del contrato. EL CONCESIONARIO autoriza a EL DEPARTAMENTO para descontar y tomar el valor de las multas de que tratan los literales anteriores, en primera instancia, de cualquier suma que le adeude por alguna compensación a su favor, sin perjuicio que éste las haga efectivas conforme a la Ley. El pago o la deducción de dichas multas no exonerará a EL CONCESIONARIO de su obligación de cumplir el contrato, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato. CLAUSULA

000028

00001203

121

TRIGESIMA SEXTA. PENAL PECUNIARIA. En caso de declaratoria de caducidad del contrato durante la Etapa de Diseño y Programación se hará acreedor a una multa a título de pena pecuniaria, equivalente al veinte por ciento (20%) del valor establecido como precio de elaboración de estudios y diseños incluido en la cláusula tercera del presente 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 Precio de Construcción en la cláusula tercera. Si la declaratoria de caducidad del contrato se produjese 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. Para los efectos señalados en esta cláusula , los valores de la cláusula tercera se ajustarán con el porcentaje de incremento del IPC entre 30 de abril de 1997 y la fecha de declaratoria de caducidad del contrato. **CLAUSULA TRIGESIMA SEPTIMA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSION REALIZADA POR TERMINACION ANTICIPADA DEL CONTRATO:** Cuando por alguna de las circunstancias previstas en éste contrato o en la Ley, sea necesario dar por terminado el contrato antes del vencimiento del plazo extintivo del mismo, se establece: A. - Caducado el contrato en cualquier Etapa EL DEPARTAMENTO conservará la obligación de pagar el precio de las obras ejecutadas y servicios prestados de acuerdo con las previsiones, calidades y exigencias del contrato, en la forma y términos allí estipulados, por lo que los recursos del proyecto continuaran afectados a ese propósito hasta la concurrencia del monto adeudado. B. - En caso de terminación del contrato durante la Etapa de Construcción por, incumplimiento de EL DEPARTAMENTO o fuerza mayor o caso fortuito o terminación unilateral EL DEPARTAMENTO se compromete con EL CONCESIONARIO a pagar la inversión realizada hasta el momento de la terminación actualizando los valores con un índice equivalente a la Tasa Interna de Retorno del Proyecto determinada en QUINCE PUNTO VEINTICINCO POR CIENTO (15.25%) anual en términos reales después de impuestos, en un plazo máximo de doce meses a partir del establecimiento del hecho, reconociendo durante este período intereses a la tasa bancaria corriente certificada por la Superintendencia Bancaria. EL DEPARTAMENTO deberá efectuar los ajustes presupuestales que sean necesarios. Esta liquidación se consignará en el acta correspondiente. C. - En caso de terminación del contrato durante la Etapa de Operación por, incumplimiento de EL DEPARTAMENTO o fuerza mayor o caso fortuito y antes de que ocurra el pago total de acreencias y la recuperación total del capital invertido por EL CONCESIONARIO, así como la rentabilidad garantizada a este capital, EL DEPARTAMENTO se compromete con EL CONCESIONARIO a pagar el saldo de las acreencias, y el costo financiero de acuerdo con las condiciones y parámetros de la Ingeniería Financiera vigente al momento de la terminación del contrato. Los dividendos para efectos de reconocer el capital no recuperado, serán calculados de acuerdo con la tasa

000029

00001204

121

interna de retorno del inversionista establecida en el VEINTITRES PUNTO TRES POR CIENTO (23,3%) anual en términos reales después de impuestos. **PARAGRAFO.**- EL CONCESIONARIO renuncia expresamente a la reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente. **CLAUSULA TRIGESIMA OCTAVA. LIQUIDACION.** - Con aplicación del procedimiento y demás requisitos consagrados en el artículo 60 de la Ley 80 de 1993 se procederá a la liquidación del contrato de común acuerdo entre EL DEPARTAMENTO y EL CONCESIONARIO, dentro de los tres meses siguientes a la finalización del plazo del contrato. Para tal efecto las partes dispondrán la realización de un balance financiero del proyecto para establecer el déficit o superávit de ingresos del periodo de aforo final y un inventario físico de los bienes afectados al mismo, y los que estén al servicio de la Policía de Carreteras los cuales revertirán a EL DEPARTAMENTO, sin costo alguno, libres de todo gravamen. El Índice de Estado del pavimento deberá tener una calificación mínima de 4.0 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento de Carreteras Concesionadas y el procedimiento para determinar el Índice de Estado de un pavimento de concreto asfáltico, anexo al Pliego de Condiciones. El valor de los bienes afectados al proyecto faltantes o en mal estado deberán ser reconocidos por EL CONCESIONARIO a EL DEPARTAMENTO a precios comerciales. Las obras para alcanzar la calificación del Índice de Estado mínima serán de cuenta de EL CONCESIONARIO. EL CONCESIONARIO tendrá un plazo de seis meses a partir de la suscripción del acta de liquidación para efectuar los correctivos o reconocimientos determinados incluyendo la devolución del superávit final sobre el cual reconocerá intereses a la tasa de interés bancario para créditos a seis meses determinada por la Superintendencia Bancaria. En caso de haberse presentado un déficit de ingresos para el último periodo de aforo, EL DEPARTAMENTO, pagará el monto correspondiente en el termino de *doce* meses reconociendo la tasa de interés bancario certificada por la Superintendencia Bancaria. Este pago se cancelará en primera instancia con los recursos de la cuenta de excedentes y en ausencia de fondos se hará con presupuesto. EL DEPARTAMENTO igualmente podrá adquirir otros bienes de EL CONCESIONARIO no afectados directamente al proyecto, que pueden ser necesarios para continuar el mantenimiento de las obras revertidas lo cual, se hará a precios comerciales. Los precios comerciales serán determinados por peritos independientes de las partes. **PARAGRAFO PRIMERO**: Si no se llegase a un acuerdo sobre el contenido de la liquidación o EL CONCESIONARIO no se presenta a suscribir el acta de liquidación dentro de los treinta días calendario siguientes al recibo de la misma, o no presenta las pólizas de garantía correspondientes, la misma será practicada directa y unilateralmente, por EL DEPARTAMENTO, y se expedirá mediante acto administrativo susceptible de recurso de reposición. **PARAGRAFO SEGUNDO.**- Se procederá también a la liquidación del contrato de conformidad con lo estipulado en los artículos 60 y 61 de la Ley 80 de 1993, dentro de los dos (2) meses siguientes a la ocurrencia del

evento en los siguientes casos: A. Cuando se haya ejecutoriado la providencia que declaró la caducidad. B.Cuando las partes den por terminado anticipadamente el contrato por mutuo acuerdo, lo cual podrá hacerse en todos los casos en que tal determinación no implique renuncia a derechos causados o adquiridos en favor de EL DEPARTAMENTO a entidad contratante. C. Cuando se haya ejecutoriado la providencia judicial que lo declare nulo. D. Cuando la autoridad competente lo declare terminado unilateralmente conforme a lo establecido en el contrato y el Artículo 17 de la Ley 80 de 1993. **CLAUSULA TRIGESIMA NOVENA: SISTEMA GENERAL DE COMPENSACIÓN.**- Para atender las situaciones de descompensación descritas en la cláusula, VIGESIMA, "garantía de ingreso mínimo", se compensará al EL CONCESIONARIO mediante la aplicación del siguiente procedimiento: con el aumento en el plazo de la Etapa de Operación, hasta el plazo en que la Tasa Interna de Retorno del Proyecto, en términos reales, antes de impuestos, iguale la establecida en la propuesta de EL CONCESIONARIO. Si el procedimiento anterior no fuere suficiente, la compensación faltante se atenderá con un aumento en el valor de las tarifas de peaje, por encima del Índice de Precios al Consumidor establecido por el DANE hasta en un 50% del mismo.- Si los anteriores no fueran suficientes , con los recursos de la cuenta de excedentes indicados en la cláusula vigésima primera. Si los anteriores procedimientos no fueran suficientes para la compensación se compensarán con pagos en moneda Nacional, con recursos del presupuesto general del Departamento, en un término de doce (12) meses a partir del establecimiento del faltante. **PARAGRAFO PRIMERO.**- Para efecto de considerar los costos financieros de los déficits, se reconocerá como tasa de interés para todos los efectos de esta cláusula, desde la fecha de establecimiento del déficit hasta el pago, la tasa interés bancario corriente certificado por la Superintendencia Bancaria, en la fecha en que se estableció el déficit, liquidada diariamente. Si transcurrido el término pactado no se ha cancelado esta deuda, incurrirá en mora de su obligación y deberá cancelar los intereses que por este concepto autoriza la Ley. Una vez efectuada la respectiva liquidación, cuando deba utilizarse el procedimiento cuatro, EL DEPARTAMENTO procederá al pago de los recursos en el plazo establecido, quedando especialmente obligado a efectuar todas las diligencias que fuesen conducentes a la inclusión en el presupuesto inmediatamente siguiente de las partidas necesarias para el pago por este concepto, junto con el valor del interés previsible de dichos valores para el periodo comprendido entre la fecha de causación del desajuste y la fecha de su compensación dineraria, según lo estipulado. **PARAGRAFO SEGUNDO.** - El tiempo máximo para determinar y valorizar el procedimiento a aplicar del sistema general de compensación, será de dos meses, contados a partir del momento de establecido el déficit conforme a la cláusula vigésima. **CLAUSULA CUADRAGESIMA. DIVERGENCIAS.** Las divergencias de carácter técnico que ocurran entre EL SUPERVISOR y EL CONCESIONARIO relacionadas con la supervisión, control y dirección de la obra, serán resueltas en segunda instancia

000031

20001206

121

por EL DEPARTAMENTO, cuya decisión, en caso de no ser aceptada por EL CONCESIONARIO, será dirimida por un tribunal técnico, integrado por especialistas en la respectiva materia, designados por la Sociedad Colombiana de Ingenieros. Estará integrado por una o tres personas, dependiendo de la complejidad del conflicto, a juicio del nominador, y emitirá su fallo en un término no superior a un mes prorrogable por igual periodo. Los honorarios de los árbitros y demás gastos del Tribunal serán cancelados por los sujetos del conflicto por partes iguales y en lo demás, en cuanto no fueren incompatibles, se aplicarán las normas que regulan arbitramento en derecho. **CLAUSULA CUADRAGESIMA PRIMERA. RESPONSABILIDAD CIVIL.** En ésta materia se aplicará lo dispuesto en los artículos 50 y S.S. de la Ley 80 de 1993 y demás normas vigentes que regulan la responsabilidad contractual y Extracontractual **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEGUNDA. SUJECION A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACION DIPLOMATICA.** En lo relativo a las diferencias que surjan en cuanto a las obligaciones y derechos originados en el presente contrato, EL CONCESIONARIO de manera expresa manifiesta que las mismas serán del conocimiento y juzgamiento exclusivo de los jueces Colombianos y renuncia a intentar reclamación diplomática, salvo el caso de denegación de justicia. **CLAUSULA CUADRAGESIMA TERCERA. CLAUSULA COMPROMISORIA.** Las diferencias que se susciten entre las partes con motivo u ocasión de la celebración, ejecución y liquidación del presente contrato, distintas a las de carácter eminentemente técnico, serán sometidas a un tribunal de arbitramento conformado por tres árbitros, todos colombianos, dos de los cuales serán designados de común acuerdo por las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Santafé de Bogotá. Tratándose de asuntos de menor o mínima cuantía el arbitro será uno y lo designará la Cámara de Comercio. Fallarán en derecho en el término de seis (6) meses, prorrogables por un lapso igual, su domicilio será, Santafé de Bogotá D.C. y funcionará en el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá. **CLAUSULA CUADRAGESIMA CUARTA. IDIOMA DEL CONTRATO.** Para todos los efectos el idioma oficial del presente contrato es el Castellano. En caso de existir traducciones a otro idioma, para efectos de la interpretación de cualesquiera de las cláusulas, prevalecerá el documento en idioma Castellano. **CLAUSULA CUDRAGESIMA QUINTA. RESPONSABILIDADES SOBRE GESTION Y MANEJO AMBIENTAL.** Los permisos, autorizaciones y concesiones de carácter ambiental tales como los que se requieren para la explotación de fuentes de materiales, ocupación de cauces, vertimientos, instalación y operación de campamentos, plantas de asfalto y de triturados, concesión de aguas, entre otros, deberán ser gestionados, tramitados y obtenidos directamente por EL CONCESIONARIO, de conformidad con lo establecido con el numeral 3.3.8. de los pliegos de condiciones, y para el momento en que se suscriba el Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción, cada uno de los Tramos debe contar con todos los permisos a que haya lugar. CLAUSULA CUADRAGESIMA SEXTA. 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 de la Nación y su manejo será el que fija la ley Colombiana para éstos efectos. Los sobrecostos que originen por modificaciones al proyecto producto de esta circunstancia serán de cuenta de EL DEPARTAMENTO. **CLAUSULA CUADRAGESIMA SEPTIMA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.** Será responsabilidad de EL CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante la ejecución del contrato. Antes de iniciar la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN EL CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del SUPERVISOR, 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. Será a costa de EL CONCESIONARIO la implementación de dicho Manual y el SUPERVISOR verificará el cumplimiento del mismo. **CLAUSULA CUADRAGESIMA OCTAVA. INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES.** Con la suscripción del contrato, EL CONCESIONARIO declara bajo la gravedad de 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 estuviese se procederá a adoptar los mecanismos para dejar sin efectos el contrato inmediatamente EL DEPARTAMENTO tenga conocimiento de ello, o si dentro de la ejecución del contrato sobreviniere alguna, se procederá en la forma establecida en la Ley 80 de 1993 y en las normas que la reglamenten o complementen. **CLAUSULA CUADRAGESIMA NOVENA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.** Son documentos complementarios de este contrato los siguientes: - El pliego de condiciones de la licitación y sus adendos , - La propuesta de EL CONCESIONARIO y sus aclaraciones, - Los estudios, diseños, planos y demás información técnica, - Los contratos que se suscriban para la obtención de las garantías exigidas, - Las actas o convenios que se suscriban durante la etapa precontractual o durante la vigencia del contrato, - La Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias y complementarias, - La Ley 105 de 1993 y sus normas reglamentarias, - La Ley 99 de 1993 y sus normas reglamentarias, - El Plan de Manejo Ambiental, así como los permisos, autorizaciones y concesiones que en materia de recursos naturales se obtengan de conformidad con la normas legales y reglamentarias, - El Manual sobre Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras , vigente, y demás normas que lo 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. **CLAUSULA QUINCUAGESIMA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.** Este contrato se entenderá

000033

0000120

121 24

perfeccionado a partir de la suscripción por las partes. Para su ejecución requiere del pago de los impuestos de Ley y la aprobación de la garantía única de cumplimiento y la publicación en la Gaceta Departamental. **Nota** : El contratista manifiesta que de conformidad con los procedimientos establecidos por la DIAN, el pago del impuesto de timbre se hace mediante declaración bimensual, para lo cual tiene establecidos unos plazos dentro del mes siguiente a la fecha de vencimiento del respectivo bimestre. **CLAUSULA QUINCUAGESIMA PRIMERA. DOMICILIO Y NOTIFICACION.** Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santafé de Bogotá. República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones: 1.EL DEPARTAMENTO , Dirección: Calle 26 No. 47 - 73 Edificio Administración Central, Piso 9. Teléfono: 4 260000 ,Telefax: 4 261131 2.EL CONCESIONARIO, Dirección: Carrera 15 No. 77-50, Oficina 201, Santafé de Bogotá, .D.C, Teléfonos: 2 515 52 y 2 56 76 13, El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación de EL DEPARTAMENTO o del SUPERVISOR se dirigirá al representante legal de EL CONCESIONARIO y será entregada personalmente a éste en sus oficinas o a través de facsímil 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 a EL DEPARTAMENTO o al SUPERVISOR, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santafé de Bogotá. a los 16 DIC 1997

POR EL DEPARTAMENTO

DAVID ALJURE
GOBERNADOR (E)

POR EL CONCESIONARIO

JUAN ALBERTO BAPTISTE JOUVE
Representante Legal

31

REGLAMENTO PARA EL PROYECTO " CORREDOR VIAL DEL CENTRO - OCCIDENTE DE CUNDINAMARCA
ANEXO No. 1

1.- GENERALIDADES.

1.1.- DEFINICION

La operación del proyecto vial, se entiende como el conjunto articulado de actividades que se deben desarrollar para la administración de la carretera, en busca de su correcta utilización, enmarcada en el objetivo de la prestación de servicios para la fluidez, bienestar y seguridad del usuario, y al mantenimiento de la infraestructura para su conservación en niveles de servicio que determinen los menores costos de transporte, en forma permanente durante el periodo concesionado.

En desarrollo de los objetivos citados, la regulación de la operación está orientada a determinar la organización, procedimientos y métodos de control que se deben seguir, para desarrollar con eficiencia cada una las actividades primarias que conforman los elementos de operación de un servicio de carretera.

1.2.- FUNDAMENTOS.-

La operación se prestará, bajo principios, que correspondan brindar un soporte de la mayor capacidad y calidad al transporte automotor, identificados como: continuidad, regularidad, calidad, cobertura y seguridad vial, para el transporte.

A.-CONTINUIDAD.- La carretera debe estar abierta y disponible al tránsito automotor en forma permanente, con excepción de eventos de fuerza mayor o caso fortuito, como situaciones adversas del clima que pueden conducir a la interrupción del servicio, en beneficio de la seguridad de los usuarios; accidentes vehiculares, naturales o de orden público, fuera del control del operador; o la ejecución de obras que por sus características impida el tránsito o presente riesgos para las personas y los vehículos.

B.- REGULARIDAD.- Los servicios de la operación deben prestarse en forma permanente y calificada para obtener la confianza y aceptación del usuario-cliente al sistema de administración vial concesionado.

(18) 22.

22

C.-CALIDAD.- La atención al público, además de ser permanente, debe prestarse en las mejores condiciones para obtener fluidez del tráfico, basado en la calidad de la infraestructura, en especial del pavimento y de los servicios de señalización, información, recaudos, pesaje e inspección del tráfico.

La utilización de tecnología avanzada, en la construcción, en los equipos de control e información, basados en las referencias de patrones modernos del mercado internacional de construcción y equipamento, garantizará el cumplimiento de la calidad, la cual se mide, por la satisfacción del usuario.

D.-COBERTURA.- La carretera debe estar abierta y disponible al servicio para los vehículos que cumplan con las normas del Código de Tránsito Automotor y sus reglamentos especialmente sobre pesos, y dimensiones, y aquellos que con el cumplimiento de ciertos pre-requisitos previstos en el reglamento circulen con cargas peligrosas o extrapesadas.

E.- SEGURIDAD VIAL.- Este principio debe ser entendido como el objetivo fundamental del servicio, para reducir los índices de accidentalidad, tanto en número, como en gravedad, y cuya aplicación deberá iniciar desde la Etapa de Diseño y Programación para identificar sitios de alta probabilidad de accidentes, diseñar soluciones y llevarlas a la practica en la Etapa de Construcción. La adecuada señalización, así como las campañas de información e inducción al público serán los elementos complementarios para el cumplimiento de este fundamento.

1.3.-FORMA DE OPERACION.-

El proyecto funcionará como un Sistema Abierto, sin accesos controlados, teniendo en cuenta que se trata de una carretera existente en servicio, que no tiene restricciones de acceso.

2.-SERVICIOS DEL PROYECTO.-

El servicio público de la carretera, esta compuesto de la prestación de varios servicios individuales que tienen relación con la circulación de vehículos y personas por el proyecto, los cuales causan costo para su atención así:

2.1.- Servicios Viales.

Corresponden a los que se dan como parte del uso de la vía y cuyo costo esta cubierto por la tarifa de peaje que cancela cada usuario por vehículo.

Se incluyen: El mantenimiento de las calzadas, el mantenimiento del Derecho de Vía, la señalización e información, el ordenamiento e inspección del tránsito, el pesaje de vehículos de carga, el recaudo de peajes, el Control y vigilancia, la seguridad y cobertura de riesgos del proyecto y de los usuarios durante la circulación por el mismo, las comunicaciones dentro del proyecto, el manejo y

control ambiental, paraderos para transporte público y primeros auxilios a personas y a vehículos en caso de accidentes o daños.

2.2.-Servicios Complementarios.

Corresponden a aquellos que EL CONCESIONARIO debe tener disponibles pero, es decisión del usuario utilizar y pagar su costo en forma directa.

Se incluyen: Traslado de vehículos averiados al sitio que indique el usuario, traslado de víctimas de accidentes a centros de atención medica, venta de bienes para operación de vehículos, sanitarios, venta de alimentos, y telefonía convencional.

3.- SERVICIO DE RECAUDO.-

A.- Descripción.-

Comprende las actividades necesarias para la recolección del dinero que pagan por peaje los usuarios; la utilización de equipos de control automatizado; La protección y el transporte de los dineros recaudados de las Estaciones de Peaje, a los sitios de deposito del dinero.

B.- Cantidad.-

Inicialmente se tendrán cuatro Estaciones con cobro en los dos sentidos ubicadas en los sectores definidos en el contrato.

Los Puestos de cobro en cada Estación deben ser suficientes para que no se presente una cola superior a 10 vehículos.

El área de las Estaciones de Peaje tendrán señalización especial, con el fin de lograr un ordenamiento y seguridad en el proceso de pago; Dicha señalización incluirá, entre otras informaciones una placa visible con suficiente anticipación al sitio de cobro con los valores de las tarifas vigentes.

C.- Equipos.-

Las Estaciones funcionarán cada una con una unidad de control, dotada con equipos automáticos de conteo y clasificación de vehículos, por cada carril de cobro, de acuerdo a las categorías de vehículos. Las registradoras de los Puestos de Cobro, registran el pago por categorías y se encuentran conectadas a las barreras de control de paso. Los equipos estarán conectados al computador central que esta instalado en cada Inmueble de Administración de Peaje para conciliar el paso de vehículos con el pago. Además se tendrá un equipo de semáforos por carril, para indicar al usuario si el Puesto de Cobro esta abierto.

D.- Personal.-

Para garantizar la funcionalidad del pago y facilitar la recepción del cobro, dentro de un marco de operación controlado y seguro debe disponerse la utilización de personal entrenado para esta labor.

E.- Manejo y Transporte de valores.-

El manejo y transporte de valores es responsabilidad de EL CONCESIONARIO desde el retiro en la Caseta de Administración de cada Peaje hasta su consignación.

F.- Tarifas.-

Se cobrarán las tarifas determinadas para la operación según el procedimiento de ajuste determinado en el contrato. La comercialización y mercadeo del cobro del peaje, es libre para EL CONCESIONARIO y no causa responsabilidad a EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

G.- Control del servicio.-

Se prevé funcionamiento permanente para cada Estación de peaje, de un Puesto de Cobro por sentido, como mínimo y en las horas de volumen de tránsito máximo los Puestos de Cobro necesarios para conservar una cola máxima de diez (10) vehículos.

Para el control financiero EL CONCESIÓNARIO mantendrá los registro del recaudo, y el volumen de tránsito, condensados en resúmenes horarios, diarios y semanales.

4.- CONTROL DE PESOS VEHICULARES.-

A.- Descripción.-

El sistema de pesaje a establecer obedece a la necesidad legal y práctica de controlar el peso por eje y el peso bruto vehicular de los camiones que circulan por el proyecto de tal manera, que la estructura de pavimento, puentes y demás obras diseñadas o rediseñadas para soportar las cargas máximas legales permitidas no sufran deterioro anticipado por sobrepeso, causando costos adicionales de mantenimiento o en casos extremos interrupción del servicio por colapso de alguna obra fundamental.

El sistema operará en ambos sentidos de la vía, con un conjunto de básculas fijas de pesaje estático y dinámico.

B.- Cantidad.-

El proyecto, debe tener como mínimo una Estación de Pesaje, con básculas en los dos sentidos ubicada según la propuesta de EL CONCESIONARIO.

C.- Instalaciones.-

La Estación de Pesaje tendrá una caseta por sentido y el área de pesaje tendrá señalización especial, con el fin de lograr un ordenamiento y seguridad en el proceso.

D.- Equipos.-

Cada Puesto de pesaje, funcionara con una báscula dinámica y una estática para pesos por eje, con capacidad superior a 70 toneladas y precisión de uno por mil. Ambas conectadas al computador central que esta instalado en la Caseta de Pesaje, para registrar los datos y emitir la boleta sanción. La computadora además estará conectada a las barreras de control de paso. Se tendrá un equipo de semáforos para indicar al usuario, en el caso del peso dinámico si debe pasar al pesaje estático, y en el estático si puede continuar su recorrido.

E.- Personal.-

Para garantizar la funcionalidad del pesaje, se tendrán la utilización de personal entrenado para esta labor.

F.- Control del servicio.-

Permanecerá en funcionamiento, continuo, y se realizará el control de manera tal que no se presenten colas superiores a tres (3) vehículos de carga, que será la medida de control de la prestación eficiente del servicio.

Para el control estadístico la concesión mantendrá los registros del pesaje y sanciones, condensados en resúmenes horarios, diarios y semanales.

5.-INSPECCION VIAL.-

A.- Descripción.-

La Inspección Vial es una tarea rutinaria, que consiste en controlar toda la extensión de la vía para detectar problemas en la vía y en la señalización, en aspectos físicos y de tráfico, los cuales puedan perjudicar las condiciones de seguridad, fluidez y confort en la circulación. Esta actividad se realizará las veinticuatro (24) horas del día.

La inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento vial.

B.- Cantidad.-

Dos (2) unidades de inspección vial.

C.- Instalaciones.-

La sede los inspectores, será el Centro de Control Operacional.

D.- Equipos.-

(14) 18

18

Cada inspector vial debe estar dotado de: un vehículo, con lampara intermitente, conos reflectivos para señalización, caja de herramientas para primeros auxilios mecánicos, equipo de comunicación y extintor de incendios.

E.- Personal.-

Los inspectores viales, deben tener capacitación y experiencia en mantenimiento de carreteras y en tránsito.

F.- Control del servicio.-

La vía debe estar abierta el 100% del tiempo, con las condiciones mínimas establecidas para cada servicio, salvo las excepciones o situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, las cuales deben estar debidamente justificadas.

6.- MANTENIMIENTO VIAL.-

A.- Descripción.-

Comprende el conjunto de operaciones rutinarias y preventivas, realizado con el objetivo de preservar las características técnicas y operacionales de la vía, dentro de patrones de servicio previamente establecidos para el período de la concesión. Las actividades de mantenimiento se encuentran en dos grandes grupos, como son: a.1. El mantenimiento rutinario de atención a la vía y el proyecto que es de carácter permanente, sin adicionar mejoras estructurales a las calzadas y a.2 El mantenimiento periódico, que implica la mejora estructural de las calzadas y se efectúa en forma puntual, con una periodicidad de cinco (5) años, para conservar el Índice de Estado del Pavimento, exigido para esta concesión. No obstante, si se mantiene el Indice de Estado del Pavimento no será necesario exigir al concesionario la periodicidad del mantenimiento antes anotada.

B.- Mantenimiento Rutinario.- Comprende las actividades ejecutadas en forma ordinaria con programación regular, diariamente, en ciclos de corta duración y normalmente de baja complejidad, tales como: Roceria y desmonte, limpieza de Obras de Arte (Alcantarillas, desagües, tuberías, etc.), limpieza de cunetas, descoles y zanjas de coronación, limpieza de señales y defensas metálicas, sello de fisuras y grietas en el pavimento asfaltico, parcheo, empradización y arborización y retiro de derrumbes.

C.- Mantenimiento Periódico. Comprende actividades casi siempre que se ejecutan al final de la vida útil o cuando el uso pueda comprometer la seguridad y el bienestar del usuario, o a la propia durabilidad de los componentes de la carretera; dentro de éstas actividades esta, principalmente la colocación de capas adicionales de pavimento, para recuperar y aumentar la capacidad estructural de la vía.

D.- Personal.-

(12)

EQUIPO	CARACTERISTICA	CANTIDAD
Patrullas	Cilindraje superior a 1.300c.c	2
Motocicletas	Cilindraje superior a 450 c.c.	8
Equiposde comunicación		16
Alcoholímetros	Con impresión de boleta de sanción	4
Radar	Con impresión de boleta de sanción	2
Vallas	Portátiles	16
Conos de señalizar		100
Chalecos reflectivos		30
Linternas	con caperuza roja	12
Altoparlantes		4
Cajas de herramientas		2

El Mantenimiento y gastos de operación de los vehículos y del equipo, están a cargo de la concesión y se deben considerar dentro del flujo de gastos de la operación.

D.- Cargas Sobredimensionadas Y Peligrosas.-

La circulación de vehículos con cargas sobredimensionadas y peligrosas podrá efectuarse con autorización del Ministerio de Transporte, según normas establecidas por la resolución No 777 del 14 de Febrero de 1995. La vigilancia durante el recorrido la prestará la Policía de Carreteras con costo para el transportador.

Los costos por refuerzos de obras viales, o por suspensión del tránsito para otros usuarios, correrán por cuenta del transportador, quien deberá reconocerlos a EL CONCESIONARIO. La ejecución de Planes de Contingencia, para la atención de accidentes de vehículos que transportan cargas peligrosas, estarán también a cargo del transportador o la aseguradora que lo ampare para el transporte de esta mercancía. Las anteriores determinaciones indican que estos servicios viales al público no causan costo a la concesión.

E.- Control del servicio.-

Se hará sobre la permanencia en servicio activo del personal y la disponibilidad de todos los equipos indicados en los literales anteriores.

8.-SEGURIDAD VIAL.

A.- Información.-

(13) 17

17

En el mantenimiento rutinario se podrá utilizar mano de obra no calificada. En el mantenimiento periódico, se utilizarán empresas pavimentadoras especializadas.

E.- Control del servicio.-

Se debe conservar todos los tramos de la vía en un Índice de Estado no menor de cuatro (4), medido cada cuatro meses de acuerdo con las Normas control de Mantenimiento que forman parte del pliego de condiciones de la Licitación.

El mantenimiento rutinario de las calzadas existentes, estarán a cargo de la concesionaria, desde el inicio de la Etapa de Diseño y Programación.

7.-CONTROL Y VIGILANCIA.

A.- Descripción.-

Es un servicio principal que garantiza a los usuarios seguridad personal y patrimonial. Además contribuye a la regulación y control del tránsito en la vía, para el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias sobre la movilización del tránsito automotor.

Por otra parte, resguarda los bienes de la concesión y vigila su uso.

Para ello se debe establecer un convenio con la Policía de Carreteras Departamental, a partir de la iniciación de la Etapa de Operación, en el que se acuerden los recursos que se necesiten, de manera que ésta preste el servicio, teniendo en cuenta que es el ente autorizado para imponer sanciones a los usuarios-conductores.

B.- Personal.- Se deben establecer dos grupos de vigilancia, que contaran en total con el siguiente personal:

PERSONAL	CANTIDAD
Oficiales	1
Suboficiales	2
Agentes	24

Los gastos de servicios personales, que debe atender la concesión corresponden a los Viáticos para este personal, con treinta días al mes para cada unidad de personal en servicio en la vía según tabla de valores establecida a la fecha en el Decreto No 43 del 10 de Enero de 1997.

C.- Equipos.-

Para el cumplimiento de funciones de vigilancia se debe dotar a los grupos de vigilancia de lo equipos y elementos siguientes que la concesión debe reponer cada cinco años.

Debe establecerse un Sistema de Información a los usuarios, con el fin de comunicar con anticipación por diferentes medios, las condiciones de la vía, los servicios, las obras de mantenimiento y del tránsito, con el propósito de evitar congestiones, reducir demoras e impedir la indisposición de los usuarios.

De igual forma debe desarrollar campañas educativas para que los usuarios, conozcan y se familiaricen con las normas de circulación del transporte automotor y las de seguridad vial, orientadas a la reducción de las tasas de accidentalidad en el proyecto.

B.- Señalización.-

B.1.-Descripción.-

La señalización comprende: señales horizontales; señales verticales, permanentes y temporales y postes de abscisado y kilometraje. Es una obligación principal que debe ser atendida de acuerdo con las indicaciones del Manual de Señalización de calles y carreteras del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Transporte, vigente y actualizada con las normas que lo complementen o sustituyan durante el periodo de concesión.

B.2.-Cantidad.- El numero de señales verticales, la longitud de la señalización horizontal, y su ubicación se determinaran con el resultado del inventario y estudio de señalización definitivo del proyecto.

B.3.- Personal.- Este servicio de carácter especializado debe ser atendido por personal o empresas especializadas.

B.4.- Contrcl del servicio.- El número de señales definido en el diseño será el mínimo que debe permanecer en servicio con las siguientes condiciones:

Las marcas horizontales en todo tiempo debe presentar un mínimo de reflectividad de 200 milicandelas/ pie 2- lux.

Las señales verticales, en todo tiempo deben presentar un mínimo de reflectividad del 75% del valor presentado a la instalación. Además deben estar siempre limpias, libres de tierra, polvo, grasa o cualquier otra suciedad o elemento que impida su adecuada visibilidad

La sustitución de dispositivos de señalización dañados, robados, o inutilizados debe hacerse en forma inmediata.

En el caso de dispositivos cuya falta, avería o reflectividad menor a la especificada generen peligro de accidentes, la sustitución debe ser inmediata, colocándose una provisional.

El dorso de las placas y los postes de sostén deberán permanecer perfectamente pintados.

La señalización horizontal será inspeccionada cada cuatro meses, como parte del control de mantenimiento de las obras , para comprobar las condiciones de reflectividad de las marcas viales , en caso que esta sea inferior a lo especificado en las Normas de Mantenimiento para Carretera en Concesión, la señalización debe ser recuperada, para alcanzar su nivel de servicio, en un termino no mayor a treinta(30) días calendario.

Las señales que pierdan vigencia deben ser retiradas, para evitar confusión al usuario

C.- Barandas De Defensa.-

C.1.- Descripción.- Consisten en dispositivos destinados a encarrilar y contener a los vehículos, se colocaran en lugares que por razones de seguridad lo requieren, especialmente en alineamientos horizontales curvos.

C.2.- Cantidad.- La longitud de defensas se determinara con el diseño definitivo, de acuerdo a los puntos críticos que se identifiquen en él.

C.3.- Personal.- Debe atenderse con personal idóneo para la labor.

C.4.- Control del servicio.- Las barandas deben permanecer completas y en perfectas condiciones de forma y presentación, aprovisionándolas con pintura y elementos reflectivos que las haga visibles en las horas nocturnas.

Cuando sean dañadas por choques deberán ser reemplazadas de inmediato.

El recambio de tramos dañados y la limpieza y pintado de los tramos existentes, deberá hacerse en el momento en que se produzca el daño o cuando el estado de las barandas así lo indique.

D.- Iluminación.-

D.1.-Descripción-La iluminación se instalará en las estaciones de peaje , pesaje y áreas de descanso, con el fin de dar seguridad para la operación en estos sitios de parada de vehículos y de desarrollo de actividades de EL CONCESIONARIO.

D.2.- Cantidad.- Los postes se colocaran en una extensión de un kilometro en cada Estación de Peaje, de acuerdo al diseño de iluminación que se adopte, en ambos costados de la vía.

D.4- Control del Servicio.- Se determina como servicio mínimo el 95% por mes, medido en términos del numero de lámparas en funcionamiento, frente al número de lámparas existentes, durante las horas que se requiere iluminación.

9.- COMUNICACIONES.-

Para el funcionamiento eficiente de la concesión y del proyecto es necesario disponer de comunicación inmediata con cobertura en toda la longitud del proyecto. El servicio de comunicación tiene especial importancia por constituirse en el enlace para la debida prestación de los demás servicios y consta de un Centro de Control Operacional y un sistema interno de comunicaciones.

A.- Centro De Control Operacional.-

A.1.- Descripción.- El Centro de Control Operacional, servirá de central para el sistema interno de comunicaciones y de enlace con el exterior del proyecto.

El centro además de enlace de las comunicaciones será el centro administrativo del proyecto, incluyendo oficinas de la concesión e instalaciones para la Policía de Carreteras.

A.2.- Instalaciones.- Se deben disponer de acuerdo al diseño propuesto porl EL CONCESIONARIO.

A.3.- Equipos.- Tendrá la central de comunicaciones, equipos de oficina, planta eléctrica, extintor, teléfonos.

A.4.- Personal.- El propuesto por EL CONCESIONARIO.

A.5-Control del servicio.- El Centro debe permanecer en funcionamiento con atención al público las veinticuatro (24) horas del día.

B.- Sistema Interno de Comunicaciones.-

Se debe instalar un Sistema de Comunicaciones de emergencias mediante la colocación de cuarenta (40) teléfonos SOS, instalados alternadamente a cada lado de la vía comunicados al Centro de Control y para utilización en forma gratuita.

10.-SERVICIO AMBIENTAL.-

A.- Revegetalización.-

A.1.- Descripción.- La carretera tendrá en toda el área no construida, recubrimiento vegetal, con especies nativas, a fin de controlar la erosión, mantener el paisaje y la visibilidad.

A.2.- Control del servicio.- **La vegetación se mantendrá con altura no mayor a treinta (30) cms, en zonas cercanas a la vía, que puedan constituirse en**

obstáculo para la visibilidad; el producto de la poda debe ser retirado en un término no mayor a veinticuatro (24) horas como máximo.

B.- Limpieza.-

B.1.- Descripción.- La vía estará libre de basuras, desperdicios o desechos de cualquier tipo.

B.2.- Personal y Equipo.- La concesión dispondrá de dos unidades de limpieza cada una con una volqueta.

B.3.- Control del servicio.- La disposición de los materiales, producto de la limpieza, se hará en sitios apropiados, de acuerdo con las normas relativas a la protección del medio ambiente y al Plan de Manejo Ambiental de la concesión.

11.- PARADEROS.-

A- **Descripción**.- Los paraderos para vehículos de transporte público, serán sobreanchos de las calzadas, con sus correspondientes carriles de salida y retorno a la circulación de la vía, y con un área cubierta de 8 mts 2.

Se requieren para mantener la fluidez del tránsito y deben construirse en los sitios de mayor confluencia de pasajeros, que corresponden a los núcleos urbanos por los que se desarrolla la vía.

B.- Cantidad.- Se deben construir como mínimo veinte paraderos por cada sentido de vía.

C.- Control del servicio.- Se hará por la permanencia en funcionamiento y en buen estado de la totalidad de los paraderos establecidos.

12.-AUXILIOS A VEHICULOS.-

A.- Descripción y Equipo.- Con el fin de prestar un servicio con prontitud y eficiencia, la concesión debe tener en disponibilidad tres Carro-grua dotado del equipo necesario, para solucionar fallas menores en el sitio, o si es el caso el equipo para trasladarlo a los sitios de servicio especializado, y dotados de sistema de comunicación al Centro de Control Operacional.

Es un servicio complementario de la concesión importante para brindar confianza al usuario.

B.- Control del servicio.- La disponibilidad permanente del servicio.

13.- AUXILIOS A PERSONAS.-A.- Descripción y Equipo.- Para atender cualquier emergencia de los usuarios, se debe mantener disponible en forma

permanente de tres ambulancias, las cuales estarán dotadas con equipo para atender los primeros Auxilios, mientras los accidentados son remitidos al centro de atención más cercano y dotadas de sistema de comunicación al Centro de Control Operacional.

B.- Personal.- Para atender la emergencia siempre se deberá contar con un paramédico y un conductor como tripulación de la ambulancia.

C.- **Control del servicio**. - La disponibilidad permanente del servicio.

14.- AREAS DE DESCANSO.-

A.- Descripción.- Se tendrán tres (3) áreas de descanso, las cuales tienen como propósito brindar comodidad al usuario con la prestación de servicios sanitarios, teléfonos convencionales, venta de alimentos y de repuestos o bienes de consumo cotidiano destinado a los vehículos, con espacios para parqueo.

B.- Instalaciones.- Las áreas de descanso, constarán de: cafetería, ocho unidades de sanitarios, dos teléfonos públicos, se ubicará dentro de la franja de la zona de carretera en lo posible y tendrán un zona de parqueo.

C.- **Control del servicio**. La disponibilidad permanente del servicio

POR EL DEPARTAMENTO

DAVID ALJURE
GOBERNADOR (E)

POR EL CONCESIONARIO

JUAN ALBERTO BAPTISTE JOUVE
Representante Legal

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO:CI-2020321643
ASUNTO: POR DEFECTO
DEPENDENCIA: 320 - SECRETARIA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Bogotá, 2020/06/24

Doctor
JOSÉ ALBERTO GODOY LOZANO
Secretario de Transporte y Movilidad de Cundinamarca
E.S.D

REFERENCIA: **DERECHO DE PETICIÒN - SOLICITUD DE INFORME DE ACCIDENTE DE TRANSITO**
Proceso No. 2019-00374
Juzgado 61 Administrativo de Oralidad del Circuito de Bogotá
Medio de Control: Reparación Directa
Demandantes: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTROS
Demandados: Departamento de Cundinamarca, Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca y Otros

Respetado doctor Godoy Lozano:

Cordial Saludo. Con fundamento en el artículo 173 del Código General del Proceso, comedidamente, solicito su concurso, con el fin de que remita a la Dirección de Defensa Judicial y Extrajudicial, **a más tardar el 15 de julio de 2020,** copia del informe del accidente de tránsito ocurrido en la vía **Chuguacal – Cambao** el 15 de enero de 2018, en el que resultaron lesionados los señores **ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ y JAQUELINE HOLGUIN GALVIS**, identificados con cedulas de ciudadanía Nos. 1.069.433.473 de San Juan de Rioseco y 51.856.996 de Bogotá, con el fin de aportarlo como prueba al proceso judicial de la referencia para la defensa de los intereses de la Entidad.
.
Para su ilustración, adjunto copia de la demanda y del auto admisorio de la demanda.

Atentamente,

MARIA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial

Proyectó: DYBAEZ
Profesional Especializado – Sec Juridica

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO: CE - 2020323122
ASUNTO:
DEPENDENCIA: -

Bogota d, c, julio 01 de 2020

DOCTORA
MARIA STELLA GONZALEZ
DIRECTORA DE DEFENSA JUDICIAL Y EXTRAJUCICIAL
GOBERNACION DE CUNDINAMARCA.
Correo: maria.gonzalez@cundinamarca.gov.co

Asunto : Respuesta a su solicitud.

Respetad Doctora:

Presentándole un cordial saludo a continuación se da Respuesta a Su Solicitud a la Secretaria de Transporte y Movilidad del Departamento.

Agradezco su valiosa atención.

Cordialmente,

JOHN ALBERT MEJIA GARCIA
Jefe de Oficina de Control y Vigilancia del Transporte

Proyectó:GLORIA NIÑO SUA.}
SE ANEXA: COPIA IPAT,

AL CONTESTAR CITE ESTE NÚMERO: CE - 2020323736
ASUNTO: RESPUESTA SOLICITUD DE INFORMACION
DEPENDENCIA: - PROFESIONAL UNIVERSITARIO

Villeta, 2020/07/06

Doctora
MARÍA STELLA GONZALEZ CUBILLOS
Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial
Gobernación de Cundinamarca
Correo electrónico: maria.gonzalez@cundinamarca.gov.co

ASUNTO: Respuesta a solicitud de información y copias
mercurio No CI2020321643 de fecha 24 de junio de 2020
Proceso No 2019-00374
Medio de control: Reparación directa
Demandante: Alexis Tinoco Rodríguez y otros
Demandado: Departamento de Cundinamarca, Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca y otros

Respetada Doctora. De manera muy atenta y en atención a su solicitud de copia del informe policial donde resultados lesiones los demandantes dentro del asunto, adjunto le remito copia fiel del informe de accidente radicado en esta sede operativa de Villeta. Cordialmente.

Cordialmente,

JAIRO ORLANDO ALVAREZ
Profesional Universitario

Proyectó: Sandra Milena Bohórquez

Fwd: CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA

diana baez <dianabaez166@gmail.com>

Mar 11/08/2020 15:03

Para: Juzgado 61 Administrativo Circuito - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bta@notificacionesrj.gov.co>; Juzgado 61 Administrativo Seccion Tercera - Bogota - Bogota D.C. <jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

14 archivos adjuntos (20 MB)

CONTESTACION DEMANDA PROCESO 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA.pdf; DECRETO 261 DE 2008-POR LA CUAL SE CREA EL ICCU.pdf; DECRETO 007 DE 2013.pdf; DECRETO 171 DE 2003 - VIAS DEPARTAMENTALES.pdf; DECRETO ORDENANZAL 0068 DE 2015 SE ESTABLECE LA ESTRUCTURA ORGÁNICA DEL INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA - ICCU Y DICTAN OTR.pdf; 2020039879 RESPUESTA ICCU 3 DE MARZO DE 2020.pdf; 25000-23-26-000-1994-09783-01(17957) respuesta movilidad.pdf; 2020321643 solicitud de prueba movilidad 24 de junio de 2020.pdf; 2020323122 respuesta secretaria de movilidad.pdf; 2020323736 remite informe de accidente de transito.pdf; 0000002108354 informe.pdf; informe policial.pdf; 5.6. Contrato Adicional N. 28.pdf; oficio de solicitud de informacion iccu 24 de febrero 2020.pdf;

Cordial Saludo.

Doctora
NATALIA PEPINOSA BUENO
Secretaria
Juzgado 61 Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D. C.
Sección Tercera
Bogotá

REFERENCIA: RESPUESTA - CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA
PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00
REPARACIÓN DIRECTA
DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO
DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y OTROS

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ, mayor de edad, vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía número 52.838.464 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional número 147.404 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada del Departamento de Cundinamarca, conforme al poder otorgado por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica de Cundinamarca, **el** cual ya obra en el expediente, en respuesta a su reiteración de requerimiento, en el sentido de reenviarle contestación de la demanda y sus anexos nuevamente que fue enviada inicialmente por correo electrónico desde el 28 de julio de 2020, nuevamente se la reenvió con anexos.

Por favor confírmeme que le llego y que la pudo abrir.

Atentamente

Diana Yamile Báez Suárez

C.C. No. 52.838.464 de Bogotá

T.P. No. 147.404 del C.S. de la J

---------- Forwarded message ---------
De: **Diana Yamile Baez Suarez** <diana.baez@cundinamarca.gov.co>
Date: mar., 28 jul. 2020 a las 15:46
Subject: CONTESTACION DE LA DEMANDA PROCESO No. 2019 - 00374 JUZGADO 61 ADTIVO DE BOGOTA
To: correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>, jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co <jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>
Cc: jackys67@hotmail.com <jackys67@hotmail.com>, joseal-tinocoro@hotmail.com <joseal-tinocoro@hotmail.com>, Freddy Gustavo Orjuela Hernández <freddy.orjuela@cundinamarca.gov.co>

Doctora

EDITH ALARCON BERNAL

JUEZ SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DE ORALIDAD DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÀ

Bogotá

REFERENCIA: CONTESTACIÒN DE LA DEMANDA

PROCESO NO. 11001-3343-061-2019-00374-00

REPARACIÓN DIRECTA

DEMANDANTES: ALEXIS TINOCO RODRIGUEZ Y OTRO

DEMANDADOS: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, Y OTROS

DIANA YAMILE BÁEZ SUÁREZ, mayor de edad, vecina de esta ciudad, identificada con la cédula de ciudadanía número 52.838.464 de Bogotá, portadora de la tarjeta profesional número 147.404 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando como apoderada del Departamento de Cundinamarca, conforme al poder otorgado por la Directora de Defensa Judicial y Extrajudicial de la Secretaría Jurídica de Cundinamarca, el cual ya obra en el expediente, muy comedidamente, remito en archivo PDF la contestación de la demanda con sus respectivos anexos o pruebas.

Con el fin de dar cumplimiento al Decreto No. 806 de 2020, le remito copia de la presente contestación de la demanda a la parte demandante al correo electrónico indicado en la demanda, esto es: jackys67@hotmail.com, joseal-tinocoro@hotmail.com .

Nota: Por favor confirmar el recibido del correo electrónico.

Atentamente,

Diana Yamile Baez Suarez

C.C. 52.838.464 de Bogotá

T.P. No. 147.404 del C.S. J

Apoderada - Departamento de Cundinamarca

Aviso Legal: Las opiniones y los archivos anexos contenidos en este mensaje son responsabilidad exclusiva de su autor, y no necesariamente representan la opinión oficial de la Gobernación de Cundinamarca. Este mensaje es confidencial, puede contener información privilegiada y no puede ser usado ni divulgado por personas distintas de su destinatario. Si este mensaje le ha llegado por error, por favor elimínelo de su sistema, y notifique de ello al remitente. Está prohibida su retención, grabación, utilización o divulgación con cualquier propósito. La Gobernación de Cundinamarca no es responsable por eventuales daños derivados del recibo y uso de este material, siendo responsabilidad del destinatario verificar con sus propios medios la existencia de virus u otros defectos.