

RV: Rad. No. 110013343061-2018-00056-00 | Reparación directa | Raúl David Quintero vs Conca y otros: Contestación de demanda y formulación de excepciones de mérito + Contestación al llamamiento en garantía hecho por el ICCU + Formulación de excepción

...

Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C.

<correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Mar 05/10/2021 10:14

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

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 XXI 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
RJLP

De: Juan Felipe Ortiz Quijano <juan.ortiz@ostabogados.com>

Enviado: lunes, 4 de octubre de 2021 4:01 p. m.

Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Juzgado 61 Administrativo Seccion Tercera - Bogotá - Bogotá D.C. <jadmin61bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Zully Maricela Ladino Roa <zmladino@procuraduria.gov.co>; notificacionesjudicialesiccu@cundinamarca.gov.co <notificacionesjudicialesiccu@cundinamarca.gov.co>; ingrid.reina@cundinamarca.gov.co <ingrid.reina@cundinamarca.gov.co>; procesosnacionales@defensajuridica.gov.co <procesosnacionales@defensajuridica.gov.co>; arevaloabogados@yahoo.es <arevaloabogados@yahoo.es>; consupaez@gmail.com <consupaez@gmail.com>; notificacionesjudiciales LastName <notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co>; Jose Alirio Medina Carreno <njudiciales@invias.gov.co>; npinzon@invias.gov.co <npinzon@invias.gov.co>; liliana cano <notificaciones@cundinamarca.gov.co>; subgerencia@abisambraortiz.com <subgerencia@abisambraortiz.com>; claraluciaortiz@hotmail.com <claraluciaortiz@hotmail.com>; sandraibarrajudicial@gmail.com <sandraibarrajudicial@gmail.com>; soniacastromora@hotmail.com <soniacastromora@hotmail.com>; EUCLIDES CAMARGO GARZÓN <juridico@segurosdelestado.com>

Asunto: Rad. No. 110013343061-2018-00056-00 | Reparación directa | Raúl David Quintero vs Conca y otros: Contestación de demanda y formulación de excepciones de mérito + Contestación al llamamiento en garantía hecho por el ICCU + Formulación de excepción prev...

Señores

JUZGADO SESENTA Y UNO ADMINISTRATIVO DE BOGOTÁ

Ref.: Medio de control de reparación directa promovida por **RAÚL DAVID QUINTERO GALVÁN y OTROS** en contra del **MINISTERIO DE TRANSPORTE y el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS.**

Rad.: 110013343061-2018-00056-00

Asunto: Contestación de demanda y formulación de excepciones de mérito + Contestación al llamamiento en garantía hecho por el ICCU + Formulación de excepción previa de cláusula compromisoria + Formulación de llamamiento en garantía a Seguros del Estado S.A.

JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO, abogado en ejercicio, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.110.475.869 y tarjeta profesional de abogado No. 214.239 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi calidad de apoderado judicial del llamado en garantía CONCA Y S.A., según consta en poder que se aporta en el presente correo, estando dentro de la oportunidad procesal correspondiente, concurro ante este despacho con el propósito de:

1. **CONTESTAR LA DEMANDA y FORMULAR EXCEPCIONES DE MÉRITO**, de conformidad con lo previsto en los artículos 172, 175 y 225 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en los términos del memorial adjunto a este correo.
2. **CONTESTAR EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA** que ha formulado el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU - en virtud de la demanda interpuesta por Raúl David Quintero Galván y otros en contra del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, en los términos del memorial adjunto a este correo.
3. **FORMULAR EXCEPCIÓN PREVIA DE CLÁUSULA COMPROMISORIA**, en los términos del memorial adjunto a este correo.
4. **FORMULAR LLAMAMIENTO EN GARANTÍA**, con el fin de que se vincule a Seguros del Estado S.A, identificada con NIT 860.009.578-6, en los términos del memorial adjunto a este correo.

Asimismo, en cumplimiento al inciso 2º del artículo 5º del Decreto 806 de 2020, se le informa al Despacho que las notificaciones correspondientes se recibirán a través de los correos electrónicos: juan.ortiz@ostabogados.com; adolfo.suarez@ostabogados.com y jany.montano@ostabogados.com

Adicionalmente, de conformidad con el auto de fecha 7 de septiembre de 2021, se informa al Despacho que los números de contacto al cual podrán efectuarse comunicaciones y suministrarse información en el proceso de la referencia son:

1. Juan Felipe Ortiz: 320 230 6887
2. Adolfo Suárez: 310 225 7925
3. Jany Montaña: 316 8679653

De igual forma, según lo ordenado por el artículo 3º del Decreto 806 de 2020, y para los efectos previstos en el parágrafo del artículo 9 del Decreto 806 de 2020, el presente correo electrónico y sus

anexos también es remitido a las demás partes del proceso. De igual forma, se remite con copia a los correos electrónicos registrados en los certificados de Existencia y Representación Legal de la llamada en garantía, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 6 del Decreto 806 de 2020.

Se deja constancia que al presente correo se adjuntan los siguientes documentos:

1. Contestación de la demanda y formulación de excepciones de mérito.
2. Contestación al llamamiento en garantía efectuado por el ICCU.
3. Formulación de excepción previa de cláusula compromisoria
4. Anexos contestación de la demanda (contentivo de poder + correo remisorio + certificado de existencia y representación legal de CONCA Y)

 **2021-10-04 - CONCA Y - Raul David Quintero - Con...**

5. Carpeta contentiva de documentos de pruebas, la cual puede visualizarse en el siguiente link: https://drive.google.com/drive/folders/1qBq37DIR_11TxVsfhpWWCxHWqy1H41lc?usp=sharing
6. Llamamiento en garantía efectuado a Seguros del Estado S.A.
7. Carpeta contentiva de documentos de anexos del llamamiento en garantía efectuado a Seguros del Estado S.A., la cual puede visualizarse en el siguiente link: <https://drive.google.com/drive/folders/1yIbDEjVOKZbYzEg9woPJqxfn-0ifRIH?usp=sharing>

Amablemente solicitamos que nos confirmen la recepción de los documentos adjuntos y sus anexos, así como la posibilidad de ingresar a los links relacionados. En caso de presentarse algún inconveniente con el acceso a los links, les pedimos que por favor nos lo hagan saber cuanto antes para procurar algún mecanismo alternativo de remisión de los documentos.

Cordialmente,



OST III
ABOGADOS
ASOCIADOS
WWW.OSTABOGADOS.COM

JUAN FELIPE ORTIZ
Abogado

 (+57) 320 230 6887 - (+571) 773 4191
 juan.ortiz@ostabogados.com
 Av. CARRERA 19 # 114-09 | Of. 405 | BOGOTÁ, COLOMBIA

Señores

**JUZGADO SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO
DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA**

Ref.: Medio de control de reparación directa promovido por **RAÚL DAVID QUINTERO GALVÁN Y OTROS** en contra del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS- Y OTROS.**

Rad.: 11001-3343-061-2018-00056-00

Asunto: Contestación al llamamiento en garantía.

JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de apoderado judicial de **CONCAY S.A.** (en adelante, el “**CONCAY**”), conforme al poder que se anexa al presente escrito, concuro ante este despacho con el propósito de **CONTESTAR EL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA** que ha formulado el **Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (en adelante “**ICCU**)**, en virtud de la demanda interpuesta por Raúl David Quintero Galván y otros, en calidad de demandantes, en contra del INVIAS y otros, en calidad de demandados, en los siguientes términos:

I. PRECISIÓN PRELIMINAR

La presente contestación al llamamiento en garantía se presenta sin perjuicio de la excepción previa de “*cláusula compromisoria*”, en el marco de la cual, se exponen los fundamentos por los cuales el despacho carece de jurisdicción para resolver cualquier controversia asociada a la relación sustancial que comporta el Contrato de Concesión N° 049 de 1998, bien propuesta por vía de demanda o a través de la figura procesal del llamamiento en garantía.

Se reitera que la excepción previa propuesta se sustentó en que en la cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA las partes del Contrato de Concesión pactaron que cualquier diferencia existente entre las partes se sometería a arbitraje.

Al respecto, conviene destacar que en sentencia del 7 de marzo de 2012, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, con ponencia del magistrado Mauricio Fajardo Gómez, dispuso:

“Así lo explicó la Sección Tercera en providencia del 3 de septiembre de 2008: “esta Corporación ha establecido en reiterados pronunciamientos que la existencia de la cláusula compromisoria excluye de competencia a la Jurisdicción Contenciosa, por lo que, en el caso concreto tratándose de una vicisitud que surge con ocasión de la póliza de seguro, ésta debe ser dirimida por árbitros, sin que haya lugar bajo el amparo de la figura del llamamiento en garantía, a que esta jurisdicción dirima contiendas que tienen como fuente el contrato de seguros en el que se pactó la cláusula compromisoria”.

Así las cosas, lo expuesto constituye razón suficiente para que el despacho DECRETE la terminación del llamamiento en garantía en los términos del inciso cuarto del numeral 2º del artículo 101 del CGP.

II. OPORTUNIDAD

Mediante auto del 7 de septiembre de 2021, notificado personalmente el 9 de septiembre de 2021, el despacho admitió el llamamiento en garantía formulado por el ICCU en contra de mi representada.

De conformidad con lo previsto en el artículo 225 del CPACA, en asocio con lo previsto en el auto del 7 de septiembre de 2021 dictado por el despacho en este asunto, mi representada cuenta con un término de 15 días para ejercer su derecho de defensa, citar a terceros, intervenir en el proceso y contestar la demanda y el llamamiento en garantía. Dicho término, empezó a correr dos (2) días hábiles siguientes al del envío de la notificación personal, según lo previsto en el artículo 199 del CPACA, modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021.

De esta forma, la contabilización del término de 15 días antes referido inició a partir del 14 de septiembre de 2021 y vence el 4 de octubre de 2021. Por ende, el presente memorial se radica dentro de la oportunidad procesal prevista para tal efecto.

III. OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

Pese a que las pretensiones del llamamiento en garantía no fueron relacionadas en un acápite expreso y separado en el escrito de solicitud de llamamiento en garantía efectuado por el ICCU, me opongo a que se condene a mi representada a pagar o reembolsar la condena que eventualmente se imponga al ICCU en el proceso de la referencia, pues sin perjuicio de los fundamentos jurídicos que adelante se exponen:

- En el presente asunto, el Contrato de Concesión 049 de 1998 que sirve de fundamento al llamamiento de garantía efectuado por el ICCU, contiene una “cláusula compromisoria” en su cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA, sin que la misma hubiese sido modificada o derogada por las partes posteriormente. Por tanto, el despacho debe declarar la terminación del llamamiento en garantía en virtud de lo dispuesto en el inciso cuarto del numeral 2º del artículo 101 del CGP en atención a que carece de competencia para resolver cualquier diferencia asociada a las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión y sus adiciones.
- La Cláusula QUINTA del Contrato de Concesión que se invoca como fundamento del llamamiento en garantía, tiene un ámbito de aplicación reducido que no cubre reclamaciones ni acciones judiciales como la que hoy nos ocupa, en tanto mi representada no ha causado perjuicios a los terceros que integran la parte demandante. Los perjuicios que reclaman los demandantes tienen como causa un accidente de tránsito en el cual no tuvo injerencia CONCA, pues su causa eficiente corresponde a infracciones de tránsito cometidas por el conductor del vehículo, quien de forma voluntaria decidió transportarse a exceso de velocidad y con sobrecupo, transgrediendo el límite del riesgo permitido para el desarrollo de la actividad peligrosa de conducción de vehículos automotores.
- Las cláusulas de indemnidad contenidas en el párrafo segundo de la cláusula NOVENA de la Adición No. 20 del Contrato de Concesión y en el párrafo segundo de la cláusula DÉCIMA de la Adición No. 20 del Contrato de Concesión no cubren el evento demandado en el proceso de la referencia porque a mi representada no le son imputables los daños alegados por los demandantes, pues el mismo no se produjo como consecuencia de sus acciones u omisiones.

Contrario a ello, CONCA Y ha actuado de forma diligente, cumpliendo a cabalidad con sus obligaciones contractuales.

En adición a lo anterior, debe advertirse que la cláusula DÉCIMA de la Adición N° 20 al Contrato de Concesión, fue acordada en el contexto de las obligaciones de “*adquisición de predios*”, por lo que la indemnidad pactada en el parágrafo segundo de la citada estipulación contractual no puede extenderse indiscriminadamente a cualquier reclamación judicial y mucho menos a reclamaciones como la que es objeto del presente proceso, que no guarda relación alguna con la gestión predial que asumió CONCA Y.

- CONCA Y no incurrió en falla en el servicio o en incumplimiento de alguna obligación legal o contractual en el marco de la ejecución del Contrato que justifique una extensión de responsabilidad directa por hechos que no le son imputables o atribuibles, como lo pretende el ICCU en el llamamiento en garantía.

En consecuencia, de conformidad con los argumentos expuestos en el presente escrito se solicita al despacho que en la sentencia que ponga fin al proceso, se declaren probadas las excepciones propuestas, se nieguen las pretensiones del llamamiento en garantía y se condene en costas al llamante en garantía.

IV. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA

PRIMERO: ES CIERTO. Sin embargo, nos remitimos al contenido del Contrato de Concesión No. 049 de 1998 (en adelante el “Contrato de Concesión”) y de demás documentos contractuales vinculantes para el ICCU y CONCA Y. Se resalta que en el Contrato de Concesión 049 de 1998, que sirve de fundamento al llamamiento de garantía efectuado por el ICCU contiene una “cláusula compromisoria” en la cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA, en virtud de la cual las controversias que surgieran y que estuvieran relacionadas con dicho Contrato estarían sometidas a la decisión de un Tribunal Arbitral. Por tal motivo, en tanto se persigue la exigibilidad de obligaciones contenidas en el negocio jurídico celebrado entre las partes, la jurisdicción contenciosa administrativa no es la competente para pronunciarse al respecto, sino que ello corresponde al fuero arbitral.

SEGUNDO: ES CIERTO. Sin embargo, nos remitimos al contenido del Contrato de Concesión y de demás documentos contractuales vinculantes para el ICCU y CONCA Y.

TERCERO: ES CIERTO. Sin embargo, nos remitimos al contenido del Contrato de Concesión y de demás documentos contractuales vinculantes para el ICCU y CONCA Y. Sin embargo, se pone de presente que la obligación resaltada en negrillas por el llamante en garantía, consistente en “*indemnizar los perjuicios que en desarrollo o como consecuencia de la ejecución del contrato EL CONCESIONARIO cause a terceros*”, se circunscribe precisamente a los actos u omisiones que le sean imputables a mi representada en DESARROLLO o como consecuencia de la EJECUCIÓN del contrato, y como quedará probado a lo largo del proceso, CONCA Y ha sido diligente en el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden en el marco del Contrato de Concesión y sus adiciones, sin que los perjuicios que alegan haber sufrido los demandantes en el proceso de la referencia le sean atribuibles.

CUARTO: ES CIERTO. Sin embargo, nos remitimos al contenido del Adicional No. 20 del Contrato de Concesión y de demás documentos contractuales vinculantes para el ICCU y CONCA Y.

QUINTO: ES PARCIALMENTE CIERTO porque las notificaciones judiciales, de conformidad con el CPACA, deben ser realizadas a la dirección electrónica prevista en el registro mercantil para tal efecto, la cual es notificacion@concaysa.com

SEXTO: NO ES CIERTO. El simple hecho de que CONCA Y no haya revertido la vía al ICCU no la hace responsable de las reclamaciones elevadas por terceros sobre supuestos perjuicios sufridos en el tramo concesionado, ni abre paso a que mi representada deba pagar o reembolsar cualquier eventual condena que se produzca en contra del ICCU.

En efecto, el ICCU omite citar textualmente las cláusulas de indemnidad pactadas en el Contrato de Concesión, particularmente, las previstas en su cláusula QUINTA, en el numeral noveno de la cláusula SÉPTIMA de la Adición No. 20, en el párrafo segundo de la cláusula NOVENA de la Adición No. 20 y en el párrafo segundo de la cláusula DÉCIMA de la Adición No. 20, las cuales no cobijan el evento demandado en el proceso de la referencia porque a mi representada no le son imputables los daños alegados por los demandantes, pues el mismo no se produjo como consecuencia de sus acciones.

Así las cosas, resulta pertinente advertir que la obligación de indemnidad no es de extensión ilimitada, por lo que, ni el simple hecho de que CONCA Y sea el concesionario de la vía donde ocurrió el accidente genera su responsabilidad automática. Asimismo, olvida el ICCU que en el ordenamiento jurídico colombiano están proscritas las cláusulas de indemnidad con extensión ilimitada en el sentido de que únicamente son responsables para reparar el daño con la correspondiente indemnización de perjuicios, aquellas personas que con sus conductas u omisiones hayan causado el mismo, puesto que la responsabilidad civil objetiva alegada por el ICCU está proscrita.

CONCA Y tiene una obligación de mantener indemne al ICCU por demandas y reclamaciones, siempre y cuando sea responsable por los perjuicios reclamados, es decir, dicha obligación de indemnidad se encuentra supeditada a que el concesionario haya causado con su actuar u omisión los daños reclamados por los terceros. Tal supuesto de hecho, en el presente caso no se encuentra configurado, pues como se acreditará en el proceso, el contratista actuó de manera diligente y en cumplimiento del Contrato de Concesión.

Por tanto, mi representada únicamente estaría llamada a responder en el evento que se logre demostrar que el accidente objeto de litigio tuvo origen en una actuación u omisión de CONCA Y, lo cual no es así porque como se demostrará a lo largo de todo el proceso: (i) la causa determinante del accidente fue el hecho de un tercero y la culpa exclusiva de la víctima, y (ii) no hubo falla en el servicio atribuible a mi representada puesto que CONCA Y cumplió cabalmente las obligaciones del Contrato de Concesión.

V. EXCEPCIONES DE MÉRITO: FUNDAMENTOS FÁCTICOS Y JURÍDICOS DE LA DEFENSA

PRIMERA: EXISTENCIA DE CLÁUSULA COMPROMISORIA EN EL CONTRATO QUE SIRVE DE FUNDAMENTO AL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA – FALTA DE COMPETENCIA

Las cláusulas compromisorias son estipulaciones contractuales que conciertan las partes para resolver, por medio del arbitraje, las diferencias o controversias que surjan del contrato; al respecto, el Consejo de Estado ha señalado:

“Las cláusulas compromisorias son estipulaciones contractuales pactadas entre partes contrayentes, que en ejercicio de las facultades que la Constitución y la ley les confiere, acuerdan sustraer del arbitrio jurisdiccional la resolución de determinadas controversias, cumpliendo los requisitos que la misma les impone”¹.

Frente a la inclusión de cláusulas compromisorias en los contratos estatales, la Ley 80 de 1993 estableció:

“Artículo 70.- En los contratos estatales podrá incluirse la cláusula compromisoria a fin de someter a la decisión de árbitros las distintas diferencias que puedan surgir por razón de la celebración del contrato y de su ejecución, desarrollo, terminación o liquidación”.

Esta norma fue objeto de control constitucional, por medio de sentencia C-1436 del 25 de octubre del 2000, en la que la Corte Constitucional declaró su exequibilidad, veamos:

“De esta forma, a partir del año 1993, los conflictos surgidos de la actividad contractual del Estado, quedó radicada definitivamente en cabeza de la jurisdicción contencioso administrativa.

“Sin embargo, el propio legislador, en esta misma ley, facultó a las partes, administración y particular, para sustraer del conocimiento de la jurisdicción contenciosa los conflictos que, en virtud de la celebración, el desarrollo, la ejecución y la liquidación de los contratos estatales llegasen a surgir, al señalar que éstos buscarán solucionar en forma ágil, rápida y directa las diferencias y discrepancias surgidas de la actividad contractual, a través de los mecanismos alternos de solución de conflictos, tales como el arbitramento, la conciliación, la amigable composición y la transacción (artículo 68). Prohibiendo expresamente a las autoridades, impedir el uso de estos mecanismos, o la inclusión en los contratos estatales de la cláusula compromisoria o la celebración de compromisos para dirimir las diferencias surgidas del contrato estatal (artículo 69).

“Significa lo anterior que el Estado, al igual que los particulares, puede someter las divergencias surgidas con ocasión de un contrato donde es parte, a la decisión de terceros investidos de la facultad de dirimir definitivamente la controversia, sin que con ello se considere vulnerado el interés público que los contratos estatales implícitamente ostentan, o se discuta la facultad de la administración para transigir, tal como aconteció hasta no hace pocos años.

“Los límites al pronunciamiento arbitral, en este caso, están determinados entonces, por la naturaleza misma del arbitramento y las prescripciones legales sobre la materia, según las cuales, éste sólo es posible en relación con asuntos de carácter transigible”.

¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera, auto del 14 de septiembre de 2017, radicación 66001-23-33-000-2012-00119-01(58025).

La Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en providencia de unificación de 18 de abril de 2013², determinó que en los procesos derivados de contratos estatales en los cuales esté pactada cláusula compromisoria³, es necesario que obre acuerdo expreso y escrito para modificar o dejar sin efectos el pacto arbitral; al respecto, se señaló:

“Esta tesis, que ahora acoge la Sala, no significa que el pacto arbitral celebrado entre las partes de un contrato estatal sea inmodificable o inderogable. Lo que comporta es que, para modificarlo o dejarlo sin efecto, aquéllas deben observar y respetar las mismas exigencias que las normas legales establecen con miras a la formación del correspondiente pacto arbitral, de tal suerte que, para ello, haya también un acuerdo expreso y escrito, lo cual excluye, por ende, la posibilidad de que el pacto arbitral pueda ser válidamente modificado o dejado sin efecto de manera tácita o por inferencia que haga el juez institucional, a partir del mero comportamiento procesal de las partes. Al respecto, es de recordar que ‘en derecho las cosas se deshacen como se hacen’”.

Ahora bien, en lo que concierne a la obligación de los jueces de respetar la existencia de pacto arbitral y en cuanto a las consecuencias que ello genera en el marco de un proceso como el que nos atañe, en sentencia del 1 de abril de 2016, con radicado No. 68001-23-31-000-2000-01934-01, M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, el Consejo de Estado indicó:

“En general el pacto arbitral goza de plena autonomía en cualquiera de sus modalidades, ordenando en virtud del artículo 116 constitucional de manera excepcional y transitoria la jurisdicción que asumirá los litigios acordados por las partes. En este sentido, el pacto debe ser no solo reconocido por las autoridades, sino respetado y acatado con toda la fuerza e intensidad que el ordenamiento constitucional le brinda, en especial cuando se intenten acciones o mecanismos procesales por fuera de sus parámetros materiales.

La existencia del pacto enerva cualquier posibilidad de actuación por parte de las autoridades contencioso administrativas en cuanto la configuración de una clara hipótesis de ausencia sustancial de jurisdicción para actuar válidamente en relación con los litigios que le fueren puestos a su consideración”. (Negrillas y subrayado fuera de texto original).

Dicha postura se ha sostenido incluso en los eventos en que el pacto arbitral obra en el negocio jurídico que fundamenta el llamamiento en garantía. Así, en sentencia del 13 de febrero de 2013, con radicado No. 73001-23-31-000-2001-01189-01(24612), M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa, el máximo Tribunal de lo contencioso administrativo señaló:

“Se tiene entonces que mediante la estipulación de una cláusula compromisoria las partes acuerdan someter “eventuales diferencias” que puedan surgir con ocasión de la suscripción de un contrato, de donde resulta evidente que: i). La cláusula compromisoria contiene una renuncia anticipada, ex ante, que las partes convienen respecto de la jurisdicción permanente ante la eventualidad de un futuro conflicto entre ellas, por tanto, está llamada a aplicarse en relación con diferencias surgidas a partir de su celebración, aspecto que se

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera. Exp. 17859.

³ “Por medio de la cual se expide el Estatuto de los mecanismos alternativos de solución de conflictos”.

denominará requisito temporal ii). Esta cláusula está concebida desde el momento de su celebración, por tanto, para operar en caso de “eventuales diferencias”, sin que de manera concreta pueda anticiparse la existencia cierta de las mismas, es decir, no se fijan extremos de la controversia pues los conflictos son futuros e inciertos, aunque necesariamente deben estar directamente vinculados con el objeto del contrato que las origina, en estricto sentido material, de lo cual se colige que en ningún caso la cláusula compromisoria podría tener efectos en relación con materias no previstas o ajenas por completo a la relación jurídica de origen como tampoco está llamada a generar, en principio, efectos retroactivos. (...).

(...)

Así las cosas, la interpretación que realice el operador judicial en relación con la cláusula compromisoria debe consultar la voluntad de las partes y a ella le son aplicables, por igual, las demás reglas de interpretación de los contratos, sin que el juez respectivo -arbitral o de anulación-, pueda sustituir el consentimiento que le da origen, condición que impone una valoración rigurosa de su contenido.

Entonces, ante la existencia de la cláusula compromisoria, esta Jurisdicción carece de competencia para conocer el asunto.

“Así, cualquier conflicto sometido a la cláusula compromisoria, escapa a la decisión de los jueces institucionales del Estado, a menos que las partes decidan derogar tal cláusula, de manera expresa, o tácitamente al aceptar sin réplica la citación que cualquiera de ellas haga a la otra, ante los jueces institucionales del Estado, situación que no se da en este evento, cuando una de las partes reclama su aplicación.

En este sentido, **aun cuando en el sub - examine llamamiento en garantía cumple con los requisitos de forma exigidos en los artículos 55, 56 y 57 del Código de Procedimiento Civil, y además se acreditó la existencia de la relación contractual que fundamenta tal figura, se debe tener en cuenta que precisamente en dicho contrato se pactó una cláusula compromisoria que somete al conocimiento del Tribunal de Arbitramento** las diferencias que se llegaren a presentar con relación a la póliza de seguro, por lo tanto la jurisdicción contenciosa no puede emitir pronunciamiento alguno sobre esas diferencias, como quiera que la existencia de esta cláusula excluye la competencia de ésta, dado que quien debe conocer del asunto es un Tribunal de Arbitramento.

En igual sentido, esta Corporación ha establecido en reiterados pronunciamientos que la existencia de la cláusula compromisoria excluye de competencia a la Jurisdicción Contenciosa, por lo que, en el caso concreto tratándose de una vicisitud que surge con ocasión de la póliza de seguro, ésta debe ser dirimida por árbitros, sin que haya lugar bajo el amparo de la figura del llamamiento en garantía, a que esta jurisdicción dirima contiendas que tienen como fuente el contrato de seguros en el que se pactó la cláusula compromisoria”. (Negritas y subrayado fuera de texto original).

En el caso concreto, sin perjuicio del trámite y decisión de la excepción previa de cláusula compromisoria formulada oportunamente por mi representada, será del caso que el despacho declare su falta de competencia para resolver sobre las pretensiones del llamamiento en garantía efectuado por el ICCU, por cuanto las partes del Contrato de Concesión 049 de 1998, que sirve de

fundamento del llamamiento en garantía efectuado por el ICCU, pactaron una “cláusula compromisoria” en la Cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA del referido negocio jurídico. Veamos:

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA TERCERA. CLÁUSULA COMPROMISORIA.

Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, distintas a las de carácter eminentemente técnico, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados en consenso entre las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Santa Fe de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santa Fe de Bogotá. En todo caso habrá lugar al recurso de anulación previsto en la Ley .

Adicionalmente, en la Cláusula DÉCIMA CUARTA de la Adición No. 20 del Contrato de Concesión No. 049 de 1998, el ICCU y CONCA Y indicaron que las demás cláusulas del Contrato de Concesión que no habían sido objeto de modificación en dicha Adenda continuaban vigentes, por lo cual la cláusula compromisoria pactada entre las partes continúa vigente. Veamos:

CLÁUSULA DECIMA CUARTA.- 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.

Cotejado lo anterior con los hechos que se expusieron en la solicitud de llamamiento en garantía hecha por el ICCU, se aprecia que todos ellos están relacionadas directamente con el Contrato de Concesión, su ejecución y su cumplimiento, es decir, que lo que pretende el llamante en garantía, es que en caso de condena en el proceso de la referencia, mi representada pague o reembolse la condena que hipotéticamente llegue a imponerse al ICCU, en razón de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión 049 de 1998.

En este contexto, se torna indiscutible que las partes decidieron someter cualquier diferencia relacionada con el Contrato de Concesión a un tribunal de arbitramento en los términos de la Cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA, que no ha sido objeto de modificación ni derogatoria por las partes, razón por la cual, será del caso del despacho proceda a declarar probada la excepción de *cláusula compromisoria*.

SEGUNDA: HECHO DE UN TERCERO Y CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA COMO CAUSALES EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD

El llamante en garantía, esto es, el ICCU indica en su escrito de solicitud de llamamiento en garantía que teniendo en cuenta que los hechos en los cuales soporta sus pretensiones el extremo

demandante ocurrieron en el corredor a cargo de Conca y SA, esto es, los trayectos Chusacá – El Triunfo – Viotá – El Portillo, es mi representada *“la que deberá verificar y pronunciarse sobre las pretensiones de los demandantes, y en caso de condena, será quien de conformidad con la pactado en el contrato deberá pagar o reembolsar la condena proferida y verse afectado con la sentencia proferida, toda vez que se insiste, es ella quien debe correr con los gastos ocasionados en desarrollo o como ejecución del contrato 049 de 1998”*.

Al respecto, y si bien existen unas obligaciones emanadas del Contrato de Concesión y sus adendas cuyo eventual incumplimiento debe ventilarse en la jurisdicción arbitral por la existencia de cláusula compromisoria como ya se expuso, se procede a exponer que el lamentable accidente objeto del presente litigio tuvo como causas determinantes (i) el hecho de un tercero y (ii) la culpa exclusiva de la víctima, teniendo en cuenta que, tal como quedó consignado en el informe policial de accidente de tránsito respectivo, la hipótesis del accidente correspondió a la No. 116, esto es a exceso de velocidad del vehículo automotor en el que se transportaba el accionante, lo cual deviene claramente en el hecho de un tercero como causal de exoneración de la responsabilidad de los demandados. Adicionalmente, en el mismo reporte efectuado por la Policía de Tránsito se menciona que el vehículo accidentado transportaba ocho (8) personas cuando su capacidad máxima permitida era de cinco (5) pasajeros, lo cual evidentemente aumentó el riesgo intrínseco de una actividad peligrosa como es la conducción de vehículos, hecho que se constituye en una evidente culpa de la víctima.

Sobre la culpa exclusiva de la víctima y/o de un tercero como causales de exoneración de la responsabilidad extracontractual, el Consejo de Estado ha sostenido que éstas se presentan cuando la víctima y/o el tercero viola las obligaciones a las cuales están sujetos con las siguientes particularidades:

“2.2- El hecho de la víctima y/o de un tercero como eximentes de responsabilidad o causal excluyente de imputación.

Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad – fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima – constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo.

(...)

*Por otra parte, a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder – activo u omisivo – de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño. **En ese orden de ideas, resulta dable concluir que para que dichas causales eximentes de responsabilidad puedan tener plenos efectos liberadores respecto de la responsabilidad estatal, resulta necesario que la conducta desplegada por la víctima o por un tercero sea tanto causa del daño, como la raíz determinante del mismo, es decir, que se trate de la causa adecuada o determinante, pues en el evento de resultar catalogable como una concausa en la producción del daño no eximirá al demandado de su responsabilidad y, por ende, del deber de indemnizar, aunque, eso sí, habrá lugar a***

rebajar su reparación en proporción a la participación de la víctima.⁴ (Negrita y subrayado fuera de texto original).

Adicionalmente, en relación con los accidentes de tránsito ocurridos con causa en infracciones de tránsito por parte del conductor y que pretenden ser atribuidos a una supuesta falta de señalización e iluminación de la vía, el Tribunal Administrativo del Cauca ha señalado que:

“Del material probatorio aportado llega la Sala a la conclusión, que el accidente de tránsito por el que se demanda ocurrió por causas atribuibles al conductor del automotor, cuando se desplazada con exceso de cupo – casi el doble del permitido-, quien también incurrió en infracciones de tránsito entre ellas la impericia en el manejo, por lo que le fue impuesto un comparendo.

No prueba la parte actora, teniendo a su cargo la obligación contenida en el artículo 177 del Código de Procedimiento Civil que exige la demostración de los supuestos de hecho alegados, la versión del conductor acerca de la invasión de su carril por otro automotor que a su vez lo encandelilló, provocando su salida de la vía carretable, circunstancia que a la vez daría lugar a la causal de exoneración de culpa de un tercero.

Tampoco demuestra que el accidente haya tenido como causa eficiente la falta de señalización y demarcación de la vía, porque además de que el informe de accidente de tránsito no lo consigna como la causal del mismo, lo que evidencian los medios documentales ya relacionados, es que en ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la conducción de vehículos, el señor conductor del vehículo accidentado incurrió en infracciones de tránsito, entre ellas viajar con sobrecupo, impericia en la conducción, y posiblemente exceso de velocidad, lo que provocó que se saliera de la vía y se volcara. (...).

Esta circunstancia tampoco está acreditada en el proceso, en tanto que así no hubiera señalización o demarcación en la vía, no se prueba que fuera esta la causa eficiente del accidente, más aún cuando el Código de Tránsito tiene previstas reglas que deben acoger y respetar los conductores, así hayan o no demarcaciones en la vía, sin que el desconocimiento de ellas pueda generar responsabilidad en la Administración. (Negrillas y subrayado fuera de texto original).

En el caso concreto, se deduce que la causa determinante del accidente, en el que resultó involucrado el señor Raúl David Quintero Galván y en donde falleció el Señor Uriel Galván Carrascal (Q.E.P.D.), tuvo su origen por la culpa exclusiva de un tercero, es decir el conductor del vehículo en el cual estos se transportaban y que para el presente caso era el señor Jonathan David Sánchez Díaz, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.014.202.744, quien no cumplió con las normas estipuladas en el Código Nacional De Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), ya que tal y como consta en la copia del informe policial de accidente de tránsito de fecha 3 de enero de 2016, la hipótesis del accidente que quedó registrada por el agente de tránsito IT. Wilson Acevedo Valencia con PLACA 87295 y con respecto al conductor del vehículo, fue la causal No. 116 que corresponde a “CONDUCIR CON EXCESO DE VELOCIDAD”.

⁴ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 24 de marzo de 2011. Expediente: 19067. C.P.: Mauricio Fajardo Gómez.

Adicionalmente, el conductor no portaba la licencia de conducción y llevaba un sobrecupo de ocho (8) pasajeros en el vehículo marca MERCEDES BENZ de placas MKY525, cuando la Licencia de Tránsito de dicho vehículo, aportada por la parte actora, estipula que este tiene capacidad únicamente para cinco (5) pasajeros, circunstancias que influyeron en las causas del accidente y que son de responsabilidad del conductor del vehículo, al omitir la precaución y previsibilidad en esta actividad, considerada como actividad peligrosa.

Así las cosas, en el presente caso el señor Raúl David Quintero Galván sufrió las presuntas lesiones como consecuencia de haber tomado la decisión de montarse en el vehículo accidentado, que superaba claramente la capacidad máxima permitida al llevar ocho (8) pasajeros, con lo cual incrementó el riesgo de sufrir lesiones en caso de que se presentara un accidente como en efecto ocurrió. De esta manera, la presunta víctima infringió las normas de seguridad vial, y con ello, de manera autónoma y libre corrió un riesgo mayor, el cual lamentablemente terminó materializando.

De igual manera, el supuesto daño fue resultado de la infracción a las normas de tránsito por parte del conductor del vehículo automotor, esto es, el señor Jonathan David Sánchez Díaz, más precisamente a la de la prohibición de conducir a una velocidad mayor a la permitida, lo que se traduce en un hecho determinante de un tercero. En ese sentido, si el accionante no se hubiera puesto en un riesgo mayor al haberse subido a un vehículo que superaba su capacidad máxima y si éste mismo no se hubiera accidentado por el exceso de velocidad del conductor, el señor Raúl David Quintero Galván no hubiera sufrido las supuestas lesiones cuya reclamación alega.

Por ende, mi representada no es responsable por los daños que se presentaron por la ocurrencia del accidente de tránsito y al no ser responsable no está en la obligación legal, de resarcir los daños y perjuicios sufridos reclamados por el demandante, puesto que el nexo causal quedó roto, al presentarse este por hechos imputables al conductor del vehículo, en donde se transportaba el Occiso y el demandante lesionado, configurándose de esta forma el rompimiento del nexo causal por culpa exclusiva de un tercero.

Tal planteamiento ya fue acogido en la sentencia de primera instancia proferida el 11 de noviembre de 2020 por el Juzgado 38 Administrativo Oral del Circuito de Bogotá, en el proceso de reparación directa promovido por Juan Félix Galván Garay y otros contra el Ministerio de Transporte y el INVIAS, que cursó bajo el radicado 110013336038-2018-00073-00, **por los mismos hechos que aquí se discuten**, donde dicho juzgado consideró en distintos apartes que la causas directas del accidente estaban asociadas a la conducta imprudente del conductor del vehículo: (Ver Prueba Documental Nº 23 – Sentencia de primera Instancia Familia Galván):

Si bien la parte demandante se esforzó por demostrar que fueron las condiciones de la vía las que propiciaron que el conductor del vehículo de placas MKY-525 señor Jonathan David Sánchez Díaz, perdiera el control del mismo y se saliera de la carretera dejando como saldo la muerte del señor Uriel Galván Carrascal y un número considerable de heridos, los medios de prueba recabados permiten inferir, con alto grado de probabilidad, que el siniestro acaeció por razones humanas mas no por factores asociados a la carretera.

En el Informe Policial de Accidente de Tránsito elaborado para este caso se advierte que el uniformado que atendió el caso puso como hipótesis la 116, la que según la Resolución No. 11268 de 6 de diciembre de 2012 *“Por la cual se adopte el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones”*, expedida por el Ministerio de Transporte, se refiere a conducir con exceso de velocidad.

(...)

De otro lado, el Informe Policial de Accidente de Tránsito al que se viene refiriendo el juzgado evidencia que el vehículo accidentado de placas MKY-525 aparte del conductor llevaba 8 ocupantes más, es decir que en total en un vehículo para 5 personas se movilizaban 9 personas. En audiencia de pruebas de 9 de julio de 2020²⁴ se recibió la declaración del conductor de ese automóvil señor Jonathan David Sánchez Díaz, quien incurrió en contradicciones frente a

lo que había dicho en su interrogatorio ante la Fiscalía General de la Nación²⁵, pues dijo que el sobrecupo no era de esa magnitud, además dijo que al tomar la curva cerrada se movilizaba a menos de 60 k/h porque creía que la velocidad máxima era de 80 k/h, y aunque se le indagó si era razonable tomar una curva a 60 k/h con sobrecupo, contestó que no le parecía porque al tomarla frenó y bajo la velocidad.

TERCERA: INEXISTENCIA DE OBLIGACIÓN LEGAL O CONTRACTUAL QUE OBLIGUE A CONCA Y A RESPONDER POR CONDENAS AL ICCU CON OCASIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 049 DE 1998

El ICCU fundamentó el llamado en garantía a mi representada en la obligación contenida en el cláusula quinta del Contrato relativa a indemnizar los perjuicios que el concesionario pudiera causar a terceros. Sin embargo, resulta imprescindible resaltar que el llamante en garantía omitió convenientemente citar la cláusula de indemnidad a cargo de CONCA Y, prevista en la Cláusula QUINTA del Contrato de Concesión, en el numeral noveno de la Cláusula SÉPTIMA del Adición No. 20, en el parágrafo segundo de la Cláusula NOVENA de la Adición No. 20 y en el parágrafo segundo de la Cláusula DÉCIMA de la Adición No. 20, las cuales no cobijan el evento demandado en el proceso de la referencia toda vez que a mi representada no le son imputables los daños sufridos por los demandantes, pues el mismo no se produjo como consecuencia de sus acciones contractuales.

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.

Como puede observarse de la cláusula citada anteriormente, CONCA Y tiene una obligación de mantener indemne al ICCU por demandas y reclamaciones, siempre y cuando sea responsable por dichas demandas y reclamaciones, es decir, dicha obligación de indemnidad se encuentra supeditada a que el concesionario haya causado con su actuar daños a terceros. Tal supuesto de hecho, en el presente caso no se encuentra configurado, pues como se acreditará en el proceso, el contratista actuó de manera diligente y en cumplimiento del Contrato.

Por tanto, mi representada únicamente estaría llamada a responder en el evento que se logre demostrar que el accidente objeto de litigio tuvo origen en una actuación u omisión de CONCA Y, lo cual no es así porque como se demostrará a lo largo de todo el proceso: (i) la causa determinante del accidente fue el hecho de un tercero y la culpa exclusiva de la víctima, y (ii) no hubo falla en el servicio atribuible a mi representada puesto que CONCA Y cumplió cabalmente las obligaciones del Contrato de Concesión.

Así las cosas, la obligación de indemnidad no es de extensión ilimitada, por lo que, por el simple hecho de que CONCA Y sea el concesionario de la vía donde ocurrió el accidente, no genera automáticamente que sea la obligada a pagar cualquier indemnización que tenga la potencialidad de estar a cargo del ICCU. Asimismo, olvida el ICCU que en el ordenamiento jurídico colombiano están proscritas las cláusulas de indemnidad con extensión ilimitada en el sentido de que únicamente son responsables para reparar el daño con la correspondiente indemnización de perjuicios aquellas personas que con sus conductas u omisiones hayan causado el mismo, puesto que la responsabilidad civil objetiva alegada por el ICCU está proscrita.

Finalmente, es del caso reiterar que CONCA Y no fue quien diseñó ni construyó el tramo vial donde ocurrió el accidente, por lo que los reproches sobre estos dos aspectos no pueden ser extendidos a mi representada. Contrario a ello, tras la adjudicación del Contrato de Concesión en virtud del cual se le ha vinculado a mi representada a este proceso, en el año 1999 CONCA Y recibió la vía construida y de conformidad con lo establecido en el literal E) del parágrafo primero de la cláusula primera del Contrato de Concesión N° 49 suscrito el 27 de octubre de 1998 entre CONCA Y (en condición de concesionario) y la Gobernación de Cundinamarca (en con concedente) (para efectos de este documento, el Contrato de Concesión), entre el kilómetro 55 + 480 y el kilómetro 72 + 000 de la vía objeto de concesión, la obligación del concesionario estaría dirigida a la "E) Rehabilitación del

sector”, lo que incluiría “*obras de arte, parcheo y repavimentación*” (Ver Prueba Documental N° 2 – Contrato de Concesión).

Ello resulta relevante, pues aunque las condiciones de la vía no fueron la causa del accidente y éstas se ajustaban a los parámetros de seguridad previstos en las normas técnicas, en gracia de discusión, en virtud del Contrato de Concesión con base en el cual se ha vinculado a CONCA Y al proceso, la obligación de mi representada era de rehabilitación de la vía en función de las características originales de diseño y construcción de esta, sin que le fuera exigible la ampliación de las calzadas, el rediseño de las mismas o la implementación de factores o elementos ajenos a los inicialmente contemplados en los diseños, por fuera de lo expresamente previsto en el Contrato de Concesión.

CUARTA: IMPROCEDENCIA DEL LLAMAMIENTO EN GARANTÍA POR INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO - CUMPLIMIENTO CABAL Y DILIGENTE DE LAS OBLIGACIONES DE CONCA Y EN EL MARCO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN 049 DE 1998

Aunado a lo anterior, es preciso resaltar al despacho que, con el fin de que no haya lugar a duda alguna de la total liberación de responsabilidad de mi representada, CONCA Y SA, en su calidad de Concesionario de la vía donde ocurrió el accidente, actuó en todo momento de manera diligente como contratista colaborador del Estado, cumpliendo a cabalidad con sus obligaciones contractuales respecto del tramo de la vía donde ocurrió el desafortunado suceso, como se pasa a exponer a continuación. Para tal efecto, es necesario poner de presente el alcance de las obligaciones a cargo de mi representada en relación con la construcción de muros de contención, señalización e iluminación en el KM 66+525 cuyo incumplimiento alega el extremo demandante. A continuación, se expondrán las pruebas y razonamientos con los cuales se demuestra que bajo ningún motivo existió incumplimiento de las obligaciones de mi representada, razón por la cual no se configura el título de imputación frente a CONCA Y.

Iluminación

En primer lugar, en cuanto a la presunta falta de iluminación que alega la parte demandante, es necesario traer a colación que el literal D) del numeral 6.3.7 del Pliego de Condiciones Definitivo del Contrato de Concesión establece que CONCA Y únicamente tenía la obligación de instalar iluminación en la estación de peaje y en las áreas de descanso. En línea con lo anterior, en el Estudio de Seguridad Vial, contemplado como obligación de CONCA Y dentro del Contrato de Concesión se determinó lo siguiente, en relación con la iluminación de la Troncal del Tequendama:

1.5.2 Iluminación

En la estación de peaje de la Concesión, en la cantidad requerida, serán ubicados postes con iluminación, espaciados según las normas de la empresa de energía.

De igual forma, el Manual de Operación del Contrato de Concesión 049 de 1998 reiteró que la obligación de iluminación en cabeza de CONCAJ solamente era exigida respecto de la zona de peajes y áreas de descanso. Veamos:

D.- Iluminación.-

D.1.- Descripción- La iluminación se instalará en la estación de peaje 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 del CONCESIONARIO.

Ahora bien, quedando absolutamente demostrado que CONCAJ cumplió a cabalidad con la obligación de iluminación contemplada en los diferentes documentos relativos al Contrato de Concesión, resulta importante aclarar que el tramo donde sucedió el accidente no corresponde a un peaje y mucho menos a un lugar de descanso, lo que implica que el argumento del demandante en cuanto a la falta de iluminación de la vía resulta ser totalmente erróneo.

Señalización

Por otra parte, en cuanto a la presunta falta de señalización alegada, resulta pertinente traer a colación el Estudio de Seguridad Vial GYC 0199/0481 (Se aporta como Prueba Documental No. 9), documento en el cual se incluyó un “Inventario de Señalización Vertical Existente” en la Concesión Troncal del Tequendama. En dicho inventario, se estableció de manera clara que en el kilómetro 65 + 530 se encontraba la señal de tránsito SP-10, correspondiente a la señalización de “Curva y contracurva pronunciada”. Veamos:

K 65 + 330	SP-10	CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADAS DER - IZQ
K 65 + 420	SP-36	PUENTE ANGOSTO
K 65 + 530	SP-10	CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADAS DER - IZQ
K 65 + 625		ÚLTIMOS 5M COLAPSADOS Y EROSIONADOS
K 66 + 180	SP-10	CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADAS DER - IZQ

Así las cosas, resulta evidente que en el tramo donde ocurrió el accidente si existía una señal de tránsito que indicaba la presencia de una curva en la vía, con lo cual quedan descartadas las afirmaciones del demandante en cuanto a la falta de señalización. Adicionalmente, desde el inicio del recorrido por la Troncal es claro para cualquier conductor que el trazado de la vía implica constantes curvas y contracurvas, lo que implica que para el señor donde ocurrió el accidente no era sorpresa encontrar una curva en su camino. Cuestión diferente es que, tal y como quedó demostrado en el informe de tránsito, el conductor hubiera excedido el límite de velocidad y que llevara un sobrecupo de 8 personas.

Corolario a lo anterior, es importante resaltar que la señal de tránsito que indicaba la curva y contracurva del tramo, cumplía a cabalidad con las disposiciones establecidas por el INVIAS en el Manual de Señalización Vial del año 2015.



Por último, a partir de las pruebas expuestas anteriormente, es posible concluir que para el momento del accidente de tránsito, la vía contaba con la señalización adecuada y pertinente según las condiciones de movilidad del tramo específico, lo cual descarta que el volcamiento del vehículo con placas MKY525 haya sido ocasionado por la falta de señalización que alega la parte demandante.

Muros de contención

Respecto de la construcción de un muro de contención, es menester traer a colación el adicional No. 10 al Contrato de Concesión suscrito el 30 de agosto de 2000 entre mi representada y el ICCU, en el cual en el literal U de su cláusula segunda se pactó la construcción de muros de contención ubicados entre el K34+000 al K72+000, de la siguiente manera:

*“**CLAUSULA SEGUNDA:** El Concesionario se compromete a ejecutar los trabajos faltantes que se relacionan a continuación, dentro del plazo de ampliación de la etapa de construcción e indispensables para dar por terminada de la citada etapa y asimismo para posteriormente dar inicio a la Etapa de Operación del proyecto, salvo que se estipule un plazo diferente dentro de algún literal, de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, los cuales serán ejecutados bajo la responsabilidad y a costa del Concesionario, excepto las descritas en el presente documento como obras complementarias.*

(...)

U) Muros de contención ubicados entre el km 34+000 al km 72+000.

Con el fin de garantizar la adecuada operación de la vía y con base en los recorridos y visitas a la misma se determinó que en ese tramo rehabilitado por el CONCESIONARIO este deberá ejecutar durante los primeros seis (6) meses de la Etapa de Operación, diez (10) muros de contención ubicados en las siguientes abscisas: K43+130/150 margen derecha; K55+710/725 margen derecha; K55+725/740 margen derecha; k60+500 margen derecha; K60+510//525 margen derecha; K60+690/715 margen derecha; K60+720/760 margen derecha; K61+015 margen derecha; K68+275/285 margen derecha; K69+470 margen izquierda.” (Negrita y subraya fuera del texto)

En este orden de ideas, como se evidencia anteriormente, CONCA Y no tenía la obligación de construir un muro de contención en la abscisa K66+525 de la vía donde ocurrió el accidente, razón

por la cual no es cierta la aseveración del accionante en ese sentido como tampoco lo es lo mencionado por el perito en el dictamen técnico aportado con la demanda.

En síntesis, al no tener mi representada la obligación de construir un muro de contención ni de instalar iluminación en el lugar de los hechos y al haber cumplido la obligación de señalización en aras de garantizar la seguridad vial de los usuarios de la carretera, no es responsable de indemnizar los supuestos perjuicios sufridos por los demandantes ya que no se constituyó la supuesta falla en el servicio alegada. Por ende, en el caso objeto de litigio no se materializa una concurrencia de culpas, sino que simplemente el accidente tuvo su origen en el hecho determinante de un tercero (conductor del vehículo automotor al exceder el límite de velocidad) y en la culpa exclusiva de la víctima (aumentar el riesgo de accidentalidad y de sufrir lesiones por transportarse en un vehículo que superaba su capacidad máxima de pasajeros).

Condiciones idóneas de la Troncal del Tequendama

En aras de acreditar el cumplimiento de las obligaciones de mi representada, en relación con la concesión que aquí nos ocupa y con el fin de demostrar que la vía se encontraba en perfectas condiciones en el momento del accidente, resulta pertinente traer a colación que en la cláusula Séptima de la Adición No. 20 al Contrato de Concesión No. 049 de 1998, se estableció que CONCAV debía realizar mantenimientos periódicos cada 5 años, a partir del mes de enero de 2011. Así pues, en cumplimiento de dicha obligación, el 7 de octubre de 2014, el señor Francisco Quinche Toro, en su calidad de Ingeniero de Operación y Mantenimiento de la Concesión Troncal del Tequendama, remitió el “Informe de Operación y Mantenimiento Rutinario” realizado en el mes de septiembre de 2014 (Ver Prueba Documental No. 12).

Como resulta evidente del informe en mención, mi representada cumplió con su obligación de realizar el debido mantenimiento exigido por el ICCU en el Contrato de Concesión. Esto implica que la vía sobre la cual sucedió el accidente fue objeto de mantenimiento tan solo un año y cuatro meses antes del suceso, situación que demuestra que el tramo Km 65 + 525 se encontraba en condiciones óptimas para el tránsito de vehículos.

Adicionalmente, es menester recordar que, tanto en el Manual de Operación del Contrato de Concesión (se aporta como Prueba Documental No. 8), como en el Pliego de Condiciones Definitivo del Contrato de Concesión (se aporta como Prueba Documental No. 1 y 1.1.), se determinó que por tratarse de una Concesión de primera generación, el Índice de Estado, entendido este como el cálculo sobre los elementos técnicos que permiten establecer el estado de una carretera, debe ser siempre mayor a 3.5.

Como consta en el Informe de la Interventoría, realizado por el Consorcio CJE – G ESPIN, el índice de estado de diciembre de 2015, es decir, un mes antes del accidente, fue de 4.28, superando considerablemente el índice de estado mínimo requerido.

- En la Gráfica 11 puede observar que los 6 tramos evaluados cumplen con la normatividad y especificación requerida en el manual de índice de estado para concesiones de primera generación y la especificación de operación y mantenimiento propia del contrato.
- En la Tabla 11 se muestra los calificación específica de cada parámetro evaluado correspondiente a cada uno de los tramos que componen la de la misma manera se encuentra la calificación obtenida de la concesión y la calificación mínima requerida para la misma.

Tabla 11 Calificación Especifica por Parámetro y por Ruta.

TRAMO	RUGOSIDAD	AHUELLAMIENTO	FISURAS	FRICCIÓN	BERMAS
1.-CHUSACA_EL PORTILLO	4.08	4.90	4.44	4.22	3.50
2.-EL PIN_LA VICTORIA	3.59	4.93	4.39	4.25	3.50
3.-BELLAVISTA_SANTANDERCITO	4.09	4.94	4.82	4.09	3.50
4.-AVENIDA MEDINA	3.77	4.93	4.63	4.02	3.50
5.-MESITAS_RIO BOGOTA	3.46	4.91	3.99	4.22	3.50
6.-CALLE 6C	4.44	4.93	4.08	4.12	3.50
INDICE DE ESTADO DE LA CONCESIÓN			4.28		
INDICE DE ESTADO MINIMO REQUERIDO PARA CONCESIONES DE PRIMERA GENERACION			3.5		

Ahora bien, aunque la calificación general de toda la Troncal del Tequendama fue calificada como sobresaliente, resulta pertinente resaltar que en el mismo informe de interventoría se evidenció que el kilómetro 65 de la vía se encontraba en condiciones óptimas para el tránsito de vehículos. Veamos:

ABSCISA	PROF. AHUELLAMIENTO (mm)	CALIFICACIÓN
k63+000 k64+000	2.7	4.9 Muy bueno
k64+000 k65+000	2.7	4.9 Muy bueno
k65+000 k66+000	2.6	4.9 Muy bueno
k66+000 k67+000	2.7	4.9 Muy bueno

k60+000	k61+000	N/A	3.5	Bueno
k61+000	k62+000	N/A	3.5	Bueno
k62+000	k63+000	N/A	3.5	Bueno
k63+000	k64+000	N/A	3.5	Bueno
k64+000	k65+000	N/A	3.5	Bueno
k65+000	k66+000	N/A	3.5	Bueno
k66+000	k67+000	N/A	3.5	Bueno
k67+000	k68+000	N/A	3.5	Bueno
k68+000	k69+000	N/A	3.5	Bueno

k58+450	k58+750	2.0	4.7	Muy bueno
k58+750	k59+000	2.9	4.5	Muy bueno
k59+000	k60+000	2.3	4.6	Muy bueno
k60+000	k61+000	2.4	4.6	Muy bueno
k61+000	k62+000	2.1	4.6	Muy bueno
k62+000	k63+000	2.4	4.6	Muy bueno
k63+000	k64+000	2.1	4.7	Muy bueno
k64+000	k65+000	2.3	4.6	Muy bueno
k65+000	k66+000	2.0	4.7	Muy bueno
k66+000	k67+000	2.2	4.6	Muy bueno
k67+000	k68+000	2.0	4.7	Muy bueno
k68+000	k69+000	2.4	4.6	Muy bueno

k58+450	k58+750	3.1	4.3	Muy bueno
k58+750	k59+000	2.9	4.4	Muy bueno
k59+000	k60+000	2.9	4.4	Muy bueno
k60+000	k61+000	2.7	4.5	Muy bueno
k61+000	k62+000	3.1	4.3	Muy bueno
k62+000	k63+000	3.4	4.1	Muy bueno
k63+000	k64+000	3.2	4.2	Muy bueno
k64+000	k65+000	3.2	4.2	Muy bueno
k65+000	k66+000	3.7	3.8	Bueno
k66+000	k67+000	3.2	4.2	Muy bueno
k67+000	k68+000	3.9	3.6	Bueno
k68+000	k69+000	3.0	4.3	Muy bueno

k60+000	k61+000	55.4	4.2	Muy bueno
k61+000	k62+000	56.3	4.2	Muy bueno
k62+000	k63+000	57.1	4.2	Muy bueno
k63+000	k64+000	56.6	4.2	Muy bueno
k64+000	k65+000	55.5	4.2	Muy bueno
k65+000	k66+000	56.3	4.2	Muy bueno
k66+000	k67+000	57.1	4.2	Muy bueno
k67+000	k68+000	56.4	4.2	Muy bueno
k68+000	k69+000	56.4	4.2	Muy bueno
k69+000	k70+000	56.5	4.2	Muy bueno

Teniendo en cuenta lo anterior, es evidente que mi representada siempre cumplió con las obligaciones contempladas en el Contrato y los documentos asociados al mismo, razón por la cual debe ser descartado toda pretensión relativa a una falla del servicio en cabeza de CONCAV. Adicionalmente, como quedó demostrado a lo largo del presente escrito, la causa próxima del accidente fue el exceso de velocidad del conductor y el sobrecupo que tenía el vehículo, por lo cual los perjuicios generados al demandante solo son imputables a él mismo.

En este sentido, queda totalmente descartado que mi representado hubiese incurrido en falla del servicio por falta de iluminación, señalización, muros de contención o en general por defectos en la vía.

CUARTA: EXCEPCIÓN GENÉRICA

Todas las demás excepciones que, por no requerir formulación expresa, aparezcan demostradas en el juicio y deban ser declaradas conforme a lo dispuesto en el art. 282 del C.G.P.

VI. PRUEBAS Y ANEXOS

Se solicita al despacho se tengan como pruebas las aportadas con la contestación a la demanda principal.

V. NOTIFICACIONES

Mi representada CONCAY S.A. recibirá notificaciones en la Carrera 1 No. 76-91, o través del correo electrónico notificacion@concaysa.com o al correo cgutierrez@concaysa.com.

El suscrito recibirá notificaciones en la Av. 19 No. 114-09, oficina 405 de la ciudad de Bogotá D.C. o a través del correo electrónico juan.ortiz@ostabogados.com o adolfo.suarez@ostabogados.com o jany.montano@ostabogados.com

En los anteriores términos, en representación de CONCAY dejamos planteada la contestación al llamamiento en garantía.

Atentamente,



JUAN FELIPE ORTIZ
C.C. 1.110.475.869
T.P. 214.239 del C.S.J

Señores

JUZGADO SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

Ref.: Medio de control de reparación directa promovido por **RAÚL DAVID QUINTERO GALVÁN Y OTROS** en contra del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS- Y OTROS.**

Rad.: 11001-3343-061-2018-00056-00

Asunto: Excepción previa – Existencia de cláusula compromisoria (Núm. 2º del artículo 100 del C.G.P.)

JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en mi calidad de apoderado judicial de **CONCAY S.A.** (en adelante, el “CONCAY”), estando dentro de la oportunidad legal correspondiente, me dirijo respetuosamente a su despacho con el fin de formular **EXCEPCIÓN PREVIA** de **CLÁUSULA COMPROMISORIA**, de conformidad con lo previsto en los artículos 100 y 101 del C.G.P., por remisión del artículo 175 del C.P.A.C.A., en los siguientes términos:

I. OPORTUNIDAD PARA LA FORMULACIÓN DE EXCEPCIONES PREVIAS

Mediante auto del 7 de septiembre de 2021, notificado personalmente el 9 de septiembre de 2021, el despacho admitió el llamamiento en garantía formulado por el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (en adelante “ICCU”), en contra de mi representada.

De conformidad con lo previsto en el artículo 225 del CPACA, en asocio con lo previsto en el auto del 7 de septiembre de 2021 dictado por el despacho en este asunto, mi representada cuenta con un término de 15 días para ejercer su derecho de defensa, citar a terceros, intervenir en el proceso y contestar la demanda y el llamamiento en garantía. Dicho término, empezó a correr dos (2) días hábiles siguientes al del envío de la notificación personal, según lo previsto en el artículo 199 del CPACA, modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021.

De esta forma, la contabilización del término de 15 días antes referido inició a partir del 14 de septiembre de 2021 y vence el 4 de octubre de 2021. Por tanto, la formulación de la excepción previa de “cláusula compromisoria” se realiza dentro de la oportunidad prevista en el artículo 101 del C.G.P., esto es, dentro del término de traslado de la demanda. Ello, de conformidad con la remisión al C.G.P. hecha por el artículo 175 del C.P.A.C.A. en lo que concierne a la formulación y trámite de las excepciones previas.

II. PETICIONES

1. **DECLARAR** probada la excepción previa de “cláusula compromisoria”, por cuanto las partes del Contrato de Concesión 049 de 1998 que sirve de fundamento al llamamiento de garantía efectuado por el ICCU, pactaron una “cláusula compromisoria” en la cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA del referido negocio jurídico.
2. Como consecuencia de lo anterior, de conformidad con lo previsto en el inciso 4º del numeral 2º del artículo 101 del C.G.P., **DECRETAR** la terminación del llamamiento en garantía efectuado en contra de CONCAY y ordenar la devolución de la solicitud de llamamiento en garantía y sus anexos al llamante en garantía.

III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS Y FÁCTICOS DE LAS PETICIONES

Como fundamento de la excepción previa de “cláusula compromisoria” y como sustento de las peticiones objeto del presente escrito, a continuación se exponen los hechos y razonamientos que evidencian la existencia de un acuerdo inequívoco entre el Departamento

de Cundinamarca y CONCA Y de someter a un tribunal de arbitramento cualquier disputa relacionada con Contrato de Concesión 049 de 1998, celebrado entre las partes desde el 27 de octubre de 1998.

1. El día 27 de octubre de 1998, el Departamento de Cundinamarca y CONCA Y suscribieron el Contrato de Concesión No. 049 de 1998 (en adelante, el “Contrato de Concesión”, con fundamento en el cual se formuló el llamamiento en garantía de mi representada.
2. En la cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA del Contrato de Concesión se pactó una “cláusula compromisoria” en los siguientes términos:

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA TERCERA. CLÁUSULA COMPROMISORIA.

Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, distintas a las de carácter eminentemente técnico, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados en consenso entre las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Santa Fe de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santa Fe de Bogotá. En todo caso habrá lugar al recurso de anulación previsto en la Ley .

3. El pacto de la cláusula compromisoria no se modificó en ninguna de las adiciones al Contrato de Concesión, al punto que en ellas, incluida la Adición N° 20, se utilizó la fórmula según la cual todo aquello que no fuere contrario a la modificación correspondiente, continuaría vigente (Ver cláusula DECIMA CUARTA de la Adición N° 20). Veamos:

CLÁUSULA DECIMA CUARTA.- 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.

4. Según lo dispuesto en el hecho tercero de la solicitud de llamamiento en garantía formulado por el ICCU, “mediante Decreto Ordenanza, se creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, quien se subrogó en las obligaciones de la extinta Secretaría del Departamento del Cundinamarca, respecto de los contratos vigentes de infraestructura vial no liquidados al 15 de septiembre de 2009”.
5. La sustitución de la posición contractual entre el Departamento de Cundinamarca y el ICCU, naturalmente, implica la asunción de los derechos y obligaciones derivadas del Contrato de Concesión por parte del ICCU, lo cual incluye los efectos derivados de la cláusula compromisoria.
6. Lo anterior, máxime tomando en consideración que en relación con la cesión o transferencia de los derechos u obligaciones contenidas en un contrato en relación con el cual las partes iniciales han pactado cláusula compromisoria, el artículo 5° de la Ley 1563 de 2012 dispone en su último inciso que “La cesión de un contrato que contenga pacto arbitral, **comporta la cesión de la cláusula compromisoria**”.
7. Hecha la anterior precisión, conviene anotar que analizado el llamamiento en garantía formulado por el ICCU, a través del mismo el llamante en garantía (ICCU) pretende que el despacho se adentre en el contenido sustancial del Contrato de Concesión con el propósito

de establecer si CONCA Y, en virtud de la relación contractual y las obligaciones allí asumidas en su condición de concesionario, es responsable de indemnizar los eventuales perjuicios a los que se llegare a condenar a la entidad.

8. En efecto, para tal propósito el ICCU refiere que en atención al Contrato de Concesión es una obligación de CONCA Y la de *“Indemnizar los perjuicios que en desarrollo o como consecuencia de la ejecución del contrato EL CONCESIONARIO cause a terceros”*, con fundamento en lo cual, en el hecho sexto de la solicitud de llamamiento en garantía, pretenden que en caso de un fallo desfavorable para el ICCU, en virtud del Contrato de Concesión, se condene a CONCA Y a *“pagar o reembolsar la condena proferida”*.
9. Así las cosas, no existe duda de que el llamamiento en garantía implica que el despacho deba adentrarse y resolver sobre una diferencia que concierne propiamente a la relación contractual existente entre el ICCU y CONCA Y, en relación con la cual se pactó cláusula compromisoria, pues deberá el juez definir aspectos contractuales como: (i) Si existe una relación contractual entre el ICCU y CONCA Y que habilite a aquella a llamar en garantía a mi representada; (ii) Si desde el punto de vista contractual, CONCA Y asumió la obligación de pagar los perjuicios a los que se condene al ICCU; (iii) Si según el Contrato de Concesión, la responsabilidad de CONCA Y es general para cualquier perjuicio o está limitada a algunos de ellos, etc.
10. En relación con el alcance del llamamiento en garantía, el Consejo de Estado ha dispuesto:

*“El llamamiento en garantía es una figura procesal que se fundamenta en **la existencia de un derecho legal o contractual, que vincula a llamante y llamado y permite traer a éste como tercero**, para que haga parte de un proceso, con el propósito de exigirle la indemnización de perjuicio que llegare a sufrir el llamante como producto de la sentencia. Se trata de una relación de carácter sustancial que vincula al tercero citado con la parte principal que lo cita y según la cual aquél debe responder por la obligación que surja en virtud de una eventual condena en contra del llamante. El objeto del llamamiento en garantía lo es que el tercero llamado en garantía se convierta en parte del proceso, **a fin de que haga valer dentro del mismo proceso su defensa acerca de las relaciones legales o contractuales que lo obligan a indemnizar** o a reembolsar, y al igual del denunciado en el pleito, acude no solamente para auxiliar al denunciante, sino para defenderse de la obligación legal de saneamiento.”¹*

11. En la misma providencia ya citada, en relación con la improcedencia de resolver sobre un llamamiento en garantía que tenga como base una relación contractual para la cual se pactó cláusula compromisoria, el Consejo de Estado dispuso:

“Esta Corporación ha establecido en reiterados pronunciamientos que la existencia de la cláusula compromisoria excluye de competencia a la Jurisdicción Contenciosa, por lo que, en el caso en concreto tratándose de una viscosidad que surge con ocasión de la póliza de seguro, ésta debe ser dirimida por árbitros, sin que haya lugar bajo el amparo de la figura del llamamiento en garantía, a que esta jurisdicción dirima contiendas que tienen como fuente el contrato de seguros en el que se pactó la cláusula compromisoria”².

12. En este contexto, se torna indiscutible que las partes decidieron someter cualquier diferencia relacionada con el Contrato de Concesión a un tribunal de arbitramento en los términos de la Cláusula CUADRAGÉSIMA TERCERA, que no ha sido objeto de modificación ni derogatoria por las partes, razón por la cual, será del caso que el despacho proceda a declarar probada la excepción de *cláusula compromisoria* consagrada en el numeral 2º del artículo 100 del C.G.P., y en consecuencia declare la terminación del llamamiento en garantía formulado por el ICCU en contra de CONCA Y.

¹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 19 de julio de 2007. Consejera Ponente: Ruth Stella Correa Palacio.

² *Ibíd.*

IV. PRUEBAS

Se solicita al despacho se tengan como prueba de la excepción previa de *cláusula compromisoria* las siguientes, en los términos del artículo 101 del C.G.P.:

1. Contrato de Concesión 049 de 1998 (Prueba Documental D.2 de la Contestación de la Demanda de CONCA Y).
2. Adicional No. 10 al Contrato de Concesión No. 049 de 1998 (Prueba Documental D.3 de la Contestación de la Demanda de CONCA Y).
3. Adicional No. 20 al Contrato de Concesión No. 049 de 1998 (Prueba Documental D.4 de la Contestación de la Demanda de CONCA Y).

V. ANEXOS

A pesar de que los documentos que se relacionan en el acápite de pruebas ya obran en el expediente, estos se acompañan nuevamente con la contestación de la demanda y al llamamiento en garantía efectuado por el ICCU, para garantizar su incorporación al proceso.

VI. NOTIFICACIONES

Mi representada CONCA Y S.A. recibirá notificaciones en la Carrera 1 No. 76-91, o través del correo electrónico notificacion@concaysa.com o al correo cgutierrez@concaysa.com.

El suscrito recibirá notificaciones en la Av. 19 No. 114-09, oficina 405 de la ciudad de Bogotá D.C. o a través del correo electrónico juan.ortiz@ostabogados.com; adolfo.suarez@ostabogados.com y jany.montano@ostabogados.com.

En los anteriores términos, en representación de CONCA Y dejamos formulada la excepción previa de *cláusula compromisoria* en los términos de los artículos 100 y 101 del C.G.P., en virtud de la remisión hecha en el artículo 175 del C.P.A.CA.

Atentamente,



JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO

C.C. 1.110.475.869

T.P. 214.239 del C.S.J

CONTRATO DE CONCESION No. 049

ANDRES GONZALEZ DIAZ con Cédula de Ciudadanía número 19.298.616, expedida en Bogotá, quien actúa en su calidad de Gobernador del Departamento de Cundinamarca y como tal como su representante legal, por una parte, que para los efectos del presente documento se denominara el "DEPARTAMENTO" y por la otra LUIS FERNANDO CARRILLO CAYCEDO, con Cédula de Ciudadanía número 79.148.434, expedida en Usaquén, obrando en nombre y representación de CONSTRUCCIONES CARRILLO CAYCEDO S.A.- CONCAY S.A., identificada con NIT 08600770144 matrícula 00000932 del 22 de noviembre de 1994, de la Cámara de Comercio de Bogotá, constituida mediante escritura pública No 6.071 de la Notaría 4ª. de Santa Fe de Bogotá, de fecha 17 de diciembre de 1996 con domicilio en la ciudad de Santa Fe de Bogotá debidamente autorizado, y que para los efectos del presente contrato se denominará el "CONCESIONARIO", quien declara bajo la gravedad del juramento que la sociedad que representa (o cada uno de los integrantes de la unión temporal o consorcio o sociedad futura) no se encuentran incursos 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 Número (4295) de fecha (2-10-98), previa licitación No SV - 012 - 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, al pliego de condiciones, a la oferta presentada en la Licitación pública SV-012-97 y a este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto denominado "Concesión Troncal del Tequendama" integrado por los trayectos Chusacá - El Triunfo - Viotá - El Portillo.

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) Mantenimiento del sector Chusacá K 0+00 al Km. 8+500. Incluye la construcción de filtros, cunetas revestidas y estructuras de contención y demás actividades de mantenimiento contempladas en la norma vigente adoptada por el Departamento de Cundinamarca.

AD
5

B) Mantenimiento del sector km. 8+500 - El Colegio - (Km 33+300)

C) Rehabilitación del sector El Colegio (KM 33+300) - El Triunfo - km. 44+030. Incluye, filtros, cunetas, obras de arte, parcheo, base asfáltica, y rodadura asfáltica.

D) Construcción de vía alterna (Variante) del km. 44+030 al km. 51+480 (abscisas de entrada y salida de la variante sobre la margen derecha del sector El Triunfo - El Portillo) , con una extensión de 7.5 kms aproximadamente utilizando la vía existente, la cual debe tener como mínimo las siguientes características: Conservar como mínimo un ancho de la banca de 6.20 metros, considerando que lo ideal es ampliarlo a 7.00 metros si el tráfico aumenta considerablemente durante la Concesión; Cunetas de 1.50 metros a cada lado; Bermas de 1.00 metro a cada lado; Construcción de filtros, adecuación de obras de arte y señalización de la vía.

E) Rehabilitación del sector km. 51+480 - Viotá - El Portillo (Km. 72+000). Incluye, obras de arte, parcheo y repavimentación.

F) Señalización y amoblamiento para seguridad vial del proyecto, teniendo en cuenta los resultados del Estudio de seguridad Vial elaborado por el CONCESIONARIO y revisado por el DEPARTAMENTO a través de la Interventoría.

G) Solución de puntos críticos, ubicados en: K19+870, Km 21+400 - 21+500, Km23+250, Km24+050 - Km24+400, K24+500, Km24+750, Km26+800 y Km28+800. Para este literal se deberá tomar como referencia el Estudio de Puntos Críticos elaborado por DIN LTDA y Martha Olga Peña Quevedo, el cual se entrega al CONCESIONARIO, con el fin de que este último verifique en forma exacta el abscisado que aquí se señala.

H) Construcción de la infraestructura, y suministro e instalación de equipos para la operación del proyecto.

I) Construir las obras y ejecutar las actividades para la mitigación y compensación del impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, así como también sufragar todos los costos inherentes al mismo.

J) Mantenimiento y operación del proyecto durante el periodo de concesión.

En cada sector o trayecto vial incluido en el alcance físico se debe incluir la rehabilitación y adecuación de la totalidad de los puentes existentes 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.

PARAGRAFO SEGUNDO.- En este proyecto no se aceptarán entregas parciales.

PARAGRAFO TERCERO: En este contrato el CONCESIONARIO no ofreció la ejecución de obras adicionales.

PARAGRAFO CUARTO: Las actividades incluidas para cumplir el objeto del contrato son: Estudios y diseños finales, financiación parcial, construcción, suministro, instalación, montaje y prueba de los equipos, puesta en funcionamiento y operación del proyecto, las cuales deben hacerse de acuerdo con las condiciones, términos, alcances y obligaciones establecidas en este documento, en la oferta del CONCESIONARIO aceptada por el DEPARTAMENTO, en el pliego de condiciones y adendos de la licitación pública No. SV-012 - 97.

PARAGRAFO QUINTO: Los Estudios y diseños existentes que se entreguen al CONCESIONARIO, al igual que las obras sugeridas el pliego de condiciones se tomarán a título informativo, puesto que será responsabilidad plena del CONCESIONARIO, los estudios y Diseños que él mismo realice, siempre que estos cumplan con los pliegos de condiciones, la propuesta presentada por el Concesionario y lo señalado en el presente contrato. No obstante, el DEPARTAMENTO se reserva el derecho de solicitar adecuaciones y modificaciones a los estudios y Diseños elaborados por el CONCESIONARIO, de acuerdo con los pliegos de condiciones, la propuesta y el presente contrato, sin que por este motivo el CONCESIONARIO pueda solicitar compensación alguna. De acuerdo con lo estipulado en este párrafo, el CONCESIONARIO renuncia a cualquier reclamación derivada de los estudios y diseños entregados y por su cuenta y riesgo, verificará y/o elaborará los faltantes a su cuenta y riesgo.

PARAGRAFO SEXTO: ALCANCE FISICO OPCIONAL ADICIONAL:

Este alcance consiste en la rehabilitación y/o repavimentación de las vías de acceso al Municipio de El Colegio, para lo cual el Departamento acordará con el Concesionario el valor, forma de pago y plazo para su ejecución.

CLAUSULA SEGUNDA. PLAZOS.

PARA LA GARANTIA.- El CONCESIONARIO se obliga a constituir la garantía única establecida en la cláusula vigésima tercera y a entregarla al DEPARTAMENTO, para su aprobación, junto con los comprobantes de pago del impuesto de timbre y de publicación en la Gaceta Departamental, en un termino máximo de cinco días hábiles contados a partir de la firma del contrato. EL

DEPARTAMENTO dispondrá de tres días hábiles para solicitar modificaciones o aprobarla. En caso de ser necesario efectuar modificaciones el CONCESIONARIO dispondrá de un termino de tres días hábiles para presentarlas y el DEPARTAMENTO tres días para su aprobación.

PARA LA INICIACION.- A partir de la aprobación de la garantía, se tendrá un término de dos meses para suscribir el Acta de Iniciación de la Etapa de Estudios, 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 al DEPARTAMENTO de copia del contrato correspondiente en el cual se indique la fecha de constitución. El término de dos meses, el cual es necesario para que el DEPARTAMENTO realice las gestiones pertinentes para contratar la Interventoría del presente contrato, es aceptado por el CONCESIONARIO sin que haya lugar a ninguna reclamación por demora en la iniciación de la Etapa de Estudios, Diseños y Programación.

ETAPA DE ESTUDIOS, DISEÑOS Y PROGRAMACION.- Está comprendida entre la fecha de la firma del "Acta de iniciación de la Etapa de Estudios, Diseños y Programación", y la fecha de entrega de los Estudios y Diseños definitivos del alcance básico del proyecto. Esta Etapa se iniciará una vez se han llenado los requisitos para ejecución del contrato, se haya constituido el FIDEICOMISO y se haya contratado la Interventoría del presente contrato por parte del DEPARTAMENTO

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, avalúos y adquisición de predios; el Estudio Ambiental y Plan de Manejo; el mantenimiento rutinario de la carretera; el recaudo de peaje de la Estación existente; y el Cierre financiero. El DEPARTAMENTO por su parte, a través del Interventor, podrá efectuar las revisiones 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 al DEPARTAMENTO a través del Interventor, para su revisión, 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 pliegos de condiciones y a lo ofrecido en la propuesta presentada por el CONCESIONARIO. Cuando, se requiera complementarlos o adicionarlos de acuerdo a lo solicitado en los pliegos de condiciones y a lo ofrecido en la propuesta presentada por el CONCESIONARIO, el DEPARTAMENTO a través del Interventor, en un plazo máximo de diez días antes mencionado indicará al

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 a través del Interventor. Vencido este término y comprobadas las correcciones las partes suscribirán "el Acta de Finalización de la Etapa de Estudios, Diseños y Programación".

En esta etapa, el CONCESIONARIO deberá realizar un estudio socioeconómico, de toda la zona de influencia del proyecto, con el fin que éste tome las medidas necesarias para mitigar el impacto social que cause el desarrollo del proyecto y en especial el funcionamiento del peaje.

ETAPA DE CONSTRUCCION.- Está comprendida entre la fecha de inicio de la Etapa de Construcción y la fecha en que se reciban a satisfacción las obras y los equipos necesarios y exigidos para la puesta en operación total del proyecto.

La Etapa de Construcción deberá adelantarse en un plazo máximo de NUEVE 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; el recaudo de peaje de la Estación existente y el mantenimiento rutinario de la carretera. Igualmente se deberá completar todos los requisitos necesarios para el inicio de la Etapa de Operación del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el pliego de condiciones, en este contrato y en la propuesta presentada por el CONCESIONARIO y aprobada por el DEPARTAMENTO.

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 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 CIENTO CINCUENTA Y SEIS (156) meses 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 Estudios, Diseños y Programación y Construcción, por

causas imputables al CONCESIONARIO.

Durante esta Etapa el CONCESIONARIO a su costa, llevará a cabo el mantenimiento de las obras, operará y administrará el proyecto de acuerdo con este contrato y 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 ofrecidas en la PROPUESTA para la operación del proyecto.

El plazo total para la ejecución de las tres etapas del contrato es de CIENTO SESENTA Y OCHO (168) meses, contados a partir de la fecha de iniciación de la Etapa de Estudios, 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 DEPARTAMENTO 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 el parágrafo segundo de esta cláusula.

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 término de seis meses, las partes podrán acordar la reducción del alcance del contrato, en los alcances físicos afectados.

El contratista renuncia, en forma expresa, a cualquier reclamación por las suspensiones que se puedan presentar.

CLAUSULA TERCERA. VALOR DEL CONTRATO.

Se determina en la suma agregada de las siguientes partidas, a precios de (AGOSTO DE 1997), considerada como la inversión inicial del proyecto: Precio

de Elaboración de Estudios y Diseños CIENTO NOVENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO MIL TRESCIENTOS CINCO PESOS \$195.975.305.00; Precio de Construcción. OCHO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES TREINTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS \$8.595.036.678.00; Precio de la ejecución del Plan de Manejo Ambiental NOVENTA MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA MIL PESOS \$90.480.000.00. Precio de la Infraestructura de operación, con instalación, montaje y pruebas. SEISCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE MILLONES NOVECIENTOS NUEVE MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y DOS \$659.909.952.00; Precio del Control de Calidad interno DOSCIENTOS DOS MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y TRES MIL QUINIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS \$ 202.443.582.00 Costo de Interventoría del DEPARTAMENTO durante las Etapas de Estudios, Diseños, Programación y Construcción CIENTO SETENTA MILLONES DE PESOS \$170.000.000 ; costo de adquisición de Predios CINCUENTA MILLONES DE PESOS \$50.000.000.00; costo del Desarrollo del Proyecto: DOSCIENTOS SESENTA MILLONES DE PESOS \$260.000.000.00; Mantenimiento vial: CIENTO CINCUENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS VEINTIDOS MIL SEISCIENTOS DOCE PESOS, \$ 153.422.612 equivalente un Valor de la Inversión total de DIEZ MIL TRESCIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS VEINTINUEVE PESOS \$10.377.288.729.00 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.- El aporte Departamental, será hasta por la suma de DOS MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS \$2.995.000.000, que el DEPARTAMENTO entregará al CONCESIONARIO a través del fideicomiso encargado de la administración de los recursos del proyecto, sin retorno sobre el mismo, dentro de los cinco (5) primeros días del mes de marzo de 1998, en un solo contado y por éste único valor. Para respaldar este aporte se tiene la Asignación Presupuestal otorgada Decreto Departamental No 2424 del 3 de Octubre de 1997. Esta suma no será objeto de actualización ni reajuste.

b.- La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje durante las Etapas de Estudios, Diseños y Programación y Construcción, en la Estación actualmente ubicada en el trayecto Chusacá - El Colegio, en ambos sentidos, con las siguientes tarifas expresadas en precios de Agosto de 1997:

CATEG.	VEHICULOS	TARIFA \$
--------	-----------	-----------

CONTRATO DE CONCESION TRONCAL DEL TEQUENDAMA

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

La ubicación de esta Estación de Peaje durante estas Etapas es inmodificable.

c.- La Cesión de los Derechos de Recaudo de Peaje, durante la Etapa de Operación, en la Estación ubicada en el trayecto Chusacá - El Colegio, en ambos sentidos, con las siguientes tarifas expresadas en precios de Agosto de 1997:

CATEG.	VEHICULOS	TARIFA \$
I	AUTOMOVILES CAMPEROS Y CAMIONETAS	2.100
II	BUSES Y BUSETAS	2.600
III	CAMIONES DE DOS EJES PEQUEÑOS	2.600
IV	CAMIONES DE DOS EJES GRANDES	3.600
V	CAMIONES DE TRES Y CUATRO EJES	6.500
VI	CAMIONES DE CINCO EJES	10.000
VII	CAMIONES DE SEIS EJES O MAS.	10.000

Las tarifas están expresadas en pesos colombianos y serán ajustadas de acuerdo con lo estipulado en los párrafos siguientes de esta Cláusula.

PARAGRAFO PRIMERO. ACTUALIZACION DE TARIFAS AL PARA INICIAR LA ETAPA DE PROGRAMACION .

El valor de las tarifas de peaje al iniciar esta etapa se actualizará, con el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, entre Agosto de 1997 y la fecha de suscripción del acta de iniciación de la Etapa de Programación (mes y año).

PARAGRAFO SEGUNDO.- ACTUALIZACION DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LAS ETAPAS DE ESTUDIOS, DISEÑOS Y PROGRAMACION Y DE CONSTRUCCIÓN.

Durante las Etapas de Estudios, Diseños y Programación y Construcción, se mantendrá el valor de las tarifas constante actualizándolas de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por El Departamento Nacional de Estadística -DANE, cuando dicho índice supere el 18% del definido en la fecha en que se inició el cobro, para efectos de la primera actualización, o del definido

en la fecha en que se autorizó la última actualización, dentro del presente contrato para las posteriores actualizaciones

PARAGRAFO TERCERO.- ACTUALIZACIÓN DEL VALOR DE LAS TARIFAS AL INICIAR EL COBRO DE TARIFA 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 en la etapa de operación, con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, entre Agosto de 1997 y la fecha (mes y año) de iniciación del cobro de la tarifa de Operación correspondiente.

PARAGRAFO CUARTO.- ACTUALIZACIÓN DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN

Durante la Etapa de Operación, se mantendrá el valor de las tarifas constante actualizándolas de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por El Departamento Nacional de Estadística -DANE, cuando dicho índice supere el 18% del definido en la fecha en que se inició el cobro de las tarifas de operación, para efectos de la primera actualización, o del definido en la fecha en que se autorizó la última actualización dentro del presente contrato, para las posteriores actualizaciones.

En el evento de que el Índice de Precios al Consumidor se incremente en los doce meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en una tasa inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, estas se reajustarán en ese término con el incremento del Índice de Precios al Consumidor en los doce meses corridos desde el último aumento.

Para considerar la disponibilidad de dinero fraccionario en moneda legal, en las actualizaciones de las tarifas de peaje, de acuerdo con el procedimiento anteriormente descrito, se aproximará al cien más cercano.

PARAGRAFO QUINTO.- Cuando el DEPARTAMENTO desautorice la actualización de tarifas, se aplicará el siguiente procedimiento para calcular el valor de la compensación que deberá pagar el DEPARTAMENTO al 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 del 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 prevista en el estatuto de contratación y el artículo Primero del Decreto 679 de 1994, en la fecha de la decisión del DEPARTAMENTO, en forma diaria hasta la fecha de pago.

Al vencimiento de los doce meses, el CONCESIONARIO presentará un aforo de ingresos al DEPARTAMENTO, correspondientes al período. El 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 SÉPTIMO. La tasa interna de retorno (TIR) del inversionista se establece en el DOCE CON CUARENTA Y TRES POR CIENTO 12.43 % anual en términos reales después de impuestos y la Tasa Interna de retorno (TIR) del proyecto se determina en el CATORCE CON CUARENTA Y UNO 14.41% anual en términos reales después de impuestos.

CLÁUSULA QUINTA.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Son Obligaciones a cargo del CONCESIONARIO entre otras las siguientes:

- Financiar parcialmente (Valor complementario al Aporte Departamental) la inversión requerida por el proyecto, incluyendo los costos de: Desarrollo del proyecto, Asesorías, estudios y diseños, construcción y señalización, Control interno de calidad y Interventoría del Departamento durante todo el tiempo que dure el contrato, equipos para la operación; financiación y administración de recursos; mitigación del impacto ambiental, adquisición de predios, recaudo de peajes, impuestos y primas de seguros.

CONTRATO DE CONCESION TRONCAL DEL TEQUENDAMA

- Cancelar con cargo al fideicomiso la Interventoría representante del Departamento , durante la Etapa de Operación , en forma mensual y oportuna, el valor correspondiente al 1.5% del total de recaudo de peajes del proyecto del mes correspondiente.
- Constituir las garantías exigidas y pagar los impuestos que se causen.
- Constituir un fideicomiso para la captación y administración de los recursos financieros del proyecto.
- Revisión de los diseños existentes y realización de los faltantes con el fin de responder por el diseño definitivo del proyecto.
- Elaborar el Plan de Manejo Ambiental en el cual se deben incluir mecanismos de participación de la ciudadanía en las diferentes etapas de la concesión.
- Manejo de la Comunidad durante todas las etapas del proyecto, el cual debe cubrir principalmente los siguientes aspectos: Atención y respuestas a las quejas e inquietudes presentadas por la comunidad. Información veraz y oportuna sobre el desarrollo del proyecto en todas sus etapas; comercialización y mercadeo del cobro de peaje; implementación de los mecanismos necesarios para la solución de las quejas presentadas por la comunidad. Colaborar con la veeduría y la participación ciudadana con relación al proyecto. Todas aquellas que redunden en el normal desarrollo del proyecto.
- 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. Esta actividad la efectuará el CONCESIONARIO, dando estricto cumplimiento al procedimiento establecido en el presente contrato para ese fin.
- Construir las obras del proyecto vial, así como de las necesarias para la operación del mismo, de acuerdo con el diseño definitivo revisado y/o elaborado por el CONCESIONARIO y revisado por el DEPARTAMENTO a través del Interventor.
- Pagar a través del fideicomiso los costos de la Interventoría del DEPARTAMENTO, durante toda la duración del proyecto, desde su inicio hasta el final sin interrupción alguna.
- Construir las obras del proyecto, a precio global fijo, sin reajustes ni reconocimiento de mayores cantidades de obra, de acuerdo con su propuesta, el diseño definitivo, especificaciones definidas en el pliego de condiciones y en el termino señalado en su propuesta.

- Suministrar, instalar, montar y probar los equipos y elementos requeridos para la operación del proyecto, antes de iniciar la etapa de Operación del proyecto, en los plazos establecidos en el presente contrato.
- Recaudar, transportar y proteger los dineros generados por el cobro del peaje por el uso del proyecto, durante el tiempo y bajo las condiciones señaladas en el pliego de condiciones, en la oferta del CONCESIONARIO y en el presente contrato.
- Indemnizar los perjuicios que en desarrollo o como consecuencia de la ejecución del contrato el CONCESIONARIO cause a terceros.
- Mantener las vías y las obras del proyecto en el nivel de servicio mínimo establecido en el pliego de condiciones, en la oferta del CONCESIONARIO y en el presente contrato.
- Operar el proyecto en los términos establecidos en el reglamento de operación que forma parte del presente contrato.
- Revertir al 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 el pliego de condiciones, al culminar la Etapa de Operación.
- Rehabilitar y adecuar por su cuenta y riesgo todos los puentes existentes en la carretera Chusacá - Viotá - El Portillo, 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

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.

CLÁUSULA SEXTA. VIGILANCIA DEL CONTRATO.

La vigilancia, Interventoría y control de la ejecución y cumplimiento del contrato de concesión será ejercida por uno o varios INTERVENTORES, quienes representarán al DEPARTAMENTO ante el CONCESIONARIO.

En consecuencia, se entenderá que las instrucciones son dadas por el DEPARTAMENTO a través del INTERVENTOR.

EL DEPARTAMENTO proporcionará al CONCESIONARIO una copia de todas las funciones, facultades y autorizaciones establecidas al efecto y copia del Contrato de Interventoría.

EL INTERVENTOR está autorizado para efectuar recomendaciones por escrito, al CONCESIONARIO sobre asuntos de responsabilidad de este, exigirle la información que considere necesaria y el CONCESIONARIO esta obligado a suministrársela dentro de los diez (10) días calendarios siguientes contados a partir de la fecha de solicitud.

Son deberes del INTERVENTOR asegurar el control técnico de la obra, velar por el cumplimiento de la financiación del proyecto por parte del CONCESIONARIO y de las demás obligaciones de éste último, derivadas del presente contrato.

El Interventor no tendrá autorización para exonerar al CONCESIONARIO de ninguna de sus obligaciones o deberes contractuales.

Todas las comunicaciones del INTERVENTOR, serán expedidas por escrito, para que tengan validez.

Las modificaciones al diseño que se propongan durante la ejecución de la obra deberán ser puestas a consideración al DEPARTAMENTO a través del Interventor, quien está autorizado para hacer las observaciones que considere necesarias y serán perfeccionadas entre el CONCESIONARIO y el DEPARTAMENTO, mediante la suscripción de contratos adicionales, cuando a ello hubiere lugar.

EL INTERVENTOR efectuará su labor 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 INTERVENTOR representante del 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 INTERVENTOR representante del DEPARTAMENTO los estados financieros del

fideicomiso debidamente suscritos por el Revisor Fiscal, mensualmente, dentro de los veinte (20) días calendario siguientes a la finalización de cada mes. 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 del INTERVENTOR representante del DEPARTAMENTO, serán pagados por el fideicomiso constituido por el CONCESIONARIO con cargo a los recursos previstos para tal efecto en el presente contrato, previo visto bueno de funcionario competente del DEPARTAMENTO, en un término máximo de tres días hábiles a partir de la recepción de la cuenta de cobro. El funcionario competente del DEPARTAMENTO, tendrá un plazo máximo de cinco días hábiles, a partir de su recepción para revisar y observar las cuentas. Los costos de la Interventoría deberán mantenerse dentro de la Estructura Financiera del CONCESIONARIO, a valor constante. El CONCESIONARIO será el único responsable por la mora en el pago de la Interventoría, por lo que será bajo su cuenta y riesgo los perjuicios causados al Interventor por este aspecto.

PARAGRAFO CUARTO. EL CONCESIONARIO ejercerá por su cuenta y riesgo, la vigilancia, Interventoría 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 INTERVENTOR ordenare al 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 del CONCESIONARIO, de lo contrario se pagarán a cargo del INTERVENTOR.

CLÁUSULA SÉPTIMA. 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 Interventoría representante del DEPARTAMENTO y los demás costos objeto del proyecto.

Antes de iniciar la Etapa de Construcción, el CONCESIONARIO deberá presentar al INTERVENTOR para su aprobación 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.

El INTERVENTOR 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 podrán ser modificados en los siguientes casos:

- Cuando se presenten causas imputables al DEPARTAMENTO.
- En los eventos de fuerza mayor o caso fortuito definidos por la ley, y por las situaciones imprevistas que no sean imputables al 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 del 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 lo 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.

CLÁUSULA OCTAVA. PERSONAL

EL CONCESIONARIO se obliga a mantener al frente del proyecto al personal directivo propuesto y al frente de las obras a los ingenieros matriculados 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 del CONCESIONARIO y para decidir con el Interventor representante del 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 del 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 al 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.

CLÁUSULA 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 del DEPARTAMENTO de la relación de equipo presentada en la propuesta no exime al CONCESIONARIO de la obligación de suministrar oportunamente los equipos adicionales necesarios, adecuados en capacidad y características para cumplir con los programas, plazos y especificaciones técnicas de las obras.

CLÁUSULA DÉCIMA. 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 del CONCESIONARIO, y de acuerdo con el diseño aprobado por el DEPARTAMENTO.

CLÁUSULA UNDÉCIMA. EJECUCIÓN.

EL CONCESIONARIO deberá proporcionar todas las facilidades indispensables para examinar, medir y ensayar las obras ejecutadas, así como las facilidades razonables para las pruebas de los equipos para la operación.

Los funcionarios autorizados del DEPARTAMENTO, el INTERVENTOR 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 INTERVENTOR, 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 al CONCESIONARIO.

CLÁUSULA DUODÉCIMA.- CESIONES.

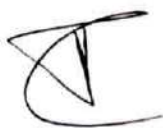
En ningún caso el CONCESIONARIO podrá ceder total o parcialmente el presente contrato sin el previo consentimiento escrito del DEPARTAMENTO.

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, 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. En caso de caducidad, se podrá continuar la ejecución del contrato con el Garante de la prestación.

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 del CONCESIONARIO en el fideicomiso establecido para el manejo de los recursos del Proyecto, quedando a salvo los derechos económicos del CONCESIONARIO originados en reclamaciones formuladas con anterioridad a la cesión. Para efectos de lo descrito en el presente párrafo, se actuará así:



La entidad Crediticia deberá notificar por escrito al DEPARTAMENTO, en un término no superior a 30 días calendario, el incumplimiento del CONCESIONARIO, entendiéndose que se han agotado las 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 al CONCESIONARIO y pondrá a consideración del DEPARTAMENTO la información pertinente para garantizar que el potencial cesionario del contrato o la Entidad Crediticia, según sea el caso, asumirá íntegramente la ejecución del contrato, prestando las mismas seguridades y garantías otorgadas por el CONCESIONARIO conforme a este contrato.

EL DEPARTAMENTO tendrá un plazo máximo de treinta (30) días calendario para resolver la solicitud presentada.

PARAGRAFO SEGUNDO. En caso que se presente cualquiera de las causales de incumplimiento por parte del CONCESIONARIO que evidencie la inminente paralización del Contrato, el DEPARTAMENTO podrá caducar el contrato.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA.- SUBCONTRATOS.

EL CONCESIONARIO directamente o por intermedio del fideicomiso constituido para el proyecto sub-contratará las actividades para el desarrollo del presente contrato con personas naturales o jurídicas 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.

CLÁUSULA DÉCIMA 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 término máximo de tres (3) 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 Estudios, Diseños 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 suscribirá los documentos que resulten necesarios, los que proyectará y elaborará EL CONCESIONARIO. En consecuencia, éste efectuará a su cuenta y riesgo la totalidad de 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 la enajenación voluntaria directa o si fuere necesario por expropiación.

Estas 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 las 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.

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 del 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 raíz. En todo caso, EL CONCESIONARIO se hará responsable de dichos avalúos. Por ningún motivo se efectuarán negociaciones que superen el avalúo practicado.
- **Notificación a los propietarios:** Una vez adelantadas las 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 deben 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 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 del CONCESIONARIO y los predios adquiridos figurarán a nombre del 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 del DEPARTAMENTO, en 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 matricula 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 tiene 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 del FIDEICOMISO constituido por 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 acudir a la instancia de la expropiación, la gestión judicial estará a cargo del CONCESIONARIO, para tal efecto el DEPARTAMENTO lo constituirá como mandatario.

PARAGRAFO: El DEPARTAMENTO no procederá a la firma de ninguna escritura si el CONCESIONARIO no ha cumplido con todo el procedimiento de adquisición de predios establecido en esta cláusula y dentro de los plazos establecidos en el presente contrato y en la oferta presentada por el CONCESIONARIO.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA. FUENTES DE MATERIALES Y ZONAS DE PRÉSTAMO.

Serán por cuenta y responsabilidad del 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 del 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 del CONCESIONARIO, incluidos los sobrecostos o desajustes financieros que esta situación genere.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA. FINANCIACIÓN 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 quién 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.

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 IPC entre Agosto de 1997 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 Interventor. El presente contrato es a precio global fijo, entendiéndose esto último como la conservación en valor constante del determinado en la Cláusula 3ª. - Valor del contrato con la aplicación del IPC como tasa de actualización.

PARAGRAFO SEGUNDO. La participación de las entidades financieras dentro del proceso de financiación del contrato, si a ello hubiese lugar, no exime al 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 de la obra que se prevé financiar a través de créditos o emisiones en el mercado de capitales, para lo cual deberá suministrar al DEPARTAMENTO los Contratos de crédito firmados con las entidades prestamistas.

En todo caso, los arreglos de crédito deben dejar al DEPARTAMENTO sin responsabilidad crediticia con los acreedores.

En el caso eventual que se pretenda obtener financiación del mercado de capitales, se debe suministrar al DEPARTAMENTO alguna de las siguientes constancias:

- 1.- La certificación del "Líder de la Emisión" de que la totalidad de bonos ha sido colocada, o
- 2.- Un contrato de "Underwriting" en firme en donde conste que los títulos no colocados serán absorbidos por los agentes colocadores.

La presentación de estos documentos será condición necesaria para la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción.

PARAGRAFO QUINTO: Los riesgos generados por: devaluación, modificación tributaria y alteraciones en los costos financieros e intereses serán asumidos en su totalidad por EL CONCESIONARIO.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA. RÉGIMEN FISCAL.

La ejecución del presente contrato de concesión estará sujeta al Régimen Tributario vigente de la República de Colombia en lo nacional, a lo establecido por el DEPARTAMENTO, para lo departamental y a lo establecido en los municipios que atraviesa el proyecto, para lo municipal.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA. MAYORES CANTIDADES DE OBRA EN LA CONSTRUCCIÓN.

El costo adicional por mayor cantidad de obra, no se compensará. El valor de las obras se establece como un valor global fijo.

CLÁUSULA DÉCIMA 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, es decir ítems previstos inicialmente pero necesarias para la buena operación del proyecto, el DEPARTAMENTO y el CONCESIONARIO podrán acordar la ejecución de OBRAS COMPLEMENTARIAS 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. El precio de estos ítems será el propuesto para el ítem respectivo, actualizado a la fecha de suscripción de las actas de recibo de obra. La actualización será efectuada con el aumento porcentual del IPC del DANE entre AGOSTO de 1997 y la fecha de suscripción del acta.

Si la ejecución de las obras contemplan items no previstos en la propuesta, éstos se cancelarán teniendo en cuenta las condiciones y precios del mercado a la fecha de la suscripción del correspondiente contrato adicional. Si no hay acuerdo entre las partes, EL DEPARTAMENTO se reserva el derecho a solicitar concepto técnico - económico a la Asociación Colombiana de Ingenieros Constructores ACIC. La determinación de este órgano será obligatoria para las partes. Para este fin, el CONCESIONARIO presentará análisis detallado de Precios Unitarios.

En todo caso, por ningún motivo, El Departamento aceptará precios que se encuentren por encima del mercado.

CLÁUSULA VIGÉSIMA. TRANSITO VEHICULAR PARA LA GARANTÍA 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 CONCESIONARIO, mediante el sistema de compensación establecido en este contrato.

Este procedimiento solo se aplicará durante la Etapa de Operación 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 último período, el ingreso mínimo garantizado, será desde el 1 de Enero anterior, hasta la fecha en que finalice la Etapa de Operación.

CLAUSULA VIGÉSIMA PRIMERA. LIMITE MÁXIMO DE TRANSITO VEHICULAR APORTANTE A LA CONCESIÓN.

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 este 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 el INTERVENTOR, 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 financieros, 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 VIGÉSIMA SEGUNDA. REVISIÓN 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 el INTERVENTOR y el CONCESIONARIO, en la que se establezca en forma precisa el volumen de tránsito que circuló por la estacione 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 del 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 las actualizaciones de tarifas de que trata la Cláusula Cuarta.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA. GARANTÍA ÚNICA.

EL CONCESIONARIO se compromete a constituir la póliza 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 al 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 Programación y un (1) año más.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa de 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 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. En caso que la etapa de Construcción se prolongue en el tiempo, por incumplimiento del CONCESIONARIO, éste deberá mantener vigentes las respectivas pólizas por dicho tiempo y un año más.

PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES AL PERSONAL ORIGINADOS DURANTE LA EJECUCIÓN 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 Estudios, Diseños y Programación y tres (3) años más.

Antes de su vencimiento y una vez finalizada la Etapa de Estudios, Diseños 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 término de cinco (5) años a partir de la fecha en que finalice la Etapa De Operación.

RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL. 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. A partir de la terminación de la etapa de Construcción, deberá mantener vigente la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual durante toda la Etapa de Operación del Proyecto, para lo cual, el CONCESIONARIO deberá modificar anualmente la póliza.

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 de Agosto de 1997.

APORTE DEPARTAMENTAL: Para garantizar el manejo del Aporte Departamental, El Concesionario se compromete a constituir una garantía equivalente al 100% de dicho Aporte Departamental, la cual tendrá una vigencia de veinticuatro meses contados a partir de la fecha del Acta de Iniciación de la Etapa de Estudios, diseños y Programación.

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA. PLANOS Y ESPECIFICACIONES.

El diseño definitivo de las obras es de responsabilidad del CONCESIONARIO y cumplirá con las especificaciones que como mínimo sean las 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.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA. LOCALIZACIÓN Y DISPOSICIÓN 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 del DEPARTAMENTO.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL Y ESTRUCTURAL:

Desde la suscripción del "Acta de Iniciación de la Etapa de Estudios, Diseños 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. El CONCESIONARIO estará obligado a conservarla transitable durante las Etapas de Programación, Construcción y Operación.

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 al DEPARTAMENTO.

PARAGRAFO PRIMERO. NIVEL DE SERVICIO DURANTE LA ETAPA DE OPERACIÓN. Durante la ejecución de la Etapa de Operación, el funcionamiento del proyecto se ajustará a lo establecido en el Reglamento para la Operación de la Carretera anexo del presente contrato. 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 tres y medio (3.5) puntos, conforme a las "Normas de Mantenimiento para el Proyecto", que forman parte del Pliego de Condiciones. Las revisiones se efectuarán cada cuatro (4) meses por parte del Interventor del DEPARTAMENTO, sin que esto exonere al CONCESIONARIO de realizar a través de su control de calidad interno las revisiones o mediciones pertinentes, para garantizar el Índice de Estado exigido.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉPTIMA. SEÑALIZACIÓN Y VALLAS DE INFORMACIÓN:

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 de su obligación. Será responsable por los perjuicios ocasionados a terceros o al

DEPARTAMENTO por falta de señalización, o por deficiencia en ella, o por cualquier otra causa originada en la culpa del 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, basado en el Estudio de Seguridad Vial realizado por el CONCESIONARIO en concordancia con las normas vigentes sobre esta materia. Si al recibir la vía se identifica la ausencia de señales estas serán colocadas por el CONCESIONARIO en el término de 30 días calendario como máximo.

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 al 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 dos (2) 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.

CLÁUSULA VIGÉSIMA 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 programarán de forma tal que las interrupciones no tengan períodos 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.

CLÁUSULA VIGÉSIMA NOVENA. REVERSIÓN.

A la expiración del plazo de la concesión se producirá la reversión al DEPARTAMENTO de todos los bienes y elementos directamente vinculados al objeto del contrato, los cuales pasarán a ser propiedad del DEPARTAMENTO sin que por ello deba efectuar compensación alguna a favor del 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 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 un calificación mínima del Índice de Estado del pavimento de tres y medio (3.5) puntos, de acuerdo con las " Normas de Mantenimiento para el Proyecto" 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.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA. FUERZA MAYOR O CASO FORTUITO.

EL CONCESIONARIO asumirá todas las consecuencias de las circunstancias de fuerza mayor y/o caso fortuito que se presenten, a excepción de los riesgos que se generen como consecuencia de circunstancias naturales, imprevisibles e irresistibles, los cuales serán asumidos por El DEPARTAMENTO.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMERA. INTERPRETACIÓN 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 pretende satisfacer con el objeto contratado, el DEPARTAMENTO si no logra un objeto 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.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA. TERMINACIÓN UNILATERAL.

EL DEPARTAMENTO procederá a declarar la terminación anticipada de este contrato en los eventos previstos por el artículo 17 de la Ley 80 de 1993, y de acuerdo con lo preceptuado en el párrafo 2 del artículo 30 de la ley 105 de 1993, mediante acto administrativo debidamente motivado. Esta 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.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCERA. MODIFICACIÓN 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 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.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA 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 del 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.

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 del CONCESIONARIO a la terminación del mismo, mediante el reconocimiento del valor de esta utilización.

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.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA 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 Programación, deberá pagar al 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 Programación.

Si el CONCESIONARIO no termina en los plazos fijados las actividades establecidas para la Etapa de Programación, o no atiende los requerimientos, dentro de los plazos establecidos, deberá pagar al 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 no permanencia del Gerente del Proyecto o de cualquiera de los profesionales incluidos en los organigramas ofrecidos en la propuesta, dará lugar a la imposición de una multa de hasta 10 salarios mínimos legales mensuales por cada vez que se produzca la ausencia no justificada de dicho personal.

Si hubiere lugar a la sustitución del Gerente del Proyecto o demás profesionales ofrecidos en la propuesta seleccionada, sin que medie plena justificación a juicio de el DEPARTAMENTO, habrá lugar a la imposición de una multa de hasta 100 salarios mínimos legales mensuales por cada vez que ocurra.

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 Índice de Estado mínimo establecido en las "Normas de Mantenimiento para el Proyecto", causará al CONCESIONARIO la imposición de multas proporcionales a la reducción del valor del Índice de Estado de la siguiente manera: para Índices de Estado entre 3,0 y 3,5 el 2% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan. Para Índices de Estado entre 2,5 y 3,0 el 3% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan; para Índices de Estado entre 2,0 y 2,5 el 4% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan y para Índices de Estado inferiores a 2,0 el 6% del recaudo de los peajes de los cuatro meses que se evalúan. 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 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 al 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 al 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 podrá ser graduable por el DEPARTAMENTO conforme a la mayor o menor incidencia del incumplimiento del CONCESIONARIO en la ejecución del contrato.

EL CONCESIONARIO autoriza al 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 al CONCESIONARIO de su obligación de cumplir el contrato, ni de las demás responsabilidades y obligaciones que emanen de este contrato.

CLÁUSULA TRIGESIMA SEXTA. PENAL PECUNIARIA.

En caso de declaratoria de caducidad del contrato durante la Etapa de Estudios, Diseños 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 los 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 Agosto de 1997 y la fecha (mes y año) de declaratoria de caducidad del contrato.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉPTIMA. RECONOCIMIENTO DE LA INVERSIÓN REALIZADA POR TERMINACIÓN 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 continuarán afectados a ese propósito hasta la concurrencia del monto adeudado.

B.- En caso de terminación del contrato durante la Etapa de Construcción por incumplimiento del 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 14.41% 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 del 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 interna de retorno del inversionista establecida en el 12.43 % anual en términos reales después de impuestos.

PARAGRAFO.- EL CONCESIONARIO renuncia expresamente a la reclamación de tales sumas, antes de los términos señalados anteriormente.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OCTAVA. LIQUIDACIÓN. -

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 autoridad prevista en la carretera, los cuales revertirán al DEPARTAMENTO, sin costo alguno, libres de todo gravamen. El Índice de Estado del pavimento deberá tener una calificación mínima de 3.5 puntos de acuerdo con las Normas para Mantenimiento del Proyecto 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 al

DEPARTAMENTO a precios comerciales. Las obras para alcanzar la calificación del Índice de Estado mínima serán de cuenta del 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 período de aforo, el DEPARTAMENTO, pagará el monto correspondiente en el término 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 del 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 del DEPARTAMENTO.
- 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 TRIGÉSIMA NOVENA: SISTEMA GENERAL DE COMPENSACIÓN.-

Para atender las situaciones de descompensación descritas en la cláusula, VIGÉSIMA, "garantía de ingreso mínimo", se compensará al CONCESIONARIO mediante la aplicación del siguiente procedimiento:

Aumento en el plazo de la Etapa de Operación, hasta el plazo en que la Tasa Interna de Retorno del Proyecto en términos reales después de impuestos iguale la establecida en la propuesta del CONCESIONARIO.

Si el procedimiento anterior no fuera 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 recursos de la cuenta de excedentes indicada 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 período comprendido entre la fecha de causación del desajuste y la fecha de su compensación dineraria, según lo estipulado.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA. DIVERGENCIAS.

Las divergencias que ocurran entre el INTERVENTOR y el CONCESIONARIO relacionadas con la Interventoría, control y dirección de la obra, serán atendidas en segunda instancia por el DEPARTAMENTO, cuya decisión, en caso de no ser aceptada por el CONCESIONARIO, podrá ser dirimida por el tribunal técnico

establecido en este contrato.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA PRIMERA. RESPONSABILIDAD CIVIL.

En ésta materia se estará a 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

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA SEGUNDA. SUJECIÓN A LA LEY COLOMBIANA Y RENUNCIA A RECLAMACIÓN DIPLOMÁTICA.

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.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA TERCERA. CLÁUSULA COMPROMISORIA.

Las diferencias que se susciten en relación con el contrato, distintas a las de carácter eminentemente técnico, serán sometidas a árbitros colombianos, dos de los cuales serán designados en consenso entre las partes y el tercero por la Cámara de Comercio de Santa Fe de Bogotá. Se fallará siempre en derecho y el domicilio del tribunal será Santa Fe de Bogotá. En todo caso habrá lugar al recurso de anulación previsto en la Ley .

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA 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.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA QUINTA. RESPONSABILIDADES SOBRE GESTIÓN Y MANEJO AMBIENTAL.

Los permisos, autorizaciones, concesiones de carácter ambiental y la totalidad de los trámites que se requiera adelantar ante las autoridades ambientales, 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, licencias para variantes, entre otros; deberán ser gestionados, tramitados y obtenidos directamente por el CONCESIONARIO, y para el momento en que se suscriba el Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción. Si se requiere de estas actividades en las demás

fases del proyecto, solamente serán asumidas por el CONCESIONARIO. Se entiende que EL DEPARTAMENTO suscribirá los documentos que se requieran pero el CONCESIONARIO los preparará y tramitará. Los costos generados por esta gestión serán asumidos por EL CONCESIONARIO

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA SEXTA. HALLAZGOS ARQUEOLÓGICOS, 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 del DEPARTAMENTO.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA SÉPTIMA. SEGURIDAD E HIGIENE INDUSTRIAL.

Será responsabilidad del CONCESIONARIO el diseño del programa de Higiene y Seguridad Industrial que aplicará durante ejecución del contrato. Antes de iniciar la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN el CONCESIONARIO deberá presentar para aprobación del INTERVENTOR, un Manual de Seguridad e Higiene Industrial en donde se incluyan las normas particulares aplicables a cada actividad específica, así como las regulaciones establecidas para cada caso en la legislación colombiana, pero sin limitarse a ellas. Será a costa del CONCESIONARIO la implementación de dicho Manual y el Interventor verificará el cumplimiento del mismo.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA 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.

CLÁUSULA CUADRAGÉSIMA NOVENA. DOCUMENTOS DEL CONTRATO.

Son documentos complementarios de este contrato los siguientes:

- El pliego de condiciones de la licitación y sus adendos .
- La propuesta del 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.
- 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.
- El Reglamento de Operación de la Concesión Troncal del Tequendama.

PARAGRAFO: En caso de discrepancia entre los documentos del contrato, prevalecerá lo acordado en esta minuta. Frente a los aspectos no regulados en la minuta, se aplicará lo previsto en el pliego de condiciones y frente a la ausencia de regulación en este documento, lo señalado en la oferta.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO.

Este contrato se entenderá perfeccionado a partir de la suscripción por las partes, pero los derechos a favor del CONCESIONARIO sólo podrán ser ejercidos o reclamados cuando demuestre el pago de los impuestos de ley y la constitución en debida forma de la garantía correspondiente.

CLÁUSULA QUINCUAGÉSIMA PRIMERA. DOMICILIO Y NOTIFICACIÓN.

Para todos los efectos legales, se fija como domicilio la Ciudad de Santa Fe de Bogotá D.C., de la República de Colombia. Para efectos de notificaciones y correspondencia las siguientes direcciones:

1. **EL DEPARTAMENTO**
Dirección: Calle 26 No. 47-73
Teléfono: 4260000 - 4260319 - 4260320

Fax: 4261704 - 4261140

2. CONCESIONARIO

Dirección: Carrera 1ª. No. 76 A-91 Santa Fe de Bogotá
Teléfonos: 2127703 - 3459005
Fax: 2174050

El cambio de dirección, será notificado por escrito con la debida anticipación. Cualquier notificación o comunicación del DEPARTAMENTO o del INTERVENTOR se dirigirá al representante legal del 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 al DEPARTAMENTO o al INTERVENTOR, se dirigirán al respectivo representante legal de la misma manera y con el mismo efecto. Para constancia y aceptación se firma en Santa Fe de Bogotá D.C., el día **27 OCT 1998**

POR EL DEPARTAMENTO

POR EL CONCESIONARIO


ANDRES GONZALEZ DIAZ
GOBERNADOR


LUIS FERNANDO CARRILLO CAYCEDO
REPRESENTANTE LEGAL

1.- GENERALIDADES.

1.1.- DEFINICIÓN

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.

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 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 equipamiento, 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.

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 Programación para identificar sitios de alta probabilidad de accidentes, diseñar soluciones y llevarlas a la práctica 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 OPERACIÓN.-

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 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, el manejo y control ambiental, y paraderos para transporte público.

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: Venta de bienes para operación de vehículos, servicios sanitarios, venta de alimentos, y telefonía convencional.

3.3.- 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 la Estación de Peaje, a los sitios de depósito del dinero.

B.- Cantidad.- Se tendrán una Estación con cobro en los dos sentidos ubicada en el sector definido 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 la Estación de Peaje tendrá 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.- La Estación funcionará 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 estarán conectadas a las barreras de control de paso. Los equipos estarán conectados al computador central que esta instalado en el 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 del CONCESIONARIO desde el cobro, permanencia y retiro de la Caseta de Administración Peaje hasta su consignación.

F.- Tarifas.- Se podrán cobrar como máximo las tarifas determinadas para la operación según el procedimiento de actualización determinado en el contrato. La comercialización y mercadeo del cobro del peaje, es de libre disposición del CONCESIONARIO y no causa responsabilidad al DEPARTAMENTO.

C₁

G.- Control del servicio.- Se prevé funcionamiento permanente 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 CONCESIONARIO mantendrá los registro del recaudo, y el volumen de tránsito, condensados en resúmenes horarios, diarios y semanales.

3.4.- INSPECCION VIAL.-

A.- Descripción.- La Inspección Vial es una actividad 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.

La inspección será efectuada de manera preventiva tanto para el tránsito, como para los aspectos de mantenimiento vial.

B.- Cantidad.- Una (1) unidad de inspección vial.

C.- Instalaciones.- La sede del inspector, será el Centro de Control Operacional.

D.- Equipos.- El inspector vial debe estar dotado de: un vehículo, con lámpara intermitente, conos reflectivos para señalización, caja de herramientas para primeros auxilios mecánicos, equipo de comunicación y extintor de incendios.

E.- Personal.- El inspector vial, debe 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.

3.5.- 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 tal que garantice la conservación del Índice de Estado del Pavimento, exigido para esta concesión.

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 asfáltico, parcheo, empedradización 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.- En el mantenimiento rutinario se podrá utilizar mano de obra no calificada. En el mantenimiento periódico, se utilizarán empresas pavimentadoras especializadas.

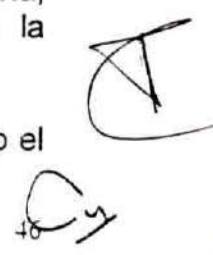
E.- Control del servicio.- Se debe conservar toda la vía en un Índice de Estado no menor de tres y medio (3.5), medido cada cuatro meses de acuerdo con las Normas control de Mantenimiento que forman parte del pliego de condiciones de la licitación.

F.- Mantenimiento de las calzadas existentes.- El mantenimiento rutinario de las calzadas existentes, estarán a cargo del CONCESIONARIO, desde el inicio de la Etapa de Programación.

3.6.- CONTROL Y VIGILANCIA.

A.- Descripción.- Es un servicio 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 el

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

DEPARTAMENTO, establecerá un convenio con la autoridad competente, en el que se acuerden los recursos necesarios, de manera que ésta preste el servicio.

B.- Cargas Sobredimensionadas y Extrapesada.- La circulación de vehículos con cargas sobredimensionadas y/o Extrapesada, podrá efectuarse según normas establecidas por la resolución No 777 del 14 de Febrero de 1995, sustitutivas o equivalentes a nivel del DEPARTAMENTO.

Los costos por refuerzos de obras viales, o por suspensión del tránsito para otros usuarios, correrán por cuenta del transportador, quien deberá reconocerlos al 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.

C.- Control del servicio.- Se hará sobre la permanencia en servicio del personal y la disponibilidad de todos los equipos indicados en los literales anteriores.

3.7.- SEGURIDAD VIAL.

A.- Información.- Se establecerá 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.- Control 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, considerando que se han elaborado en la especificación denominada "Grado Ingeniería". 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 el Proyecto, 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.- 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 la estación de peaje 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 del CONCESIONARIO.

3.8.- COMUNICACIONES.-

Para el funcionamiento eficiente de la concesión y del proyecto el CONCESIONARIO podrá 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.

3.9. CENTRO DE CONTROL OPERACIONAL.-

A.1.- Descripción.- El Centro de Control Operacional, servirá de receptor de las comunicaciones y de enlace con el exterior del proyecto.

El centro será el centro administrativo del proyecto, incluyendo oficinas de la concesión, oficina del Inspector Vial e instalaciones para la autoridad competente con funciones de control y vigilancia.

A.2.- Instalaciones.- Se deben disponer de acuerdo al diseño propuesto por el CONCESIONARIO.

A.3.- Equipos.- Tendrá equipos de comunicación, equipos de oficina, planta eléctrica, extintor y teléfonos convencionales.

A.4.- Control del servicio.- El Centro debe permanecer en funcionamiento con atención al público las veinticuatro (24) horas del día.




3.10.- SERVICIO AMBIENTAL.-

A.- Revegetalización.-

A.1.- Descripción.- La carretera tendrá en toda el área no construida, recubrimiento vegetal, con las especies apropiadas, 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.- Este servicio podrá ser atendido con el personal y el equipo disponible para el mantenimiento rutinario.

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.

6.3.11.- PARADEROS.-

A- Descripción.- Los paraderos para vehículos de transporte público, serán sobrecanchos 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 diez paraderos en la vía.

C.- Control del servicio.- Se hará por la permanencia en funcionamiento y en buen estado de la totalidad de los paraderos establecidos.

3.12.- ÁREAS DE DESCANSO.-

A.- Descripción.- Se tendrán un (1) área de descanso, la cual tiene como propósito brindar comodidad al usuario con la prestación de servicios sanitarios, 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, cuatro unidades de sanitarios y 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.

27 OCT 1998

POR EL DEPARTAMENTO

POR EL CONCESIONARIO


ANDRES GONZALEZ DIAZ
GOBERNADOR


LUIS FERNANDO CARRILLO CAYCEDO
REPRESENTANTE LEGAL

Coy

REGISTRO DE COMPROMISO No. # 7866
En los libros de contabilidad del presupuesto para 1997
en la sección 0601 artículo 690-1
Proyecto _____ se registró la suma
Que ampara el compromiso correspondiente a este documento
Santafé de Bogotá, D.C. 03 NOV 1998 de 1997
FUNCIONARIO RESPONSABLE _____
DIVISION PRESUPUESTO



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

CONTRATO ADICIONAL No. 10
AL CONTRATO DE CONCESIÓN 049-98

ALEX RODRIGUEZ HERRERA, identificado con la cédula de ciudadanía número 3.084.392 expedida en Bogotá, en calidad de Secretario de Obras Públicas del Departamento de Cundinamarca, obrando de conformidad con la delegación que para celebrar contratos le fuere otorgada en virtud del Decreto 02162 del 28 de septiembre de 1998 y con fundamento en el artículo 12 de la Ley 80 de 1993, quien para efectos del presente contrato adicional obra en nombre del Departamento, por una parte y por la otra **LUIS FERNANDO CARRILLO CAYCEDO**, con Cédula de Ciudadanía número 79.148.434, expedida en Usaquén, obrando en nombre y representación de **CONCAY S.A.**, identificada con NIT 08600770144 matrícula 00000932 del 22 de noviembre de 1994, de la Cámara de Comercio de Bogotá, constituida mediante escritura pública No 6.071 de la Notaría 4ª. de Santa Fe de Bogotá, de fecha 17 de diciembre de 1996 con domicilio en la ciudad de Santa Fe de Bogotá debidamente autorizado, y que para los efectos del presente contrato se denominará "**EL CONCESIONARIO**", hemos convenido celebrar el presente **CONTRATO ADICIONAL** en plazo, previas las siguientes consideraciones:

- 1) Que el día 27 de Octubre de 1.998, las partes suscribieron el Contrato de Concesión No 049/98, mediante el cual 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 1.993, al pliego de condiciones, a la oferta presentada en la Licitación Pública SV-012-97 y a este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto denominado: "Concesión Troncal del Tequendama" integrado por los trayectos Chusacá - El Triunfo - Viotá - El Portillo.
- 2) Que la Etapa de construcción del contrato de concesión 049-98 vence el 30 de agosto del presente año.
- 3) Que para dar por terminada la etapa de Construcción, es necesario dejar absoluta claridad de las obras ejecutadas y las faltantes y cumplir con lo necesario para entrar en Etapa de Operación.
- 4) Que la Interventoría del contrato de concesión 049-98, **CONSORCIO DIS LTDA. – EDL**, considera que a la fecha existen obras faltantes por ejecutar y necesarias para dar inicio a la etapa de operación.



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

- 5) Que existen obras necesarias para la buena operación de la vía, las cuales son obligación del Concesionario y que deben ser ejecutadas durante la etapa de operación.
- 6) Que ha sido necesario adelantar varias reuniones de concertación entre el departamento, el Concesionario y la Interventoría, con el fin de establecer en forma clara y evitar confusiones futuras, algunas obligaciones del concesionario, razón por la cual se pretende dejar plasmado en el presente contrato adicional lo pertinente.
- 7) Que existían diferencias conceptuales entre las partes con relación a algunas obras que el Concesionario no consideraba su obligación.
- 8) Que después de múltiples reuniones y visitas a la vía las partes llegaron a un acuerdo con el fin de evitar conflicto entre las mismas y asimismo perjuicios sobre el normal desarrollo del contrato.
- 9) Que se acordaron las obras faltantes y la oportunidad de su ejecución, tal como se relaciona en la parte resolutive.
- 10) Que todos los acuerdos relacionados en el presente contrato adicional están debidamente avalados por la interventoría del contrato de concesión Consorcio DIS LTDA. – EDL mediante el Vo. Bo. impartido por la misma en el presente documento.
- 11) Que para terminar las obras necesarias para dar inicio a la operación de la vía, el Concesionario requiere un plazo de treinta y un (31) días calendario.

Que en virtud de lo expuesto las partes,

ACUERDAN:

CLÁUSULA PRIMERA: Ampliar el plazo para la terminación de la Etapa de Construcción por un término de treinta y un (31) días calendario y asimismo disminuir el plazo de la Etapa de Operación en este mismo tiempo.

CLÁUSULA SEGUNDA: El Concesionario se compromete a ejecutar los trabajos faltantes que se relacionan a continuación, dentro del plazo de ampliación de la etapa de construcción e indispensables para dar por terminada de la citada etapa y asimismo para posteriormente dar inicio a la Etapa de Operación del proyecto,



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

salvo que se estipule un plazo diferente dentro de algún literal, de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión, los cuales serán ejecutados bajo la responsabilidad y a costa del Concesionario, excepto las descritas en el presente documento como obras complementarias.

- A) Instalación y prueba del equipo de control electromecánico para la estación de peaje el salto en tres carriles, de acuerdo con los requisitos exigidos en el contrato de concesión.
- B) Terminación de la construcción de la Estación de peaje, C.C.O. y zona de descanso.
- C) Construcción de paraderos (diez unidades)
- D) Construcción de muros de contención en las abscisas: K3+750 y K7+650

En virtud de que en este tramo las obligaciones del concesionario corresponden al mantenimiento del mismo, pero dentro del alcance del contrato se incluían la construcción de filtros, cunetas revestidas y muros de contención, el CONCESIONARIO realizará bajo su responsabilidad y a su costa los muros de contención en las abscisas K3+750 y el K7+650.

- E) Parcheo ubicado entre el K0+00 y el K34+00

En este tramo el Concesionario ejecutará en un plazo de dos (2) meses, contados a partir del inicio de la presente ampliación las labores de parcheo como parte de la actividad de mantenimiento rutinario del contrato, en los treinta y dos (32) sitios demarcados en la vía y cuya ubicación se anexa al presente documento.

- F) Señalización vertical, horizontal del k 0+000 al k 34+000

El concesionario realizará bajo su responsabilidad y a su costa la totalidad de la señalización horizontal y vertical de este tramo, de tal manera que se cumpla a cabalidad con las normas de señalización de carreteras vigente. Durante el plazo otorgado en la presente ampliación, ejecutará la señalización que se considera prioritaria y en un término de sesenta (60) días contados desde el inicio de la operación se complementará la restante.

- G) Señalización vertical y horizontal del 34+000 al k 72+000

En este sector, el Concesionario colocará la señalización horizontal y vertical en un todo de acuerdo con la norma de señalización vigente para la geometría de la vía rehabilitada y la misma estará instalada para la terminación de la etapa de Construcción.



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

- H) Señalización sitios de gran confluencia de peatones (29 sitios). ver inventario enviado con oficio no. 997-327.00-tt-054-2000 de fecha 10 de marzo del año 2000.

En este sector el Concesionario colocará la totalidad de la señalización dentro del plazo ampliado mediante el presente documento, en un todo de acuerdo con la norma de señalización vigente, con base en el inventario enviado por la Interventoría (Consortio DIS-EDL) mediante oficio No. 997-327.00-TT-054-2000 de fecha 10 de marzo de 2000.

- I) Reparación y refuerzo de la Estructura del pavimento en el sector comprendido entre el K60+000 al K72+000:

En virtud de que la INTERVENTORÍA ha realizado observaciones sobre la calidad de la estructura del pavimento en este sector y que el concesionario a la fecha colocó una sobrecarpeta de refuerzo de espesor 5 cm, en el sector K67+000 al K68+680, con base en las recomendaciones de su asesor de pavimentos para completar la falta de estructura y en vista que se han llevado a cabo ensayos por parte de la interventoría únicamente sobre la carpeta asfáltica y por parte del Concesionario en diciembre de 1999 se pasó la viga Benkelman doble cada 50 mts. por carril, pruebas que no son suficientes para determinar la calidad de toda la estructura, y es necesario actualizar los resultados que se tienen hasta el momento, consideraciones estas que no son suficientes para tener seguridad sobre la estabilidad de la estructura del pavimento en el tramo del K60+000 al K72+000, el Concesionario y el Interventor de común acuerdo deciden tomar núcleos a la carpeta asfáltica y a la base reciclada en este sector con el fin de verificar la condición actual con la extracción de nuevos núcleos y la ejecución de los ensayos requeridos y nuevamente se correrá la viga benckelman doble, cada cincuenta (50) metros por carril.

Una vez realizada la anterior actividad, y con base en los resultados obtenidos, y por ser responsabilidad del Concesionario la estabilidad de las obras, el Concesionario realizará a su costa las obras pertinentes para reparar la estructura del pavimento en este sector, previa verificación de la solución por parte de la Interventoría. Dicha actividad la realizará el Concesionario durante los primeros cuatro (4) meses de la Etapa de Operación.

- J) Parcheo del K60 + 000 al K72+000

En este sector, independientemente de lo señalado en el literal anterior, el



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

Concesionario culminará dentro del plazo establecido para la ampliación de la Etapa de Construcción los trabajos de parcheo recomendados por la Interventoría.

K) Rehabilitación y adecuación de los puentes existentes

Antes de la terminación de la etapa de Construcción el Concesionario y la Interventoría realizarán una verificación de los puentes existentes, con el fin de verificar 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. De acuerdo con la revisión efectuada, el Concesionario realizará dentro del plazo establecido en la presente ampliación, las obras necesarias si a ello hubiere lugar, para la rehabilitación y adecuación de dichas estructuras.

L) Personal y equipos (policía de carreteras) para inicio de la operación.

A la terminación de la Etapa de Construcción y para poder dar inicio a la Etapa de Operación, el Concesionario deberá contar con personal, equipos, policía de carreteras y las demás obligaciones contenidas en el reglamento de operación.

M) Demarcación horizontal del k0 al k72

Es necesario realizar la demarcación horizontal del K0 al K72 y en los sitios de gran confluencia de peatones, tomando como base el inventario enviado por LA INTERVENTORIA en fecha 10 de marzo de 2000.

N) Defensas metálicas

El Concesionario instalará dentro del plazo establecido para la ampliación de la etapa de construcción, a su costa la cantidad de 500 metros lineales de defensas metálicas, adicionales a las existentes y necesarias en el momento, en los sectores críticos cuya localización se determinará en coordinación con la interventoría

O) Limpieza, reparación y reposición de defensas metálicas existentes

El Concesionario realizará durante el plazo establecido en este contrato como ampliación de la Etapa de Construcción, la limpieza y reparación de todas las defensas existentes y repondrá las necesarias, de acuerdo con el inventario de elementos existentes.

P) Pintura de barandas de puentes



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

El Concesionario pintará durante el plazo establecido en este contrato como ampliación de la Etapa de Construcción, todas las barandas de los puentes existentes en la vía.

Q) Postes de referencia de la vía

El Concesionario colocará durante el plazo establecido en este contrato como ampliación de la Etapa de Construcción los postes de referencia a lo largo de la vía.

R) Cunetas revestidas ubicadas entre el K34+000 y el K43+750 y entre el K51+480 y el K72+000.

En los tramos descritos en el presente numeral el Concesionario llevó a cabo la rehabilitación de la vía como parte de sus obligaciones del contrato de concesión, estableciéndose en las visitas y revisión de la vía que para evitar problemas futuros en la operación se requiere hasta la fecha la construcción de cunetas revestidas adicionales a las ejecutadas hasta la fecha, lo cual se consignó en el inventario que hace parte integrante del presente documento. En el se definen un total de nueve mil (9.000) metros lineales de cunetas faltantes como las más necesarias hasta el momento. Por lo tanto, el Concesionario construirá la cantidad descrita en este literal, para lo cual se acuerda priorizar y definir su construcción de común acuerdo entre la Interventoría y el Departamento, en un término de veinte (20) días a partir de la iniciación de la ampliación otorgada mediante el presente documento y el Concesionario acometerá su construcción bajo su responsabilidad y a su costa, durante los primeros seis (6) meses de la etapa de operación de la vía, con un rendimiento mensual de 1500 metros lineales.

S) Solución de fallos ubicados entre el K34+000 al K44+000

En las abscisas K39+800; K41+100 y K43+200 están ubicados tres (3) fallos que serán reparados por el Concesionario bajo su responsabilidad y a su costa en un término de tres (3) meses contados a partir de la iniciación del plazo establecido para la ampliación de la Etapa de Construcción, otorgado mediante el presente documento. Dichas obras deberán realizarse en el plazo establecido en este numeral, con base en los estudios realizados por el Concesionario bajo su responsabilidad y presentados a la interventoría.

T) Obras y Muros de contención ubicados entre el K8+500 al K34+000.

El Alcance básico del contrato establece para este sector como obligación del



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES

Concesionario las actividades correspondientes al mantenimiento de la misma. Por lo tanto las obligaciones del concesionario se limitan a mantener las obras existentes y no incluye la construcción de obras nuevas distintas a las ya ejecutadas por el mismo y a las acordadas dentro del presente documento en otros literales.

Con base en lo anterior, se detectaron dos muros a ejecutar en las abscisas K31+400 y el K29+900, los cuales deberán programarse como obra complementaria. La reparación de muros y daños que puedan generarse por omisión en la atención oportuna, se ejecutarán como parte del mantenimiento rutinario obligatorio del Concesionario.

U) Muros de contención ubicados entre el K34+000 al K72+000.

Con el fin de garantizar la adecuada operación de la vía y con base en los recorridos y visitas a la misma se determinó que en este tramo rehabilitado por el CONCESIONARIO este deberá ejecutar durante los primeros seis (6) meses de la Etapa de Operación, diez (10) muros de contención ubicados en las siguientes abscisas: K43+130/150 margen derecha; k55+710/725 margen derecha; K55+725/740 margen derecha; k60+500 margen derecha; K60+510/525 margen derecha K60+690/715 margen derecha; K60+720/760 Margen derecha; K61+015 margen derecha; K68+275/285 margen derecha; K69+470 margen izquierda.

V) Implementación de la totalidad de las obras de estabilización en el fallo Las Angustias ubicado en el K24+050 – 400.

El Concesionario deberá antes de terminar el plazo establecido mediante la presente ampliación, para la terminación de la etapa de construcción, entregar a la Interventoría el diseño de las medidas de estabilización recomendadas, adicionales a las requeridas para ayudar a mitigar los movimientos que continúan presentándose en ese sitio. La implementación de estas medidas se definirá inmediatamente y el plazo de ejecución se concertará dependiendo de los requerimientos del diseño.

W) Implementación de la segunda etapa de estabilización de los sitios inestables ubicados en las abscisas K19+870; K21+400/500-24+000.

El Concesionario presentará a la Interventoría antes de terminar la Etapa de Construcción, ampliada mediante el presente documento, el concepto del diseñador elaborado con base en las lecturas de los inclinómetros y del monitoreo de los sitios, para con ello definir conjuntamente la fecha de iniciación de la segunda etapa de estabilización en la etapa de operación.



GOBERNACION DE CUNDINAMARCA
SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CONCESIONES


CLÁUSULA TERCERA: El Concesionario se obliga a presentar el certificado de modificación de la garantía única, teniendo en cuenta la ampliación de plazo de la etapa de construcción otorgada mediante el presente documento.

CLÁUSULA CUARTA: El Concesionario se obliga a publicar en al Gaceta departamental el presente contrato adicional y se entenderá como cumplido con la presentación del recibo respectivo.

CLÁUSULA QUINTA: Todas las cláusulas y estipulaciones del contrato principal y los respectivos adicionales, no modificadas por el presente acuerdo, permanecen vigentes y su exigibilidad continúa.

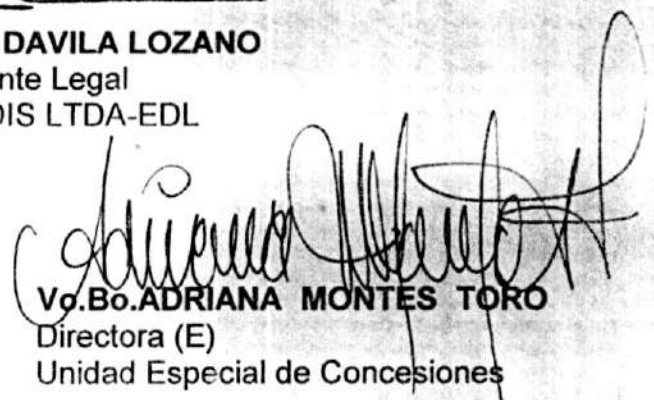
En constancia de aceptación, se firma por los que en ella intervinieron, el **30 AGO. 2000**


ALEX RODRÍGUEZ HERRERA
Secretario de Obras Públicas


LUIS FERNANDO CARRILLO
Representante Legal
Concesionario CONCA Y S.A.


Vo.Bo. OSCAR M. RIVEROS R.
Supervisor del Contrato


Vo.Bo. ENRIQUE DAVILA LOZANO
Representante Legal
Interventoría DIS LTDA-EDL


Vo.Bo. ADRIANA MONTES TORO
Directora (E)
Unidad Especial de Concesiones

ADICIÓN No 20 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 049 de 1998, CELEBRADO ENTRE EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA Y CONSTRUCCIONES CARRILLO CAYCEDO S.A., - CONCA Y S.A.

ALEX RODRÍGUEZ HERRERA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 3.084.392 de La Vega 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 **LUIS FERNANDO CARRILLO CAYCEDO**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.148.434 de Usaquén, actuando en nombre y representación de **CONCA Y S.A.**, en su calidad de representante legal, 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, y 16 de la Ley 80 de 1993 el presente contrato adicional y modificatorio del contrato de Concesión 049 de 1998, conforme las siguientes

CONSIDERACIONES

1. Que entre el Departamento de Cundinamarca y Construcciones Carrillo Caycedo S.A., **CONCA Y S.A.**, se celebró el contrato de Concesión No. 049 de 1998 cuyo objeto es: **"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, al pliego de condiciones, a la oferta presentada en la Licitación Pública SV-012-97 y a este contrato, los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto denominado "Concesión Troncal del Tequendama" integrado por los trayectos Chusacá - El Triunfo - Viotá - El Portillo"**.

2. Que el alcance físico básico del contrato de concesión 049 de 1998, acordado en el párrafo primero de la cláusula primera, es el siguiente:

Alcance físico básico:

- a) Mantenimiento del sector Chusacá K 0+00 al K 8+500. Incluye la construcción de filtros, cunetas revestidas y estructuras de contención y demás actividades de mantenimiento contempladas en la norma vigente adoptada por el Departamento de Cundinamarca.
- b) Mantenimiento del sector K 8+500 - El Colegio - K 33+300.
- c) Rehabilitación del sector El Colegio K 33+300 - El Triunfo - K 44+030. Incluye, filtros, cunetas, obras de arte, parcheo, base asfáltica, y rodadura asfáltica.
- d) Construcción de vía alterna (Variante) del K 44+030 al K 51+480 (Abscisas de entrada y salida de la variante sobre la margen derecha del sector el Triunfo - El Portillo), con una extensión de 7.5 Km aproximadamente utilizando la vía existente, la cual debe tener como mínimo las siguientes características: conservar como mínimo un ancho de la banca de 6.20 mts, considerando que lo ideal es ampliarlo a 7 mts si el tráfico aumenta considerablemente durante la concesión; cunetas de 1.50 mts a cada lado; Bermas de 1 mts a cada lado; construcción de filtros, adecuación de obras de arte y señalización de la vía.
- e) Rehabilitación del sector Km 51+480 - Viotá - El Portillo (Km 72+000). Incluye, obras de arte, parcheo y repavimentación.
- f) Señalización y arriolamiento para seguridad vial del proyecto, teniendo en cuenta los resultados del estudio de seguridad vial elaborado por el CONCESIONARIO y revisado por el DEPARTAMENTO a través de la Interventoría.
- g) Solución de puntos críticos, ubicados en: K 19+870, K 21+400 - 21+500, K 23+250, K 24+050 - K 24+400, K 24+500, K 24+750, K 26+800 y K 28+600. Para este literal se debe tomar como referencia el estudio de puntos críticos elaborado por DIN LTDA y Martha Olga Peña Quevedo, el cual se entrega al CONCESIONARIO, con el fin de que este último verifique en forma exacta el abscisado que aquí se señala.

- h) Construcción de la infraestructura, y suministro e instalación de equipos para la operación del proyecto.
- i) Construir las obras y ejecutar las actividades para la mitigación y compensación del impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con lo establecido en el Plan de Manejo Ambiental, así como también sufragar todos los costos inherentes al mismo.
- j) Mantenimiento y operación del proyecto durante el periodo de concesión.

En cada sector o trayecto vial incluido en el alcance físico se debe incluir la rehabilitación y adecuación de la totalidad de los puentes existentes 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.

- 3. Que el alcance físico opcional adicional del contrato original, de acuerdo con en el parágrafo sexto de la cláusula primera, Este alcance consiste en la rehabilitación y/o repavimentación de las vías de acceso al Municipio de el Colegio, para lo cual el Departamento acordara con el Concesionario el valor, forma de pago y plazo para su ejecución.
- 4. Que los plazos máximos establecidos en el contrato de concesión 049-98 conforme a la cláusula segunda, son los siguientes:

Etapa de Diseño y Programación: 3 Meses
Etapa de Construcción: 9 Meses
Etapa de Operación: 156 Meses
Plazo Total de las tres Etapas: 168 Meses
- 5. Que el 14 de diciembre de 1998 **EL CONCESIONARIO** inició la etapa de diseño y programación y la correspondiente etapa de construcción inició el 01 de octubre de 1999.
- 6. Que el 14 de noviembre de 2000 inició la etapa de operación, etapa en la que actualmente se encuentra el contrato hasta la fecha de terminación del mismo, correspondiente al 30 de junio del año 2013.
- 7. Que de acuerdo con los estudios previos y demás análisis de tipo técnico, financiero y económico efectuados por las partes y 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, 33 de la Ley 105 de 1993 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 049 de 1998, y realizar las actividades de carácter técnico, financiero y económico, 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 públicas, directamente relacionadas con el objeto concesionado.
- 9. Que del contenido de la disposición en comento, el contratista mediante plazos adicionales recupera la inversión correspondiente a las obras públicas adicionales. Como se observa, el supuesto normativo muestra una proporcionalidad entre el tiempo y la recuperación de la inversión, conforme los modelos financieros que rigen el negocio concesional, y que



sustenten los contratos adicionales autorizados en esta disposición, los cuales para el caso que nos ocupa hacen parte integral del presente negocio adicional.

10. Que el contrato 049 de 1998 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.
11. Que el contrato 049 de 1998 es susceptible de prórroga o adición hasta en un sesenta por ciento (60%) del plazo inicial, como quiera que a la fecha el contrato de concesión no ha sido objeto de ampliación en plazo.
12. Que de conformidad con el informe económico/financiero correspondiente, la ampliación o prórroga en tiempo del contrato original para el desarrollo de los objetos adicionales a que se refieren los estudios previos se encuentra debidamente justificada y razonada.
13. Que de conformidad con los documentos técnicos y financieros que se anexan, la prórroga 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.
14. Que de conformidad con el informe económico/financiero para la ampliación del contrato de concesión 049 de 1998, suscrito por la Secretaría de Hacienda y la firma Structure S.A. banca de inversión, se ha calculado el monto de la inversión que es posible realizar en el contrato y cuya recuperación está asociada al 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.
15. Que de conformidad con el informe económico/financiero para la ampliación del contrato de concesión 049 de 1998, se contemplaron 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/sin garantía comercial; aportes directos de la Gobernación; ubicación de nuevas estaciones de peajes ó extensiones de las actuales; las cuales fueron evaluadas por las partes.
16. Que acorde con el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, las obras adicionales, objeto del presente documento, hacen parte del corredor vial.
17. Que de conformidad con el artículo 16 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 sunt 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.
18. 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 16 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.
19. Que las modificaciones deben buscar ante todo adecuar el contrato a las cambiantes circunstancias de cualquier género que puedan afectarlo y hacer regatorias las aspiraciones del interés público.

20. 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 estudios correspondientes que así lo justifiquen. En relación con el contrato de concesión 049 de 1998, se considera que la necesidad de modificar y adicionar el contrato para hacerlo viable y más adecuado a los intereses generales y a la oportuna prestación del servicio público, ha sido soportado en los estudios de conveniencia y oportunidad de los cuales hace parte el modelo financiero.
21. Que la modificación y adición tiene como exclusiva finalidad asegurar el cumplimiento 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 ibidem) y desde luego, lo preceptuado por los artículos 3 y 25 numerales 3 y 4 de la Ley 80 de 1993.
22. 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 y que 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.
23. Que mediante ordenanza N° 38 de 2009 se autorizó al Gobernador de Cundinamarca para comprometer vigencias futuras excepcionales especialmente para financiar la infraestructura vial de obras adicionales y complementarias. El modelo financiero del presente adicional incorpora como una de las fuentes de remuneración una parte de los recursos de vigencias futuras.
24. 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 del modelo financiero, en donde se incluyeron, entre otros aspectos: Las inversiones, el cronograma de ejecución del alcance adicional y los costos asociados que se acuerda en este documento, dentro del marco del contrato de concesión 049 de 1998 y sus adicionales, sin que el modelo en mención pueda ser tomado para exonerar al **CONCESIONARIO** de las obligaciones establecidas en el Contrato 049 de 1998 y todos los adicionales suscritos hasta la fecha.
25. Que el estudio de análisis de conveniencia y oportunidad, en su componente técnico y jurídico, fue elaborado en conjunto por la subgerencia de concesiones y la oficina asesora jurídica del **ICCU**, con el acompañamiento y asesoría, en el componente financiero, de la firma Structure Banca de Inversión.
26. Que de acuerdo con el estudio de análisis de conveniencia y oportunidad (anexo 1 del presente documento), las obras adicionales relacionadas con el objeto del presente contrato necesarias para el adecuado desarrollo y funcionamiento del proyecto vial, corresponden a las descritas en el siguiente alcance general, del cual se desprende el alcance físico básico del presente adicional que se puede ejecutar conforme a la modelación financiera realizada:

Alcance físico general

Mejoramiento de la conectividad del corredor concesionado:

 Rehabilitación y pavimentación tramo Bellavista – Santandercito – río Bogotá – San Antonio del Tequendama 

- Rehabilitación y pavimentación tramo El Pin – La Victoria
- Rehabilitación a nivel de afirmado tramo Pradilla – Las Palmas (hasta el río Bogotá)
- Rehabilitación y pavimentación tramo Mesitas – La Mesa (hasta el río Bogotá)
- Mejoramiento de la vía en el sector de Mesitas – (paso antiguo casco urbano – Avenida Medina – y glorieta calle 6 D)
- Rehabilitación casco urbano Mesitas (carrera 4)
- Construcción de parador turístico en el sector de Mesitas.
- Rehabilitación tramo El triunfo – río Bogotá – Anapoima (hasta el cruce a Mesa de Yeguas)
- Rehabilitación tramo Puerto López – Pueblo de Piedra
- Rehabilitación variante de Viotá

Mejoramiento de la movilidad del corredor concesionado actual

- Construcción viaducto en el sector de las angustias (k 24 + 150)
- Atención de algunos sitios inestables

27. Que el día once (11) de diciembre de 2009, **EL CONCESIONARIO** presentó a consideración del **ICCU** una oferta técnica para los estudios, diseños y para la ejecución de las obras de la presente adición y modificación y producto de lo anterior, se iniciaron una serie de ajustes y complementos de conformidad con las negociaciones adelantadas en reuniones sostenidas con representantes del **ICCU** y presentada nuevamente al **ICCU** el día once (11) de enero de 2010.
28. Que **EL CONCESIONARIO** manifiesta, mediante la suscripción del presente documento, que acoge con **EL ICCU** el modelo financiero de la presente adición, en los términos que aquí se describen.
29. Que **EL CONCESIONARIO** manifiesta que posee la capacidad técnica, legal y financiera de ejecutar el alcance correspondiente a la presente adición bajo las condiciones aquí estipuladas y para cumplir con todas las obligaciones establecidas en el contrato 049 de 1998 y sus adicionales suscritos hasta la fecha, obligaciones que no serán afectadas por la suscripción del presente documento.
30. Que el **CONFISCUN** (Consejo de Política Fiscal de Cundinamarca) emitió concepto previo favorable y el correspondiente aval fiscal para la adición y ampliación al Contrato de Concesión 049 de 1998.
31. Que el **CONPESCUN** (Consejo Departamental de Política Económica y Social), emitió concepto previo favorable para la adición y ampliación al Contrato de Concesión 049 de 1998.
32. Que la Secretaría de Planeación del Departamento emitió concepto de viabilidad sobre el componente de riesgos de la presente adición.
33. Que en fecha 31 de agosto de 2010, la Interventoría del contrato 021 de 2010, al efectuar un análisis de las obras y alcances a pactarse en la presente adición manifestó su viabilidad.
34. Que el artículo 5 del Decreto Ordenanza 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, ...".

35. Que en consonancia con lo anterior el artículo ducentésimo septuagésimo del Decreto Ordenanza 260 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.*"
36. Que 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 Preconstrucción: 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 actividades previas a la etapa de construcción objeto del presente adicional.

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

3.- 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 cada una de las obras objeto de la presente adición, oportunidad en la que se indicará si resulta técnicamente posible que dicha(s) obra(s) entre(n) en operación.

4.- Acta de Finalización de la Etapa de Construcción: Será el acta que suscribirá **EL CONCESIONARIO** y **EL ICCU** en la que quedará constancia de la terminación de la Etapa de Construcción.

5.- Acta de Terminación por Fecha Efectiva: Será el acta que suscribirán **EL CONCESIONARIO** y **EL ICCU** en la que quedará constancia de la Fecha Efectiva de Terminación del contrato.

6.- Fecha Efectiva de Terminación del Contrato: Es la fecha en la que termina el plazo del contrato según lo establecido en la cláusula sexta.

7.- Fecha Estimada de Terminación del Contrato: Será la fecha correspondiente al plazo estimado para obtener el ingreso real. Dicha fecha resultará de la aplicación de la fórmula contenida en el numeral 5.3 de la cláusula quinta del presente adicional y modificatorio.

8.- Ingreso Real: Corresponde a los ingresos percibidos por **EL CONCESIONARIO** y expresados como el valor presente neto, en pesos constantes de diciembre de 2009, utilizando una tasa de descuento del 11,00% real, y descontados al primer día del mes de enero de 2010. Los ingresos percibidos provienen de dos fuentes a saber: (i) los ingresos generados por los aportes estatales de la cláusula quinta numeral 5.2 y (ii) los ingresos percibidos por recaudo de la tasa de peaje de la estación de peaje de El Nuevo Salto

Que dadas las anteriores consideraciones, las partes

ACUERDAN:

CLAUSULA PRIMERA.- OBJETO. Adicionar el contrato de concesión No. 049-98, concesión "Troncal del Tequendama" integrado por los trayectos Chusacá – El Triunfo – Viotá – El Portillo, con las actividades y obras referidas en el presente documento y modificar las cláusulas del contrato original en los términos que quedarán plasmados en este adicional.

Las actividades adicionales a realizar por **EL CONCESIONARIO** por su cuenta y riesgo son:

- a. Estudios y diseños definitivos (fase III) de las obras del alcance básico establecidas en la cláusula tercera del presente documento.
- b. Construcción de obras según el listado del cuadro de la cláusula tercera
- c. Rehabilitación y/o mejoramiento de tramos según el listado del cuadro de la cláusula tercera
- d. Operación y mantenimiento rutinario y periódico de las obras adicionales
- e. Gestión social y ambiental a ser realizada por **EL CONCESIONARIO** para la obtención de las licencias y/o permisos necesarios para la ejecución de las obras adicionales.
- f. Gestión y adquisición predial: **EL CONCESIONARIO** realizará la gestión y adquisición predial requerida para la ejecución de las obras adicionales.
- g. La financiación y/o consecución de financiación necesaria para la realización de las inversiones objeto del presente contrato adicional.

PARÁGRAFO PRIMERO. En lo que tiene que ver con la incorporación de las actividades y obras, cuya ejecución se acuerda en la presente adición, las cláusulas y estipulaciones especialmente previstas y acordadas en este documento se aplicarán y serán cumplidas frente a la totalidad de las obligaciones acordadas en el contrato principal como las previstas en esta adición y en ausencia de regulación especial, se cumplirá con las estipulaciones acordadas en el contrato principal.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Las cláusulas del contrato original que no resulten modificadas en el presente adicional mantienen sus efectos jurídicos y vigencia.

PARÁGRAFO TERCERO. Los efectos económicos, técnicos y jurídicos del laudo emitido por el tribunal de arbitramento constituido con ocasión de la controversia planteada por **EL CONCESIONARIO** en contra del Departamento de Cundinamarca con ocasión del contrato No 049 de 1998, no se encuentran inmerso dentro de ninguna de las cláusulas del presente adicional.

CLAUSULA SEGUNDA.- VALOR DEL CONTRATO. El valor del presente contrato adicional corresponde a la suma de OCHENTA MIL OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO DIECISIETE MIL SEISCIENTOS CUARENTA (\$80.081.117.640) pesos constantes de enero de 2.010.

PARAGRAFO. VALOR DE LAS INVERSIONES. El valor global máximo de la inversión, asciende a un total de VEINTIOCHO MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES (\$28.491.000.000) de pesos constantes de junio de 2010, generados por las siguientes fuentes: DIEZ MIL QUINIENTOS VEINTITRES MILLONES (\$10.523.000.000) de pesos constantes de junio de 2010 por ampliación de plazo y DIECISIETE MIL NOVECIENTOS SESENTA Y OCHO MILLONES (\$17.968.000.000) de pesos constantes de junio de 2010, por aportes a realizar por vigencias futuras por parte del ICCU.

CLAUSULA TERCERA. ALCANCE GENERAL DE LA ADICION AL CONTRATO.

3.1 ALCANCE BASICO

El alcance básico de las inversiones se establece en el siguiente cuadro:

DESCRIPCIÓN DEL ALCANCE	MONTO ESTIMADO
MEJORAMIENTO DE LA CONECTIVIDAD DEL CORREDOR	
TRAMO PIN - LA VICTORIA	16.000.000.000,00
Estudios y diseños para rehabilitación y pavimentación	
Obras de rehabilitación y pavimentación de la calzada existente	
TRAMO BELLAVISTA - SANTANDÉRCITO - RÍO BOGOTÁ - SAN ANTONIO DEL TEQUENDAMA	2.000.000.000,00
Estudios y diseños para rehabilitación y pavimentación	
Obras de rehabilitación y pavimentación de la calzada existente	
TRAMO PRADILLA - LAS PALMAS (hasta el río Bogotá)	491.000.000,00
Rehabilitación de la vía en afirmado	
TRAMO MESITAS - LA MESA (hasta el río Bogotá)	5.000.000.000,00
Estudios y diseños para la rehabilitación y pavimentación	
Obras de rehabilitación y pavimentación de la calzada existente	
MEJORAMIENTO DE VÍA EN EL SECTOR DE MESITAS	2.500.000.000,00
Estudios y diseños para mejoramiento paso antiguo casco urbano (Avenida Medina) y glorieta calle 6 D	
Mejoramiento paso antiguo casco urbano (Avenida Medina) y glorieta calle 6 D	
PARADOR TURÍSTICO EN EL SECTOR DE MESITAS	2.000.000.000,00
Estudios y diseños para construcción	
Construcción parador turístico	
ESTABILIZACIÓN SITIOS INESTABLES K 20+145, K 24+110, K 24+260 (Angustias), K 41+480, K 46+600	500.000.000,00
Estudios y diseños definitivos (fase III)	
GRAN TOTAL	28.491.000.000,00

PARÁGRAFO PRIMERO. Las inversiones incluyen el valor de estudios y diseños, la gestión y adquisición predial, la gestión ambiental, la gestión social y la construcción de las obras del alcance básico objeto de la presente adición, establecidas en la presente cláusula de este documento y el anexo técnico. En este sentido dentro de este valor no están incluidos los costos de operación y mantenimiento (rutinario y periódico) de las inversiones de esta adición.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Las partes mediante acta suscrita por el representante legal del ICCU y del CONCESIONARIO, podrán acordar ajustes y modificaciones al alcance previsto en el presente contrato adicional y al valor de las inversiones contenidas en la cláusula tercera.

PARÁGRAFO TERCERO. Las partes acuerdan que los valores definitivos de las obras serán a precio global fijo, teniendo siempre como referencia los valores de precios unitarios elaborados por la Universidad Nacional para EL ICCU. Las especificaciones utilizadas por la Universidad Nacional para la determinación de dichos precios, serán con las que deberá cumplir EL CONCESIONARIO en la ejecución de las obras.

Los eventuales precios y/o especificaciones no pactados en este documento 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 establecidos en el contrato inicial.

PARÁGRAFO CUARTO. La financiación y/o consecución de financiación necesaria para la realización de las inversiones objeto del presente contrato, será de entera responsabilidad del CONCESIONARIO.

El alcance final (km y tipo de intervención) de las obras mencionadas corresponderá al resultado de los estudios y diseños definitivos y de la inversión definida en la presente cláusula, de lo cual se dará constancia en el acta de acuerdo del valor global fijo de cada una de las obras.

Antes de iniciar la construcción de cada una de las obras de la presente adición, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar al **ICCU** para su verificación, directamente o a través de la interventoría, los programas de ejecución detallados a nivel de fechas, ajustados al diseño definitivo y su representación gráfica (diagrama de barras), ajustados al cronograma de inversiones anexo al presente documento.

3.2 ALCANCE PROGRESIVO.

El desarrollo de las siguientes obras corresponderá al alcance progresivo del proyecto, que se desprende del alcance general establecido en la parte considerativa del presente documento, el cual estará sujeto a las condiciones que se establecen más adelante en esta cláusula:

Mejoramiento de la conectividad del corredor concesionado

- Rehabilitación casco urbano Mesitas (carrera 4)
- Rehabilitación tramo El triunfo – río Bogotá – Anapoima (hasta el cruce a Mesa de Yeguas)
- Rehabilitación tramo Puerto López – Pueblo de Piedra
- Rehabilitación Variante de Viotá

Mejoramiento de la movilidad del corredor concesionado actual

- Construcción viaducto en el sector de las angustias (k 24 + 150)
- Atención de algunos sitios inestables

PARÁGRAFO. CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DEL ALCANCE PROGRESIVO.

El desarrollo del alcance progresivo estará condicionado a la disponibilidad de recursos necesarios para la ejecución de las diferentes actividades que se requieran, entre las que se encuentran, sin limitarse a estas, las siguientes:

- Estudios y diseños
- Gestión ambiental y social
- Gestión y adquisición predial
- Construcción o Rehabilitación
- Operación
- Mantenimiento

Los valores de las obras tendrán como única referencia la cartilla de precios elaborada por la Universidad Nacional para **EL ICCU**.

CLÁUSULA CUARTA.- PLAZO DE LAS INVERSIONES. El plazo para la ejecución de los diseños definitivos y de las obras del alcance básico objeto del presente contrato adicional y modificatorio, es de quince (15) meses contados a partir de la suscripción del presente adicional.

EL CONCESIONARIO se compromete, con independencia de la elaboración de la totalidad de los estudios y diseños, a ejecutar las inversiones en los montos acordados en la presente modificación para cada una de las anualidades previstas, las cuales corresponden a las siguientes, según lo dispuesto en el modelo financiero:

ANUALIDAD	PORCENTAJE DE EJECUCION	VALOR A EJECUTAR
2010	10,75%	3.062.782.500
2011	89,25%	25.428.217.500

Cifras expresadas en pesos constantes de junio de 2010

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). El acta de finalización de la última obra construida será el acta de finalización de la Etapa de Construcción del presente adicional

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, a través de la suscripción del acta correspondiente.

PARÁGRAFO SEGUNDO. ETAPAS DE EJECUCIÓN. El desarrollo de las actividades previstas en el alcance del presente adicional se efectuará en las etapas que se relacionan a continuación:

- **Etapa de Preconstrucción:** **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 teniendo siempre como valor global de las inversiones el establecido en la cláusula tercera. Esta etapa será ejecutada en un plazo máximo de cuatro (4) meses contados a partir de la suscripción del presente adicional, sin perjuicio de la ejecución de las obras que se describen en el parágrafo cuarto de la presente cláusula y que deberán estar ejecutadas, en su totalidad en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la suscripción 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.

Con independencia del plazo previsto para la elaboración de los estudios y diseños, **EL CONCESIONARIO** se compromete a ejecutar las inversiones que priorice El **ICCU**, cuyos estudios y diseños deben ser elaborados por **EL CONCESIONARIO**, para cumplir con el monto de inversión acordado para el año 2010, el cual asciende a TRES MIL SESENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y DOS MIL QUINIENTOS (\$3.062.782.500) pesos constantes de junio de 2010. Para las demás anualidades **EL CONCESIONARIO** debe cumplir con la ejecución del monto establecido en el modelo financiero y el cronograma de inversiones que forma parte de este adicional.

Dentro de la Etapa de Preconstrucción **EL CONCESIONARIO** se obliga a realizar las obras a que se refiere el parágrafo cuarto de la presente cláusula.

En el caso que existan contratos vigentes sobre los tramos viales a ser adicionados, los mismos serán entregados al **CONCESIONARIO**, en la fecha en que la entidad contratante (en el caso de una entidad diferente del **ICCU**) lo entregue a satisfacción en forma real y material al **ICCU** y/o al **CONCESIONARIO**, o a través de la Subgerencia de Infraestructura del **ICCU** en el caso que se trate de un contrato suscrito o administrado por **EL ICCU**. **EL CONCESIONARIO** deberá tener en cuenta la existencia de dicho contrato y todos los demás vigentes a lo largo de los diferentes tramos adicionales que conforman el corredor, para definir su cronograma de obras e inversiones evitando traslapes y contratiempos.

La entrega de los tramos viales se hará mediante la suscripción de actas en las que conste la entrega física de cada uno de los tramos por parte de la Subgerencia de Infraestructura del **ICCU** al **CONCESIONARIO**, incluyendo la infraestructura de operación existente en dichos tramos, si es del caso. La entrega de los tramos y de la infraestructura de operación existente, se hará en el estado en que se encuentren y **EL CONCESIONARIO** se obliga a recibirlos en dicho estado sin objeción alguna y a asumir, desde su recibo, todas las obligaciones de resultado que se prevén en este contrato adicional. El no recibo de los tramos por parte del **CONCESIONARIO**, se constituirá en incumplimiento de sus obligaciones y dará lugar a la aplicación de las medidas establecidas para tal efecto en el contrato principal.

- **Etapa de Construcción:** El **CONCESIONARIO** deberá ejecutar todas las actividades correspondientes a la construcción, mejoramiento y/o rehabilitación de las obras del alcance básico objeto de esta adición. Los tiempos de ejecución de Las actividades correspondientes a esta etapa deberán ser ejecutadas por **EL CONCESIONARIO**, según lo establece el anexo No 2 (informe correspondiente al modelo financiero), en un plazo máximo de quince (15) meses, contados a partir de la suscripción del presente adicional.
- **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 y para las obras de la presente adición, bajo los parámetros definidos para estas actividades en el manual de operación y mantenimiento específico para las actividades adicionales del presente documento, que están asociadas a los valores asignados en el modelo financiero. Esta etapa inicia una vez finalice la etapa de construcción de cada una de las obras, previo cumplimiento de todas las obligaciones correspondientes por parte del **CONCESIONARIO** y finalizará cuando termine el contrato de concesión.

El manual específico para las actividades de operación y mantenimiento de las obras objeto del presente adicional considera entre otras cosas las siguientes, para efectos de garantizar un nivel de servicio adecuado y acorde con los niveles de tráfico y uso de las vías y obras a adicionar:

- Equipo adicional mínimo para la operación de los tramos adicionales a saber: una (1) ambulancia, ubicados en función de tiempos de respuesta mínimo de atención a usuarios, lo cual se define en el manual de operación y mantenimiento.
- Manejo de últimas tecnologías de estabilización de afirmados para vías de bajo tráfico.
- Operación y mantenimiento del parador turístico.
- Reversión de tramos adicionales e infraestructura del corredor concesionado con periodos de vida útil asociados al nivel de intervención de cada uno de los tramos, en todo caso no podrán ser requerimientos menores a los establecidos en la cláusula vigésima novena del contrato inicial.

PARÁGRAFO TERCERO. 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 planteado previamente para el desarrollo de la Etapa de Construcción, como requisito para la iniciación de cada una de las obras de construcción, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar al **ICCU** un programa detallado de obra e inversión, como herramienta que le permita realizar, de manera directa o través de la interventoría, el seguimiento y control de la ejecución de las obras objeto de esta adición y modificatorio.

PARÁGRAFO CUARTO. OBRAS A EJECUTAR DURANTE LA ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN. - La ejecución de las obras detalladas en el cuadro de la cláusula segunda del presente adicional y que se encuentran dentro de lo tramos que se detallan en el siguiente cuadro, deberá iniciarse dentro del plazo establecido en este documento, cuyo avance físico estará acorde con el establecido en el cronograma de ejecución anexo al presente contrato adicional, dentro de la Etapa de Preconstrucción:

Descripción del tramo
TRAMO PIN - LA VICTORIA
TRAMO MESITAS - LA MESA (hasta el río Bogotá)
MEJORAMIENTO DE VIA EN EL SECTOR DE MESITAS (Mejoramiento paso antiguo casco urbano (Avenida Medina) y glorieta calle 6 D)

CLAUSULA QUINTA.- REMUNERACION DEL CONCESIONARIO. Las partes acuerdan modificar el esquema de remuneración al **CONCESIONARIO**, pactado en el contrato inicial, para pasar el proyecto de un esquema de ingreso mínimo garantizado a uno de ingreso real, a partir del primer día del mes de enero del año 2011.

Bajo ese esquema, conforme con la metodología y modelación financiera elaborada por la Secretaría de Hacienda con la asesoría de la firma Structure Banca de Inversión, las partes acuerdan como ingreso real del **CONCESIONARIO** un Valor Presente Neto de OCHENTA MIL OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO DIECISIETE MIL SEISCIENTOS CUARENTA (\$80.081.117.640) pesos constantes de enero de 2010, por concepto de los ingresos operacionales (Fuentes de remuneración – Numeral 5.2.), descontados a la tasa anual del once por ciento (11.00%) real.

5.1. INGRESO REAL- Con el ingreso real se remunera:

- a. Las inversiones ya efectuadas en virtud del objeto del contrato No 049-98 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. La garantía comercial pactada contractualmente para los años 2011, 2012 y hasta el 30 del mes de junio de 2013.
- e. Costos de financiación y remuneración al capital invertido por **EL CONCESIONARIO** para la ejecución de las inversiones de que trata el literal b de este numeral, así como otros costos financieros por él incurridos.
- f. La asunción y mitigación de los riesgos asumidos por **EL CONCESIONARIO**.

5.2. FUENTES DE LA REMUNERACIÓN QUE HACEN PARTE DEL INGRESO REAL

Las fuentes de remuneración son:

- a. **Estación de Peaje Existente** – Ingresos por recaudo de la tasa de peaje en la estación de peaje existente en El Nuevo Salto.
- b. **Aportes del ICCU** - Corresponden a parte de los recursos provenientes de los aportes estatales ordenados en la Ordenanza 036 de 2009, con los siguientes valores:

Año	Valor de la Vigencia*
2012	6.000.000.000
2013	5.700.000.000
2014	5.700.000.000
2015	5.700.000.000
2016	5.700.000.000
2017	5.700.000.000
2018	5.700.000.000
2019	5.700.000.000

* Cifras netas expresadas en pesos constantes de diciembre de 2009

Los valores presentados en el cuadro anterior, corresponden al aporte anual que será entregado por **El ICCU** al **CONCESIONARIO** en virtud del presente adicional.

Ajuste a los aportes del ICCU – **El ICCU** al momento de efectuar cada aporte, debe realizar el siguiente ajuste:

$$Aportes_m = Aportes_1 * \left(\frac{IPC_{m-1}}{IPC_{Enero2010}} \right)$$

Donde,

Aportes _m	Valor neto de los aportes del ICCU realizados en el mes m.
Aportes ₁	Aportes netos del ICCU en pesos constantes de 31 de

	diciembre de 2009, tal como están consignados en la ordenanza 038 de 2009.
IPC _{m-1}	Índice de precios al consumidor correspondiente al mes inmediatamente anterior al mes m, en el cual se realiza el desembolso.
IPC _{Enero2010}	Índice de precios del 1 de enero de 2010

PARAGRAFO 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 2010 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.

PARAGRAFO SEGUNDO. A partir del primer día del mes de enero del año 2011, la remuneración del **CONCESIONARIO**, se hará mediante:

- a) La cesión de la totalidad de los derechos de recaudo de la estación de Peaje El Nuevo Salto, en ambos sentidos. Se tomará como base las tarifas que actualmente se están cobrando en la estación de peaje a la fecha de suscripción del presente adicional. El valor de esta tarifa se actualizará anualmente, en el primer día del mes de noviembre de cada año, con base en la variación del índice de precios al consumidor calculada entre el primer día del mes de octubre del año inmediatamente anterior y el 30 de septiembre del año corriente. En caso que **EL ICCU** decida incrementar las tarifas o alguna de las tarifas por encima de la variación del índice de precios al consumidor, tal y como se acaba de describir, los valores recaudados por encima de los recursos del **CONCESIONARIO**, serán administrados en una subcuenta cuya destinación será definida por **EL ICCU**.
- b) La actualización de las tarifas mencionadas en el literal anterior empezarán a regir a partir del primer día del mes de noviembre de 2010.
- c) A partir del primer día del mes de enero del año 2011, no habrá lugar al reconocimiento de la garantía de ingreso o tráfico mínimo. Por lo tanto, el ingreso proyectado para cubrir la presente adición es a riesgo total del **CONCESIONARIO**.
- d) Los aportes de vigencias futuras establecidos en el presente numeral.

PARAGRAFO TERCERO. El pago de las vigencias futuras por parte del ICCU, que se realicen hasta el 30 de junio de cada vigencia no generará ningún tipo de interés. En caso que el pago de la vigencia se efectuó posterior a la fecha señalada y hasta el 31 de diciembre de cada vigencia, **EL ICCU** reconocerá intereses remuneratorios (corrientes) sobre el valor de la vigencia, generados desde el 1 de julio hasta la fecha efectiva del pago de la vigencia. Finalmente, si el pago efectivo de la vigencia es posterior al 31 de diciembre del año de la misma, **EL ICCU** reconocerá intereses por una tasa equivalente a lo establecido en el artículo 4° de la ley 80 de 1993, el decreto reglamentario 679 de 1994 y demás normas que reglamenten la materia.

5.3. VERIFICACIÓN DE LA OBTENCIÓN DEL INGRESO REAL

Para verificar la obtención del Ingreso Real se comparará con el Ingreso Generado, el cual se calculará así:

- a. **VPIT** – Es el Valor Presente de los Ingresos correspondiente a los recaudos por las estaciones de peaje y los aportes del ICCU. Este valor se ha establecido en OCHENTA MIL OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO DIECISIETE MIL SEISCIENTOS CUARENTA (\$80.081.117.640) pesos constantes de enero de 2.010. Una vez alcanzado este valor implicará la terminación del contrato.
- b. **VPIT_m**- Es el valor presente de los ingresos por estaciones de peaje y aportes del ICCU, acumulados al mes m.

El VPIT_m se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde,

VPI _m	Valor presente neto de ingresos correspondientes a los recaudos de peajes y a los aportes del ICCU, expresados en pesos constantes de enero de 2010, y acumulados hasta el mes m. Para el cálculo, se tomarán los ingresos correspondientes a la totalidad de los recaudos de todas las estaciones de peaje instaladas en la concesión desde el primer día del mes enero del año 2011
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 tomara el 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 del ICCU recibidos expresados en Pesos constantes de enero de 2010. $Aportes_i = AP_m * \left(\frac{IPC_{Enero2010}}{IPC_i} \right)$ <p>Donde, AP_m Aportes netos del ICCU realizados en el mes m IPC_{Enero2010} Índice de precios al consumidor al 1 de enero de 2010 IPC_i Índice de precios al consumidor del mes m.</p>
TDI	Tasa de descuento real de los ingresos expresada en términos efectivo mensual y que para todos los efectos relacionados con el cálculo de VPI _m , esta tasa es cero punto ochenta y siete treinta y cinco por ciento (0.8735%).

$$Peajes_i = IPI * \left(\frac{IPC_{Enero2010}}{IPC_i} \right)$$

Donde,

Peajes _i	Valor de los peajes recaudados en Pesos en el mes i.
IPI	Ingresos por recaudo de estaciones de peaje en el mes i
IPC _{Enero2010}	Índice de precios al consumidor al 1 de enero de 2010
IPC _i	Índice de precios al consumidor del mes m.

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 de reversión y entrega final del contrato.

Para efectos de referencia, la fecha estimada de terminación del contrato, según los resultados del modelo financiero, corresponde al 31 de julio del año 2019.

5.4. INGRESOS ADICIONALES PROVENIENTES DE NUEVAS FUENTES

En el caso que se implementen nuevas fuentes de ingreso para el proyecto como la instalación de nuevas estaciones de peaje o la instalación de nuevas extensiones de las estaciones de peaje

existentes, o el cobro de valorización, entre otras, las mismas podrán ser utilizadas para las destinaciones específicas para las cuales fueron creadas – en el caso de la valorización – para la incorporación de nuevas obras, activación del alcance progresivo del proyecto, disminución del tiempo de la concesión o cualquier otra actividad relacionada directamente con la concesión, a potestad de la administración.

PARAGRAFO. En el caso que la fuente de pago corresponda a ingresos por valorización, **EL CONCESIONARIO** realizará la totalidad de los trámites para el cobro directo de esta contribución. En caso de requerirse el ejercicio de la jurisdicción coactiva, le corresponderá al Departamento adelantar las actuaciones administrativas que sean necesarias.

5.6. MANEJO DE LOS RECURSOS

EL CONCESIONARIO constituirá una nueva cuenta dentro del fideicomiso denominada "Cuenta Adicional No 15" en la que se manejarán los recursos fuente de las inversiones y pago objeto del presente adicional, o podrá constituir, a su costo, un nuevo patrimonio autónomo, al cual **EL CONCESIONARIO** podrá transferir los derechos sobre recursos adicionales cedidos, incorporados en el presente adicional.

CLÁUSULA SEXTA.- PRÓRROGA DEL PLAZO DE LA CONCESIÓN. El plazo del contrato se proroga hasta el momento en que ocurra la primera de las siguientes circunstancias: (i) **EL CONCESIONARIO** obtenga el Ingreso Real o (ii) se llegue al día treinta y uno (31) de octubre del año 2021.

No obstante, en el caso que a la terminación del plazo legal máximo de ampliación, **EL CONCESIONARIO** no obtenga el ingreso real, no habrá 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. Recibir los Tramos adicionales integrantes del alcance básico y establecido en la cláusula tercera del presente documento así como de la infraestructura de operación existente en dichos tramos, si es del caso, en el estado en que se encuentren.
2. Ejecutar los estudios y diseños definitivos en los plazos y condiciones que se establecen en la presente adición y modificación, incluidos los inventarios viales de las vías que no cuenten con dicho inventario..
3. 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.
4. 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 planteado para cada una de las obras.
5. Durante la operación, ejercer actividades de vigilancia de los predios y ofrecer las garantías necesarias para su cuidado preservación y demás aspectos de conformidad con lo establecido en la ley 1150 de 2007.
6. 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.

7. Suscribir las actas que establece el contrato, así como las actas que establece el presente adicional y modificatorio.
8. Constituir a favor del ICCU las pólizas establecidas en la cláusula novena del presente documento.
9. Constituir entre otras, 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.
10. Durante la ejecución de la etapa de operación las obras adicionales objeto de este documento, El **CONCESIONARIO** se obliga a realizar lo establecido en el manual de mantenimiento y operación específico para las obras objeto del presente adicional. El mantenimiento periódico se realizará cada cinco (5) años a partir de la terminación de la construcción de cada obra.
11. La obligación de mantenimiento periódico para las inversiones iniciales del contrato de concesión se realizará cada cinco (5) años, contados desde el primer día del mes de enero del año 2011.

CLÁUSULA OCTAVA.- RIESGOS. Las partes aceptan y reconocen que el tema de la identificación, asignación y estimación de los riesgos asociados a las obras del presente adicional, se manejará de conformidad con lo establecido en el componente de riesgos (Incluida la matriz respectiva), integrante del informe financiero, anexo y parte integrante del presente adicional.

PARÁGRAFO PRIMERO. No procederán reclamaciones del **CONCESIONARIO** basadas en el acaecimiento de algunos de los riesgos asumidos por este y consecuentemente 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.

PARÁGRAFO SEGUNDO. RIESGO TRIBUTARIO. Estará a cargo exclusivamente del **CONCESIONARIO** el riesgo por efectos de la creación de nuevos tributos ya sean tasas, contribuciones o impuestos del orden nacional, departamental o municipal, a partir de la suscripción del presente adicional.

CLAUSULA NOVENA. GARANTIAS. EL CONCESIONARIO se compromete a modificar mediante anexo o constituir la garantía única de cumplimiento de las obligaciones que actualmente salvaguarda el Contrato de Concesión y que se encuentran a favor del ICCU, de tal manera que de alcance suficiente en su cobertura, respecto de las obras del alcance básico señaladas en la cláusula tercera de la presente adición, y que de las condiciones particulares tales como: objeto, plazos, valores asegurados, vigencias y partes correspondan a los riesgos que se imputan al **CONCESIONARIO** y que se relacionan con los distintos amparos que a continuación se destacan.

Las garantías deben ser allegadas dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de suscripción del presente documento. En defecto de lo anterior, **EL CONCESIONARIO** puede amparar los riesgos otorgando garantía de género bancario o autónoma en los términos reglados en los artículos 17 a 23 del Decreto 4828 de 2008.

(a) **Garantía Única de Cumplimiento de la Etapa de Preconstrucción:** Dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la suscripción del Contrato, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar para aprobación del ICCU una Garantía Única de Cumplimiento de las obligaciones de la Etapa de Preconstrucción que corresponda a cualquiera de las clases establecidas por el artículo 3 del Decreto 4828 de 2008. Las pólizas de seguro deberán reunir las condiciones establecidas en el artículo 15 del Decreto 4828 de 2008 y en las mismas deberá figurar como asegurado el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca -ICCU como tomador- garantizado o afianzado **EL CONCESIONARIO**. La Garantía Única de Cumplimiento deberá contener todos y cada uno de los siguientes amparos:

(i) Amparo de Cumplimiento del Contrato: (1) Este amparo garantiza el cumplimiento de todas las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** relativas a la Etapa de Preconstrucción incluso si el cumplimiento de las obligaciones surgidas y exigibles en esta Etapa se extiende a la Etapa subsiguiente, incluyendo el pago de multas, la cláusula penal y demás sanciones que se impongan al Concesionario. (2) El valor asegurado será el DIEZ POR CIENTO (10%) de CINCUENTA Y SEIS MIL (56.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (3) Este amparo deberá tener una vigencia igual a la del plazo de la Etapa de Preconstrucción que se estima será de cuatro (4) meses. En todo caso, la vigencia de este amparo deberá prorrogarse, a costo y riesgo del **CONCESIONARIO**, para hacer coincidir en todo tiempo la vigencia del amparo con la duración real de la Etapa de Preconstrucción.

(ii) Amparo de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: (1) Este amparo debe garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales relativas al personal destinado para la ejecución de todas las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** durante la Etapa de Preconstrucción. (2) El valor asegurado será el equivalente al cinco por ciento (5%) de CINCUENTA Y SEIS MIL (56.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (3) Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo de la Etapa de Preconstrucción y tres (3) años más. En todo caso, **EL CONCESIONARIO** se obliga a prorrogar la vigencia de este amparo dentro de los treinta (30) Días Hábiles anteriores a su vencimiento, en caso de que la vigencia inicial no cubra tres (3) años adicionales a la fecha de terminación de la Fase de Preconstrucción.

(b) Garantía Única de Cumplimiento para la Fase de Construcción: Para suscribir el Acta de Inicio de la Etapa de Construcción, la Garantía Única de Cumplimiento de las obligaciones de la Etapa de Construcción deberá haber sido aprobada por el ICCU. La Garantía Única de Cumplimiento deberá corresponder a cualquiera de las clases establecidas por el artículo 3 del Decreto 4828 de 2008. Las pólizas de seguro deberán reunir las condiciones establecidas en el artículo 15 del Decreto 4828 de 2008 y en las mismas deberá figurar como asegurado el Instituto DE Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - ICCU y como tomador- garantizado o afianzado **EL CONCESIONARIO**. La Garantía Única de Cumplimiento deberá contener todos y cada uno de los siguientes amparos:

(i) Amparo de Cumplimiento del Contrato: (1) Este amparo deberá garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** relativas a la Etapa de Construcción incluso si el cumplimiento de las obligaciones surgidas y exigibles en esta Etapa se extiende a la Etapa subsiguiente, incluyendo el pago de multas, la cláusula penal y demás sanciones que se impongan al Concesionario. (2) el valor asegurado será el DIEZ POR CIENTO (10%) de CINCUENTA Y SEIS MIL (56.000) de salarios mínimos legales mensuales vigentes. (3) Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo de la Etapa de Construcción que se estima durará treinta y seis (36) meses. En todo caso, la vigencia de este amparo deberá prorrogarse, a costo y riesgo del **CONCESIONARIO**, para hacer coincidir en todo tiempo la vigencia del amparo con la duración real de la Etapa de Construcción.

(ii) Amparo de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: (1) Este amparo debe garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales relativas al personal destinado para la ejecución de todas las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** durante la Etapa de Construcción. (2) El valor asegurado será el equivalente al cinco por ciento (5%) de CINCUENTA Y SEIS MIL (56.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (3) Este amparo deberá tener una vigencia igual al plazo de la Etapa de Construcción y tres (3) años más. En todo caso, **EL CONCESIONARIO** se obliga a prorrogar la vigencia de este amparo dentro de los treinta (30) días hábiles anteriores a su vencimiento, en caso de que la vigencia inicial no cubra tres (3) años adicionales a la fecha de terminación de la Etapa de Construcción.

(iii) Amparo de Estabilidad y Calidad de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento: (1) **EL CONCESIONARIO** deberá constituir como un

amparo adicional, considerado en arreglo al riesgo y al tenor de lo dispuesto en los artículos 4 numeral 4.2.9 y 5 inciso final del Decreto 4828 de 2008, diferente al amparo señalado en el numeral 4.2.5. del numeral 4.2. del artículo 4 del Decreto 4828 de 2008, un amparo de estabilidad y calidad de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento de los tramos que cubra los perjuicios derivados de todo daño o deterioro que sufran dichas obras una vez terminada su construcción, por causas imputables al **CONCESIONARIO**. (2) El valor asegurado será el equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) de CINCUENTA Y SEIS MIL (56.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes. (3) Este amparo deberá tener una vigencia de CINCO (5) años contados a partir de la suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción. **EL CONCESIONARIO** y/o la aseguradora, según sea el caso, sólo se eximirán de las obligaciones cubiertas por el amparo de estabilidad y calidad de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento cuando demuestren alguna de las circunstancias siguientes:

(1) Que la causa de los daños provenga de situaciones sobrevinientes, imprevistas e imprevisibles que escaparon al control del **CONCESIONARIO** y que no tienen ninguna relación u origen total o parcial en las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento, ni en cualquier otra actividad ejecutada por **EL CONCESIONARIO**.

(2) Que los daños de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento sean imputables al **ICCU**, a cualquier otra Autoridad Gubernamental, a las empresas de servicios públicos u otras empresas (directamente o a través de contratistas), por intervenciones realizadas sobre los tramos con posterioridad a la terminación de la Etapa de Construcción.

(c) **Garantía Única de Cumplimiento para la Etapa de Operación y Mantenimiento:**

Para suscribir el Acta de Inicio de la Etapa de Operación y Mantenimiento, la Garantía Única de Cumplimiento de las obligaciones de la Etapa de Operación y Mantenimiento por los primeros tres (3) años de duración de la Etapa de Operación y Mantenimiento, deberá haber sido aprobada por el **ICCU**. La Garantía Única de Cumplimiento deberá corresponder a cualquiera de las clases establecidas por el artículo 3 del Decreto 4828 de 2008. Las pólizas de seguro deberán reunir las condiciones establecidas en el artículo 15 del Decreto 4828 de 2008 y en las mismas deberá figurar como asegurado el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca - **ICCU** y como tomador-garantizado o afianzado **EL CONCESIONARIO**. La Garantía Única de Cumplimiento deberá contener todos y cada uno de los siguientes amparos:

(i) **Amparo de Cumplimiento del Contrato:** (1) Este amparo deberá garantizar el cumplimiento de todas las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** relativas a la Etapa de Operación y Mantenimiento, incluyendo el pago de multas, la cláusula penal y demás sanciones que se impongan al Concesionario. (2) Vigencia. La vigencia inicial del amparo de cumplimiento será de tres (3) años y deberá renovarse por períodos sucesivos de tres (3) años. **EL CONCESIONARIO** deberá garantizar que las vigencias de cada uno de los amparos otorgados sean sucesivas y correspondan a la totalidad de la duración del Contrato de Concesión y el amparo correspondiente a la última vigencia de la Etapa de Operación y Mantenimiento deberá incluir una vigencia adicional correspondiente al plazo contractual previsto para la liquidación del Contrato de Concesión en los términos de la cláusula trigésima sexta del Contrato de Concesión. **EL ICCU** verificará esta condición y aprobará cada amparo otorgado, para lo cual **EL CONCESIONARIO** deberá aportarlos con seis (6) meses de antelación al vencimiento de cada vigencia. En todo caso, la vigencia de este amparo deberá prorrogarse, a costo y riesgo del **CONCESIONARIO**, de manera que durante la Etapa de Operación y Mantenimiento siempre esté amparado el **ICCU** con esta Garantía Única de Cumplimiento. (3) El valor asegurado será el equivalente al diez por ciento (10%) del valor de las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** surgidas en la Etapa de Operación y Mantenimiento, el cual para los únicos fines del presente numeral se estima en SIETE MIL MILLONES (\$7.000.000.000) de pesos constantes del 31 de diciembre de 2009. El valor asegurado deberá actualizarse para cada vigencia de tres (3)

años, con la variación del IPC actualizado con la fórmula descrita en la cláusula quinta del presente adicional.

(ii) Amparo de Pago de Salarios, Prestaciones Sociales e Indemnizaciones Laborales: (1) Este amparo debe garantizar el pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales relativas al personal destinado para la ejecución de todas las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** durante la Etapa de Operación y Mantenimiento. (2) El valor asegurado será el equivalente al cinco por ciento (5%) de CATORCE MIL (14.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada período de cinco (5) años. (3) Este amparo deberá tener una vigencia inicial de cinco (5) años y tres (3) años más y deberá renovarse por períodos iguales de cinco (5) años y tres (3) años más hasta la terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento y tres (3) años más. En todo caso, **EL CONCESIONARIO** se obliga a prorrogar la vigencia de este amparo dentro de los treinta (30) días hábiles anteriores a su vencimiento, en caso de que la vigencia inicial no cubra tres (3) años adicionales a la fecha de terminación del presente adicional.

(iii) Amparo de Calidad de las Obras de Mantenimiento: Dentro de los veinte (20) días hábiles anteriores a la fecha acordada para la suscripción del Acta Efectiva de Terminación del Contrato y como requisito para su suscripción, **EL CONCESIONARIO** deberá constituir como un amparo adicional, considerado en arreglo al riesgo y al tenor de lo dispuesto en los artículos 4 numeral 4.2.9 y 5 inciso final del Decreto 4828 de 2008, diferente al amparo señalado en el numeral 4.2.5. del numeral 4.2. del artículo 4 del Decreto 4828 de 2008, un amparo de calidad de las Obras de Mantenimiento a su cargo. (1) El objeto de este amparo es resarcir al **ICCU** por cualquier defecto, daño o deterioro de las obras como consecuencia de fallas en la calidad por un mantenimiento deficiente o inadecuado al tenor de las condiciones de mantenimiento establecidas en el presente Contrato y sus Apéndices. (2) El valor asegurado será el equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) de SIETE MIL MILLONES (\$7.000.000.000) constantes del 31 de diciembre de 2009. El valor asegurado deberá actualizarse anualmente con la variación del IPC utilizando la fórmula descrita en la cláusula quinta del presente adicional. Este amparo deberá tener una vigencia de TRES (3) años contados a partir de la suscripción del Acta Efectiva de Terminación del Contrato. **EL CONCESIONARIO** y/o la aseguradora, según sea el caso, sólo se eximirán de responsabilidad por las obligaciones cubiertas por este amparo cuando demuestren alguna de las siguientes circunstancias:

(1) Que la causa de los daños provenga de situaciones sobrevinientes, imprevistas e imprevisibles que escaparon al control del **CONCESIONARIO** y que no tienen ninguna relación u origen total o parcial en las Obras de Mantenimiento, ni en cualquier otra actividad ejecutada por el Concesionario.

(2) Que la falla en la calidad de las Obras de Mantenimiento o las Obras de Mantenimiento deficientes sean imputables al **ICCU**, a cualquier otra Autoridad Gubernamental, a las empresas de servicios públicos, u a otras empresas (directamente o a través de contratistas), por intervenciones realizadas sobre los tramos con posterioridad a la terminación de la Etapa de Operación y Mantenimiento.

Seguros Adicionales como mecanismo de cobertura de otros riesgos a que se encuentra expuesta la Administración según el Contrato, asignados al Concesionario.

(a) Seguro de Todo Riesgo Construcción. De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, como seguro autónomo, **EL CONCESIONARIO** deberá entregar al mismo tiempo que la Garantía Única de Cumplimiento de la Etapa de Construcción, un Seguro de Todo Riesgo Construcción donde figuren como asegurados y beneficiarios **EL CONCESIONARIO** y **EL ICCU**, con las siguientes características:

(i) Cobertura básica y otros amparos: (1) Pérdidas o daños materiales derivados de incendio, rayo, extinción de incendio, combustión espontánea, humo, hollín, gases, líquidos o polvos corrosivos, impericia, negligencia, descuido o manejo inadecuado, hurto y hurto calificado, tempestad, lluvia, daños por agua y granizo, helada, hundimiento de terreno, deslizamiento de tierra, caída de rocas, aludes e impacto de vehículos terrestres y aeronaves (2) Riesgos de la naturaleza: terremoto y temblor, erupción volcánica e inundación. (3) Daños materiales derivados de actos malintencionados de terceros, asonada, motín, conmoción civil y popular o huelga. (4) Gastos incurridos como consecuencia de un siniestro amparado y derivados de remoción de escombros, gastos de fletes y fletes aéreos, gastos por horas extras, nocturnas y feriadas. (5) Cobertura de errores de diseño y periodo de mantenimiento. (6) Responsabilidad civil con ocasión de la construcción, en exceso de la póliza de responsabilidad civil extracontractual.

(ii) Vigencia: Este seguro deberá tener una vigencia igual a la de la Etapa de Construcción que se estima en once (11) meses, si durante la Etapa de Preconstrucción se llevan a cabo trabajos de preparación, explanación y/o excavaciones de terreno, esta póliza deberá entregarse de manera previa al inicio de estas labores y su vigencia empezará a contar a partir de la fecha de inicio de estos trabajos hasta la terminación de la Fase de Construcción.

(iii) Valor Asegurado, deducibles, exclusiones y otras condiciones técnicas: El valor asegurado deberá corresponder al valor estimado de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento, incluyendo el valor de reposición de los equipos y/o maquinaria y/o montaje, así como los gastos de transporte hasta el lugar de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento, fletes, seguros, gastos de importación, aduana e impuestos, si los hubiere. El valor asegurado podrá determinarse con base en la modalidad de pérdidas máximas, siempre que EL CONCESIONARIO presente, con dos (2) meses de antelación a la fecha en que se deba entregar la póliza un estudio de gerencia de riesgos que determine y justifique técnicamente las pérdidas máximas. El monto de los deducibles aplicables, las exclusiones u otras condiciones técnicas a considerar para la debida constitución del seguro Todo Riesgo Construcción, deberán estar soportados en un estudio de gerencia de riesgos efectuado y aportado por el Concesionario con dos (2) meses de antelación a la entrega de las pólizas, que los determine y justifique técnicamente.

(b) Seguro de Obras Civiles Terminadas. De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, como seguro autónomo, EL CONCESIONARIO deberá entregar al mismo tiempo que la Garantía Única de Cumplimiento de la Etapa de Operación y Mantenimiento, un Seguro de Obras Civiles Terminadas donde figuren como asegurados y beneficiarios EL CONCESIONARIO y EL ICCU, con las siguientes características:

(i) Cobertura básica y otros amparos: (1) Pérdidas o daños materiales derivados de incendio, rayo, extinción de incendio, combustión espontánea, humo, hollín, gases, líquidos o polvos corrosivos, impericia, negligencia, descuido o manejo inadecuado, hurto y hurto calificado, tempestad, lluvia, daños por agua y granizo, helada, hundimiento de terreno, deslizamiento de tierra, caída de rocas, aludes e impacto de vehículos terrestres y aeronaves (2) Riesgos de la naturaleza: terremoto y temblor con valor asegurado equivalente al previsto por el artículo 1 del Decreto 2272 de 1993, erupción volcánica, huracán y/o ciclón y/o tifón e inundación. (3) Daños materiales derivados de actos malintencionados de terceros, asonada, motín, conmoción civil y popular o huelga. (4) Gastos incurridos como consecuencia de un siniestro amparado y derivados de remoción de escombros, gastos de fletes y fletes aéreos, gastos por horas extras, nocturnas y feriadas. (5) Cobertura de errores de diseño.

(ii) Vigencia: Este seguro o las pólizas que se expidan para su cubrimiento deberá mantenerse vigente durante toda la Etapa de Operación y Mantenimiento hasta la reversión.

(iii) Valor Asegurado, deducibles, exclusiones y otras condiciones técnicas: El valor asegurado deberá corresponder al valor estimado de las Obras terminadas de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento, incluyendo el valor de reposición de los equipos y/o maquinaria y/o montaje, así como los gastos de transporte hasta el lugar de las Obras de Construcción Rehabilitación y Mejoramiento, fletes, seguros, gastos de importación, aduana e impuestos, si los hubiere. El valor asegurado podrá determinarse con base en la modalidad de pérdidas máximas, siempre que **EL CONCESIONARIO** presente, con dos (2) meses de antelación a la entrega de la póliza un estudio de gerencia de riesgos que determine y justifique técnicamente las pérdidas máximas. El monto de los deducibles aplicables, de las exclusiones u otras condiciones técnicas a considerar para la debida constitución del seguro de obras civiles terminadas, deberán estar soportados en un estudio de gerencia de riesgos efectuado y aportado por **EL CONCESIONARIO** con dos (2) meses de antelación a la entrega de las pólizas, que los determine y justifique técnicamente.

(c) *Seguro de Automotores y seguro de equipo y maquinaria (Maquinaria Amarilla).* De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, **EL CONCESIONARIO** deberá entregar al **ICCU** junto con la Garantía Única de Cumplimiento en sus diferentes Etapas, copia de las pólizas de seguros individuales o colectivas en las que conste el aseguramiento de los vehículos automotores del **CONCESIONARIO** que estén autorizados para transitar como vehículos de la concesión y de aquellos que estén relacionados directa o indirectamente con la ejecución de las Obras de Construcción, Rehabilitación y Mejoramiento. Respecto de vehículos que no transiten con placas o que se consideren maquinaria amarilla, de igual forma **EL CONCESIONARIO** aportará copia de las pólizas respectivas. El **ICCU** podrá solicitar al **CONCESIONARIO** el ajuste de las condiciones de estas pólizas, cuando las mismas, al ser evaluadas técnicamente no protejan adecuadamente los riesgos acá descritos.

(d) *Seguro de daños y rotura de maquinaria y equipos eléctricos y electrónicos ubicados en las Estaciones de Peaje, Estaciones de Pesaje, Bases de Operaciones y/o Centros de Control de Operaciones.* De manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, **EL CONCESIONARIO** deberá entregar al **ICCU**, en el caso de instalación de nuevos equipos y a medida que dichos equipos cubiertos sean instalados, copia de las pólizas de seguros en las que conste el aseguramiento de la maquinaria y equipos eléctricos o electrónicos de las Estaciones de Pesaje, Estaciones de Peaje, Bases de Operaciones, y/o Centros de Control de Operaciones, contra los riesgos de daños, rotura y daños eléctricos o electrónicos. El **ICCU** podrá solicitar al **CONCESIONARIO** el ajuste de las condiciones de estas pólizas, cuando las mismas, al ser evaluadas técnicamente no protejan adecuadamente los riesgos acá descritos.

Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual

Dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la suscripción del presente adicional, **EL CONCESIONARIO** deberá presentar para aprobación del **ICCU** de manera adicional a la Garantía Única de Cumplimiento, una póliza de responsabilidad civil extracontractual. (1) El objetivo de este seguro es brindar protección frente a las eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que pueda surgir de las actuaciones, hechos u omisiones del **CONCESIONARIO** o sus subcontratistas, en procura de mantener indemne por cualquier concepto al **ICCU** frente a las acciones, reclamaciones o demandas de cualquier naturaleza derivadas de daños y/o perjuicios causados a propiedades o a la vida o integridad personal de terceros o del **ICCU**, incluyendo las de cualquiera de los empleados, agentes o subcontratistas del **ICCU**, que surjan como consecuencia directa o indirecta de actos, hechos u omisiones del **CONCESIONARIO** en la ejecución del Contrato. (2) Vigencia. La vigencia inicial de la póliza de responsabilidad civil extracontractual será de un (1) año y deberá renovarse por períodos sucesivos mínimo de un (1) año hasta la terminación del Contrato de Concesión. **EL CONCESIONARIO** deberá garantizar que las vigencias de cada una de las pólizas otorgadas sean sucesivas y correspondan a la totalidad de la duración del Contrato de Concesión, el **ICCU** verificará esta condición y aprobará cada póliza otorgada, para lo cual **EL CONCESIONARIO** deberá aportarla con dos (2) meses de antelación al vencimiento de la vigencia de cada póliza. (3) Partes. Cada póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual deberá contemplar al **ICCU**, al **CONCESIONARIO** y sus subcontratistas como

asegurados y beneficiarios. (4) Las pólizas deberán constituirse de acuerdo con las coberturas y requisitos establecidos por el artículo 16 del Decreto 4828 de 2008, en adición, el seguro deberá incluir los siguientes amparos: responsabilidad civil cruzada, amparo de contratistas y subcontratistas y gastos médicos sin demostración previa de responsabilidad. (5) El valor asegurado para cada póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual con vigencia anual que se expida con arreglo a lo establecido en la presente cláusula, corresponderá a CUARENTA MIL (40.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada vigencia.

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 y/o el (los) que lo modifique(n). c) Las pólizas deberán ser ajustadas anualmente conforme al incremento del IPC, de conformidad con la fórmula definida en la cláusula quinta.

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.- ADQUISICIÓN DE PREDIOS.

En caso de definirse dentro de los estudios y diseños adelantados por el concesionario, la necesidad de adquisición de predios para la ejecución de las obras, dicha adquisición 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.

10.1. Obligaciones del CONCESIONARIO. De acuerdo con dicha responsabilidad **EL CONCESIONARIO** deberá cumplir con las obligaciones que se describen a continuación:

10.1.1. 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 adelanta 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 Interventoría, (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 le hará ningún tipo de reconocimiento económico.

- 10.1.2. Elaborar un estudio de títulos por cada predio, el cual abarcará, el análisis y aporte de los títulos de como mínimo un lapso de veinte (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.
- 10.1.3. 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.

- 10.1.4. 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 artículos 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 artículo 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**.



- 10.1.5. 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.
- 10.1.6. 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.
- 10.1.7. 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.
- 10.1.8. Cuando sea necesario adelantar trámites por vía de expropiación judicial, EL **CONCESIONARIO** será el responsable de contratar, a su costo, 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.
- 10.1.9. 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 interventoría.
- 10.1.10. 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 Departamental o Nacional.
- 10.1.11. Asistir a los comités que para el control y seguimiento de la gestión predial convoque el ICCU directamente o por intermedio de la interventoría, previa entrega de la información requerida para el efecto.
- 10.1.12. 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.
- 10.2. **Obligaciones del ICCU.** 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:
- 10.2.1. 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.

- 10.2.2. 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.
- 10.2.3. 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.
- 10.2.4. Convocar directamente o por intermedio de la interventoría, 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 específicos en los que **EL CONCESIONARIO** requiera el apoyo del **ICCU**.
- 10.2.5. Sin perjuicio de las obligaciones que en la materia corresponden al **CONCESIONARIO**, previamente al recibo de los expedientes culminados, el **ICCU**, directamente o a través de la Interventoría, 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.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los mayores costos prediales en la gestión y/o adquisición predial que adelante **EL CONCESIONARIO** o cualquiera de sus contratistas, serán por cuenta y riesgo del **CONCESIONARIO**, teniendo en cuenta que para adelantar dicho proceso de adquisición debe contar con los estudios y diseños definitivos que le permitan identificar claramente y valorar con certeza los costos relacionados con la gestión y/o adquisición predial correspondiente. El **ICCU** se reserva el derecho de verificar dichos valores, directamente o a través de su Interventoría.

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 período 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 destinados para la adquisición y gestión predial se manejarán en una subcuenta que creará **EL CONCESIONARIO** en el fideicomiso y que se denominará "Subcuenta predios del adicional No 20", la cual será utilizada para el manejo de los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades mencionadas en la presente cláusula.

Los excedentes y rendimientos de dicha subcuenta permanecerán en la misma y el beneficiario de dichos recursos será **EL ICCU** quien indicará las actividades en que se puedan invertir, las cuales estarán relacionadas directamente con el contrato de concesión.

CLÁUSULA DECIMA PRIMERA.- 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, o Programas de Adaptación a Guías Ambientales
- b. **GESTIÓN AMBIENTAL.-** En caso de requerirse, **EL CONCESIONARIO** realizará los trámites respectivos ante la autoridad ambiental.
- 11.1. 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.
- 11.2. La obtención de la(s) licencia(s) y/o permisos 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 derivan a partir de la cesión.
- 11.3. 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 **ICCU** para que a través del Interventor se realicen las verificaciones respectivas, sin que ello implique la aprobación de los mismos por parte del interventor o del **ICCU**. El plazo para esta revisión será de quince (15) días hábiles. A partir de la fecha de entrega de la revisión correspondiente al **CONCESIONARIO**, éste tendrá diez (10) días hábiles para hacerle las correcciones necesarias y presentarlo de nuevo al **ICCU** para que a través del Interventor, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes se pronuncie sobre las correcciones efectuadas por **EL CONCESIONARIO**, pudiendo así **EL CONCESIONARIO** adelantar el trámite respectivo ante la autoridad ambiental correspondiente.
- 11.4. 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**.
- 11.5. **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.
- 11.6. **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.
- 11.7. 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 SEGUNDA.- 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 Contrato de Concesión 049-98, a partir del primer día del mes de enero del año 2011. Por lo tanto, a partir de esa fecha **EL ICCU** no otorgará al **CONCESIONARIO** ningún tipo de compensación por concepto de garantía comercial o tarificación especial o diferencial existente.

CLÁUSULA DECIMA TERCERA.- LÍMITE MÁXIMO DE TRÁNSITO VEHICULAR APORTANTE A LA CONCESIÓN. Las partes acuerdan eliminar el contenido total de la cláusula vigésima primera – Tránsito Vehicular para la Garantía Comercial, descrito en el Contrato de Concesión 049-98, a partir del primer día del mes de enero del año 2011.

CLÁUSULA DECIMA CUARTA.- 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 QUINTA.- INTERVENTORÍA Y SUPERVISIÓN. Las partes acuerdan modificar la cláusula sexta "vigilancia del contrato", en el sentido de incorporar un mecanismo de supervisión y vigilancia del contrato, adicional a la labor ejercida por el Interventor contratado por el **ICCU**, supervisión que podrá ser contratada por **EL ICCU** con cargo a los recursos destinados para la Interventoría del proyecto, con asiento en la entidad y como apoyo a la obligación de la entidad en la gestión de supervisión del contrato.

PARÁGRAFO PRIMERO. EL CONCESIONARIO continuará con la obligación de cubrir los valores de la interventoría a través de la reserva de un porcentaje del recaudo real, dentro del plazo original del contrato de concesión 049-98 y hasta la terminación del mismo incluida la presente adición.

PARÁGRAFO SEGUNDO. EL CONCESIONARIO tendrá la obligación, a partir de la suscripción del presente adicional, de incrementar en un 0.5% la reserva para el pago de la interventoría de que trata el párrafo anterior, para adicionalmente cubrir los valores de la supervisión de apoyo a la gestión y demás gastos logísticos requeridos para el cabal cumplimiento de las obligaciones propias de dicha supervisión, dentro del plazo original del contrato de concesión 049-98 y hasta la terminación del mismo incluida la presente adición.

PARAGRAFO TERCERO. CREACIÓN DE SUBCUENTA DE INTERVENTORÍA. EL CONCESIONARIO creará un fondo en el fideicomiso denominado "Subcuenta de Interventoría" la cual deberá fondear mensualmente con los recursos provenientes del porcentaje del recaudo real para cubrir las necesidades derivadas de las actividades de interventoría del contrato, de la supervisión como apoyo a la gestión de la entidad y eventuales asesorías necesarias para el óptimo desarrollo del proyecto, durante todo el período de la concesión y hasta la terminación de la misma.

Los excedentes y rendimientos de dicha subcuenta permanecerán en la misma y el beneficiario de dichos recursos será **EL ICCU** quién indicará las actividades en que se puedan invertir, las cuales estarán relacionadas directamente con el contrato de concesión.

CLAUSULA DECIMA SEXTA.- DOCUMENTOS: Hacen parte del presente adicional y modificatorio los siguientes documentos: 1) Anexo 1. Estudio de Conveniencia y Oportunidad suscrito por el Subgerente Concesiones del **ICCU** y el jefe de la oficina asesora jurídica del **ICCU**. 2) Anexo 2. Informe financiero realizado por la Secretaría de Hacienda con la asesoría de la firma Structure – Banca de Inversión. 3) Anexo 3. Propuesta técnica del **CONCESIONARIO** y el cronograma de ejecución de inversiones. 4) Estudios y diseños soportes presentados por **EL CONCESIONARIO**. 5) Verificación y no objeción de la interventoría al proyecto y la propuesta presentada por **EL CONCESIONARIO**. 6) Los demás que se produzcan con ocasión de la ejecución del presente adicional y modificatorio.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA. PUBLICIDAD. A partir de la suscripción del presente adicional, El diseño y tipo de publicidad, tal como emisoras, vallas, tótems y demás medios de publicidad permitida por la normatividad vigente, será definido por **EL ICCU** y los recursos provenientes de la explotación por dicha publicidad, descontados los costos de administración en que incurra **EL CONCESIONARIO**, corresponderán al **ICCU** y se consignarán en una subcuenta dentro del fideicomiso, creada para tal fin por **EL CONCESIONARIO** y para uso potestativo del **ICCU** en actividades relacionadas directamente con la concesión.

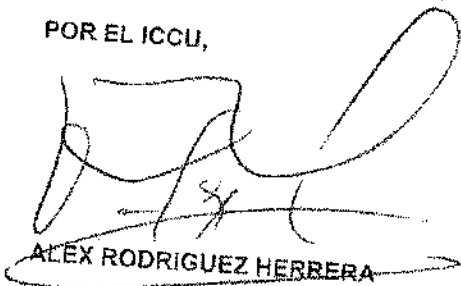
Los excedentes y rendimientos de dicha subcuenta permanecerán en la misma y el beneficiario de dichos recursos será **EL ICCU** quien indicará las actividades en que se puedan invertir, las cuales estarán relacionadas directamente con el contrato de concesión.

PARÁGRAFO. Los recursos provenientes de las actividades de explotación comercial del parador turístico y negocios comerciales afines, descontados los costos de administración, operación y mantenimiento en que incurra **EL CONCESIONARIO** (costos que serán determinados en la realización del (los) estudio(s) correspondiente(s)), serán de propiedad del **ICCU** y serán manejados de conformidad con lo establecido en el componente de publicidad de la cláusula décimo séptima del presente adicional.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA.- 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. 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 veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de suscripción de este documento.

Para constancia se suscribe en Bogotá D.C. a los dos (2) días del mes de septiembre de 2010.

POR EL ICCU,


ALEX RODRIGUEZ HERRERA

POR EL CONCESIONARIO,


LUIS FERNANDO CARRILLO CAYCEDO

Señores

JUZGADO SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ

Ref.: Medio de control de reparación directa promovido por **RAÚL DAVID QUINTERO GALVÁN Y OTROS** en contra del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS- Y OTROS.**

Rad.: 11001-3343-061-2018-00056-00

Asunto: Llamamiento en garantía a SEGUROS DEL ESTADO S.A

JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en calidad de apoderado judicial de **CONCAY S.A.** (en adelante, el “CONCAY”), conforme al poder que se anexó a la contestación a la demanda y al llamamiento en garantía efectuado por el **INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA**, estando dentro de la oportunidad procesal correspondiente y con fundamento en los artículos 172 y 225 del CPACA, concuro ante este despacho con el propósito de **FORMULAR LLAMAMIENTO EN GARANTÍA** en contra de **SEGUROS DEL ESTADO S.A.**, identificada con NIT. 860.009.578-6, en los siguientes términos:

I. LLAMADA EN GARANTÍA

La llamada en garantía es la aseguradora SEGUROS DEL ESTADO S.A. (en adelante, “Seguros del Estado”), identificada con NIT 860.009.578-6, domiciliada en la ciudad de Bogotá y representada legalmente por el señor Jorge Arturo Mora Sánchez, identificado con cédula de ciudadanía No. 2.924.123, o quien haga sus veces.

La llamada en garantía se encuentra domiciliada en la ciudad de Bogotá, y su dirección de notificación judicial es la Carrera 11 No. 90 – 20 y el correo electrónico juridico@segurosdelestado.com, según consta en el Certificado de Existencia y Representación legal anexo.

II. PETICIONES

PRIMERA: LLAMAR EN GARANTIA a SEGUROS DEL ESTADO S.A., identificada con NIT. 860.009.578-6, domiciliada en la ciudad de Bogotá y representada legalmente por el señor Jorge Arturo Mora Sánchez, identificado con cédula de ciudadanía No. 2.924.123, o quien haga sus veces.

SEGUNDA: En caso de prosperar total o parcialmente las pretensiones del llamamiento en garantía formulado por el Departamento de Cundinamarca o por el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (en adelante “ICCU”) o de las pretensiones de la demanda principal, respetuosamente solicito **CONDENAR** a SEGUROS DEL ESTADO S.A., identificada con NIT 860.009.578-6, a pagar directamente a la parte demandante y/o al ICCU las sumas de dinero ordenadas en la sentencia a cargo de CONCAY, con fundamento en la Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, contenido en la Póliza No. 11-40-101016979 expedida el 26 de junio de 2015 y con vigencia hasta el 29 de junio de 2016 (que se adjunta como Prueba Documental No. 1).

III. HECHOS

1. El día 27 de octubre de 1998, el Departamento de Cundinamarca suscribió Contrato de Concesión No. 049 de 1998 con CONCAY S.A., cuyo objeto era la elaboración de los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación y construcción, la operación y el mantenimiento del proyecto denominado “Concesión Troncal del Tequendama” integrado por los trayectos Chusacá – El Triunfo – Viotá – El Portillo.
2. Según lo dispuesto en el hecho tercero de la solicitud de llamamiento en garantía formulado

por el ICCU, “mediante Decreto Ordenanza, se creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca – ICCU, quien se subrogó en las obligaciones de la extinta Secretaría del Departamento del Cundinamarca, respecto de los contratos vigentes de infraestructura vial no liquidados al 15 de septiembre de 2009”

3. Como parte de las obligaciones del Contrato de Concesión se suscribieron diversas pólizas de seguro de responsabilidad civil extracontractual derivada de cumplimiento, las cuales debían ser renovadas cada año de acuerdo con los compromisos adquiridos por CONCA Y S.A. en el marco del Contrato de Concesión y sus adiciones.
4. Una de dichas pólizas es la No. 11-40-101016979 expedida el 26 de junio de 2015 y con vigencia hasta el 29 de junio de 2016.
5. De acuerdo con el objeto del amparo, los riesgos cubiertos por la póliza eran aquellos descritos en las condiciones generales de SEGUROS DEL ESTADO S.A., registradas en la Superintendencia Financiera con el código E-RCE-002ª REDIS 04-09 / E-RCE-001A. Dicho documento establece en materia de riesgos cubiertos los siguientes:

“SE AMPARA LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL OCASIONADA POR LESIONES CORPORALES Y/O DAÑOS MATERIALES A BIENES DE TERCEROS QUE OCURRAN EN DESARROLLO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 049 DE 1998, REFERENTE A EJECUTAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN, CONFORME A LO ESTABLECIDO POR EL ARTÍCULO 32, NUMERAL 4 DE LA LEY 80 DE 1993, AL PLIEGO DE CONDICIONES, A LA OFERTA PRESENTADA EN LA LICITACIÓN PÚBLICA SV-012-97 Y A ESTE CONTRATO, LOS ESTUDIOS, DISEÑOS DEFINITIVOS, LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN Y CONSTRUCCIÓN, LA OPERACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL PROYECTO DENOMINADO CONCESIÓN TRONCAL DEL TEQUENDAMA INTEGRADO POR LOS TRAYECTOS CHUSACA – EL TRIUNFO – VIOTA – EL PORTILLO; ADICIONAL NO. 20, REFERENTE A LA ADICIÓN DE OBRAS Y ACTIVIDADES REQUERIDAS PLASMADAS EN ESTE ADICIONAL. CUARTIO (4) AÑO DE LA ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO”.

6. Adicionalmente, según consta en la caratula de la mencionada póliza, figuran como “tomador” CONCA Y S.A., y como “beneficiario” el ICCU. Veamos:

Fecha Expedición		Vigencia Desde			A las		Vigencia Hasta			A las		Tipo de Movimiento	
Día	Mes	Año	Día	Mes	Año	Horas	Día	Mes	Año	Horas			
26	06	2015	29	06	2015	00:00	29	06	2016	00:00	EMISION ORIGINAL		
DATOS DEL TOMADOR / GARANTIZADO													
Nombre o Razon Social: CONCA Y S.A.										Identificación: 860.077.014-4			
Dirección: AV CVLR 76 A 91						Ciudad: BOGOTÁ, D.C., DISTRITO CAPITAL			Teléfono: 2174050				
DATOS DEL ASEGURADO / BENEFICIARIO													
Asegurado / Beneficiario: INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA ICCU										Identificación: 900.258.711-1			
Dirección: CL 26 NRO. 51 - 53 TORRE CENTRAL PISO 8						Ciudad: BOGOTÁ, D.C., DISTRITO CAPITAL			Teléfono: 7491806				
OBJETO DEL SEGURO													

7. La acción de reparación directa de la referencia gira en torno a los supuestos perjuicios causados a los demandantes, con ocasión del accidente de tránsito que tuvo lugar el día 3 de enero de 2016, en el kilómetro 65 + 525 – Soacha – Tocaima de la Troncal del Tequendama, lo cual se evidencia concretamente en el HECHO PRIMERO y la pretensión PRIMERA de la demanda. Veamos:

III. HECHOS

III.1.- Los hechos acerca de los cuales se fundamentan las anteriores pretensiones tuvieron ocurrencia el día 3 de enero de 2016, siendo aproximadamente las 19:50 horas, en el kilómetro 66+525 vía – Soacha – Tocaima, al accidentarse el automóvil Mercedes Benz, línea E 300 L, con placas MKY - 525 – Modelo 2012, conducido por el señor JONATHAN DAVID SANCHEZ DIAZ, cuando al tomar la curva cerrada que allí aparece, con estrecho espacio carreable y sin muro de contención, se precipitó al vacío al lado izquierdo de la vía, al perder el control, a consecuencia de lo cual, debido a las graves fracturas recibidas, perdió la vida uno de sus ocupantes, el señor URIEL GALVAN CARRASCAL, y recibió graves heridas el menor RAUL DAVID QUINTERO GALVAN y tres personas más.

I. PRETENSIONES

PRIMERA: Declarar que la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE, INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, es administrativamente responsable de los perjuicios morales, materiales e inmateriales, causados, por fallas del servicio, a las personas anteriormente mencionadas.

SEGUNDA.- Condenar a la NACIÓN - MINISTERIO DE TRANSPORTE - INSTITUTO NACIONAL DE VIAS, a pagar, como reparación de los perjuicios causados, derivados del daño ocasionado, las siguientes sumas de dinero, a los demandantes, en su condición de familiares y damnificados de la víctima, por causa de los trágicos hechos sucedidos el día 3 de enero de 2016, siendo aproximadamente las 19:50 horas, en los que resultó gravemente lesionado RAUL DAVID QUINTERO GALVAN.

1).- POR PERJUICIOS MORALES:

A FAVOR DE		No. SML	VALOR	VALOR TOTAL
1	RAUL DAVID QUINTERO GALVAN (Lesionado)	40	\$737.717	\$29.508.680,00
2	AURA NELLY GALVAN CARRASCAL (Mamá)	40	\$737.717	\$29.508.680,00
3	RAUL QUINTERO (Padre)	40	\$737.717	\$29.508.680,00
4	JUAN FELIX GALVAN GARAY (Abuelo)	20	\$737.717	\$14.754.340,00
5	EVANGELINA CARRASCAL (Abuela)	20	\$737.717	\$14.754.340,00
6	LEIDY GALVAN CARRASCAL (Tía)	14	\$737.717	\$10.328.038,00
7	YESENIA FERNANDA GALVAN CARRASCAL (Tía)	14	\$737.717	\$10.328.038,00
8	LUZ FRANCY GALVAN CARRASCAL (Tía)	14	\$737.717	\$10.328.038,00
9	RAMÓN GEOVANY GALVAN CARRASCAL (Tío)	14	\$737.717	\$10.328.038,00
10	SERGIO DANIEL GALVAN CARRASCAL (Tío)	14	\$737.717	\$10.328.038,00
11	ANA ILCE GALVAN CARRASCAL (Tía)	14	\$737.717	\$10.328.038,00
12	LUZ NEREYDA GALVAN CARRASCAL (Tía)	14	\$737.717	\$10.328.038,00

8. En conjunto con lo anterior, producto de la acción de reparación directa promovida por los demandantes, el ICCU fue llamado en garantía por parte del Departamento de Cundinamarca, para que este responda por los posibles perjuicios alegados por los demandantes en el proceso de la referencia. Dicho llamamiento fue admitido mediante auto del 25 de noviembre de 2019. Veamos:

Por lo expuesto se

RESUELVE:

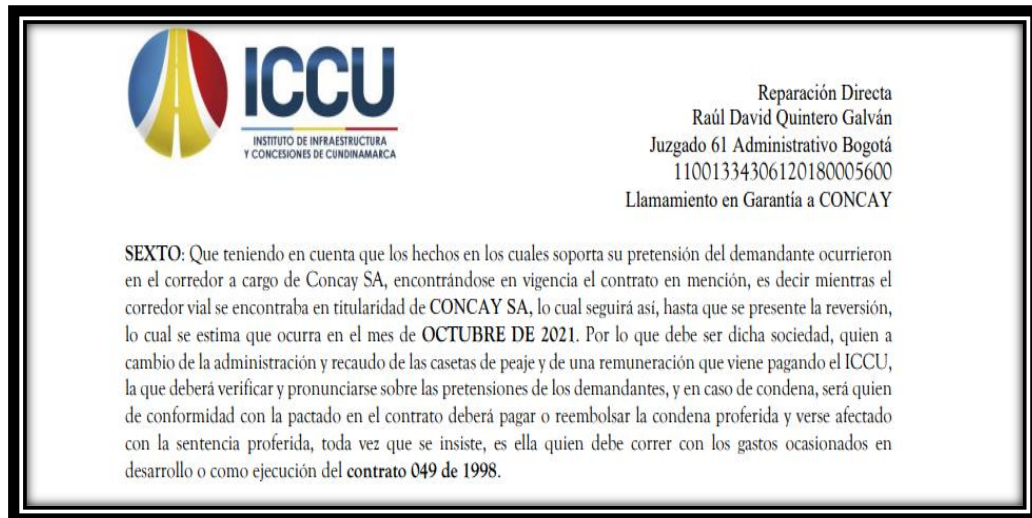
PRIMERO: Cítese como llamada en garantía al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU propuesta por la demandada Departamento de Cundinamarca.

SEGUNDO: Notifíquese este auto al representante legal de Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU de acuerdo a lo establecido en el numeral 2º del artículo 198 y el inciso segundo del artículo 199 del C.P.A.C.A.

TERCERO: Fijar el término de diez (10) días, contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, a la parte demandada Departamento de Cundinamarca, para que remita a través del servicio postal autorizado, copia del llamamiento en garantía, de la demanda, de todos sus anexos, y de este auto al Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca –ICCU

Para tal fin deberá retirar de la Secretaría del Despacho el oficio remitido así como los traslados y acreditar la constancia de entrega en el término referido, so

9. Teniendo en cuenta las pretensiones de la demanda, y del llamamiento en garantía que le efectuó el Departamento de Cundinamarca, el ICCU formuló llamamiento en garantía en contra de CONCAJ, en el cual se pretendió, entre otras cosas, lo siguiente:



10. Así pues, teniendo claridad sobre los hechos que dan origen a la controversia, la naturaleza jurídica del perjuicio reclamado y el llamamiento en garantía intentado por el ICCUI contra mi representada, es evidente que el amparo otorgado por SEGUROS DEL ESTADO en el marco de la Póliza No. No. 11-40-101016979 expedida el 26 de junio de 2015 y con vigencia hasta el 29 de junio de 2016 (que se adjunta como Prueba Documental No. 1) resulta aplicable al presente asunto, y por tanto, es dicha compañía quien, en caso de que el despacho acceda total o parcialmente a las pretensiones del llamamiento en garantía presentado por el ICCUI o de la demanda principal, sea quien pague el valor de la condena, en los términos del contrato de seguro existente o reembolse los valores a que haya lugar.
11. Por todo lo anterior, en caso de prosperar total o parcialmente las pretensiones del llamamiento en garantía o de la demanda principal, la llamada en garantía deberá ser condenada a pagar directamente a las demandantes la indemnización que ordene el despacho, o en su lugar pagar a CONCA Y, la indemnización que deba pagar a los demandantes o al ICCUI.

IV. PRUEBAS

Solicito que se tengan como pruebas del presente llamamiento en garantía las siguientes:

Documentales

1. Póliza No. 11-40-101016979 expedida el 26 de junio de 2015 y con vigencia hasta el 29 de junio de 2016.
2. Condiciones generales de SEGUROS DEL ESTADO S.A., registradas en la Superintendencia Financiera con el código E-RCE-002A REDIS 04-09 / E-RCE-001A

Interrogatorio de parte

Solicito citar a su despacho al señor Jorge Arturo Mora Sánchez, identificado con cédula de ciudadanía No. 2.924.123, mayor de edad, y domiciliado en Bogotá, en su calidad de representante legal de la compañía SEGUROS DEL ESTADO S.A., o quien haga sus veces, para que absuelva interrogatorio de parte que en su debida oportunidad formularé personalmente en la respectiva audiencia o por escrito que haré llegar oportunamente al despacho, particularmente sobre la existencia y condiciones de la Póliza No. No. 11-40-101016979 expedida el 26 de junio de 2015 y con vigencia hasta el 29 de junio de 2016. Para el efecto, el mismo puede ser citado en el correo electrónico juridico@segurosdelestado.com

Pruebas aportadas con la contestación de la demanda

Por otra parte, de manera respetuosa solicito a su despacho tener igualmente como pruebas para el presente llamamiento en garantía todas y cada una de las pruebas documentales aportadas con la contestación de la demanda, así como todas aquellas pruebas como testimonios e interrogatorios de parte que se practiquen dentro del trámite del proceso.

V. ANEXOS

Adicional a lo anterior, aporto los siguientes documentos, los cuales pueden ser descargados en el siguiente link:

<https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1ylbDEjVOKZbYzEg9woPJqzfn-0ifRIH>

1. Los documentos relacionados en el acápite de pruebas.
2. Certificado de existencia y representación legal de SEGUROS DEL ESTADO S.A.

VI. FUNDAMENTOS DE DERECHO

Fundamento el presente llamamiento en garantía en los artículos 172 y 225 del CPACA y en el artículo 64 del C.G.P., y demás normas concordantes.

VII. NOTIFICACIONES

La Llamada en Garantía recibirá notificaciones en la Carrera 11 No. 90 – 20 o en el correo electrónico juridico@segurosdelestado.com

Mi representada CONCAY S.A. recibirá notificaciones en la Carrera 1 No. 76ª-91, o través del correo electrónico notificacion@concaysa.com

El suscrito recibirá notificaciones en la Av. 19 No. 114-09, oficina 405 de la ciudad de Bogotá D.C. o a través del correo electrónico juan.ortiz@ostabogados.com o adolfo.suarez@ostabogados.com o jany.montano@ostabogados.com

Atentamente,



JUAN FELIPE ORTIZ
C.C. 1.110.475.869
T.P. 214.239 del C.S.J

Señores

JUZGADO SESENTA Y UNO (61) ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA

Ref.: Medio de control de reparación directa promovido por **RAÚL DAVID QUINTERO GALVÁN Y OTROS** en contra del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS- Y OTROS.**

Rad.: 11001-3343-061-2018-00056-00

Asunto: Contestación de la demanda y formulación de excepciones.

JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en mi condición de apoderado de CONCA Y S.A. (en adelante, CONCA Y), de conformidad con el poder anexo a este escrito, me dirijo a su despacho respetuosamente en los términos del artículo 225 de la Ley 1437 de 2011 (en adelante “CPACA”), en concordancia con el artículo 175 del CPACA, modificado por los artículos 37 y 38 de la Ley 2080 de 2021, para presentar **CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA**, en los siguientes términos:

I. OPORTUNIDAD

Mediante auto del 7 de septiembre de 2021, notificado personalmente (por medios electrónicos) el 9 de septiembre de 2021, el despacho admitió el llamamiento en garantía formulado por el ICCU en contra de mi representada.

De conformidad con lo previsto en el artículo 225 del CPACA, en asocio con lo previsto en el auto del 7 de septiembre de 2021 dictado por el despacho en este asunto, mi representada cuenta con un término de 15 días para ejercer su derecho de defensa, citar a terceros, intervenir en el proceso y contestar la demanda y el llamamiento en garantía. Dicho término, empezó a correr dos (2) días hábiles siguientes al del envío de la notificación personal, según lo previsto en el artículo 199 del CPACA, modificado por el artículo 48 de la Ley 2080 de 2021.

De esta forma, la contabilización del término de 15 días antes referido inició a partir del 14 de septiembre de 2021 y vence el 4 de octubre de 2021. Por ende, el presente memorial se radica dentro de la oportunidad procesal prevista para tal efecto.

II. PRECISIONES PRELIMINARES

De manera preliminar, y por la importancia que ello reviste para el presente caso, encontramos fundamental prevenir al despacho sobre la existencia de un proceso judicial paralelo donde se discutieron lo mismos hechos de los cuales se pretende derivar responsabilidad por parte de los demandantes y al cual concurrieron la mayoría de estos.

Tal particularidad cobra relevancia, por dos razones principales: por una parte, porque pone en evidencia la temeridad de los demandantes en reclamar de forma paralela y duplicada la indemnización de algunos de los perjuicios invocados (por ejemplo, el daño emergente). Por otra parte, que existe un pronunciamiento judicial que atribuye el accidente materia del proceso a factores humanos relacionados con el exceso de velocidad y al sobrecupo en el vehículo en el cual se transportaban las víctimas del accidente de tránsito.

Así, se observa que en sentencia del 11 de noviembre de 2020, el Juzgado 38 Administrativo Oral del Circuito de Bogotá, en el marco del proceso de reparación directa promovido por Juan Félix Galván Garay y otros contra el Ministerio de Transporte y el INVIAS, que cursó bajo el radicado 110013336038-2018-00073-00, descartó cualquier responsabilidad de las entidades demandadas y concluyó que las causas del mismo accidente objeto de este proceso estaban asociadas a factores humanos como el exceso de velocidad y el sobrecupo que llevaba el vehículo (Ver Prueba Documental N° 23 – Sentencia de 1ª Instancia Familia Galván). Veamos:

Si bien la parte demandante se esforzó por demostrar que fueron las condiciones de la vía las que propiciaron que el conductor del vehículo de placas MKY-525 señor Jonathan David Sánchez Díaz, perdiera el control del mismo y se saliera de la carretera dejando como saldo la muerte del señor Uriel Galván Carrascal y un número considerable de heridos, los medios de prueba recabados permiten inferir, con alto grado de probabilidad, que el siniestro acaeció por razones humanas mas no por factores asociados a la carretera.

En el Informe Policial de Accidente de Tránsito elaborado para este caso se advierte que el uniformado que atendió el caso puso como hipótesis la 116, la que según la Resolución N°. 11268 de 6 de diciembre de 2012 “*Por la cual se adopte el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones*”, expedida por el Ministerio de Transporte, se refiere a conducir con exceso de velocidad.

(...)

De otro lado, el Informe Policial de Accidente de Tránsito al que se viene refiriendo el juzgado evidencia que el vehículo accidentado de placas MKY-525 aparte del conductor llevaba 8 ocupantes más, es decir que en total en un vehículo para 5 personas se movilizaban 9 personas. En audiencia de pruebas de 9 de julio de 2020²⁴ se recibió la declaración del conductor de ese automóvil señor Jonathan David Sánchez Díaz, quien incurrió en contradicciones frente a

lo que había dicho en su interrogatorio ante la Fiscalía General de la Nación²⁵, pues dijo que el sobrecupo no era de esa magnitud, además dijo que al tomar la curva cerrada se movilizaba a menos de 60 k/h porque creía que la velocidad máxima era de 80 k/h, y aunque se le indagó si era razonable tomar una curva a 60 k/h con sobrecupo, contestó que no le parecía porque al tomarla frenó y bajo la velocidad.

Con ocasión de la citada decisión, y sin perjuicio de la independencia y autonomía de la que goza este despacho judicial, resulta evidente que la responsabilidad de CONCA Y no se encuentra comprometida en el presente caso, no solo por no ser el causante del daño, sino porque como quedará probado en el proceso mi representada no incurrió en ninguna falla en el servicio.

III. OPOSICIÓN A LAS PRETENSIONES

CONCA Y se opone a la prosperidad de todas y cada una de las pretensiones de la demanda, por carecer estas de sustento fáctico y jurídico y estar fundadas en el desconocimiento de la realidad de lo ocurrido y de la verdadera causa del accidente automovilístico en virtud del

cual los demandantes pretenden indemnización de perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales.

Por tal motivo, se solicita expresamente al despacho que en la sentencia que ponga fin al proceso, declare probadas las excepciones propuestas, niegue las pretensiones de la demanda y condene en costas a la parte actora.

IV. CONTESTACIÓN A LOS HECHOS

Frente al hecho III.-1: NO ES CIERTO. Si bien el día 3 de enero de 2016, a las 19:50 horas aproximadamente, en el kilómetro 66 + 525 de la vía Soacha – Tocaima se presentó un accidente en el que se vio involucrado el vehículo automotor marca Mercedes Benz, de la línea E 300 L, identificado con placas MKY-525, modelo 2012, mientras era conducido por el señor Jonathan David Sánchez Díaz, en relación con el evento, conviene precisar lo siguiente:

Según la ficha técnica del vehículo involucrado en el accidente y conforme se hizo constar en el Informe Policial de Accidente de Tránsito levantado por la autoridad en el lugar y fecha de los hechos, éste tiene una capacidad para transportar hasta 5 pasajeros (Ver Prueba Documental N° 6 – Informe Policial de Accidente de Tránsito).

No obstante, en el momento del accidente, en contravía de las normas de tránsito¹ y transgrediendo los límites del riesgo permitido por la ley para el desarrollo de una actividad peligrosa como lo es conducir vehículos automotores², en el automóvil se transportaban 8 personas. Tal circunstancia también se hizo constar en el Informe Policial de Accidente de Tránsito levantado el día de los hechos por las autoridades, en el que al referirse a la “cantidad de acompañantes o pasajeros en el momento del accidente”, se dejó constancia de que iban 8 personas. Veamos (Ver Prueba Documental N° 6 – Informe Policial de Accidente de Tránsito):

PLACA PERMISIVO/CEM: MKY525	NACIONALIDAD: COLOMBIANO	MARCA: Mercedes	LÍNEA: E300L	COLOR: Plata	MODELO: 2012	CARRROCERIA: SedaS	TON: 05	PASAJEROS: 05	LICENCIA DE TRANS N°: 10010470435
MATRICULADO EN: Bogotá	INNOVIZADO EN: Bogotá	A DISPOSICIÓN DE: Patricio el tigre	CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE: 08	ASEGURADORA: AXA Colpatria	VENCIMIENTO: 02/2016	TARJETA DE REGISTRO N°: 08			

Ello resulta relevante porque tratándose de un vehículo con capacidad máxima para cinco (5) pasajeros, el hecho de que en éste se transportaran ocho (8) personas, conlleva a la inevitable conclusión de que al menos 3 de ellas no venían usando el cinturón de seguridad.

¹ Ley 769 de 2002 – Estatuto Nacional de Tránsito. Artículo 131. “Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: (...) C.15 **Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.**” (Subrayas y negrillas ajenas al texto original)

² Corte Constitucional. Sentencia T-609 de 2014. “La actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa “que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión.”

Cláusula PRIMERA del Contrato de Concesión N° 49 suscrito el 27 de octubre de 1998 entre CONCA Y (en condición de concesionario) y la Gobernación de Cundinamarca (en concedente) (para efectos de este documento, el Contrato de Concesión), entre el kilómetro 55 + 480 y el kilómetro 72 + 000 de la vía objeto de concesión, la obligación del concesionario estaría dirigida a la “E) Rehabilitación del sector”, lo que incluiría “obras de arte, parcheo y repavimentación” (Ver Prueba Documental N° 2 – Contrato de Concesión).

Ello resulta relevante, pues aunque las condiciones de la vía no fueron la causa del accidente y estas se ajustaban a los parámetros de seguridad previstos en las normas técnicas, en gracia de discusión, en virtud del Contrato de Concesión con base en el cual se ha vinculado a CONCA Y al proceso, la obligación de mi representada era de rehabilitación de la vía en función de las características originales de diseño y construcción de esta, sin que le fuera exigible la ampliación de las calzadas, el rediseño de las mismas o la implementación de factores o elementos ajenos a los inicialmente contemplados en los diseños, por fuera de lo expresamente previsto en el Contrato de Concesión.

Sobre esa misma base, en lo que concierne específicamente a la construcción de muros de contención, conviene destacar que en el literal U) de la Cláusula SEGUNDA del Contrato Adicional N° 10 al Contrato de Concesión, suscrito el 30 de agosto de 2000, se pactaron expresamente los segmentos de la vía en los que CONCA Y tendría obligación de construir muros de contención, en los siguientes términos (Ver Prueba Documental N° 3 – Contrato Adicional N° 10):

“U) Muros de contención ubicados entre el K34+000 al K72+000.

Con el fin de garantizar la adecuada operación de la vía y con base en los recorridos y visitas a la misma se determinó que en este tramo rehabilitado por el CONCESIONARIO este deberá ejecutar durante los primeros seis (6) meses de la Etapa de Operación, diez (10) muros de contención ubicados en las siguientes abscisas: K43+130/150 margen derecha; K55+710/725 margen derecha; K55+725/740 margen derecha; K60+500 margen derecha; K60+510/525 margen derecha; K60+690/715 margen derecha; K60+720/760 margen derecha; K61+015 margen derecha; K68+275/285 margen derecha; K69+470 margen izquierda.”

Nótese que CONCA Y no contrajo obligación contractual de construir muro de contención en el segmento de la vía en el que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima), por lo cual, en gracia de discusión, tampoco podría imputársele responsabilidad asociada a ello.

Finalmente, a CONCA Y no le constan las lesiones referidas como “*graves heridas*” a las que se refiere el hecho, en relación con lo cual, en todo caso, de demostrarse, mi representada no tiene responsabilidad alguna.

Frente al hecho III.-2: NO ES CIERTO. En atención a que el hecho contiene varias apreciaciones, se amplía la contestación a cada una de ellas en los siguientes términos:

Como primera aproximación, a CONCA Y no le consta que los señores Giraldo Velazco y Miranda Páez -mencionados en el hecho- hubiesen sido testigos del accidente. De hecho, mi representada no ha tenido siquiera la oportunidad de acceder a las anunciadas “*pruebas extra proceso*”, las cuales en todo caso no se practicaron a petición ni con audiencia de ella, por lo cual, de ser el caso, como requisito previo para su valoración, en los términos del artículo 174 del Código General del Proceso (en adelante, CGP), deberá surtirse la contradicción correspondiente en este proceso.

Ahora, en lo atinente a la supuesta ausencia de iluminación de la vía, es necesario destacar que en el hecho no se precisa a qué tramo se hace referencia, pues la parte demandante se limita a indicar de manera genérica e imprecisa que “en un largo tramo anterior al lugar o sitio de los hechos” la vía no contaba con iluminación.

De cualquier manera, es pertinente destacar que según lo dispuesto en el literal D.1. del numeral 6.3.7 de los Pliegos de Condiciones de la denominada “Concesión Troncal del Tequendama”, que dio lugar a la celebración del Contrato de Concesión y que constituye documento complementario del mismo (ver Cláusula CUADRAGÉSIMA NOVENA del Contrato de Concesión⁴), CONCA Y sólo tenía la obligación de instalar iluminación en la estación de peaje y en las áreas de descanso. Al respecto en el citado aparte se dispuso lo siguiente (ver Prueba Documental N° 1 y 1.1 – Pliegos de Condiciones):

D.- Iluminación.-

D.1.- Descripción- La iluminación se instalará en la estación de peaje 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 del CONCESIONARIO.

En concordancia con lo anterior, es importante anotar que el segmento de la vía en que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima), en atención a su tipología y características, no requiere de iluminación artificial en atención a lo dispuesto en el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público – RETILAB proferido por el Ministerio de Minas y Energía.

Tampoco es cierto que la vía no contara con la señalización preventiva correspondiente de conformidad con la legislación aplicable. Al respecto, es necesario advertir que en cumplimiento del Contrato de Concesión, CONCA Y realizó un Estudio de Seguridad Vial en el marco del cual se levantó un inventario de la señalización existente y otro de la señalización proyectada, conforme a lo cual, desde el inicio del Contrato de Concesión en 1999, se procedió con la instalación de la señalización proyectada de acuerdo con las normas técnicas aplicables y durante toda la vigencia contractual, se realizó el mantenimiento correspondiente de la misma.

El referido Estudio de Seguridad Vial realizado por CONCA Y da cuenta que en el segmento de la vía en el que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima), cuenta con la señalización correspondiente que previene de la existencia de las curvas pronunciadas en las que como consecuencia del exceso de velocidad y del sobrecupo y de la transgresión de los límites de riesgo permitido, ocurrió el accidente (Ver Prueba Documental N° 9 – Copia del Estudio de Seguridad Vial). Veamos:

K 66 + 180	SP-10	CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADAS DER - IZQ
K 66 + 125	SP-04	CURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA
K 66 + 265	SP-03	CURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA
K 66 + 401	SP-03	CURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA
K 67 + 025	SP-04	CURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA

A lo anterior debe agregarse, que en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, particularmente, según lo dispuesto en el numeral 3.4. del Manual de Operación del Contrato de Concesión (Ver Prueba Documental N° 8 – Manual de Operación Contrato de

⁴ Contrato de Concesión. Cláusula CUADRAGÉSIMA NOVENA – Documentos del Contrato: “Son documentos complementarios de este contrato los siguientes: -El pliego de condiciones de la licitación y sus adendas (...)”

Concesión), durante toda la vigencia contractual mi representada realizó inspecciones viales rutinarias con base en las cuales mantuvo la señalización preventiva en buen estado y acorde a la legislación vigente.

Finalmente, en relación con las menciones infundadas realizadas por la parte actora, asociadas a que el lugar el que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima) es un segmento vial crítico en atención a los índices de accidentalidad que allí se presentan, conviene precisar que según lo ha dispuesto la Superintendencia de Transporte se tienen como sectores críticos de accidentalidad, aquellos en los que trimestralmente ocurren tres accidentes simples o con víctimas. Al respecto la citada autoridad en materia de transporte ha dispuesto (Ver Prueba Documental N° 13– Informe de Gestión de la Superintendencia de Transporte 2015 y 2016, pág. 30):

Sectores críticos de accidentalidad

La SPT trimestralmente ha venido recopilando la información suministrada por los supervisados sobre los sectores críticos de accidentalidad, entendiéndose por la ocurrencia de tres accidentes simples o con víctima en un determinado tramo o sector de un kilómetro, la cual se ha venido consolidando y comparando con la información suministrada por la DITRA, de ello se obtiene el número de sectores críticos para el trimestre, número de accidentes y número de víctimas.

Se genera un listado de los sectores críticos con reincidencia trimestral en cada una de las concesiones incluyendo un mapa de siniestralidad que se publica en nuestra página web, especialmente para temporadas vacacionales y de alto flujo vehicular dentro de la campaña institucional denominada "ViajeALoBien".

De igual forma se realizaron de manera aleatoria controles operativos con el apoyo de la DITRA en los sectores identificados y se solicita a los vigilados realizar planes de contingencia para mejorar la seguridad en los sectores en cuestión.

La SPT a través de la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura por intermedio de los supervisores de cada vigilado ha realizado inspecciones en cada sector identificado y mesas de trabajo con representantes de la DITRA en cada departamento, lo que ha contribuido principalmente a la reducción de la accidentalidad en un 30% en los sectores críticos.

En lo atinente al caso en concreto, es necesario resaltar que para los años 2015 y 2016 la Superintendencia de Transporte no catalogó la zona en la que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima) como un sector crítico de accidentalidad, lo que a su vez, se compadece con los reportes de accidentalidad presentados a la autoridad por CONCAV durante los años 2015 y 2016, en los que además del accidente que es objeto de este proceso, sólo se reportó un accidente en noviembre del 2015 a causa de exceso de velocidad (Ver Pruebas Documentales 21 y 22 – Informes de accidentalidad 2015 y 2016). Veamos:

ANO		2015					
TRIMESTRE		OCTUBRE - DICIEMBRE					
MES	CL. DE ACCIDENTE	ABSCISA	SECTOR	No HIPOTESIS 1	TEXTO HIPOTESIS No 1	Suma de HERIDOS	
OCTUBRE	VOLCAMIENTO	Km09+300	La Virgen		116	EXCESO DE VELOCIDAD (116)	1
		Km17+100	El Progreso		116	EXCESO DE VELOCIDAD	1
	CHOQUE	Km18+000	El Progreso		116	EXCESO DE VELOCIDAD	1
		Km26+000	Pradilla		126	FALTA DE PREVENCIÓN ANTE ANIMALES EN LA VÍA	1
		Km12+500	La Cadena		116	EXCESO DE VELOCIDAD	2
NOVIEMBRE	VOLCAMIENTO	Km13+200	El Pin		104	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL	2
		Km38+700	El Triunfo		104	INVASIÓN DE CARRIL	2
	Km54+200	VDA CALANDAIMA		116	INVASIÓN DE CARRIL (157) Y EXCESO DE VELOCIDAD	3	
	Km16+500	Castalia		136	IMPERICIA EN EL MANEJO	2	
	Km19+550	BELLA VISTA		116	EXCESO DE VELOCIDAD	1	
	Km40+000	El Triunfo		146	EXCESO DE VELOCIDAD	3	
	Km66+500	LA OROQUETA		116	EXCESO DE VELOCIDAD	2	
DICIEMBRE	VOLCAMIENTO	Km14+000	El Pin		104	Invasión de carril	7
		Km19+200	BELLA VISTA		145	PONER VEHICULO EN MOVIMIENTO SIN OBSERVAR	2
DICIEMBRE	VOLCAMIENTO	Km27+000	Pradilla		116	EXCESO DE VELOCIDAD	3
		Km 57+636	Viota	(en blanco)		(en blanco)	2
	ATROPELLO	21+800	Pueblo Nuevo	(en blanco)		(en blanco)	8
		25+500	Pradilla	(en blanco)		(en blanco)	1
DICIEMBRE	CHOQUE	25+380	EL COLEGIO	(en blanco)		(en blanco)	1
		Km2+710	El Charquito	(en blanco)	104	Invasión de carril	1
Total general						45	

Así mismo, conviene advertir que el accidente objeto del presente proceso también fue reportado a la Superintendencia de Transporte en el primer trimestre de 2016. En relación con la causa de este, en el citado informe se identificó como causa el código 116, correspondiente a exceso de velocidad. Veamos (Ver Prueba Documental N° 22 - Informe de accidentalidad Primer Trimestre 2016):

ANO		2016					
TRIMESTRE		ENERO - MARZO					
MES	CL. DE ACCIDENTE	ABSCISA	SECTOR	No HIPOTESIS 1	TEXTO HIPOTESIS No 1	Suma de HERIDOS	
ENERO	VOLCAMIENTO	Km 13+000	El Pin		157	(en blanco)	2
		Km 14+970	Castalia		116	(en blanco)	4
		Km 30+000	MARTINEZ		116	(en blanco)	1
		Km 37+120	EL PRADO		116	(en blanco)	2
		Km 50+650	CALICHANA		116	(en blanco)	16
	ATROPELLO	Km 47+390	Viota		106	(en blanco)	1
		Km 66+526	El Prad		116	(en blanco)	2
		Km 21+600	VILLA LOREN		157	(en blanco)	2
		Km 38+820	El Triunfo		157	(en blanco)	1
		Km 15+350	Castalia		157	(en blanco)	3
FEBRERO	VOLCAMIENTO	Km 16+300	ZOOLOGICO		157	(en blanco)	1
		Km 26+200	Pradilla		104	(en blanco)	1
		Km 02+500	Charquito		116	(en blanco)	1
MARZO	VOLCAMIENTO	Km 15+000	Castalia		116	(en blanco)	2
		Km 19+630	Bellavista		157	(en blanco)	1
		Km 40+270	El Triunfo		104	(en blanco)	1
	ATROPELLO	Km 12+840	La Cadena		157	(en blanco)	1
		Km 17+800	Puerto Rico		157	(en blanco)	1
		Km 32+650	EL COLEGIO		157	(en blanco)	2
		Km 34+500	LA PRIMAVERA		157	(en blanco)	3
MARZO	VOLCAMIENTO	K 03+950	LA HUESERA		116	(en blanco)	2
		k 1+596	Charquito		157	(en blanco)	1
		K 13+300	Atracachal		157	(en blanco)	1
		K 17+500	El Progreso		157	(en blanco)	1
		k 21+000	VILLA LOREN		157	(en blanco)	1
		K 24+000	Las Angustias		157	(en blanco)	1
MARZO	VOLCAMIENTO	K 52+931	NEPTUNA		157	(en blanco)	2
		K 01+100	VEREDA ANTIOQUIA		157	(en blanco)	1
	CHOQUE	K 06+612	El Salto		407	(en blanco)	1
		K 03+360	LA GRAN VIA		157	(en blanco)	2
MARZO	VOLCAMIENTO	K 39+360	LOS CAIMOS		157	(en blanco)	1
		Total general					

Lo anterior, a su vez confirma que la causa del accidente no fueron factores o circunstancias asociadas al estado de la vía, sino a factores imputables a los pasajeros, quienes se desplazaban a exceso de velocidad y con sobrecupo, contrariando las normas de tránsito y violando los límites del riesgo permitido.

Frente al hecho III.-3: NO ES UN HECHO, es una referencia a una prueba solicitada y aportada con la demanda, en relación con la cual CONCA Y no se ha surtido la contradicción en los términos del artículo 228 del Código General del Proceso, aplicable por remisión del último inciso del artículo 218 del CPACA.

De cualquier manera, en relación con la apreciación subjetiva que realiza la parte demandante sobre el dictamen, conviene precisar que **NO ES CIERTA** y que conforme se demostrará en la fase procesal correspondiente, el dictamen aportado por los demandantes no se adecúa a los parámetros formales y sustanciales exigidos para este tipo de pruebas.

Frente al hecho III.-4: NO ES UN HECHO, es una referencia a unas pruebas solicitadas y aportadas con la demanda, en relación con las cuales CONCA Y no ha surtido la

contradicción en los términos legales, no sólo porque ha sido vinculada al proceso recientemente, sino además porque se ha visto imposibilitada para acceder al expediente completo en atención a la ausencia de digitalización del mismo.

De cualquier manera, resulta pertinente poner de presente al despacho, que sobre la base de la alegada pérdida de la capacidad laboral del menor Raúl David Quintero Galván en un supuesto porcentaje del 20%, la parte actora pretende una indemnización a título de lucro cesante futuro, la cual fue calculada en atención a la expectativa de vida del menor; esto es, 742.8 meses.

Al respecto, conviene advertir, sin que ello implique aceptación de responsabilidad, que una pérdida de capacidad laboral en un 20% no se traduce en imposibilidad para que una persona acceda al mercado laboral. Lo anterior, a tal punto que de conformidad con la legislación colombiana una persona sólo accede a la pensión de invalidez a partir de la pérdida de capacidad laboral igual o superior al 50%.

Para aquellos casos en los que la pérdida de la capacidad laboral es inferior al 50%, el Decreto 2644 de 1994 del Ministerio del Trabajo, *“por el cual se expide la Tabla única para las indemnizaciones por pérdida de la capacidad laboral entre el 5% y el 49.99% y la prestación económica correspondiente”*, prevé una tabla única de indemnizaciones, en el marco de la cual, se establece que para una pérdida de capacidad laboral del 20%, el cálculo deberá realizarse sobre 9,5 meses.

Lo anterior pone en evidencia la desproporción en los cálculos de los perjuicios reclamados por los demandantes.

Frente al hecho III.-5: NO ES CIERTO. Contrario a lo afirmado por los demandantes, los medios probatorios obrantes en el expediente demuestran que el accidente se produjo a causa de la imprudencia del conductor y sus acompañantes, quienes voluntariamente optaron por transportarse en un vehículo a exceso de velocidad, con sobrecupo y sin que varios de los tripulantes portaran el cinturón de seguridad.

En efecto, en sentencia de primera instancia proferida el 11 de noviembre de 2020 por el Juzgado 38 Administrativo Oral del Circuito de Bogotá, en el proceso de reparación directa promovido por Juan Felix Galván Garay y otros contra el Ministerio de Transporte y el INVIAS, que cursó bajo el radicado 110013336038-2018-00073-00, por los mismos hechos que aquí se discuten, el despacho consideró en distintos apartes, lo siguiente: (Ver Prueba Documental N° 23 – Sentencia de 1ª Instancia Familia Galván):

Si bien la parte demandante se esforzó por demostrar que fueron las condiciones de la vía las que propiciaron que el conductor del vehículo de placas MKY-525 señor Jonathan David Sánchez Díaz, perdiera el control del mismo y se saliera de la carretera dejando como saldo la muerte del señor Uriel Galván Carrascal y un número considerable de heridos, los medios de prueba recabados permiten inferir, con alto grado de probabilidad, que el siniestro acaeció por razones humanas mas no por factores asociados a la carretera.

En el Informe Policial de Accidente de Tránsito elaborado para este caso se advierte que el uniformado que atendió el caso puso como hipótesis la 116, la que según la Resolución No. 11268 de 6 de diciembre de 2012 *“Por la cual se adopte el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones”*, expedida por el Ministerio de Transporte, se refiere a conducir con exceso de velocidad.

(...)

De otro lado, el Informe Policial de Accidente de Tránsito al que se viene refiriendo el juzgado evidencia que el vehículo accidentado de placas MKY-525 aparte del conductor llevaba 8 ocupantes más, es decir que en total en un vehículo para 5 personas se movilizaban 9 personas. En audiencia de pruebas de 9 de julio de 2020²⁴ se recibió la declaración del conductor de ese automóvil señor Jonathan David Sánchez Díaz, quien incurrió en contradicciones frente a

lo que había dicho en su interrogatorio ante la Fiscalía General de la Nación²⁵, pues dijo que el sobrecupo no era de esa magnitud, además dijo que al tomar la curva cerrada se movilizaba a menos de 60 k/h porque creía que la velocidad máxima era de 80 k/h, y aunque se le indagó si era razonable tomar una curva a 60 k/h con sobrecupo, contestó que no le parecía porque al tomarla frenó y bajo la velocidad.

Lo expuesto por el Juzgado 38 Administrativo de Bogotá en la sentencia en cita, en relación con el mismo accidente que sirve de base a la reclamación objeto de este proceso, pone de presente que las distintas pruebas recaudadas en los distintos escenarios (administrativos y penales), dan cuenta de que el accidente tuvo como causa eficiente la imprudencia del conductor y sus tripulantes.

Frente al hecho III.-6: NO ES CIERTO. Se trata de apreciaciones subjetivas de la parte demandante en relación con las pruebas -aún no controvertidas- y las normas aplicables al caso.

En todo caso, se reitera, las causas del accidente no están asociadas a las circunstancias de la vía sino a factores completamente atribuibles al conductor y a sus acompañantes, quienes voluntaria e imprudentemente decidieron embarcarse en un vehículo con sobrecupo y transitaron a exceso de velocidad por la vía en la que se produjo el accidente.

Frente al hecho III.-7: ES PARCIALMENTE CIERTO. Si bien es cierto que al momento del accidente, el conductor Jonathan David Sánchez Díaz iba acompañado de la señora Ana Ilce Galván Carrascal, de la menor Diana Carolina Pachón Galván y de la señora Leidy Milena Ramírez Avendaño, en el hecho, la parte demandante, con el propósito de evadir los efectos jurídicos y el reproche asociado a que se transportaban con sobrecupo, omitió mencionar que adicionalmente en el vehículo también se transportaban el señor Miguel Esteban Cárdenas Galván, el menor Juan Diego Pachón Galván, el menor Raúl David Quintero Galván, el señor Uriel Galván Carrascal y la menor Isabela Sofía Sánchez.

Es importante anotar que varias de las personas que se transportaban en el vehículo - incluido el menor Raúl David Quintero Galván, en nombre de quien se pretenden las indemnizaciones- eran menores de edad, en relación con las cuales sus padres tenían un deber objetivo de cuidado y una posición de garante, por lo cual resulta absolutamente cuestionable que se les hubiere enfrentado a una circunstancia altamente riesgosa como lo fue transportarse por una vía secundaria en un vehículo con sobrecupo que transitaba con exceso de velocidad.

V. EXCEPCIONES DE MERITO

PRIMERA: NO SE CONFIGURAN LOS ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN RELACIÓN CON CONCA Y - INEXISTENCIA DE FALLA EN EL SERVICIO

En los hechos de la demanda y en sus fundamentos, se sugiere como causa del accidente fuente de la alegada responsabilidad supuestas falencias en la señalización de la vía, su iluminación y la invocada ausencia de muros de contención. Así, en un precario análisis de causalidad se concluye que los perjuicios reclamados por la parte demandante tienen origen en las invocadas irregularidades en la vía, lo que permite identificar que el título de imputación insinuado dentro de la estructura de la reclamación de perjuicios es una supuesta “falla en el servicio”, bajo el entendido que la vía no cumplía con los estándares legales.

Conforme a lo anterior, y sin perjuicio de la incontrovertible materialización de los eximientes de responsabilidad rotulados como “hecho de un tercero” y “culpa exclusiva de la víctima” que se exponen en ulteriores excepciones, en el proceso quedará demostrado que CONCA Y no incumplió ninguna obligación contractual o legal de cara a la señalización o iluminación de la vía, así como tampoco en materia de construcción de muros de contención.

El régimen de responsabilidad extracontractual del Estado, se basa en el derecho de daños y requiere dos elementos centrales: (i) un daño antijurídico y (ii) una imputación de esta bajo los títulos identificados por la jurisprudencia. Al respecto, el Consejo de Estado explicado lo siguiente:

*“A partir de la expedición de la Constitución de 1991, la responsabilidad del Estado se define de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 90 en virtud del cual, éste será patrimonialmente responsable por los daños antijurídicos causados por la acción u omisión imputable a sus agentes. **En efecto, dos son los postulados que fundamentan dicha***

responsabilidad: i) El daño antijurídico, y ii) la imputación del mismo a la administración, (...)⁵ (Subraya y negrilla fuera del texto).

El título de imputación sugerido en este caso por la parte demandante coincide con aquel que ha sido denominado por la jurisprudencia como “falla en el servicio”, el cual ha sido caracterizado como “*en el mal funcionamiento de la Administración, porque el servicio no se prestó o se prestó en forma tardía o deficiente, es decir que se trata de un defecto en la ejecución de las funciones a cargo de las autoridades estatales y que puede presentarse bien por acción o bien por omisión*”⁶. En ese contexto, la falla en el servicio presupone un “*defectuoso, tardío o inexistente cumplimiento de las funciones o deberes a cargo de la Administración*”⁷.

En el referido contexto, tal y como lo ha referenciado el Consejo de Estado, para que proceda el reproche de responsabilidad contra el Estado en el escenario de una “falla en el servicio”, es necesario que se acrediten los siguientes elementos: (i) que existía una obligación (legal o contractual) en cabeza del demandado, (ii) que hubo un incumplimiento o cumplimiento deficiente de dicha obligación, y (iii) que ello (la omisión) es la causa directa del daño, sin la cual este no hubiese ocurrido. Veamos:

*“Es decir, que debe establecerse que los perjuicios reclamados son imputables al incumplimiento de una obligación determinada. (...) para atribuir responsabilidad al Estado por omisión consistente en el incumplimiento de un deber legal se debe establecer i) que **existía la obligación y que la misma no fue cumplida satisfactoriamente** y ii) **que la omisión fue la causa del daño**, es decir, que de no haberse incurrido en la omisión de cumplimiento de obligaciones atribuidas por el ordenamiento jurídico no se hubiese materializado el daño (...)*” (subraya y negrilla fuera del texto).

En desarrollo de lo anterior, es pertinente traer a colación las precisiones que el Consejo de Estado ha efectuado sobre el incumplimiento de un deber legal que pueda configurar una *falla en el servicio*, el cual puede manifestarse por retardo, irregularidad, ineficiencia u omisión. Veamos:

*“(...) la falla del servicio o la falta en la prestación del mismo se configura por retardo, por irregularidad, por ineficiencia, por omisión o por ausencia del mismo. El retardo se da cuando la Administración actúa tardíamente ante la ciudadanía en prestar el servicio; **la irregularidad, por su parte, se configura cuando se presta el servicio en forma diferente a como debe hacerse en condiciones normales, contrariando las normas, reglamentos u órdenes que lo regulan y la ineficiencia se da cuando la Administración presta el servicio, pero no con diligencia y eficacia, como es su deber legal**. Y obviamente se da la omisión o ausencia del mismo cuando la Administración, teniendo el deber legal de prestar el servicio, no actúa, no lo presta y queda desamparada la ciudadanía”*⁸ (subraya y negrilla fuera del texto).

⁵ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección C. Sentencia del 1 de abril de 2019. Radicado No. 2002-03467 (44992). C.P. Jaime Enrique Rodríguez Navas. Páginas 15 y 16.

⁶ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 26 de mayo de 2010. Exp. 18380. C.P. Mauricio Fajardo Gómez

⁷ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 23 de agosto de 2010. Exp. R-0085. C.P. Gladys Agudelo Ordóñez.

⁸ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección A. Sentencia del 14 de julio de 2016. Radicado No. 2006-01728. C.P. Marta Nubia Velásquez.

⁹ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección C. Sentencia del 1 de abril de 2019. Radicado No. 2002-03467 (44992). C.P. Jaime Enrique Rodríguez Navas. Páginas 15 y 16.

En el presente caso, el proceso argumentativo que da lugar a la obligación de reparar en cabeza del Estado (o de los particulares que ejercen funciones públicas) no se ha completado de forma satisfactoria en lo que corresponde a CONCA Y, pues **no** está acreditado que efectivamente mi representada hubiese incurrido en incumplimiento legal o contractual alguno de cara de los reproches de los demandantes, así como tampoco que la fuente del perjuicio esté identificada con la “omisión” invocada, en tanto está probado en el proceso que el origen del accidente que precedió el perjuicio fue el exceso de velocidad en el que se desplazaba el vehículo involucrado en el accidente y el sobrecupo de pasajeros que les impedía gozar de las medidas de seguridad al interior de este. En otras palabras, no está acreditado (ni lo estará) que en la ejecución del Contrato de Concesión mi representada hubiese incurrido en retardo, irregularidad, ineficiencia u omisión en el cumplimiento de sus obligaciones como concesionario vial.

Con respecto al estado de la vía, y particularmente en relación con el segmento de ella en el que ocurrió el accidente, conviene precisar que CONCA Y no fue quien lo diseñó ni lo construyó.

Contrario a ello, tras la adjudicación del Contrato de Concesión en virtud del cual se le ha vinculado a mi representada a este proceso, en el año 1999 CONCA Y recibió la vía construida y de conformidad con lo establecido en el literal E) del parágrafo primero de la cláusula primera del Contrato de Concesión N° 49 suscrito el 27 de octubre de 1998 entre CONCA Y (en condición de concesionario) y la Gobernación de Cundinamarca (en con concedente) (para efectos de este documento, el Contrato de Concesión), entre el kilómetro 55 + 480 y el kilómetro 72 + 000 de la vía objeto de concesión, la obligación del concesionario estaría dirigida a la “E) *Rehabilitación del sector*”, lo que incluiría “*obras de arte, parcheo y repavimentación*” (Ver Prueba Documental N° 2 – Contrato de Concesión).

Ello resulta relevante, pues aunque las condiciones de la vía no fueron la causa del accidente y éstas se ajustaban a los parámetros de seguridad previstos en las normas técnicas, en gracia de discusión, en virtud del Contrato de Concesión con base en el cual se ha vinculado a CONCA Y al proceso, la obligación de mi representada era de **rehabilitación** de la vía en función de las características originales de diseño y construcción de esta, sin que le fuera exigible la ampliación de las calzadas, el rediseño de las mismas o la implementación de factores o elementos ajenos a los inicialmente contemplados en los diseños, por fuera de lo expresamente previsto en el Contrato de Concesión.

Sobre esa misma base, en lo que concierne específicamente a la construcción de **muros de contención**, conviene destacar que en el literal U) de la Cláusula SEGUNDA del Contrato Adicional N° 10 al Contrato de Concesión, suscrito el 30 de agosto de 2000, se pactaron expresamente los segmentos de la vía en los que CONCA Y tendría obligación de construir muros de contención, en los siguientes términos (Ver Prueba Documental N° 3 – Contrato Adicional N° 10):

“U) Muros de contención ubicados entre el K34+000 al K72+000.

Con el fin de garantizar la adecuada operación de la vía y con base en los recorridos y visitas a la misma se determinó que en este tramo rehabilitado por el CONCESIONARIO este deberá ejecutar durante los primeros seis (6) meses de la Etapa de Operación, diez (10) muros de contención ubicados en las siguientes abscisas: K43+130/150 margen derecha; K55+710/725 margen derecha; K55+725/740 margen derecha; K60+500 margen derecha; K60+510/525 margen derecha; K60+690/715 margen derecha; K60+720/760 margen derecha; K61+015 margen derecha; K68+275/285 margen derecha; K69+470 margen izquierda.”

Nótese que CONCA Y no contrajo obligación contractual de construir muro de contención en el segmento de la vía en el que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima), por lo cual, en gracia de discusión, tampoco podría imputársele responsabilidad asociada a ello.

En lo atinente a la supuesta ausencia de iluminación de la vía, es necesario destacar que en el hecho no se precisa a qué tramo se hace referencia, pues la parte demandante se limita a indicar de manera genérica e imprecisa que “*en un largo tramo anterior al lugar o sitio de los hechos*” la vía no contaba con iluminación.

De cualquier manera, es pertinente destacar que según lo dispuesto en el literal D.1. del numeral 6.3.7 de los Pliegos de Condiciones de la denominada “Concesión Troncal del Tequendama”, que dio lugar a la celebración del Contrato de Concesión y que constituye documento complementario del mismo (ver Cláusula CUADRAGÉSIMA NOVENA del Contrato de Concesión¹⁰), CONCA Y sólo tenía la obligación de instalar iluminación en la estación de peaje y en las áreas de descanso. Al respecto en el citado aparte se dispuso lo siguiente (ver Prueba Documental N° 1 y 1.1 – Pliegos de Condiciones):

D.- Iluminación.-

D.1.- Descripción- La iluminación se instalará en la estación de peaje 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 del CONCESIONARIO.

En concordancia con lo anterior, es importante anotar que el segmento de la vía en que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima), en atención a su tipología y características, no requiere de iluminación artificial en atención a lo dispuesto en el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público – RETILAB proferido por el Ministerio de Minas y Energía.

Tampoco es cierto que la vía no contara con la señalización preventiva correspondiente de conformidad con la legislación aplicable. Al respecto, es necesario advertir que en cumplimiento del Contrato de Concesión, CONCA Y realizó un Estudio de Seguridad Vial en el marco del cual se levantó un inventario de la señalización existente y otro de la señalización proyectada, conforme a lo cual, desde el inicio del Contrato de Concesión en 1999, se procedió con la instalación de la señalización proyectada de acuerdo con las normas técnicas aplicables y durante toda la vigencia contractual, se realizó el mantenimiento correspondiente de la misma.

El referido Estudio de Seguridad Vial realizado por CONCA Y da cuenta que en el segmento de la vía en el que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima), cuenta con la señalización correspondiente que previene de la existencia de las curvas pronunciadas en las que como consecuencia del exceso de velocidad y del sobrecupo y de la transgresión de los límites de riesgo permitido, ocurrió el accidente (Ver Prueba Documental N° 9 – Copia del Estudio de Seguridad Vial). Veamos:

¹⁰ Contrato de Concesión. Cláusula Cuadragésima Novena – Documentos del Contrato: “*Son documentos complementarios de este contrato los siguientes: -El pliego de condiciones de la licitación y sus adendas (...)*”


K 66 + 180	SP-10	CURVA Y CONTRACURVA PRONUNCIADAS DER - IZQ
K 66 + 125	SP-04	CURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA
K 66 + 265	SP-03	CURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA
K 66 + 401	SP-03	CURVA PRONUNCIADA A LA IZQUIERDA
K 67 + 025	SP-04	CURVA PRONUNCIADA A LA DERECHA

A lo anterior debe agregarse, que en cumplimiento de sus obligaciones contractuales, particularmente, según lo dispuesto en el numeral 3.4. del Manual de Operación del Contrato de Concesión (Ver Prueba Documental N° 8 – Manual de Operación Contrato de Concesión), durante toda la vigencia contractual mi representada realizó inspecciones viales rutinarias con base en las cuales mantuvo la señalización preventiva en buen estado y acorde a la legislación vigente.

Finalmente, en relación con las menciones infundadas realizadas por la parte actora, asociadas a que el lugar el que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima) es un segmento vial crítico en atención a los índices de accidentalidad que allí se presentan, conviene precisar que según lo ha dispuesto la Superintendencia de Transporte se tienen como sectores críticos de accidentalidad, aquellos en los que trimestralmente ocurren tres accidentes simples o con víctimas. Al respecto la citada autoridad en materia de transporte ha dispuesto (Ver Prueba Documental N° 13 – Informe de Gestión de la Superintendencia de Transporte 2015 y 2016, pág. 30):

Sectores críticos de accidentalidad

La SPT trimestralmente ha venido recopilando la información suministrada por los supervisados sobre los sectores críticos de accidentalidad, entendiéndose por la ocurrencia de tres accidentes simples o con víctima en un determinado tramo o sector de un kilómetro, la cual se ha venido consolidando y comparando con la información suministrada por la DITRA, de ello se obtiene el número de sectores críticos para el trimestre, número de accidentes y número de víctimas.



Se genera un listado de los sectores críticos con reincidencia trimestral en cada una de las concesiones incluyendo un mapa de siniestralidad que se publica en nuestra página web, especialmente para temporadas vacacionales y de alto flujo vehicular dentro de la campaña institucional denominada "ViajeALoBien".

De igual forma se realizaron de manera aleatoria controles operativos con el apoyo de la DITRA en los sectores identificados y se solicita a los vigilados realizar planes de contingencia para mejorar la seguridad en los sectores en cuestión.

La SPT a través de la Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura por intermedio de los supervisores de cada vigilado ha realizado inspecciones en cada sector identificado y mesas de trabajo con representantes de la DITRA en cada departamento, lo que ha contribuido principalmente a la reducción de la accidentalidad en un 30% en los sectores críticos.

En lo atinente al caso en concreto, es necesario resaltar que para los años 2015 y 2016 la Superintendencia de Transporte no catalogó la zona en la que ocurrió el accidente (Km 66 + 525 Soacha – Tocaima) como un sector crítico de accidentalidad, lo que a su vez, se compadece con los reportes de accidentalidad presentados a la autoridad por CONCAV durante los años 2015 y 2016, en los que además del accidente que es objeto de este proceso,

sólo se reportó un accidente en noviembre del 2015 a causa de exceso de velocidad (Ver Pruebas Documentales 21 y 22 – Informes de accidentalidad 2015 y 2016). Veamos:

ANO		2015		TRIMESTRE		OCTUBRE - DICIEMBRE	
MES	CL. DE ACCIDENTE	ABSCISA	SECTOR	No HIPOTESIS 1	TEXTO HIPOTESIS No 1	Suma de HERIDOS	
OCTUBRE	VOLCAMIENTO	km09+300	La Virgen	116	EXCESO DE VELOCIDAD (116)	1	
		km17+100	El Progreso	116	EXCESO DE VELOCIDAD	1	
	CHOQUE	km18+000	El Progreso	116	EXCESO DE VELOCIDAD	1	
		km26+000	Pradilla	126	FALTA DE PREVENCIÓN ANTE ANIMALES EN LA VÍA	2	
		km12+500	La Cadena	116	EXCESO DE VELOCIDAD	2	
NOVIEMBRE	VOLCAMIENTO	km13+200	El Pin	104	ADELANTAR INVADIENDO CARRIL	2	
		km38+700	El Triunfo	104	INVASIÓN DE CARRIL	2	
	km54+200	VIA CALANDAIMA	116	INVASIÓN DE CARRIL (117) Y EXCESO DE VELOCIDAD	3		
	CHOQUE	km16+500	Castalia	136	IMPERICIA EN EL MANEJO	2	
		km19+580	BELLA VISTA	116	EXCESO DE VELOCIDAD	1	
km48+900		El Triunfo	116	EXCESO DE VELOCIDAD	2		
DICIEMBRE	VOLCAMIENTO	km66+500	LA OROQUETA	116	EXCESO DE VELOCIDAD	2	
		km14+000	El Pin	104	Invasión de carril	2	
	CHOQUE	km19+000	BELLA VISTA	145	PONER VEHICULO EN MOVIMIENTO SIN OBSERVAR	2	
		km27+000	Pradilla	116	EXCESO DE VELOCIDAD	3	
		km57+036	Vista	(en blanco)	(en blanco)	2	
ATROPELLO	21+800	Pueblo Nuevo	(en blanco)	(en blanco)	6		
	25+500	Pradilla	(en blanco)	(en blanco)	1		
CHOQUE	25+380	EL COLEGIO	(en blanco)	(en blanco)	2		
Total general				104	Invasión de carril	45	

Así mismo, conviene advertir que el accidente objeto del presente proceso también fue reportado a la Superintendencia de Transporte en el primer trimestre de 2016. En relación con la causa de este, en el citado informe se identificó como causa el código 116, correspondiente a exceso de velocidad. Veamos (Ver Prueba Documental N° 22 - Informe de accidentalidad Primer Trimestre 2016):

ANO		2016		TRIMESTRE		ENERO - MARZO	
MES	CL. DE ACCIDENTE	ABSCISA	SECTOR	No HIPOTESIS 1	TEXTO HIPOTESIS No 1	Suma de HERIDOS	
ENERO	VOLCAMIENTO	Km 13+000	El Pin	157	(en blanco)	2	
		Km 14+970	Castalia	116	(en blanco)	4	
	ATROPELLO	Km 30+000	MARTINEZ	116	(en blanco)	1	
		Km 37+120	EL PRADO	116	(en blanco)	2	
		Km 50+650	CALICHANA	116	(en blanco)	16	
FEBRERO	VOLCAMIENTO	Km 57+700	Vista	105	(en blanco)	1	
		Km 66+525	El Pin	116	(en blanco)	2	
	CHOQUE	Km 21+600	VILLA LOREN	157	(en blanco)	2	
		Km 38+820	El Triunfo	157	(en blanco)	1	
		Km 15+350	Castalia	157	(en blanco)	3	
MARZO	VOLCAMIENTO	Km 16+300	ZOOLOGICO	157	(en blanco)	1	
		Km 26+200	Pradilla	104	(en blanco)	1	
	CHOQUE	Km 02+500	Charquito	116	(en blanco)	1	
		Km 15+000	Castalia	116	(en blanco)	2	
		Km 19+630	Bellavista	157	(en blanco)	1	
ATROPELLO	Km 40+270	El Triunfo	104	(en blanco)	1		
	Km 12+440	La Cadena	157	(en blanco)	1		
CHOQUE	VOLCAMIENTO	Km 17+800	Puerto Rico	157	(en blanco)	1	
		Km 32+650	EL COLEGIO	157	(en blanco)	2	
	ATROPELLO	Km 34+500	LA PRIMAVERA	157	(en blanco)	3	
		K 03+950	LA HUESERA	116	(en blanco)	2	
		K 1+596	Charquito	157	(en blanco)	1	
CHOQUE	VOLCAMIENTO	K 13+300	Arracachal	157	(en blanco)	1	
		K 17+500	El Progreso	157	(en blanco)	1	
	ATROPELLO	K 21+000	VILLA LOREN	157	(en blanco)	1	
		K 24+000	Las Angustias	157	(en blanco)	1	
		K 52+531	NEPTUNA	157	(en blanco)	2	
CHOQUE	VOLCAMIENTO	K 01+100	VEREDA ANTIOQUIA	157	(en blanco)	1	
		K 06+812	El Salto	407	(en blanco)	1	
CHOQUE	VOLCAMIENTO	K 23+300	LA GRAN VIA	157	(en blanco)	2	
		K 39+360	LOS CAIMOS	157	(en blanco)	1	
Total general				157	(en blanco)	62	

Con fundamento en lo expuesto, el despacho podrá concluir sin mayor dificultad que no existió una falla del servicio por parte de CONCAV, por cuanto cumplió plenamente con las obligaciones que eran de su cargo en el marco del Contrato de Concesión, que corresponde al marco legal de sus actividades alrededor de la vía donde ocurrió el accidente de tránsito que hoy pretende endilgarse a mi representada.

Es claro, que para establecer la responsabilidad y los perjuicios reclamados por los actores, en el caso que nos ocupa, se debe necesariamente probar cada uno de los elementos de la responsabilidad, prueba que para los hechos propuestos corresponde a los demandantes, de lo contrario las pretensiones no están llamadas a prosperar. De los hechos y las pruebas aportadas por el demandante no se infiere las circunstancias de modo, tiempo y lugar de los mismos, ni mucho menos la falla o falta del servicio, a cargo de mi mandante y por el contrario se evidencia la culpa exclusiva de un tercero es decir el conductor del vehículo. Como consecuencia de lo anterior, cualquier reproche jurídico en contra de CONCAV está

llamado al fracaso, pues brilla por su ausencia título de imputación alguno que pueda endilgársele y que sirva de pilar para derivar una obligación de reparar.

SEGUNDA. HECHO DE UN TERCERO

Dentro del régimen de responsabilidad del Estado, se ha estructurado de forma precisa que *“la Administración puede liberarse de responsabilidad demostrando que obró diligentemente, es decir, que su proceder fue correcto y adecuado y que no incurrió en falla alguna del servicio, o acreditando la presencia de una causa extraña como lo es la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o la culpa también exclusiva de un tercero, circunstancias que enervan la responsabilidad de la demandada.”*

En el caso en concreto, además de que el extremo demandante no logró acreditar (porque en efecto no ocurrió) una falla en el servicio, y por el contrario, mi representada acreditó el cumplimiento de sus obligaciones legales y contractuales, es evidente que nos encontramos frente al eximente de responsabilidad denominado *hecho de un tercero*. Ello, como consecuencia de que la causa directa del accidente que dio origen al perjuicio reclamado fue el actuar imperioso y negligente del señor Jonathan David Sánchez Díaz, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.014.202.744, quien conducía el vehículo accidentado de placa No. MKY525 y se desplazaba con exceso de velocidad de velocidad, lo que ocasionó la colisión.

El Consejo de Estado ha catalogado como eximentes de responsabilidad los eventos de causa extraña, dentro de los que identifica tanto casos de fuerza mayor, como situaciones asociadas a *hechos de un tercero* o incluso *culpa exclusiva de la víctima*. Frente al particular, dicha corporación ha indicado lo siguiente:

“142. Las tradicionalmente denominadas causales eximentes de responsabilidad, fuerza mayor, caso fortuito, hecho exclusivo y determinante de un tercero o de la víctima, constituyen diversos eventos que dan lugar a que devenga imposible imputar, desde el punto de vista jurídico, la responsabilidad por los daños cuya causación da lugar a la iniciación del litigio, a la persona o entidad que obra como demandada dentro del mismo. En relación con todas ellas, tres son los elementos cuya concurrencia tradicionalmente se ha señalado como necesaria para que sea procedente admitir su configuración: (i) su irresistibilidad; (ii) su imprevisibilidad y (iii) su exterioridad respecto del demandado.

143. Por otra parte, a efectos de que operen los mencionados eximentes de responsabilidad (hecho de la víctima o de un tercero), es necesario aclarar, en cada caso concreto, si el proceder activo u omisivo de aquellos tuvo, o no, injerencia y en qué medida, en la producción del daño.”¹¹

En línea con lo anterior, el Consejo de Estado ha tenido oportunidad de realizar una caracterización muy precisa del *hecho de un tercero* como eximente de responsabilidad, para lo cual indicó lo siguiente: **“El hecho de un tercero como causal de exoneración de responsabilidad consiste en la intervención exclusiva de una persona ajena a las partes intervinientes en el proceso en la producción del daño.”**¹² (Subrayas y negrillas fuera el texto).

¹¹ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 17 de marzo de 2021. C.P. Ramiro Pazos Guerrero. Exp. 43605.

¹² Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 1º de junio de 2020. C.P. Nicolás Yepes Corrales. Exp. 45437

Previo al análisis puntual de la causal eximente de responsabilidad invocada, es preciso caracterizar algunos de sus elementos para mayor precisión en la argumentación, en los términos que lo ha realizado el Consejo de Estado

“Respecto de las características que debe reunir una causal para que excluya de responsabilidad, la Sección Tercera del Consejo de Estado, de tiempo atrás, ha señalado que ésta debe ser irresistible, imprevisible y externa. En relación con cada una ha indicado que la irresistibilidad consiste en que el daño resulte inevitable, la imprevisibilidad alude al hecho de que se trate de un acontecimiento súbito, sorpresivo, excepcional, de rara ocurrencia y que no obstante la diligencia y cuidado que se tuvo para evitarlo, de todas maneras ocurrió. Por su parte la exterioridad implica que ha de tratarse de un suceso o acaecimiento por el cual no tenga el deber jurídico de responder la accionada”¹³.

Si bien ha quedado demostrado que CONCA Y no incurrió en ninguna falla en el servicio que funde un título de imputación para extenderle responsabilidad, también está plenamente demostrado en esta etapa temprana del proceso y quedará ratificado durante la etapa probatoria, que el supuesto perjuicio sufrido por los demandantes es producto exclusivamente de la conducta negligente y culposa del señor Jonathan David Sánchez Díaz, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.014.202.744, quien infringió las normas de tránsito tras conducir con exceso de velocidad y transportar con sobrecupo personas en el vehículo que conducía, lo cual fue plenamente identificado por el agente de tránsito que atendió el fatal accidente. Para mayor ilustración, resultan oportuna las siguientes consideraciones:

En el momento del accidente, en contravía de las normas de tránsito¹⁴ y transgrediendo los límites del riesgo permitido por la ley para el desarrollo de una actividad peligrosa como lo es conducir vehículos automotores¹⁵, en el automóvil se transportaban 8 personas. Tal circunstancia también se hizo constar en el Informe Policial de Accidente de Tránsito levantado el día de los hechos por las autoridades, en el que al referirse a la “cantidad de acompañantes o pasajeros en el momento del accidente”, se dejó constancia de que iban 8 personas. Veamos (Ver Prueba Documental N° 6 – Informe Policial de Accidente de Tránsito):

PLACA VEHICULO MKY525	PLACA REMOLQUE/SEM	NACIONALIDAD COLOMBIANO	MARCA x Mercedes	LINIA E300L	COLOR Plata	MODELO 2012	CARRICGERIA Sedas	TON	PASAJEROS 05	LICENCIA DE TRANS No 10010470435
TIPO VEHICULO	MAFICULADO EN Boyacá	INMOVILIZADO EN Patillas el tigre	A DISPOSICION DE Turno VAI Girant	CANTIDAD ACOMPAÑANTES O PASAJEROS EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE 08	TARJETA DE REGISTRO No					
SEÑALAMIENTO	NIA	ASEGURADORA AXA Colpatria	VENCIMIENTO 02/10/16							
RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL SI NO	ASEGURADORA	VENCIMIENTO	PORTA SEÑ RESP EXTRACONTRACTUAL SI NO							

¹³ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 19 de febrero de 2021. C.P. José Roberto SÁCHICA. Exp. 52639

¹⁴ Ley 769 de 2002 – Estatuto Nacional de Tránsito. Artículo 131. “Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: (...) C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.” (Subrayas y negrillas ajenas al texto original)

¹⁵ Corte Constitucional. Sentencia T-609 de 2014. “La actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa “que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión.”

En adición a lo anterior, según el análisis realizado por la autoridad de tránsito que atendió el accidente en el lugar y fecha de su ocurrencia, se indicó como hipótesis del accidente el código 116, que según lo dispuesto en la página 69 del Manual de Diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito, contenido en la Resolución N° 11268 del 6 de diciembre de 2012 proferida por el Ministerio de Transporte, corresponde a *“Exceso de Velocidad: Conducir a velocidad mayor a la permitida, según el servicio y sitio del accidente.”* Así lo dispone la citada resolución (Ver Prueba Documental N° 5 – Resolución N° 11269 de 2012):

116	Exceso de velocidad.	Conducir a velocidad mayor de la permitida, según el servicio y sitio del accidente.
-----	----------------------	--

En los siguientes términos se dejó constancia de la causa del accidente en el Informe Policial de Accidente de Tránsito (Ver Prueba Documental N° 6 – Informe Policial de Accidente de Tránsito):

11. HIPÓTESIS DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO					
DEL CONDUCTOR	116	DEL VEHICULO		DEL PEATÓN	
		DE LA VÍA		DEL PASAJERO	
OTRA		ESPECIFICAR ¿CUAL?			

En refuerzo de lo anterior, es preciso llamar la atención del despacho sobre la sentencia de primera instancia proferida el 11 de noviembre de 2020 por el Juzgado 38 Administrativo Oral del Circuito de Bogotá, en el proceso de reparación directa promovido por Juan Felix Galván Garay y otros contra el Ministerio de Transporte y el INVIAS, que cursó bajo el radicado 110013336038-2018-00073-00, por los mismos hechos que aquí se discuten, donde dicho juzgado consideró en distintos apartes que la causas directas del accidente estaban asociadas a la conducta imprudente del conductor del vehículo: (Ver Prueba Documental N° 23 – Sentencia de 1ª Instancia Familia Galván):

Si bien la parte demandante se esforzó por demostrar que fueron las condiciones de la vía las que propiciaron que el conductor del vehículo de placas MKY-525 señor Jonathan David Sánchez Díaz, perdiera el control del mismo y se saliera de la carretera dejando como saldo la muerte del señor Uriel Galván Carrascal y un número considerable de heridos, los medios de prueba recabados permiten inferir, con alto grado de probabilidad, que el siniestro acaeció por razones humanas mas no por factores asociados a la carretera.

En el Informe Policial de Accidente de Tránsito elaborado para este caso se advierte que el uniformado que atendió el caso puso como hipótesis la 116, la que según la Resolución No. 11268 de 6 de diciembre de 2012 *“Por la cual se adopte el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) su Manual de Diligenciamiento y se dictan otras disposiciones”*, expedida por el Ministerio de Transporte, se refiere a conducir con exceso de velocidad.

(...)

De otro lado, el Informe Policial de Accidente de Tránsito al que se viene refiriendo el juzgado evidencia que el vehículo accidentado de placas MKY-525 aparte del conductor llevaba 8 ocupantes más, es decir que en total en un vehículo para 5 personas se movilizaban 9 personas. En audiencia de pruebas de 9 de julio de 2020²⁴ se recibió la declaración del conductor de ese automóvil señor Jonathan David Sánchez Díaz, quien incurrió en contradicciones frente a

lo que había dicho en su interrogatorio ante la Fiscalía General de la Nación²⁵, pues dijo que el sobrecupo no era de esa magnitud, además dijo que al tomar la curva cerrada se movilizaba a menos de 60 k/h porque creía que la velocidad máxima era de 80 k/h, y aunque se le indagó si era razonable tomar una curva a 60 k/h con sobrecupo, contestó que no le parecía porque al tomarla frenó y bajo la velocidad.

Por último, se llama la atención del despacho sobre el notorio exceso de velocidad que llevó el vehículo no solo a perder el control, sino que para haberse salido de la vía tuvo que atravesar en su integridad la vía e invadir el carril contrario, es decir, que el vehículo se salió de la vía por el carril opuesto y no por su propio carril, lo que demuestra un efecto contundente de la fuerza centrífuga por efecto de la velocidad.



Con el referido marco fáctico y jurídico, es evidente no solo que la conducta del señor Jonathan David Sánchez Díaz es la causa exclusiva del accidente que a su vez desencadenó el perjuicio reclamado, sino que esta era una situación inevitable para CONCA Y, pues dentro de sus funciones contractuales y legales no estaba ni conducir el vehículo ni controlar la velocidad sobre el corredor vial. Adicionalmente, era un hecho imprevisible que la violación

de las normas de tránsito por parte del referido conductor, y más aún un accidente de la magnitud del ocurrido. Finalmente, nos encontramos frente a un hecho externo, pues la forma de conducción y el sobrecupo en el vehículo responden a situaciones ajenas a la concesión vial.

Sobre este particular, es del caso anotar que el señor Jonathan David Sánchez Díaz infringió importantes normas de tránsito, lo que agrava la concreción del hecho de un tercero como fuente del daño, pues como lo ha recalcado el Consejo de Estado en materia de responsabilidad por accidente de tránsito, este tipo de conductas reflejan la incidencia decisiva del tercero en la causación del daño porque aumentan el nivel que peligro que supone la conducción de vehículos. Veamos:

“No sobra reiterar que la conducción de vehículos constituye una actividad altamente peligrosa y, por tanto, exige de manera necesaria e ineludible que quien la ejerza extreme las medidas de precaución para garantizar su propia integridad y la de los demás usuarios de las vías.

En el presente caso se concluye la inobservancia, por parte del señor Arias Valencia, de varias normas de tránsito contenidas en la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito vigente para la época de los hechos–, a saber:

(...)

Adicionalmente, se resalta que la actuación del señor Arias Valencia no se encuentra vinculada, de ninguna manera, con el servicio, porque él era quien tenía la guarda del vehículo particular de placas FSJ-365 y, en ese sentido, tenía la obligación de desplegar la referida actividad con las medidas de seguridad respectivas.”¹⁶ (Subrayas y negrillas fuera del texto)

En ese mismo sentido, ha recalcado el Consejo de Estado que “*el artículo 55 del CNTT (Ley 769 de 2002) **dispone que toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás;** el artículo 61 de la misma normativa establece la obligación en cabeza de todo conductor de **abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor,** mientras éste se encuentre en movimiento, y; en concordancia, el artículo 94 ibídem especifica frente a las motocicletas el deber de respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad. (...) Al respecto, la Sala considera importante resaltar que el **Código Nacional de Tránsito está concebido como un conjunto armónico y coherente de normas que, entre otros, cumple con el objetivo de precaver y prevenir la accidentalidad, con las consecuencias nocivas que esta conlleva en la vida, la integridad personal y los bienes de los ciudadanos,** frente a lo cual se tiene establecido que “*la accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causa lo que se denomina “el orden público”¹⁷ (Subrayas y negrillas fuera del texto).**

Así las cosas, con base en las anteriores consideraciones, se concluye que el nexo causal y el título de imputación requerido para verificar la responsabilidad de CONCAV ha quedado desvirtuado por la existencia de un hecho de un tercero que fungió como la causa exclusiva

¹⁶ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 28 de agosto de 2019. Exp. 51296. C.P. Marta Nubia Velásquez.

¹⁷ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 1º de junio de 2020. C.P. Nicolás Yepes Corrales. Exp. 45437

del daño reclamado, lo cual respetuosamente se solicita sea declarado en la sentencia que ponga fin al proceso.

TERCERA: CULPA EXCLUSIVA DE LA VÍCTIMA: EXIMIENTE DE RESPONSABILIDAD Y ROMPIMIENTO DEL NEXO CAUSAL

La excepción denominada “culpa exclusiva de la víctima” tiene lugar cuando el presunto daño antijurídico alegado es imputable fácticamente a la víctima, caso en el cual, no existirá responsabilidad del Estado. Veamos:

*“Cabe recordar que la culpa exclusiva de la víctima, entendida como **la violación por parte de ésta de las obligaciones a las cuales está sujeto el administrado, exonera de responsabilidad al Estado en la producción del daño.** Así, la Sala en pronunciamientos anteriores ha señalado: “... específicamente, para que pueda hablarse de culpa de la víctima jurídicamente, ha dicho el Consejo de Estado, **debe estar demostrada además de la simple causalidad material según la cual la víctima directa participó y fue causa eficiente en la producción del resultado o daño, el que dicha conducta provino del actuar imprudente o culposo de ella, que implicó la desatención a obligaciones o reglas a las que debía estar sujeta.** Por tanto puede suceder en un caso determinado, que una sea la causa física o material del daño y otra, distinta, la causa jurídica la cual puede encontrarse presente en hechos anteriores al suceso, pero que fueron determinantes o eficientes en su producción. Lo anterior permite concluir que si bien se probó la falla del servicio también se demostró que el daño provino del comportamiento exclusivo de la propia víctima directa, la cual rompe el nexo de causalidad; con esta ruptura el daño no puede ser imputable al demandado porque aunque la conducta anómala de la Administración fue causa material o física del daño sufrido por los demandantes, la única causa eficiente del mismo fue el actuar exclusivo y reprochable del señor (...), quien con su conducta culposa de desacato a las obligaciones a él conferidas, se expuso total e imprudentemente a sufrir el daño (...).”¹⁸*

Con respecto a la culpa exclusiva de la víctima en casos como el que hoy nos ocupa, el Consejo de Estado ha reprochado la conducta del afectado de asumir riesgos tras embarcarse en actividades vehiculares de forma irregular, como sería abordar un vehículo con sobrecupo, lo que sin duda merma cualquier medida de seguridad diseñada por el fabricante del vehículo y le impide usar el cinturón de seguridad. Veamos:

*“De igual forma, considera la Sala **que la conducta de la víctima también incidió en la causación del daño por el cual hoy se reclama una indemnización, toda vez que el señor Alirio de Jesús Londoño Palacio, de manera libre y consciente, pues no se demostró lo contrario, accedió a subirse a un carro que transportaba pasajeros ilegalmente.** Ciertamente, cada persona, en principio, es responsable de su seguridad y en eventos como el aquí presentado resulta lógico concluir que el referido señor asumió los riesgos que el despliegue de dicha actividad informal implicaba.*

*Bajo dicho contexto, toda vez que la muerte del señor Alirio de Jesús Londoño Palacio se produjo por la conducta imprudente del señor Diego Fernando Orozco Grisales, al desplegar una actividad catalogada como peligrosa –conducción de vehículos– en malas condiciones técnicas y **por el actuar de la propia víctima, quien se expuso al riesgo que dicha actividad implicaba, el cual se concretó cuando se accidentó el vehículo en que se transportaba,** sin que en ello hubiere incidido alguna acción u omisión de la entidad pública*

¹⁸ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 28 de marzo de 2019. Radicado No. 2001-01198. C.P. Martha Nubia Velásquez. Notas de Relatoría.

*demandada, se impone concluir que no se demostraron los elementos de la responsabilidad requeridos para imponer una condena contra el municipio de Abejorral*¹⁹ (Subrayas y negrillas fuera del texto).

En el presente asunto, se aprecia que la culpa exclusiva de las víctimas (hoy demandantes) tiene una doble connotación; por una parte, el joven Raúl David Quintero Galván asumió el riesgo de ingresar a un vehículo con sobrecupo, lo que limitó su posibilidad de poder utilizar el cinturón de seguridad y así evitar su lesión en el accidente. Por otra parte, los demandantes Aura Nelly Galván Carrascal y Raúl Quintero (madre y padre del supuesto afectado), son igualmente responsables en las supuestas afectaciones de su hijo Raúl David Quintero Galván, pues desatendieron sus cargas de cuidado y protección, tras permitir que este abordara un vehículo en condiciones totalmente inseguras que le impidieron gozar de las medidas de protección, en total contravía de las normas de tránsito.

Consideraciones sobre la culpa del joven Raúl David Quintero Galván en la causación de los perjuicios alegados

Como se aprecia en la demanda, el joven Raúl David Quintero Galván deriva los perjuicios que reclama del accidente de tránsito en el que se vio involucrado el vehículo de placas No. MKY525. Sin embargo, omite poner de presente que este de manera libre y voluntaria ingresó al vehículo con sobrecupo, lo que le impidió poder hacer uso del cinturón de seguridad que habría evitado sus lesiones y los demás efectos traumáticos que alega.

Sobre este particular, es preciso advertir que el propio artículo 82 del Código Nacional de Tránsito y Transporte dispone que *“A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte”*. A su turno, el Ministerio de Transporte en la Resolución 19200 de 2002 estableció en su artículo 4º que *“A partir del año 2004 los vehículos fabricados, ensamblados o importados se les exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, con las características técnicas de fijación y anclaje contempladas en el artículo 2º del presente acto administrativo”*.

Finalmente, el Ministerio de Transporte en la Resolución 3027 de 2010 codificó como infracción de tránsito *“No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004”*.

En el presente caso, está probado en el expediente que el vehículo involucrado en el accidente era modelo 2012, y que como quedó consignado en el Informe Policial de Accidente de Tránsito, este circulaba con sobrecupo tras encontrarse 8 personas en su interior, a pesar de tener una capacidad de diseño para 5 pasajeros. Estos dos hechos nos llevan a la conclusión inevitable de que el joven Raúl David Quintero Galván no podía contar con cinturón de seguridad (en tanto la parte trasera solo tiene 3 plazas), por lo que es notorio que asumió un riesgo más allá del propio de las actividades de conducción.

A lo anterior se suma que, al ingresar a un vehículo con sobrecupo, que excedía las características y condiciones de diseño del automóvil, el joven Raúl David Quintero Galván asumió un riesgo mayor al de por sí existente en la actividad de conducción, por lo que fue este quien consintió el riesgo que desafortunadamente se materializó, cuyos efectos no deben ser trasladados CONCA Y. En otras palabras, si no hubiese ingresado en el vehículo a sabiendas de los riesgos que ello suponía, jamás se habría visto afectado por el accidente.

¹⁹ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 30 de mayo de 2019. C.P. Martha Nubia Velázquez Rico. Exp. 47859

Consideraciones sobre la culpa de los demandantes Aura Nelly Galván Carrascal y Raúl Quintero padres joven Raúl David Quintero Galván en la causación de los perjuicios alegados

Según se indica en la demanda, la señora Aura Nelly Galván Carrascal y el señor Raúl Quintero son los padres del supuesto afectado Raúl David Quintero, y por lo tanto se reputan igualmente perjudicados por los hechos que rodearon el accidente de tránsito que objeto del proceso.

No obstante lo anterior, la señora Aura Nelly Galván Carrascal y el señor Raúl Quintero tienen culpa directa en los alegados perjuicios que reclaman para sí y para su hijo, pues en un descuido imperdonable y en completo desconocimiento de sus obligaciones como padres de un menor de edad, no evitaron que su hijo Raúl David Quintero ingresara a un vehículo que iría en sobrecupo, lo que impediría que este tuviese el desempeño correcto y que todos sus pasajeros pudiesen gozar de los mecanismos de seguridad incorporados por el fabricante, especialmente el cinturón de seguridad.

Sobre las obligaciones de cuidado y protección de los padres, resulta oportuno comentar que la patria potestad supone una suerte de derechos y deberes para los progenitores, de los que se destaca el cuidado y protección de los hijos. Así, por ejemplo, los artículos 14 y 23 de la Ley 1098 de 2006 destaca los derechos de los menores y el correlativo deber de los padres de cuidar personal y protección en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 14. LA RESPONSABILIDAD PARENTAL. La responsabilidad parental es un complemento de la patria potestad establecida en la legislación civil. Es además, la obligación inherente a la orientación, cuidado, acompañamiento y crianza de los niños, las niñas y los adolescentes durante su proceso de formación. Esto incluye la responsabilidad compartida y solidaria del padre y la madre de asegurarse que los niños, las niñas y los adolescentes puedan lograr el máximo nivel de satisfacción de sus derechos.

ARTÍCULO 23. CUSTODIA Y CUIDADO PERSONAL. Los niños, las niñas y los adolescentes tienen derecho a que sus padres en forma permanente y solidaria asuman directa y oportunamente su custodia para su desarrollo integral. La obligación de cuidado personal se extiende además a quienes convivan con ellos en los ámbitos familiar, social o institucional, o a sus representantes legales.”

En el presente caso, es evidente que los demandantes Aura Nelly Galván Carrascal y Raúl Quintero (madres y padres del supuesto afectado) incumplieron gravemente sus obligaciones legales como padres, en tanto no evitaron que su hijo aumentase el riesgo inherente que implica la movilización en automóviles, por lo que es evidente que estos no tienen derecho a percibir indemnización alguna respecto de un invocado daño del que son responsables y que pudieron evitar con la mínima diligencia de controlar o supervisar las decisiones de su hijo menor de edad. Permitir una indemnización para los referidos demandantes sería patrocinar la negligencia de estos como padres y contravenir abiertamente el principio de que nadie puede beneficiarse ni alegar su propia culpa (*Nemo auditur propriam turpitudinem allegans*).

Conclusión

Conforme lo expuesto, y al margen de la existencia de una falla en el servicio en cabeza de CONCAV, lo cierto es que la conducta negligente de los señores Raúl David Quintero, Aura

Nelly Galván Carrascal y Raúl Quintero es una causa directa del daño que hoy reclaman y por lo tanto es improcedente cualquier reconocimiento en su favor, cuando en realidad si estos hubiesen actuado en el marco de sus obligaciones legales y con la prudencia requerida, no habrían sufrido ninguno de los supuestos perjuicios cuyo resarcimiento procuran.

CUARTA: INEXISTENCIA DE NEXO CAUSAL ENTRE LAS OMISIONES ALEGADAS POR LOS DEMANDANTES Y EL DAÑO

Como se expuso, en el régimen de responsabilidad estatal en Colombia el nacimiento de la obligación de reparar el perjuicio supuestamente infringido por la administración está sujeto a la materialización de tres elementos a saber: “(i) un daño o lesión de naturaleza patrimonial o extrapatrimonial, cierto y determinado o determinable, que se inflige a uno o a varios individuos; (ii) que resulte jurídicamente imputable a una autoridad pública, y (iii) **cuando hubiere lugar a ella, una relación o nexo de causalidad entre ésta y aquél, vale decir, que el daño se produzca como consecuencia directa de la acción o la omisión atribuible a la entidad accionada.**”²⁰ (Subrayas y negrillas fuera del texto).

Es evidente que en el asunto que nos ocupa no existe prueba alguna que demuestre fehacientemente el nexo causal entre los hechos y daños alegados y actuación u omisión alguna de CONCA Y, pues los perjuicios que reclaman los demandantes tienen como causa un accidente de tránsito en el cual no tuvo injerencia CONCA Y, pues su causa eficiente corresponde a infracciones de tránsito cometidas por el conductor del vehículo y la asunción de riesgo que decidieron asumir quienes en él se transportaban con sobrecupo.

Por el contrario, como se expuso ampliamente, CONCA Y ha actuado de forma diligente, cumpliendo a cabalidad con las obligaciones que se encuentran a su cargo en el marco del Contrato de Concesión y sus adiciones.

En el caso concreto, la causa determinante del accidente, en el que resultó involucrado Raúl David Quintero Galván y en donde falleció el Señor Uriel Galván Carrascal (Q.E.P.D.), tuvo su origen por la culpa exclusiva de un tercero, es decir el conductor del vehículo en el cual estos se transportaban y que para el presente caso era el señor Jonathan David Sánchez Díaz, identificado con cédula de ciudadanía No. 1.014.202.744, quien no cumplió con las normas estipuladas en el Código Nacional De Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), ya que tal y como consta en la copia del informe policial de accidente de tránsito de fecha 3 de enero de 2016, la hipótesis del accidente que quedó registrada por el agente de tránsito IT. Wilson Acevedo Valencia con PLACA 87295 y con respecto al conductor del vehículo, fue la causal No. 116 que corresponde a “CONDUCIR CON EXCESO DE VELOCIDAD”.

Adicionalmente, el conductor no portaba la licencia de conducción y llevaba un sobrecupo de ocho (8) pasajeros en el vehículo marca MERCEDES BENZ de placas MKY525, cuando la Licencia de Tránsito de dicho vehículo, aportada por la parte actora, estipula que este tiene capacidad únicamente para cinco (5) pasajeros, circunstancias que influyeron en las causas del accidente y que son de responsabilidad del conductor del vehículo, al omitir la precaución y previsibilidad en esta actividad, considerada como actividad peligrosa.

Así las cosas, en el presente caso señor Raúl David Quintero Galván sufrió las presuntas lesiones como consecuencia de haber tomado la decisión de montarse en el vehículo accidentado, que superaba claramente la capacidad máxima permitida al llevar ocho (8) pasajeros, con lo cual incrementó el riesgo de sufrir lesiones en caso de que se presentara un accidente como en efecto ocurrió. De esta manera, la presunta víctima infringió las normas

²⁰ Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 18 de octubre de 2018. Exp. 43695. C.P. Martha Nubia Velásquez

de seguridad vial, y con ello, de manera autónoma y libre corrió un riesgo mayor, el cual lamentablemente terminó materializando.

De igual manera, el supuesto daño fue resultado de la infracción a las normas de tránsito por parte del conductor del vehículo automotor, esto es, el señor Jonathan David Sánchez Díaz, más precisamente a la de la prohibición de conducir a una velocidad mayor a la permitida, lo que se traduce en un hecho determinante de un tercero. En ese sentido, si el accionante no se hubiera puesto en un riesgo mayor al haberse subido a un vehículo que superaba su capacidad máxima y si éste mismo no se hubiera accidentado por el exceso de velocidad del conductor, el señor Raúl David Quintero Galván no hubiera sufrido las supuestas lesiones cuya reclamación alega.

Por ende, mi representada no es responsable por los daños que se presentaron por la ocurrencia del accidente de tránsito y al no ser responsable no está en la obligación legal, de resarcir los daños y perjuicios sufridos reclamados por el demandante, puesto que el nexo causal quedó roto, al presentarse este por hechos imputables al conductor del vehículo, en donde se transportaba el Occiso y el demandante lesionado, configurándose de esta forma el rompimiento del nexo causal por culpa exclusiva de un tercero.

QUINTA: SUBSDIRIA - INEXISTENCIA DE DAÑO INDEMNIZABLE

La prosperidad de la acción judicial encaminada al resarcimiento de perjuicios radica principalmente en la concreción de los elementos de la responsabilidad, siendo esencial la determinación y prueba de un daño indemnizable. Tal connotación solo se adquiere en la medida que el daño reclamado revista las características de ser cierto, personal y directo. En relación con lo anterior, el Consejo de Estado ha expuesto con claridad meridiana lo siguiente:

“Por daño ha de entenderse la lesión definitiva a un derecho o a un interés jurídicamente tutelado de una persona. Daña (sic) que deberá ser personal, cierto y directo, tal y como lo explica Mazeaud:

“Es un principio fundamental del derecho francés, aun cuando no esté formulado en ningún texto legal, que, para proceder judicialmente, hay que tener un interés: «Donde no hay interés, no hay acción». Una vez establecido el principio, ha surgido el esfuerzo para calificar ese interés que es necesario para dirigirse a los tribunales: debe ser cierto, debe ser personal. Pero se agrega: debe ser «legítimo y jurídicamente protegido» [...]”

Así, los elementos constitutivos del daño son: (1) la certeza del daño; (2) el carácter personal, y (3) directo. El carácter cierto, como elemento constitutivo del daño se ha planteado por la doctrina tanto colombiana como francesa, como aquel perjuicio actual o futuro, a diferencia del eventual. Al efecto, el Consejo de Estado, ha manifestado que para que el daño pueda ser reparado debe ser cierto, esto es, no un daño genérico o hipotético sino específico, cierto: el que sufre una persona determinada en su patrimonio:

“[...] tanto doctrinal como hipotéticamente ha sido suficientemente precisado que dentro de los requisitos necesarios para que proceda la reparación económica de los perjuicios materiales, es indispensable que el daño sea cierto; es decir, que no puede ser eventual, hipotético, fundado en suposiciones o conjeturas; aunque no se opone a dicha certeza la circunstancia de que el daño

sea futuro. Lo que se exige es que no exista duda alguna sobre su ocurrencia”²¹ (Subrayas y negrillas fuera del texto)

En concordancia con lo anterior, el Consejo de Estado, en reiterada jurisprudencia ha determinado que, para el reconocimiento de los perjuicios, se deberá probar la existencia del daño directo, cierto y personal. Veamos:

*“Es claro que **cuando se pretende reparación de perjuicios** -y los procesos de responsabilidad estatal no son la excepción-, **debe el actor, en observancia de la regla probatoria “onus probandi incumbit actori” consagrada en el art. 177 del C.P.C., demostrar la ocurrencia, causación y/o existencia de un daño directo, cierto, personal y no indemnizado.** Por tratarse de un elemento estructural en todos los juicios de responsabilidad su falta de acreditación es suficiente para la negación de las pretensiones, toda vez que las indemnizaciones no tendrían objeto ante la ausencia probatoria del daño a reparar.” (subraya y negrilla fuera del texto original).*

En el presente caso, los daños materiales e inmateriales y el daño a la salud, reclamados por los demandantes no revisten la condición de ser ciertos ni directos, pues se encuentran en un estado completamente especulativo y ni quisiera guardan relación con su fuente.

Consideraciones sobre los daños materiales

Los únicos daños materiales reclamados en la demanda son aquellos que se invocan como sufridos por el demandante Raúl David Quintero, los cuales están divididos así: por una parte, un daño emergente referido a un “Peritaje sobre el estado de la vía”, “una evaluación funcional” y un “concepto de Psiquiatría”, que tasa en la suma de \$4.341.218; por otra parte, un lucro cesante que se deriva de la supuesta disminución de la capacidad laboral, el cual tasa en la suma de \$36.865.000.

Con respecto al **daño emergente**, es evidente que los conceptos reclamados no satisfacen el estándar de ser un daño directo, en la medida que no son producto o consecuencia del hecho dañoso invocado (el accidente de tránsito). Por el contrario, se aprecia que la producción de los 3 documentos cuyo costo se reclama corresponde directamente a pruebas que el demandante quiere hacer valer en el proceso y que lejos de constituir un perjuicio responden a un concepto de costas procesales. En ese sentido, en el evento improbable que los demandantes obtengan un fallo favorable, tendrán derecho a que se les reconozcan los gastos y expensas destinados al proceso, tal y como, lo reconoce el artículo 361 del Código General del Proceso, que indica que *“las costas están integradas por la totalidad de las expensas y gastos sufragados durante el curso del proceso y por las agencias en derecho”*.

En línea con lo anterior, el daño emergente tampoco está acreditado como personal en cabeza de uno o alguno de los demandantes, por cuanto no existe identificación del patrimonio que se vio supuestamente afectado para sufragar los gastos. Por el contrario, se aportan algunos comprobantes de erogaciones a nombre del apoderado de los demandantes, sin identificar quién realmente solventó los gastos.

En lo que corresponde al **lucro cesante**, se aprecia que el perjuicio reclamado y su tasación no supera el plano especulativo, pues parte de una premisa completamente equivocada de que las personas que tienen una disminución en su capacidad laboral del 20% reciben un 20% menos de remuneración que las demás personas. Tal aproximación además de ser totalmente infundada, supone un ejercicio completamente ilegal e irregular, pues es como es sabido, en

²¹Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 25 de abril de 2018. Exp. 39.539. C.P. Jaime Orlando Santofimio.

Colombia por mandato constitucional está prohibida cualquier discriminación hacia personas con cualquier clase de incapacidad. Por lo tanto, edificar una indemnización de perjuicios en un escenario que entraña una ilegalidad desde el punto de vista laboral resta toda certeza al daño pretendido.

A lo anterior se suma que, la tasación del perjuicio también se edificó sobre un supuesto absurdo y alejado del régimen laboral en Colombia, en la medida en que el cálculo del lucro cesante sugiere que una persona con una discapacidad del 20% (como es el caso supuestamente del joven Raúl David Quintero) recibe una remuneración por debajo del salario mínimo legal. Este planteamiento es completamente errado, en tanto y cuanto, existe una prohibición legal expresa de que las personas reciban como remuneración un valor inferior al salario mínimo legal, motivo por el cual la tasación del perjuicio es verdaderamente especulativa e hipotética.

Consideraciones sobre los perjuicios morales reclamados

Para valorar el perjuicio moral reclamado, y no obstante las consideraciones que se exponen en la siguiente excepción es del caso poner de presente que la fuente de la aflicción, tristeza y preocupación que se debe valorar debe ser aquella asociada al accidente sufrido por el joven Raúl David Quintero Galván de forma individual y no involucrar todas las circunstancias que enmarcaron el accidente de tránsito en cuestión, particularmente la pérdida de la vida del señor Uriel Galván Carrascal, familiar de todos los demandantes. Lo anterior, bajo el entendido que los perjuicios en relación con este deceso fueron ventilados en el proceso judicial que cursa el Juzgado 38 Administrativo del Circuito de Bogotá bajo el radicado No. 2018-00073, donde se dictó sentencia de primera instancia desestimando las pretensiones el pasado 11 de noviembre de 2020.

Sumado a lo anterior, es evidente que la presente demanda es un intento ilegítimo de los demandantes por obtener recursos económicos del Estado y sus colaboradores a través de una pretensión de daños morales para familiares del joven Raúl David Quintero Galván por una aducida afectación que le implicó la sutura de un punto en su cuero cabelludo y un supuesto estrés post-traumático. Nótese que, realmente no está acreditado (y no lo estará) el sufrimiento o aflicción que supone el perjuicio moral en cabeza de tíos y primos del Joven Raúl David Quintero Galván, pues la afectación invocada es tan leve e intrascendente que son nulas las probabilidades de irradiar a su familia de forma independiente.

Finalmente, es del caso anotar que, las particularidades del perjuicio moral como concepto indemnizable no liberan al reclamante de probar la ocurrencia de los sentimientos y padecimientos que este pretende reparar, los cuales no han sido demostrados en el presente asunto.

Consideraciones sobre el daño a la salud

Frente al daño a la salud, el joven Raúl David Quintero Galván reclama la suma de 40 SMLMV, lo cual pretende justificar en las tablas de tasación de indemnización de daños a la salud definidas por el Consejo de Estado.

Con respecto a este concepto, es del caso anotar que la tasación de la cuantía del daño es diferente de la prueba misma de que la persona efectivamente hubiese sufrido un daño a la salud, es decir, que las tablas propuestas por el Consejo de Estado son una herramienta de tasación pero no de verificación del daño. Así, en el presente caso no está demostrado que efectivamente el joven Raúl David Quintero hubiese sufrido un daño a la salud, pues lo

diagnosticado es un caso de estrés post-traumático propio de los accidentes de tránsito que no trasciende en la vida de las personas y que en todo caso puede superar a través de terapias, lo que en el presente caso torna el concepto reclamado en meramente hipotético y carente de certeza.

Adicionalmente, del concepto médico aportado con la demanda, se aprecia que el joven Raúl David Quintero ha manifestado que su tristeza está asociada a la pérdida de la vida de su tío Uriel Galván, al punto que se pregunta si hubiese podido hacer algo más para salvar su vida. Estos sentimientos lejos de constituir un daño a la salud son la tipología propia del perjuicio moral que el propio demandante reclamó dentro del proceso judicial que cursa el Juzgado 38 Administrativo del Circuito de Bogotá bajo el radicado No. 2018-00073, donde se dictó sentencia de primera instancia desestimando las pretensiones el pasado 11 de noviembre de 2020. En dicho proceso, el hoy demandante solicitó el reconocimiento de perjuicios morales a su favor por la muerte de su tío Uriel Galván Carrascal.

Por último, la cuantía sugerida como tasación del “daño a la salud” es completamente injustificada, pues procura el máximo reconocimiento por afectaciones a la salud entre el 20% y el 20% de la capacidad (40 SMLMV), lo que desconoce por completo la levedad e intrascendencia de las afectaciones a la salud invocadas. Frente a lo anterior, es importante traer a colación que el Consejo de Estado ha manifestado que la determinación del monto de la indemnización debe considerar *“la gravedad o levedad de la afectación corporal o psicofísica, debidamente probada dentro del proceso, relativa a los aspectos o componentes funcionales, biológicos y psíquicos del ser humano”*²².

Aplicando el criterio definido por la jurisprudencia, es evidente que una supuesta afectación del 20% asociados a un estrés post-traumático no puede derivar en una condena por el valor máximo del rango establecido en la tabla fijada por el Consejo de Estado, es decir que, siendo el 20% el límite inferior del tope, y ante la inexistencia de circunstancias de gravedad, nada justifica la máxima indemnización para el joven Raúl David Quintero Galván.

Teniendo en cuenta lo anterior, por las razones esbozadas y, ante el fracaso del accionante en demostrar la existencia de un daño directo, cierto y personal, derivado del actuar de mi representada, respetuosamente solicito al despacho que se acoja la presente excepción, pues la ausencia de este elemento esencial conlleva la negación de las pretensiones.

SEXTA. INEXISTENCIA DE DAÑO MORAL - OPOSICIÓN AL RECONOCIMIENTO DEL DAÑO MORAL

Dentro de las pretensiones de la demanda, incluyen daños morales, supuestamente causados a los demandantes con ocasión del hecho ocurrido el 3 de enero de 2016 que originó la presentación de la demanda sin que dentro de las pruebas aportadas se evidencia soporte alguno que acredite tales afectaciones.

Al respecto, el Consejo de Estado ha sido enfática al establecer en relación con el perjuicio moral que:

*“Cuanto se refiere a la forma de probar los perjuicios morales, debe advertirse que, en principio, su reconocimiento por parte del juez se encuentra condicionado –al igual que (sic) demás perjuicios- a la prueba de su causación, la cual debe obrar dentro del proceso (...)”*²³.

²² Consejo de Estado – Sección Tercera. Sentencia del 1 de junio de 2020. Exp. 45437. C.P. Nicolás Yepes Corrales.

²³ Consejo de Estado. Sección Tercera de 23 de agosto de 2012. expediente 24392. M.P. Hernán Andrade Rincón.

Bajo esta misma línea en jurisprudencia posterior, precisó:

*“De igual forma, establece que (ii) **una autoridad judicial viola el derecho al debido proceso constitucional de una persona cuando la condena por perjuicios morales, en un monto significativo, sin tener pruebas ciertas para ello.** Tal decisión constituye un defecto fáctico, y si la condena es de carácter contencioso administrativo, desconoce además, la jurisprudencia que al respecto ha sido establecida por **el Consejo de Estado en la materia, que indica al juez a que sus decisiones sobre condenas por perjuicios morales encuentran sustento en su buen juicio, enmarcado dentro de los límites de la racionalidad y la razonabilidad.** Finalmente, la Sala advierte que de acuerdo con la jurisprudencia contencioso administrativa **(iii) los perjuicios morales son daños que pueden ser reconocidos por el juez administrativo y cuyo pago puede ser ordenado siempre que el mismo se encuentre debidamente probado. No basta con demostrar algún tipo de dolor o de afectación, es preciso probar que la afectación fue intensa. La discrecionalidad judicial en materia de perjuicios morales no es arbitrariedad o mero pálpito o intuición judicial.** El ejercicio de la discrecionalidad debe **tener en cuenta (a) “las condiciones particulares de la víctima” y (b) “la gravedad objetiva de la lesión”.** En cualquier caso, la decisión de definición de los perjuicios morales debe tener en cuenta los principios de equidad, razonabilidad y reparación integral”²⁴.*

Lo anterior permite dilucidar que los demandantes pasaron por alto que el daño moral también debe estar debidamente acreditado, toda vez que sin ello no hay forma de verificar que las manifestaciones realizadas en el escrito de la demanda sean veraces, de tal manera que, no resulta aceptable que solo por apreciaciones subjetivas de los accionantes, pretenden el reconocimiento de una indemnización.

En desarrollo de lo anterior, es del caso comentar que si bien existe un rango de discrecional de los jueces al momento de **tasar la cuantía** del daño moral, ello no libera al demandante de demostrar que efectivamente sufrieron las afectaciones sentimentales que este concepto pretende reparar. Por ello, ha sido enfático el Consejo de Estado en afirmar se trata de un ejercicio probatorio razonado, al punto que indicó que *“No basta con demostrar algún tipo de dolor o de afectación, es preciso probar que la afectación fue intensa”*.

En el caso *sub examine*, se advierte que los demandantes fundan la ocurrencia del perjuicio moral en la simple relación de parentesco entre estos y el joven Raúl David Quintero Galván, sin que ni quisiera en los hechos de la demanda se aduzca fundamento fáctico alguno de las aflicciones que sufrieron respecto de este con ocasión del accidente de tránsito. De hecho, revisado el escrito de demanda no se advierte la solicitud de una sola prueba encaminada a demostrar las aflicciones que sufrieron los demandantes, lo que descarta la viabilidad de la indemnización reclamada.

Por lo previamente expuesto, deberán ser denegados en su integridad los daños morales pretendidos por los demandados, pues brilla por su ausencia cualquier prueba de los mismos que permita que estos puedan ser tenidos en cuenta dentro de una eventual indemnización.

SÉPTIMA. GENÉRICA (ART. 187 DEL CPACA)

De conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 187 del CPACA, solicito al despacho que declare la existencia de cualquier otra excepción que se derive de los hechos

²⁴ Consejo de Estado. Sección Tercera. Sentencia del 27 de febrero de 2013. Radicado No.: 68001-23-15-000-1996-12379-01(25334). M.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

que resulten probados en el proceso y que tengan por efecto negar las pretensiones de la demanda.

VI. OBJECCIÓN AL JURAMENTO ESTIMATORIO

En atención a lo dispuesto en el artículo 206 del CGP, presento objeción al acápite de la demanda denominado “*IX JURAMENTO ESTIMATORIO*”, en el que la parte demandante se limitó a mencionar:

“(…) Manifiesto bajo la gravedad de juramento que el monto económico de las pretensiones que aquí se invocan, es el valor que estimo justamente razonable y lo hago dentro de los parámetros a los que se contrae el ordenamiento jurídico”.

En relación con tal mención, conviene precisar de manera preliminar que según lo estatuido en el artículo 206 del CGP, para que el juramento estimatorio pueda considerarse como prueba autónoma, en él deben “*discriminarse cada uno de los conceptos*” estimados bajo la gravedad de juramento.

No obstante, en el presente caso la parte actora se limitó a enunciar de manera genérica el “*monto económico de las pretensiones*”, sin realizar discriminación alguna en el juramento, lo cual bastaría para que se deseche el citado medio de prueba.

Ahora, en atención a que según el sexto inciso del artículo 206 del CGP dispone que “*el juramento estimatorio no aplicará a la cuantificación de los daños extrapatrimoniales*”, a continuación se elevarán algunos reparos en relación con las cuantías de los daños patrimoniales solicitados en las pretensiones:

1. A título de daño emergente, la parte actora solicita que se le reconozca la suma global de \$4.341.218, sin especificar a cuál de los múltiples demandantes debe hacerse tal reconocimiento. Los demandantes pasan por alto que una de las características del perjuicio indemnizable es que este debe ser personal y cierto, por lo cual de cara a una pretensión como esta y, a su vez, en atención al requerimiento legal del juramento estimatorio, debió haberse discriminado del patrimonio de cuál de los demandantes emergió el daño que se reclama.
2. En lo concerniente al lucro cesante futuro reclamado, es pertinente hacer notar que la parte actora pretende una indemnización calculada en atención a la expectativa de vida del menor; esto es, 742.8 meses.

Al respecto, conviene advertir, sin que ello implique aceptación de responsabilidad, que una pérdida de capacidad laboral en un 20% no se traduce en imposibilidad para que una persona acceda al mercado laboral. Lo anterior, a tal punto que de conformidad con la legislación colombiana una persona sólo accede a la pensión de invalidez a partir de la pérdida de capacidad laboral igual o superior al 50%.

Para aquellos casos en los que la pérdida de la capacidad laboral es inferior al 50%, el Decreto 2644 de 1994 del Ministerio del Trabajo, “*por el cual se expide la Tabla única para las indemnizaciones por pérdida de la capacidad laboral entre el 5% y el 49.99% y la prestación económica correspondiente*”, prevé una tabla única de indemnizaciones, en el marco de la cual, se establece que para una pérdida de capacidad laboral del 20%, el cálculo deberá realizarse sobre 9,5 meses.

Lo anterior pone en evidencia la inexactitud y los errores que contiene la supuesta estimación, que deberán dirigirse al despacho a desecharla como medio autónomo de prueba.

VII. PRUEBAS

A. DOCUMENTALES:

1. Pliego de Condiciones de la Licitación Pública No. SV-012-97 correspondiente a la Concesión Troncal del Tequendama parte 1.
 - 1.1. Pliego de Condiciones del proceso para la adjudicación del Contrato de Concesión (Parte 2).
2. Contrato de Concesión No. 049 suscrito el 27 de octubre de 1998 entre CONCA Y (en condición de concesionario) y la Gobernación de Cundinamarca (en con concedente).
3. Contrato adicional No. 10 al Contrato de Concesión.
4. Adición No. 20 al Contrato de Concesión.
5. Copia de la Resolución No. 0011268 del 6 de diciembre de 2012 con sus correspondientes anexos, proferida por el Ministerio de Transporte, por medio del cual se adopta el nuevo Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) y su Manual de Diligenciamiento.
6. Informe Policial de Accidente de Tránsito del 3 de enero de 2016, en el que se vio involucrado el vehículo de placas MKY-525.
7. Manual de Mantenimiento del Contrato de Concesión No. 049 de 1998.
8. Manual de Operación de la Concesión Troncal del Tequendama.
9. Estudio de Seguridad Vial GYC 0199/0481. Volumen II. Elaborado por CONCA Y S.A.
10. Informe Final del Estudio Geológico y Geotécnico de 7 sitios inestables en la carretera Chusacá-El Triunfo, elaborado por la sociedad DIN LTDA.
11. Manual de Señalización Vial del 2015, elaborado por el Ministerio de Transporte.
12. Mantenimiento periódico realizado en septiembre de 2014.
13. Informe de Gestión 2015 – 2016 de la Superintendencia de Puertos y Transporte.
14. Informe de medición resistencia al deslizamiento – Fricción continua sobre el sector Chusacá – El Portillo, elaborado por el Consorcio CJE – G ESPIN.
15. Formato levantamiento de daños Chusacá – El Portillo de febrero de 2016.
16. Medición del Índice de Regularidad Internacional para el tramo Chusacá – El Portillo, elaborado por el Consorcio CJE – G ESPIN.

17. Informe de Interventoría del 7 de enero de 2016 a la Concesión Troncal del Tequendama, elaborado por el Consorcio CJE – G ESPIN.
18. Informe de Operación y Mantenimiento de octubre de 2015
19. Informe de Operación y Mantenimiento de noviembre de 2015
20. Informe de Operación y Mantenimiento de enero de 2016
21. Informes de accidentalidad vial del 2015, presentados por CONCA Y S.A.
22. Informes de accidentalidad vial del 2016, presentados por CONCA Y S.A.
23. Sentencia de primera instancia proferida por el Juzgado 38 Administrativo de Bogotá – Caso Familia Galván.
24. Derecho de Petición dirigido al Ministerio de Transporte.

B. TESTIMONIOS:

En atención a lo previsto en el artículo 212 del C.G.P, solicito al despacho se sirva decretar la práctica de los siguientes testimonios:

1. Se cite a declarar al señor Francisco Quinche, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C., quien para la fecha de los hechos objeto del presente proceso se desempeñaba como Director de Operación y Mantenimiento de la Concesión Troncal del Tequendama y podrá declarar acerca de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que ocurrió el accidente, el conocimiento que tiene sobre las causas del mismo, lo relativo a las condiciones de la vía en la que ocurrió el accidente, el alcance de las obligaciones de CONCA Y como concesionario, los aspectos asociados a la señalización vial y demás aspectos que resulten relevantes para el caso. El señor Quinche podrá ser citado a través del correo electrónico fquinche@concaysa.com
2. Se cite a declarar al señor Heiver Yesid Duarte, mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Bogotá D.C., quien para la fecha de los hechos se desempeñaba como Inspector Vial de la Concesión Troncal del Tequendama y podrá declarar acerca del conocimiento que tuvo del accidente objeto del presente proceso y sus causas, el cumplimiento de las inspecciones viales en el segmento en el que ocurrió el accidente y su periodicidad, las circunstancias asociadas a la señalización de la vía, iluminación y aspectos asociados a la necesidad o no de construir muros de contención, así como respecto de los demás aspectos asociados al caso. El señor Duarte podrá ser citado a través del correo electrónico yesidduarte97@gmail.com

C. INTERROGATORIOS DE PARTE:

De conformidad con los artículos 191 y 194 del C.G.P. y con el fin de provocar CONFESIÓN, respetuosamente solicito al despacho, decretar el interrogatorio de parte de cada una de las personas naturales que conforman la parte demandante, a quienes en su debida oportunidad les formularé interrogatorio personalmente en la respectiva audiencia o por escrito que haré llegar oportunamente al despacho, en relación con los hechos materia del proceso, la demanda, la contestación a la demanda y las excepciones de mérito.

De igual manera, de conformidad con lo establecido en el artículo 195 del C.G.P. solicito al despacho, decretar la declaración de cada uno de los representantes legales de las entidades demandadas y llamadas en garantía que se encuentran vinculadas al proceso, y cuyos datos de notificación reposan en el expediente, a quienes en su debida oportunidad les formularé solicitud de informe personalmente en la respectiva audiencia o por escrito que haré llegar oportunamente al despacho, en relación con los hechos materia del proceso, la demanda, la contestación a la demanda y las excepciones de mérito. Para el efecto, se relacionan los siguientes datos:

1. INVIAS: representado legalmente por Gustavo Alfonso Vargas Leyton o quien haga sus veces, y que puede ser citado en el correo electrónico njudiciales@invias.gov.co
2. INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA - ICCU: representada legalmente por Nancy Valbuena Ramos o quien haga sus veces, y que puede ser citada en el correo electrónico notificacionesjudicialesiccu@cundinamarca.gov.co
3. DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA: representada legalmente por María Stella González Cubillos, Ramos o quien haga sus veces, y que puede ser citada en el correo electrónico notificaciones@cundinamarca.gov.co
4. MINISTERIO DE TRANSPORTE: representado legalmente por Angela María Orozco Gómez, quien puede ser citada en el correo electrónico notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co
5. UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA: representada legalmente por Dolly Montoya Castaño o quien haga sus veces, y que puede ser citada en el correo electrónico es: notificaciones_juridica_bog@unal.edu.co.
6. SEGUROS DEL ESTADO: SEGUROS DEL ESTADO S.A., representada legalmente por el señor Jorge Arturo Mora Sánchez, identificado con cédula de ciudadanía No. 2.924.123, o quien haga sus veces, quien puede ser citado en el correo electrónico juridico@segurosdelestado.com.

D. CONTRADICCIÓN DEL DICTAMEN PERICIAL APORTADO POR LOS DEMANDANTES:

De conformidad con lo establecido en los artículos 218 y 219 del CPACA, modificados por los artículos 54 y 55 de la Ley 2080 de 2021, en concordancia con el artículo 228 del C.G.P, solicito al despacho:

1. Citación para interrogatorio al perito: Para efectos de surtir la contradicción del dictamen pericial aportado por los demandantes con el escrito de demanda, solicito se decrete la comparecencia del perito Andrés Cuervo Jiménez, identificado con la cédula de ciudadanía N° 79.648.760, a la audiencia que el despacho fije para tales efectos, en la que bajo la gravedad de juramento y según lo dispuesto en el artículo 228 del C.G.P, se le interrogará sobre su idoneidad, imparcialidad y sobre el contenido del dictamen, a fin de poner en evidencia los graves errores en los que

incurrió en su ejercicio, lo cual impide otorgarle cualquier eficacia probatoria al dictamen pericial aportado por la parte actora.

2. Dictamen pericial de contradicción: De conformidad con lo previsto en el artículo 227 C.G.P., y en razón al corto tiempo para contestar la demanda de la referencia, me permito anunciar el interés de CONCA Y de aportar dictamen pericial de contradicción con el fin de que se evidencien los errores e imprecisiones en que incurrió el perito Andrés Cuervo Jiménez, identificado con la cédula de ciudadanía N° 79.648.760, en el dictamen aportado con la demanda.

Para tales efectos, se solicita al despacho fijar un plazo para aportarlo.

3. Citación para interrogatorio al perito: Para efectos de surtir la contradicción del dictamen pericial aportado por los demandantes con el escrito de demanda, solicito se decrete la comparecencia del médico especialista en salud ocupacional Manuel Alejandro Viveros Cortés, identificado con registro médico N° 2241-2014, a la audiencia que el despacho fije para tales efectos, en la que bajo la gravedad de juramento y según lo dispuesto en el artículo 228 del C.G.P, se le interrogará sobre su idoneidad, imparcialidad y sobre el contenido del dictamen denominado “Evaluación Funcional Dictamen Médico Laboral” del 25 de octubre de 2016, a fin de poner en evidencia los graves errores en los que incurrió en su ejercicio, lo cual impide otorgarle cualquier eficacia probatoria al dictamen pericial aportado por la parte actora.

E. CONTRADICCIÓN DE PRUEBAS EXTRAPROCESALES:

En los términos del artículo 174 del CGP, aplicable por remisión del artículo 211 del CPACA, solicito respetuosamente que en el auto que abra pruebas el proceso se ordenen las diligencias correspondientes para la contradicción de las pruebas extraprocesales y/o trasladadas, aportadas por los distintos extremos procesales y practicadas sin citación y audiencia de CONCA Y.

F. PRUEBAS POR INFORME Y/O PRUEBAS TRASLADADAS:

De conformidad con lo establecido en los artículos 275 y siguientes del C.G.P, así como en el artículo 174 de la misma codificación -según resulte aplicable, en cada caso-, se solicita al despacho acceder al decreto y práctica de las siguientes pruebas:

1. Se solicite a la Fiscalía 03 Seccional de la Unidad Seccional de Juicios de Girardot, Cundinamarca o al despacho que tenga a su cargo la indagación y/o investigación correspondiente al radicado número 253076108011201680005, relacionada con el accidente objeto de este medio de control, que remita con destino al presente proceso copia íntegra y auténtica del expediente penal y, en particular, aunque no de forma exclusiva ni taxativa, de los elementos materiales probatorios recaudados.

Entre, los elementos probatorios recaudados por la Fiscalía General de la Nación y que resultarán útiles, conducentes y pertinente para este medio de control, figura entrevista y/o interrogatorio rendido por el señor Jonathan David Sánchez Díaz, identificado con la cédula de ciudadanía N° 1.014.202.744, quien conducía el vehículo el día del accidente e informes de policía judicial asociados a la escena del accidente y sus causas.

A esta representación no le fue posible aportar con la contestación los documentos objeto de esta solicitud, en atención a la reserva legal de la investigación prevista en el artículo 212B de la Ley 906 de 2004.

Los oficios podrán ser remitidos al correo electrónico jur.notificacionesjudiciales@fiscalia.gov.co

2. Se solicite al Ministerio de Transporte que informe al despacho los datos e información registrada en el RUNT o en cualquier otra base de datos a su cargo, sobre las características técnicas del vehículo de placas MKY 525, Marca Mercedes Benz, Modelo 2012, Línea E300L.

En particular, se solicita al despacho que solicite a dicha entidad, lo siguiente:

- 2.1. Enviar copia de la ficha técnica del citado vehículo automotor registrada en el RUNT.
- 2.2. Envíe copia de la tarjeta de propiedad del citado vehículo.
- 2.3. Informe, según las características técnicas del citado vehículo, cuál es el máximo de pasajeros que pueden transportarse en el mismo.

A esta representación no le fue posible aportar con la contestación los documentos objeto de esta solicitud, en atención a que, a pesar de haber presentado petición correspondiente, a la fecha de radicación de la contestación no se ha dado respuesta a la petición presentada ante el Ministerio de Transporte al respecto (Ver Prueba Documental N° 24 – Petición al Ministerio de Transporte)

Los oficios correspondientes, podrán ser enviados al Ministerio de Transporte al siguiente correo electrónico: notificacionesjudiciales@mintransporte.gov.co

VIII. ANEXOS

Se anexan al presente escrito los siguientes documentos:

1. Poder otorgado al suscrito por CONCA Y.
2. Certificado de existencia y representación legal de CONCA Y S.A.
3. Las pruebas documentales enunciadas en el acápite correspondiente.

IX. NOTIFICACIONES

Mi representado recibirá notificaciones a través de los correos electrónicos notificaciones@concaysa.com o en carrera 1 No. 76^a – 91 de la ciudad de Bogotá D.C.

El suscrito recibirá notificaciones a través de los correos electrónicos juan.ortiz@ostabogados.com; adolfo.suarez@ostabogados.com y jany.montano@ostabogados.com o en la Carrera 19 N° 114-09, oficina 405 de la ciudad de Bogotá D.C.

En los anteriores términos dejo planteada la presente contestación de la demanda, reiterando la solicitud de declarar probadas las excepciones propuestas y negar las pretensiones.

Atentamente,



JUAN FELIPE ORTIZ
C.C. 1.110.475.869
T.P. 214.239 del C.S.J



Señores

JUZGADO SESENTA Y UNO ADMINISTRATIVO DE BOGOTÁ

E. _____ S. _____ D. _____

Ref.: Acción de reparación directa promovida por **RAÚL DAVID QUINTERO GALVÁN** y OTROS en contra del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS- Y OTROS**.

Rad.: 2018-00056-00

Asunto: Poder

CAMILO GUTIÉRREZ MORENO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en mi calidad de representante legal para fines judiciales (Secretario General) de la sociedad **CONCAV S.A.**, identificada con NIT. 860.077.014-4, según consta en el certificado de existencia y representación legal adjunto, manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente a **JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO**, abogado en ejercicio, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.110.475.869 y tarjeta profesional de abogado No. 214.239 del Consejo Superior de la Judicatura, para que como apoderado judicial represente los intereses de **CONCAV S.A.** durante el trámite y hasta a la finalización del proceso de Reparación Directa de la referencia.

El apoderado queda ampliamente facultado en los términos del artículo 77 del C.G.P., y específicamente para notificarse, recibir, desistir, transigir, conciliar, sustituir, y en general para ejercer todas las funciones necesarias para el buen cumplimiento de su mandato.

Asimismo, dándole cumplimiento al inciso 2° del artículo 5° del Decreto 806 del 4 de junio de 2020, se manifiesta que el apoderado recibirá notificaciones en la siguiente dirección de correo electrónico: juan.ortiz@ostabogados.com

Atentamente,

Camilo Gutiérrez Moreno
C.C. 1.053.796.777
Representante legal para fines judiciales (Secretario General)
CONCAV S.A

Acepto,

Juan Felipe Ortiz Quijano
C.C. 1.110.475.869
T.P. 214.239 del C.S.J



Juan Felipe Ortiz Quijano <juan.ortiz@ostabogados.com>

Poder especial (cumpliendo lo ordenado en el Decreto 806 de 2020)

notificacion@concaysa.com <notificacion@concaysa.com>
Para: Juan Felipe Ortiz Quijano <juan.ortiz@ostabogados.com>

1 de octubre de 2021, 11:39

CAMILO GUTIÉRREZ MORENO, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando en mi calidad de representante legal para fines judiciales (Secretario General) de la sociedad CONCAY S.A., identificada con NIT. 860.077.014-4, según consta en el certificado de existencia y representación legal adjunto, manifiesto que confiero poder especial, amplio y suficiente a JUAN FELIPE ORTIZ QUIJANO, abogado en ejercicio, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.110.475.869 y tarjeta profesional de abogado No. 214.239 del Consejo Superior de la Judicatura, para que como apoderado judicial represente los intereses de CONCAY S.A. durante el trámite y hasta a la finalización del proceso de Reparación Directa con el radicado 2018-00056-00.

Atentamente,

Camilo Gutiérrez Moreno

Director Jurídico

Concay S.A.

PBX 3258500 Extensión 159

cgutierrez@concaysa.com

 **Poder especial.pdf**
133K

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 1

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

LA MATRÍCULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS.

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON UN CÓDIGO DE VERIFICACIÓN QUE LE PERMITE SER VALIDADO ILIMITADAMENTE DURANTE 60 DÍAS, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO

Recuerde que este certificado lo puede adquirir desde su casa u oficina de forma fácil, rápida y segura en www.ccb.org.co

Para su seguridad debe verificar la validez y autenticidad de este certificado sin costo alguno de forma fácil, rápida y segura en www.ccb.org.co/certificadoselectronicos

QUE, LOS DATOS DEL EMPRESARIO Y/O EL ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO HAN SIDO PUESTOS A DISPOSICIÓN DE LA POLICÍA NACIONAL A TRAVÉS DE LA CONSULTA A LA BASE DE DATOS DEL RUES

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.

LA CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA, CON FUNDAMENTO EN LAS MATRICULAS E INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

CERTIFICA:

NOMBRE : CONCAY S.A.

N.I.T. : 860.077.014-4

DOMICILIO : BOGOTÁ D.C.

CERTIFICA:

MATRICULA NO: 00139474 DEL 18 DE AGOSTO DE 1980

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 2

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

CERTIFICA:

RENOVACION DE LA MATRICULA :31 DE MARZO DE 2021

ULTIMO AÑO RENOVADO : 2021

ACTIVO TOTAL : 1,130,168,360,766

CERTIFICA:

DIRECCION DE NOTIFICACION JUDICIAL : CR 1 No. 76A-91

MUNICIPIO : BOGOTÁ D.C.

EMAIL DE NOTIFICACION JUDICIAL : notificacion@concaysa.com

DIRECCION COMERCIAL : CR 1 No. 76A-91

MUNICIPIO : BOGOTÁ D.C.

EMAIL COMERCIAL : notificacion@concaysa.com

CERTIFICA:

Escritura Pública No.1.415, Notaría 22 Bogotá, del 29 de julio de 1.980, inscrita el 18 de agosto de 1.980, bajo el No. 88.873, del libro IX, se constituyó la sociedad limitada, denominada CARRILLO MANRIQUE Y ASOCIADOS LIMITADA.

CERTIFICA:

ESCRITURAS NO.	FECHA	NOTARIA	INSCRIPCION
0924	3-VI-1982	22 BTA.	23-VI-1982 NO.117.580
2946	28-XII-1983	22 BTA.	12- I-1984 NO.145.491
4889	11-XII-1990	37 BTA.	19-XII-1990 NO.313.377
2396	30- V -1991	37 BTA.	19-VI -1991 NO.329.913
4242	23-XII-1991	11 STAFE.BTA	27-XII-1991 NO.350.636
0383	27- I-1994	37 STAFE BTA	4- II-1994 NO.436.183
4933	6- IX- 1996	37 STAFE BTA	11- IX- 1996 NO.554.241
4707	25-IX-- 1996	4 STAFE BTA	04--X---1996 NO.557.463
6071	17-XII--1996	4 STAFE BTA	27-XII--1996 NO.567.931
0148	15-I --1997	37 STAFE BTA	27- I --1997 NO.571.242
1171	06-III--1997	37 STAFE BTA	111-III-1997 NO.577.290

CERTIFICA:

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 3

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO

INSCRIPCIÓN

E. P. No. 0001258 del 16 de marzo de 2001 de la Notaría 37 de Bogotá D.C.	00771566 del 4 de abril de 2001 del Libro IX
E. P. No. 0004888 del 3 de agosto de 2004 de la Notaría 37 de Bogotá D.C.	00946417 del 4 de agosto de 2004 del Libro IX
E. P. No. 0005732 del 4 de octubre de 2005 de la Notaría 37 de Bogotá D.C.	01014586 del 4 de octubre de 2005 del Libro IX
E. P. No. 3648 del 14 de septiembre de 2009 de la Notaría 17 de Bogotá D.C.	01691642 del 20 de diciembre de 2012 del Libro IX
E. P. No. 915 del 7 de marzo de 2011 de la Notaría 32 de Bogotá D.C.	01459355 del 9 de marzo de 2011 del Libro IX
E. P. No. 03919 del 1 de agosto de 2012 de la Notaría 37 de Bogotá D.C.	01659703 del 21 de agosto de 2012 del Libro IX
E. P. No. 2868 del 1 de agosto de 2013 de la Notaría 6 de Bogotá D.C.	01755280 del 8 de agosto de 2013 del Libro IX
E. P. No. 2501 del 24 de julio de 2014 de la Notaría 6 de Bogotá D.C.	01855332 del 28 de julio de 2014 del Libro IX
E. P. No. 3763 del 7 de diciembre de 2017 de la Notaría 6 de Bogotá D.C.	02285233 del 18 de diciembre de 2017 del Libro IX

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 4

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

E. P. No. 1499 del 12 de junio de 2018 de la Notaría 6 de Bogotá D.C. 02350091 del 18 de junio de 2018 del Libro IX

E. P. No. 334 del 15 de marzo de 2019 de la Notaría 10 de Bogotá D.C. 02437086 del 19 de marzo de 2019 del Libro IX

E. P. No. 0670 del 15 de mayo de 2020 de la Notaría 6 de Bogotá D.C. 02575276 del 10 de junio de 2020 del Libro IX

CERTIFICA:

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es hasta el 17 de diciembre de 2050.

CERTIFICA:

La construcción de toda clase de obras de ingeniería civil y arquitectura directamente y a través de contratos de colaboración empresarial o asociación con terceros personas naturales y jurídicas tales como consorcios, joint ventures, uniones temporales y demás admitidos por la ley para la realización de obras de ingeniería relacionadas con la actividad de la construcción, como actividad principal la sociedad también podrá celebrar contratos a través del sistema de concesión celebrar, toda clase de contratos fiduciarios, así como negociar los derechos que de ellos se deriven. Avalar, garantizar servir de codeudor en operaciones de crédito para apalancar financieramente empresas y proyectos relacionados con el objeto principal de la compañía o por estrategia de negocios. La sociedad también podrá realizar actividades de exploración de toda clase de minerales, y en especial las relacionadas con los materiales para la industria de la construcción en desarrollo de su objeto, la sociedad podrá operar y administrar vías, podrá operar, explotar, organizar y

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 5

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

gestionar el servicio de el recaudo de peajes y demás contribuciones, y de estaciones de pesaje, participar en el capital de otras sociedades cualquiera sea su naturaleza el diseño, fabricación, compraventa, permuta, administración, arrendamiento, almacenamiento, intermediación, promoción, explotación, y operación de bienes, propios o necesarios para la industria de la construcción cualquiera fuere la naturaleza y características de la obra o para el ejercicio de la ingeniería, la arquitectura, la industria de la construcción o la minería. En desarrollo del mismo objeto la sociedad también podrá realizar la administración general de peajes y por ello podrá realizar el recaudo del producto del cobro de peajes, la custodia de valores y documentos, el transporte de bienes y servicios en vehículos propios o alquilados a empresas especializadas o a particulares manejo de comunicaciones de uso público y privado, así como de servicios de telefonía para uso de las vías, de su personal y de los usuarios de los teléfonos de auxilio. Manejo de equipos de aseo y limpieza. Prestación de todos los servicios de desvare automotriz, manejo de talleres y grúas, estaciones de servicio y almacenes de venta de productos y, repuestos para el mantenimiento automotriz. Manejo de almacenes, casinos, restaurantes, estaciones de gasolina y expendios de venta de bienes, servicios, seguros y demás establecimientos que necesiten o se encuentren en las vías de las concesiones o su área de influencia. Contratación y subcontratación de personal, así como de capacitación y entrenamiento del mismo. La sociedad podrá adquirir, enajenar, construir, tomar en arrendamiento, gravar y administrar toda clase de bienes muebles e inmuebles. Ejercer toda clase de actividades de comercio de servicio, que tengan que ver con el objeto social. Adelantar estudios, asesorías, consultorías sobre el manejo y producción de peajes y toda clase de contribuciones. Realizar inversiones en todo tipo de sociedades que tengan que ver con su

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 6

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

objeto social, en el país o en el exterior. Realizar todo tipo de operaciones comerciales, civiles, industriales o financieras que tengan que ver con el objeto social de la compañía. Constituir gravámenes de todo tipo, encargos fiduciarios otorgamiento de créditos, descuento de carteras dando o recibiendo garantías para estos efectos. Girar, endosar, descontar títulos valores, adquirir y negociar créditos a personas o entidades autorizadas para tal efecto. Adquirir marcas y patentes de productos o procedimientos quien el objeto de la sociedad manejar e intervenir los dineros propios de la operación y los excesos de tesorería. Recibir dinero en calidad de mutuo, y realizar toda clase de operaciones financieras para el desarrollo y cumplimiento del objeto social, emitir bonos de garantía y titularizar bienes de propiedad de la compañía. Cobrar y recaudar taifas, contribuciones, comisiones, honorarios, viáticos, gastos de representación. Realizar todas las demás funciones que se refieran a la administración de cualquier clase de concesión y que se utilicen dentro de la prestación de servicios que realiza la sociedad. Realizar todas las actividades propias de la señalización de vías y su mantenimiento. Toda otra gestión que complemente o facilite el desarrollo del objeto social principal. Participar en toda clase de licitaciones o concursos públicos o privados, ya sea de forma individual o a través de consorcios, uniones temporales, promesas de sociedad futura o bajo cualquier otra figura permitida en la legislación vigente; así como suscribir contratos bajo cualquiera de las modalidades de selección sea ésta de carácter público o privado, tales como licitaciones públicas, concurso de méritos, selección abreviada o cualquier forma de contratación que tengan relación directa o indirecta con el objeto social de la compañía. La sociedad podrá garantizar sin límite de cuantía obligaciones de terceros, así como podrá responder solidariamente por obligaciones de terceros.

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 7

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

Comercializar (compra, venta y distribución) de cualquier tipo de minerales como arenas, gravas de río, calizas, arcillas industriales, arcillas comunes, rocas y materiales de construcción, rocas ornamentales, minerales no metálicos para uso industrial, sal y fosfatos. Así mismo podrá transportar combustible, lubricantes y derivados del petróleo, así como efectuar las operaciones inherentes y complementarias de estas tanto en vehículos propios, como terceros, distribución minorista de combustible líquidos derivados del petróleo en el territorio colombiano como comercializador industrial, la importación y exportación de bienes e insumos derivados del petróleo para estos efectos podrá operar como una compañía comercializadora de productos nacionales y extranjeros. Así pues, la sociedad podrá establecer estaciones de servicio para el mantenimiento del parque automotor.

CERTIFICA:

ACTIVIDAD PRINCIPAL:

4210 (CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS DE FERROCARRIL)

ACTIVIDAD SECUNDARIA:

4663 (COMERCIO AL POR MAYOR DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN, ARTÍCULOS DE FERRETERÍA, PINTURAS, PRODUCTOS DE VIDRIO, EQUIPO Y MATERIALES DE FONTANERÍA Y CALEFACCIÓN)

OTRAS ACTIVIDADES:

4731 (COMERCIO AL POR MENOR DE COMBUSTIBLE PARA AUTOMOTORES)

CERTIFICA:

* CAPITAL AUTORIZADO *

Valor : \$24.000.000.000,00

No. de acciones : 12.000,00

Valor nominal : \$2.000.000,00

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 8

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

* CAPITAL SUSCRITO *

Valor : \$23.702.000.000,00

No. de acciones : 11.851,00

Valor nominal : \$2.000.000,00

* CAPITAL PAGADO *

Valor : \$23.702.000.000,00

No. de acciones : 11.851,00

Valor nominal : \$2.000.000,00

CERTIFICA:

JUNTA DIRECTIVA

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	Luis Fernando Carrillo Caycedo	C.C. No. 000000079148434
Segundo Renglon	Maria Cecilia Carrillo De Botero	C.C. No. 000000039686132
Tercer Renglon	Maria Margarita De Los Dolores Carrillo Caycedo	C.C. No. 000000039689145

SUPLENTE

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	Cecilia Lucia Caicedo De Carrillo	C.C. No. 000000028517280

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 9

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

Segundo Renglon Arturo Jose Carrillo C.C. No. 00000005984465
Caicedo

Tercer Renglon Santiago Jose Carrillo C.C. No. 000000080872308
Andrade

Por Acta No. 202 del 6 de abril de 2020, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 10 de junio de 2020 con el No. 02575396 del Libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	Luis Fernando Carrillo Caycedo	C.C. No. 000000079148434
Segundo Renglon	Maria Cecilia Carrillo De Botero	C.C. No. 000000039686132
Tercer Renglon	Maria Margarita De Los Dolores Carrillo Caycedo	C.C. No. 000000039689145

SUPLENTES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	Cecilia Lucia Caicedo De Carrillo	C.C. No. 000000028517280
Segundo Renglon	Arturo Jose Carrillo	C.C. No. 00000005984465

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 10

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

Caicedo

Por Acta No. 205 del 11 de agosto de 2021, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 30 de agosto de 2021 con el No. 02738538 del Libro IX, se designó a:

SUPLENTES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Tercer Renglon	Santiago Jose Carrillo	C.C. No. 000000080872308
	Andrade	

CERTIFICA:

La sociedad tendrá un Gerente General, quien será su Representante Legal y tendrá a su cargo la administración y gestión de los negocios sociales con sujeción a la ley, a estos estatutos y a los reglamentos y resoluciones de la Asamblea y de la Junta Directiva. Tendrá cuatro (4) Suplentes que lo reemplazarán en las faltas absolutas, temporales o accidentales. Sin perjuicio de que el Gerente o sus Suplentes ejerzan la representación legal en forma general, el Secretario General tendrá facultades de representación legal con funciones exclusivas.

CERTIFICA:

Por Acta No. 0000131 del 15 de noviembre de 1996, de Junta de Socios, inscrita en esta Cámara de Comercio el 27 de diciembre de 1996 con el No. 00567933 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Gerente General	Luis Fernando Carrillo	C.C. No. 000000079148434
	Caycedo	

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 11

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

Por Acta No. 158 del 30 de junio de 2016, de Junta Directiva, inscrita en esta Cámara de Comercio el 8 de agosto de 2016 con el No. 02130005 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Secretario General	Camilo Moreno	Gutierrez C.C. No. 000001053796777

Por Acta No. 146 del 18 de junio de 2014, de Junta Directiva, inscrita en esta Cámara de Comercio el 29 de julio de 2014 con el No. 01855629 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Tercer Suplente Gerente General	Del Santiago Andrade	Jose Carrillo C.C. No. 000000080872308

Por Acta No. 0000131 del 15 de noviembre de 1996, de Junta de Socios, inscrita en esta Cámara de Comercio el 27 de diciembre de 1996 con el No. 00567933 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Suplente Gerente	Del Maria Cecilia Carrillo De Botero	C.C. No. 000000039686132

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 12

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

General

Segundo Maria Margarita De Los C.C. No. 000000039689145

Suplente Del Dolores Carrillo

Gerente Caycedo

General

CERTIFICA:

El Gerente y los suplentes en las faltas temporales o absolutas del Gerente, ejercerán las funciones propias de su cargo y en especial las siguientes: 1. Representar a la sociedad judicial o extrajudicialmente; ante los asociados, ante terceros y ante toda clase de autoridades; 2. Ejecutar los acuerdos y resoluciones de la Asamblea General y de la Junta Directiva; 3. Realizar y celebrar todos los actos y contratos que tiendan a llenar los fines de la sociedad sin limitación de ninguna naturaleza o cuantía. 4. Presentar conjuntamente con la Junta Directiva, si fuera el caso, los informes y documentos de que trata el Artículo 446 del Código de Comercio. 5. Nombrar y remover los empleados de la sociedad cuya designación o remoción no corresponda a la Asamblea y solicitar a la Junta la fijación de las respectivas asignaciones 6. Delegar determinadas funciones propias de su cargo y dentro de los límites señalados en los estatutos. 7. Constituir los apoderados judiciales y extrajudiciales que obrando a sus órdenes juzgue necesarios y delegarles las funciones que consideren pertinentes. 8. Convocar a la Junta Directiva y a la Asamblea General de Accionistas; 9. Cuidar de la recaudación e inversión de los fondos de la empresa. 10. Velar porque todos los empleados de la sociedad cumplan estrictamente sus deberes; 11. Ejercer las demás funciones que le deleguen la Asamblea General y la Junta Directiva. 12. Obligar a la sociedad para que responda solidariamente y sin límite de cuantía por obligaciones de terceros.

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 13

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

13. Celebrar cualquier obligación que se desprenda de la celebración, legalización, ejecución, terminación y liquidación de los contratos celebrados por la sociedad directamente o a través de consorcio, uniones temporales, promesas de sociedad futura, o cualquier otro vehículo permitido en la legislación vigente. Sin perjuicio de que el Gerente o sus suplentes ejerzan la representación legal de forma general, el secretario general tendrá funciones de representación legal para el ejercicio exclusivo de las siguientes funciones: 1. Representar a la sociedad en los asuntos judiciales en los que la sociedad sea demandante o demandada, así como aquellos asuntos en los que conocen las autoridades civiles, laborales, administrativas, de tránsito y de policía, quedando igualmente facultado para otorgar los poderes necesarios que garanticen la adecuada representación de la sociedad, pudiendo, así mismo, conciliar y/o transigir judicial o extrajudicialmente tales asuntos previa autorización de la gerencia. 2. Someter a decisión de tribunales y, en general, ante cualquier autoridad, los pleitos, reclamaciones o diferencias de índole laboral, pudiendo incluso conciliar y transigir dichas reclamaciones y diferencias, en forma judicial o extrajudicial, con la concurrencia o no de cualquier autoridad, previa autorización de la gerencia. 3. Recibir notificaciones en actuaciones de cualquier índole, especialmente de demandas judiciales que se promuevan por o contra la sociedad. 4. Notificarse de requerimientos, actos, actuaciones, y en general de procesos que se surtan por/ante las autoridades administrativas, incluida la Dian.

CERTIFICA:

Por Acta No. 199 del 21 de marzo de 2019, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 28 de marzo de 2019 con el No. 02440594 del Libro IX, se designó a:

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 14

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Persona Juridica	CROWE CO S.A.S	N.I.T. No. 000008300008189

Por Documento Privado del 2 de agosto de 2021, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 4 de agosto de 2021 con el No. 02730446 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Principal	Johanna Milena Jimenez Quevedo	C.C. No. 000001032378510 T.P. No. 241967-T

Por Documento Privado del 25 de febrero de 2020, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 5 de marzo de 2020 con el No. 02560839 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Suplente	Diana Marcela Jimenez Parra	C.C. No. 000001054802524 T.P. No. 266.828-T

CERTIFICA:

Por Resolución No. Sl-04111 del 15 de marzo de 1991 de la Superintendencia de Sociedades, inscrita el 2 de abril de 1.991 bajo el No. 322.016 del libro IX, se concedió permiso definitivo de funcionamiento a la sociedad.

CERTIFICA:

Por Documento Privado del 7 de marzo de 2013 de Representante Legal,

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 15

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

inscrito el 11 de marzo de 2013 bajo el número 01713019 del libro IX, se comunicó que se ha configurado una situación de control por parte de la sociedad matriz: CONCAY S.A., respecto de las siguientes sociedades subordinadas:

- DESARROLLO VIAL DE NARIÑO S.A.

Domicilio: Bogotá D.C.

Presupuesto: Numeral 1 Artículo 261 del Código de Comercio

Fecha de configuración de la situación de control : 2013-01-28

Por Documento Privado No. sinnum del 17 de diciembre de 2019 de Representante Legal, inscrito el 20 de diciembre de 2019 bajo el número 02535537 del libro IX, se comunicó que se ha configurado una situación de control por parte de la sociedad matriz: CONCAY S.A., respecto de las siguientes sociedades subordinadas:

- CONCESION SABANA DE OCCIDENTE S.A.S

Domicilio: Tenjo (Cundinamarca)

Presupuesto: Numeral 2 Artículo 261 del Código de Comercio

Fecha de configuración de la situación de control : 2019-11-26

CERTIFICA:

Se aclara la situación de control inscrita el 20 de Diciembre de 2019 libro IX, bajo el No. 02535537 del libro IX, en el sentido de indicar que las sociedades ICEIN INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S, PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S., CONCAY S.A. y la persona natural Mario Alberto Huertas Cotes (MATRICES) comunican que ejercen situación de control conjunto sobre la sociedad CONCESIÓN SABANA DE OCCIDENTE S.A.S (SUBORDINADA).

CERTIFICA:

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y de la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro aquí certificados quedan

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 16

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

en firme diez (10) días hábiles después de la fecha de la correspondiente anotación, siempre que no sean objeto de recurso. Los sábados no son tenidos en cuenta como días hábiles para la Cámara de Comercio de Bogotá.

* * * EL PRESENTE CERTIFICADO NO CONSTITUYE PERMISO DE * * *
* * * FUNCIONAMIENTO EN NINGUN CASO * * *

INFORMACION COMPLEMENTARIA

LOS SIGUIENTES DATOS SOBRE PLANEACION DISTRITAL SON INFORMATIVOS
FECHA DE ENVIO DE INFORMACION A PLANEACION DISTRITAL : 30 DE AGOSTO DE 2021

SEÑOR EMPRESARIO, SI SU EMPRESA TIENE ACTIVOS INFERIORES A 30.000 SMLMV Y UNA PLANTA DE PERSONAL DE MENOS DE 200 TRABAJADORES, USTED TIENE DERECHO A RECIBIR UN DESCUENTO EN EL PAGO DE LOS PARAFISCALES DE 75% EN EL PRIMER AÑO DE CONSTITUCION DE SU EMPRESA, DE 50% EN EL SEGUNDO AÑO Y DE 25% EN EL TERCER AÑO. LEY 590 DE 2000 Y DECRETO 525 DE 2009.

RECUERDE INGRESAR A www.supersociedades.gov.co PARA VERIFICAR SI SU EMPRESA ESTA OBLIGADA A REMITIR ESTADOS FINANCIEROS. EVITE SANCIONES.

TAMAÑO EMPRESA

DE CONFORMIDAD CON LO PREVISTO EN EL ARTÍCULO 2.2.1.13.2.1 DEL DECRETO 1074 DE 2015 Y LA RESOLUCIÓN 2225 DE 2019 DEL DANE EL TAMAÑO DE LA EMPRESA ES Grande

LO ANTERIOR DE ACUERDO A LA INFORMACIÓN REPORTADA POR EL MATRICULADO O

*** CONTINUA ***

CERTIFICADO



CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

FECHA: 2021/09/07

HORA: 15:43:38

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN: LKgd0txRR8

OPERACION: AB21317969

PAGINA: 17

ESTE CERTIFICADO FUÉ GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON TOTAL VALIDEZ JURÍDICA, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY 527 DE 1999

INSCRITO EN EL FORMULARIO RUES:

INGRESOS POR ACTIVIDAD ORDINARIA \$510,422,287,274

ACTIVIDAD ECONÓMICA POR LA QUE PERCIBIÓ MAYORES INGRESOS EN EL PERÍODO

- CIIU : 4210

** ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACION JURIDICA DE LA **

** SOCIEDAD HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICION. **

EL SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO,

VALOR : \$ 0

Para verificar que el contenido de este certificado corresponda con la información que reposa en los registros públicos de la Cámara de Comercio de Bogotá, el código de verificación puede ser validado por su destinatario solo una vez, ingresando a www.ccb.org.co

Este certificado fue generado electrónicamente con firma digital y cuenta con plena validez jurídica conforme a la Ley 527 de 1999.

Firma mecánica de conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la autorización impartida por la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante el oficio del 18 de noviembre de 1996.