

**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

Entre los suscritos a saber: **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA**, agencia del orden nacional, de naturaleza especial, del sector descentralizado de la rama ejecutiva, adscrita al Ministerio de Transporte, de conformidad con lo establecido en el Decreto 4165 de noviembre 3 de 2011 y el Decreto 1745 de 2013, representada legalmente para este acto por **CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES**, identificado con la cédula de ciudadanía. No 10.276.336 expedida en Manizales – Caldas, en su calidad de Vicepresidente Ejecutivo facultado mediante la Resolución No. 1707 del 10 de septiembre de 2018 y posesionado mediante Acta No. 122 del 11 de septiembre de 2018, quien a su vez ejerce la representación legal de la entidad para los fines del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, de conformidad con el artículo segundo del Decreto 1745 de 2013, modificado por el Decreto 2191 de 2016, y el memorando interno ANI No. 2018-400-020817-3 de 21 de diciembre de 2018; por una parte y quien para efectos de este acto se denominará **LA AGENCIA/ANI**; y **OSCAR ALBERTO ROBAYO VILLAMIL**, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 6.765.212 expedida en Tunja, quien obra en nombre y representación de la **CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S. – CVLL**, en su calidad de Representante Legal, lo cual acredita con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Villavicencio, quien para efectos del presente acto se denominará el **CONCESIONARIO**, y quienes de manera conjunta también se denominarán **LAS PARTES**; se suscribe el presente **OTROSÍ**, previas las siguientes:

I. CONSIDERACIONES

Frente a las partes y su competencia para suscribir el presente Otrosí

1. Que mediante el Decreto 4165 de 3 de noviembre de 2011, se modificó la naturaleza jurídica y la denominación del Instituto Nacional de Concesiones – INCO por la de Agencia Nacional de Infraestructura, Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte que tiene por objeto según lo previsto en el artículo 3º ibidem “... *planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público-Privada –APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo, dentro del respeto a las normas que regulan la distribución de funciones y competencias y su asignación*”.
2. Que el Decreto 1745 de 2013, modificado por el Decreto 2191 de 2016, establece en su artículo segundo la función de la Vicepresidencia Ejecutiva de la Agencia Nacional de Infraestructura, en los siguientes términos:

“Ejercer la representación de la Agencia Nacional de Infraestructura en los contratos que le sean asignados por el Presidente de la Agencia con la recomendación del Consejo Directivo”.

**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

3. Que mediante Resolución No. 638 de fecha 9 de abril de 2015, se adjudicó el Contrato de Concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada de que trata este documento.
4. Que el día 5 de mayo de 2015, la **AGENCIA** y el **CONCESIONARIO**, suscribieron el Contrato de Concesión No. 004 de 2015, bajo esquema de Asociación Público-Privada de Iniciativa Privada. En adelante el **CONTRATO**.
5. Que el Proyecto Malla Vial del Meta I.P – Contrato de Concesión No. 004 de 2015, se encontraba a cargo de la Vicepresidencia de Gestión Contractual de la ANI, y la Vicepresidencia Administrativa y Financiera mediante memorando interno ANI No. 2018-400-020817-3 de 21 de diciembre de 2018, informó a los Vicepresidentes de Gestión Contractual y Ejecutivo la decisión del Consejo Directivo, tomada en sesión del 20 de diciembre de 2018, referente a la asignación del Proyecto Malla Vial del Meta I.P – Contrato de Concesión No. 004 de 2015 a la Vicepresidencia Ejecutiva a partir de esa fecha.
6. Que el Artículo 14 de la Ley 1508 de 2012 establece que los particulares podrán estructurar proyectos de infraestructura pública o para la prestación de sus servicios asociados, por su propia cuenta y riesgo, para lo cual se basarán en la información indispensable suministrada por ellos para la correcta ejecución del contrato. Eso fue lo que hizo el **CONCESIONARIO**.
7. Que la **AGENCIA** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el Acta de Inicio del Contrato de Concesión de fecha 9 de junio de 2015.
8. Que, una vez iniciada la ejecución del **CONTRATO**, el **CONCESIONARIO** implementó la estructura tarifaria definida en la Resolución 1130 de 2015 en las diferentes estaciones de peaje incluidas en el proyecto de concesión; sin embargo, para las estaciones de peaje Yucao y Casetabla no fue posible su cobro debido al rechazo de las comunidades de los municipios de Puerto López y Puerto Gaitán, quienes no estaban de acuerdo con el incremento y amenazaron con la toma de medidas de hecho. No obstante, durante el periodo comprendido entre el 11 de agosto/16 y el 18 de febrero/17 fue posible su cobro; sin embargo, los incrementos tarifarios fueron reversados con la expedición de la Resolución No. 331/17 del Ministerio de Transporte.
9. Que el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 331 del 15 de febrero de 2017 modificó el esquema tarifario del **CONTRATO**, lo cual condujo a que, a partir del 18 de febrero de 2017, se ajustara parcialmente el artículo 3 de la Resolución No. 1130 de 2015. Dicho acto administrativo reversó los incrementos de peaje realizados en el mes de enero de 2017, superiores al IPC, y suspendió el incremento realizado el 11 de agosto de 2016 para las estaciones de Yucao y Casetabla.
10. Que el día 01 de diciembre de 2016, el **CONCESIONARIO** convocó ante el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá, un Tribunal de Arbitramento, en adelante el **TRIBUNAL DE ARBITRAMENTO**, a fin de que este, en su calidad de Juez Natural del **CONTRATO**, analizara los efectos del cambio en las variables macroeconómicas, en especial la caída del precio del petróleo y sus consecuencias en el tráfico particular del proyecto, así como sus consecuencias sobre los ingresos del **CONCESIONARIO**,



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

determinara la viabilidad del proyecto con el alcance pactado y procediera, o bien a revisar el **CONTRATO** con el fin de asegurar su continuidad, o bien declarar su terminación.

11. Que la **AGENCIA** mediante comunicación No. 2016-306-037853-1 del 6 de diciembre de 2016, solicitó a la Procuraduría General de la Nación el acompañamiento en la ejecución del proyecto, con el objeto de que las posibles decisiones que sean adoptadas por parte de la **AGENCIA** propendan a salvaguardar los intereses del Estado y se respeten los principios Constitucionales y Legales de la Administración Pública, en materia de Contratación Estatal.
12. Que el 28 de febrero de 2019 se profirió el Laudo Arbitral en el marco del Tribunal convocado por el **CONCESIONARIO**, el cual señaló lo siguiente:

Respecto de la conservación del negocio jurídico (Contrato de Concesión):

Con el fin de propender por la ejecución del proyecto de concesión, la parte considerativa del Laudo invitó a las **PARTES** al cumplimiento de los principios de conservación del contrato estatal, así:

“(…) Lo anterior permite resaltar la importancia que adquiere actualmente el principio de conservación del contrato, puesto que se orienta a la satisfacción del interés general involucrado en los negocios jurídicos que celebra el Estado, como quiera que su paralización o terminación conducen al incumplimiento de los fines estatales, por lo que ambas Partes de la relación deben propender por su mantenimiento y cumplimiento, de manera que, ante circunstancias que alteran o dificultan su ejecución, deberán colaborar mutuamente para que el contrato sea eficaz y llegue a término.

*A este respecto encuentra el Tribunal que, a lo largo de la etapa de ejecución del Contrato de Concesión No. 004, las Partes han manifestado su interés de continuar con la ejecución del contrato y de solventar en conjunto las dificultades que actualmente imposibilitan su cumplimiento. En efecto, en los Otrosíes 3, 5 y 6, y en el documento denominado Acta de Entendimiento, se evidencia el esfuerzo de los contratantes por reajustar las condiciones financieras del contrato o por suspender temporalmente el cumplimiento de algunas de las obligaciones de financiación. **Es por ello que el Tribunal considera que las Partes, en cumplimiento de los postulados de la buena fe y de conservación del contrato, y de los deberes que la ley impone en atención a los fines perseguidos con la contratación estatal, podrían renegociar las bases del contrato y buscar fórmulas de arreglo que permitan el cumplimiento de su objeto.**” (Negrita y subrayado fuera del texto).*

*Sobre el particular, resulta ilustrativa la cláusula de modificación unilateral contenida en la Parte General del Contrato, conforme a la cual “si fuere necesario introducir variaciones en el Contrato para evitar la paralización o afectación grave del servicio y previamente las Partes no llegaran al acuerdo respectivo, la ANI mediante acto administrativo debidamente motivado (...) lo podrá modificar mediante la supresión o adición de obras, trabajos, suministros o servicios”. **De esta estipulación contractual se destaca que las partes deben valorar en conjunto posibles alternativas de solución cuando las condiciones del contrato amenacen su***



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

paralización, y algunos de los criterios son, por ejemplo, la supresión o adición de obras, es decir, la modificación del alcance del objeto contractual. (Negrita y subrayado fuera del texto).

13. Que las **PARTES**, en atención al laudo del 28 de febrero de 2019, instauraron mesas de trabajo con el fin de evaluar alternativas que permitieran conservar el negocio jurídico a través de la viabilidad financiera del **CONTRATO**, y dado que la variable determinante para dichos efectos es el tráfico, el **CONCESIONARIO** contrató la elaboración de nuevo estudio de tráfico y demanda con la empresa consultora Cal & Mayor y Asociados S.C.
14. Que el día 12 de noviembre de 2019, la **AGENCIA** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el **Otrosí 7 al CONTRATO**, mediante el cual las **PARTES** acordaron:

“CLÁUSULA PRIMERA: Las Partes acuerdan realizar mesas de trabajo durante los próximos cuatro (4) meses contados a partir de la firma del presente documento, para dar cumplimiento al fallo del Tribunal de Arbitramento, en las cuales se evaluarán de forma integral las alternativas financieras, técnicas, jurídicas, prediales, riesgos, ambientales y sociales bajo las cuales se podrían renegociar las bases del Contrato de Concesión No. 004 de 2015.

En cumplimiento del Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019, las Partes acuerdan mantener el Contrato de Concesión No. 004 de 2015 en Fase de Preconstrucción por el término de cuatro (4) meses contados a partir de la firma del presente otrosí, en concordancia con las disposiciones contractuales y el estado actual del proyecto. Una vez se acuerde una alternativa que permita la ejecución del contrato, las partes acordarán un nuevo plan de obras para la ejecución de la Fase de Construcción.

CLÁUSULA SEGUNDA: Suspender los aportes Equity y fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo, a excepción del cuarto fondeo de la Subcuenta de Interventoría y Supervisión, fijados en el CAPÍTULO IV ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO numeral 4.4 “Giros de Equity”, 4.5 “Fondeo de Subcuentas del Patrimonio Autónomo”, de la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 004 de 2015.

PARÁGRAFO PRIMERO: Sin perjuicio de lo anterior, en el evento que se requieran recursos para el cumplimiento de las obligaciones durante la fase de preconstrucción, deberán ser aportados por el **CONCESIONARIO**.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Si vencido el plazo señalado en la cláusula primera del presente otrosí, las partes no llegan a un acuerdo para la ejecución del contrato, se harán exigibles las obligaciones pactadas en el contrato de concesión, incluyendo el giro de Equity ordenado en el Laudo Arbitral ejecutoriado el 19 de marzo de 2019.

CLÁUSULA TERCERA: El **CONCESIONARIO** con la suscripción del presente otrosí reconoce a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura una suma fija de dinero acordada por las partes por valor de NUEVE MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MILLONES DE PESOS (\$9.839.000.000). Este monto no será



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

*considerado como una compensación integral en caso de terminación del contrato, como tampoco un aporte Equity del **CONCESIONARIO** ni como un fondeo a subcuentas de la Agencia.*

PARÁGRAFO PRIMERO: *El **CONCESIONARIO** constituirá en el patrimonio autónomo una nueva subcuenta dentro de la cuenta ANI, que se fondeará en fase de construcción, con la suma de dinero que se reconoce en la presente cláusula, debidamente actualizada con IPC, a la fecha en que se realice el aporte Equity No. 3. Esta nueva subcuenta tendrá como destinación la elaboración de diseños y construcción de obras en beneficio de la comunidad, siempre que las mismas no se encuentren dentro del alcance de las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO**.*

PARÁGRAFO SEGUNDO: *La fecha máxima para el fondeo de la suma de que trata la presente cláusula será definida en modificación contractual posterior, siempre y cuando el Contrato de Concesión entre en Fase de Construcción.*

PARÁGRAFO TERCERO: *En caso de que las partes no lleguen a un acuerdo que permita la ejecución del contrato y en consecuencia se determine la terminación anticipada del contrato de concesión, la suma a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura descrita en la presente cláusula no será exigible dado que las partes han decidido modificar la fórmula de liquidación en fase de preconstrucción incluyendo un valor a reconocer (VA) según lo previsto en la siguiente cláusula cuarta.”*

15. Que, de acuerdo con el considerando 13, el **CONCESIONARIO** presentó a la **AGENCIA** el estudio de tráfico y demanda para el Proyecto Malla Vial del Meta I.P., realizado por la compañía Cal & Mayor y Asociados, mediante comunicaciones Nos. 02-01- 20190904000003124 y 02-01-20200109000000053 con radicados ANI Nos. 2019-409-092318-2 y 2020-409-001594-2 del 04 de septiembre de 2019 y 09 de enero de 2020, respectivamente.
16. Que la **AGENCIA** mediante comunicación 2020-500-0061108-1 del 24 de febrero de 2020, realizó preguntas y observaciones al estudio de tráfico realizado por Cal & Mayor y Asociados S.C., principalmente enmarcadas en la metodología utilizada y en los resultados de sus proyecciones de tránsito, cuyas respuestas no fueron satisfactorias para la **AGENCIA** por lo cual la entidad determinó la necesidad de contratar una consultoría Due-Diligence del estudio.
17. Que, como resultado de lo anterior, el 12 de marzo de 2020, la **ANI** y el **CONCESIONARIO** suscribieron el otrosí 8 al **CONTRATO**, mediante el cual las **PARTES** acordaron:

CLAUSULA PRIMERA: *Prorrogar hasta el 12 de septiembre de 2020, el plazo previsto en la Cláusula Primera del Otrosí No. 7 al **CONTRATO**.*

CLAUSULA SEGUNDA: *Prorrogar la suspensión de los aportes Equity y fondeos de las Subcuentas del Patrimonio Autónomo conforme al término señalado en la cláusula primera del presente otrosí, modificando así la cláusula segunda del Otrosí No. 7 del 12 de noviembre de 2019.*



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

PARÁGRAFO PRIMERO: Sin perjuicio de lo anterior, en el evento que se requieran recursos para el cumplimiento de las obligaciones durante la fase de Preconstrucción, deberán ser aportados por el **CONCESIONARIO**.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Si vencido el plazo señalado en la cláusula primera del presente otrosí, las partes no llegan a un acuerdo para la ejecución del contrato, se harán exigibles las obligaciones pactadas en el contrato de concesión, incluyendo el giro de Equity ordenado en el Laudo Arbitral ejecutoriado el 19 de marzo de 2019. (...).”

18. Que de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, la **AGENCIA** adelantó la selección de la firma validadora del estudio de tráfico elaborado por la firma Cal & Mayor y Asociados S.C., en la modalidad de concurso de méritos No. VJ-VEJ-CM-003-2020, el cual condujo a la suscripción del contrato VEJ-438 de 2020 con la empresa Steer Davies, cuyo objeto es: “**CONTRATAR LOS SERVICIOS DE UNA CONSULTORÍA PARA EL DUE-DILIGENCE TECHNIQUE Y ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE TRÁFICO PRESENTADO POR EL CONCESIONARIO A LA AGENCIA EN VIRTUD DEL OTROSÍ 7 DEL 12 DE NOVIEMBRE DE 2019 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 004 DE 2015 - PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P., EN EJECUCIÓN DE LA FASE DE PRECONSTRUCCIÓN**”
19. Que la firma validadora Steer Davies entregó su informe final el día 7 de octubre de 2020 con radicado ANI No. 20204090992812, en el cual se mantienen varias observaciones al estudio entregado, este informe fue remitido por la **AGENCIA** al **CONCESIONARIO**.
20. Que el **CONCESIONARIO** remitió el 19 de noviembre de 2020, mediante correo electrónico, la actualización del estudio de tráfico realizada por la empresa Cal & Mayor y Asociados, considerando los efectos de la emergencia sanitaria por COVID19, del cual el **CONCESIONARIO** seleccionó una alternativa para proyectar sus ingresos.
21. Que de acuerdo con lo previsto en el Laudo Arbitral y en virtud de las mesas de negociación realizadas entre las **PARTES**, con el acompañamiento de la Interventoría del proyecto, se determinó por **LAS PARTES** que la imposibilidad de cobro de las tarifas establecidas en la Resolución 1130 de 2015 para los peajes Yucao y Casetabla generó la modificación al esquema tarifario con la Resolución 0331 de 2017, razón por la cual, se activó la materialización del riesgo tarifario de que trata la sección 3.4 (i) desde el 22 de junio de 2015, (no obstante, durante el periodo comprendido entre el 11 de agosto de 2016 y el 18 de febrero de 2017 fue posible su cobro), por lo que al mes de noviembre de 2020 la proporción asciende a la suma de **CIENTO TRECE MIL CUATROCIENTOS OCHO MILLONES QUINIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SETENTA Y OCHO PESOS CORRIENTES (\$113.408.540.278)**. Suma que fue validada por la Interventoría del proyecto, mediante comunicación No. UTM-V-4399 con radicado ANI No. 20214090008162 del 06 de enero de 2021.
22. Que, en cumplimiento con lo determinado en el Laudo Arbitral, respecto a la aplicación del principio de conservación del **CONTRATO**, lo revisado en las mesas de negociación realizadas entre las **PARTES** y la Interventoría del proyecto, se debe modificar el alcance del objeto contractual ajustando los montos de CAPEX



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

y OPEX, con el fin de que el proyecto sea financiable y que la inversión del **CONCESIONARIO** tenga igualmente fuentes reales de retorno.

23. Que, en materia contractual, respecto a la modificación de los contratos, la Corte Constitucional en sentencia C-300 de 2012, al examinar la constitucionalidad del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 analizó específicamente ese aspecto señalando:

“(…) Las concesiones son por naturaleza contratos incompletos, debido a la incapacidad que existe de prever y redactar una consecuencia contractual para todas y cada uno de las posibles variables y contingencias que pueden surgir en el desarrollo del objeto, lo que impone un límite a las cláusulas contractuales efectivamente redactadas. Por ello adquiere especial relevancia la posibilidad de renegociar y modificar los contratos con el fin, entre otros, (i) de recuperar el equilibrio económico, en los eventos en los que se materializan obstáculos no previsibles, extraordinarios y no imputables al contratista, o (ii) de adecuar la prestación del servicio a las nuevas exigencias de calidad, por ejemplo, desde el punto de vista tecnológico. Además, debe tenerse en cuenta que los contratos de concesión tienen características de contratos relacionales. Estos contratos se caracterizan por ser a largo plazo y por ello la relación entre las partes se fundamenta en la confianza mutua que se desprende (i) de la interacción continuada entre ellas, y (ii) de que su interés por cumplir lo pactado no se fundamenta exclusivamente en la verificación de un tercero sino en el valor mismo de la relación. Esto hace que el gobierno de la transacción sea diferente, pues los procesos de ajuste a circunstancias imprevistas no se limitan a una simple renegociación de los términos contractuales, sino que comprenden una redefinición de las estructuras administrativas de gobernación dispuestas para evitar conflictos en la relación a largo plazo”. (Negrilla Subrayada fuera de texto).

24. En los mismos términos el Consejo de Estado¹ ha señalado que los contratos estatales pueden ser modificados aún después de suscritos, atendiendo algunas reglas:

“Asimismo, resalta la Sala que cualquier modificación que se haga a un contrato estatal debe respetar los principios generales de la función pública (C.P., art. 209) y los principios de la contratación estatal, señalados en las leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007. En esa medida, tales variaciones no pueden hacerse con la finalidad ni con el efecto de desproteger los derechos e intereses del Estado, representado por la entidad pública contratante, ni pueden vulnerar los derechos de los proponentes y demás participantes en el proceso de selección.

Por lo tanto, la Sala entiende que los cambios o ajustes a los contratos estatales que reúnan las siguientes condiciones pueden ser realizados válidamente, en desarrollo del principio de la autonomía de la voluntad y dando primacía al fin del contrato: (i) que resulten necesarios para la adecuada ejecución del contrato y el logro de la finalidad perseguida con el mismo, debido a hechos sobrevinientes y no previstos al momento de su celebración; (ii) que mejoren o amplíen la protección de los derechos, activos e intereses del Estado, sin generar un desequilibrio económico en contra del contratista; (iii) que no

¹ Consejo De Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicación Interna: 2346 Número único: 110010306000201700098-00 consejero ponente: Dr. Álvaro Namén Vargas, Concepto 2346 de agosto 15 de 2017.

**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

resulten contrarios a la ley, al orden público o a las buenas costumbres; (iv) que no modifiquen sustancialmente las condiciones esenciales del proceso de contratación y del contrato a celebrar, tales como el objeto principal del contrato (o “núcleo del objeto”), los factores de evaluación y selección, la clase o modalidad del contrato, etc., y (iv) que no supongan para el contratista una situación más ventajosa de la que tenía frente a los otros interesados (por ejemplo, los precalificados) y oferentes durante el proceso de contratación. Esta última situación podría darse si pudiera inferirse razonablemente que la modificación contractual que se pretenda efectuar, de haberse hecho durante el proceso de selección, hubiera implicado la participación de oferentes adicionales, o una variación en las condiciones de participación de los proponentes y/o en el orden de elegibilidad de sus ofertas, en relación con la que se tuvo en cuenta para la adjudicación.” (Negrilla fuera de texto).

25. Que las **PARTES** buscando viabilizar le ejecución del proyecto, estudiaron alternativas para el uso eficiente de los recursos existentes en la Subcuenta Recaudo de Peajes del patrimonio autónomo del proyecto, que al 30 de noviembre de 2020 cuenta con **TRESCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL SETECIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y SEIS MIL SETECIENTOS DIEZ PESOS CON NOVENTA Y SEIS CENTAVOS (\$383.774.486.710,96)**. El análisis realizado en las mesas de negociación buscó optimizar el uso de los recursos, mejorando los flujos operacionales del proyecto y en consecuencia incrementando las inversiones CAPEX y OPEX, sin que esto genere una retribución para el **CONCESIONARIO**.
26. Que, de acuerdo con lo anterior, las **PARTES** evaluaron la posibilidad de trasladar recursos de la subcuenta Recaudo de Peajes a la Subcuenta Predial del proyecto, bajo el entendido que las inversiones de esta subcuenta son destinadas a la adquisición de las áreas requeridas para el proyecto de concesión, las cuales finalmente quedan registradas a nombre de la **AGENCIA** y constituyen un activo de la Nación. El valor del traslado se ha determinado en la suma de **CIENTO DIEZ Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CATORCE MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y UN MIL SETECIENTOS PESOS CORRIENTES (\$119.214.491.700)**.
27. Que, por lo anterior, las **PARTES** estudiaron la posibilidad de adoptar las medidas necesarias de modificación contractual que hagan viable el desarrollo del proyecto.
28. Que, no obstante la posibilidad de modificación de los contratos, para las **PARTES** es claro que la adopción de las medidas descritas en los considerandos anteriores no modifica el esquema de riesgos del proyecto ni alteran las responsabilidades, ni las obligaciones del **CONCESIONARIO** relacionadas con la financiación del proyecto.

Frente al alcance de los ajustes contractuales

29. Que como resultado de las mesas de negociación realizadas entre las **PARTES** y la Interventoría del proyecto, se determinó que para hacer viable el proyecto se deben tener en cuenta: (i) Los ingresos proyectados según las tarifas de las estaciones de peaje, (ii) el escenario de tráfico seleccionado por el **CONCESIONARIO** y (iii) los efectos que generó la pandemia del COVID19 en el tráfico real del año 2020 y proyectado al 2045.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

30. Que, de acuerdo con el considerando anterior, se determinó que con las variables financieras del proyecto se pueden ejecutar, mantener y operar las Unidades Funcionales 1, 2, 3, 5 y 6 con los alcances ajustados mediante el presente Otrosí, los apéndices técnicos modificados y al nuevo Plan de Obras del proyecto. La ejecución de las intervenciones de las Unidades Funcionales 7 y 8 se realizará de manera condicionada, de acuerdo con lo pactado en el presente documento, se adelantarán actividades de operación y mantenimiento según lo previsto en el presente Otrosí. Las Unidades Funcionales 9, 10 y 11 serán revertidas anticipadamente al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS conforme lo acordado en el presente Otrosí.
31. Que, dadas las condiciones de incertidumbre respecto al comportamiento esperado del tráfico, se hace necesario realizar una segunda revisión de las proyecciones del tráfico y de los ingresos del proyecto en el año 12 luego de suscrito el presente Otrosí, es decir, en el año 2033.
32. Que para generar una conexión entre la vía Villavicencio – Yopal con el Anillo Vial de este proyecto (tramo Puente Amarillo – Catama), los diseños Fase III presentados por el **CONCESIONARIO** y no objetados por la Interventoría del Proyecto, tenían contemplada una intersección a nivel tipo glorieta en el sector de Puente Amarillo, de acuerdo con el alcance definido en el **CONTRATO** y sus apéndices.
33. Que los estudios y diseños no objetados en el marco del Contrato de Concesión No. 010 del 23 de julio de 2015 Villavicencio – Yopal, suscrito con la sociedad Concesionaria Vial del Oriente S.A.S. –**COVIORIENTE**, en el sector de Puente Amarillo tiene una configuración en doble calzada.
34. Que de acuerdo con lo anterior, se propone la construcción de una intersección a desnivel en el sector Puente Amarillo, de tal manera que se propenda por el aumento del nivel de servicio del proyecto así como la mejora en los índices de seguridad vial, logrando una conexión armónica, fluida y segura con el Contrato de Concesión No. 010 del 23 de julio de 2015 Villavicencio – Yopal el cual en este tramo tiene una configuración en doble calzada. En consecuencia, es necesario ajustar los estudios y diseños de la intersección en Puente Amarillo con el fin de prever una nueva solución técnica para el empalme con la vía que conduce de Villavicencio a Yopal en los términos anteriormente expuestos.
35. Que durante los años 2018, 2019 y 2020, en el sector comprendido entre los kilómetros 16 y 18 de la vía que conduce de Villavicencio a Acacias (Unidad Funcional 2), se han presentado fuertes inundaciones por el desbordamiento en época de invierno del río Guayuriba, situación que afecta la operación normal de la vía concesionada.
36. Que el **CONCESIONARIO** mediante comunicación No. 02-01-20191226000004042 con radicado ANI No. 20194091239042 del 27 de noviembre de 2019 remite a la Interventoría del proyecto concepto técnico elaborado de la Firma consultora Hidroconsulta S.A.S. el cual indica que: “(...) el Concesionario solicitó la revisión de los diseños existentes de la Unidad Funcional 2, UF2, en el sector del río Guayuriba, en donde se tiene prevista la rectificación del alineamiento y la ampliación a doble calzada como parte del tramo Ciudad Porfía - Acacias.” Y que “En el sector del K16 al K17 del corredor Villavicencio- Granada, afectado por las inundaciones producidas recientemente por el desbordamiento del río Guayuriba (margen izquierda), debe garantizarse, independientemente de los resultados del estudio de consultoría hidráulica, un espacio adecuado



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

para la instalación de elementos de amortiguación o protección sobre la base del terraplén que protejan la infraestructura vial ante eventuales desbordamientos del río. Esta franja adicional permitirá realizar actividades de mantenimiento a los canales u obras hidráulicas que puedan derivarse de la consultaría en ejecución (Contrato No. 16 de 2019) o de futuras obras que se definan para la protección y/o estabilización de la vía.”

37. Que, el estudio de la firma consultora Hidroconsulta S.A.S., concluye: “Así mismo, implicará, necesariamente, extender la afectación de acuerdo con la necesidad constructiva y por ende el área requerida objeto de proceso de adquisición de por lo menos cinco (5) metros a partir del límite establecido en el diseño geométrico actualmente No objetado de manera que esta área igualmente sea incorporada al corredor vial.”
38. Que la Interventoría del proyecto con comunicación No. UTM-V-3584 con radicado ANI No. 20194091254712 del 02 de diciembre de 2019 le indicó al **CONCESIONARIO** que: “(...) la NO objeción a los estudios de trazado y diseño geométrico, así como a los estudios de detalle de la Unidad Funcional 2 se realizó por parte de la Interventoría antes de que se presentaran los fenómenos de inundación del río Guayuriba en el sector comprendido entre el K16+000 y el K18+000. Por lo tanto, es indispensable que estos estudios sean reevaluados nuevamente por el Concesionario, no sólo por su especialista en hidráulica sino por sus especialistas en diseño geométrico y geotecnia con el fin de que sean validados a la luz de las condiciones actuales” y concluyó que “a) No existen elementos técnicos suficientes para determinar que el área de 5 metros adicionales que propone adquirir el concesionario sean los necesarios para la ejecución de las actividades de protección que proyecta hacer, de las cuales tampoco se tiene información. b) El Concesionario de acuerdo con el contrato tiene a su cargo el riesgo de diseño y deber mantener indemne a la ANI en el evento en que, entre otras, cometa errores en la determinación del área a adquirir. c) Adicionalmente el Concesionario tiene a su riesgo que realizar la gestión predial, de manera que los mayores costos que de ella se deriven producto de reprocesos con ocasión de la errónea identificación del área a adquirir deben ser asumidos por éste, quien en todo caso deberá: • Presentar la solución técnica que pretenda implementar en la zona. • Realizar la gestión predial para la adquisición del área requerida, incluidos los 5 metros que manifiesta se necesita comprar para implementar la solución técnica de la zona a las inundaciones presentadas.”
39. Que en respuesta a la interventoría, el **CONCESIONARIO** mediante comunicación No. 02-01-2019122600004330 con radicado CI-5483 del 26 de diciembre de 2019 manifestó que “(...) Es claro entonces que la situación presentada con el cauce del río Guayuriba es el resultado de una problemática ajena a este Concesionario, generada por varios fenómenos externos que condujeron al desbordamiento presentado el año pasado. Estos hechos no pueden ser atribuibles al Concesionario, toda vez que tienen su incidencia tanto en aspectos naturales impredecibles e irresistibles como en actuaciones de terceras personas cuya responsabilidad debe ser evaluada y analizada por la autoridad competente.

(...)

El contrato tiene un objeto claro, el cual se circunscribe a la concesión de un proyecto vial; pretender endilgarle obligaciones de intervención o solución del cauce del río al Concesionario no solo estaría desnaturalizando el contrato de concesión, sino que estaría extralimitando la competencia de la Agencia Nacional de Infraestructura, toda vez que la entidad llamada legalmente para atender estas situaciones es la corporación regional.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

La Ley 1523 de 2012 establece que las intervenciones sobre ríos y/o cuerpos de agua que modifiquen su cauce y condiciones de flujo, son responsabilidad de las corporaciones autónomas regionales estando estas obligadas a adoptar las medidas preventivas y de mitigación que sean necesarias en concordancia con el sistema de gestión de riesgos de desastres en procura de proteger las poblaciones vecinas. (...)

40. Que, en virtud del Otrosí No. 7, actualmente se está adelantando la adquisición predial contenida entre las abscisas K14+100 al K17+550. De acuerdo con lo anterior, parte de las áreas requeridas para el realce de la rasante de la vía se encuentra incluido en el abscisado sobre el cual el **CONCESIONARIO** se encuentra adelantando el proceso de gestión y adquisición Predial.
41. Que en el alcance del objeto contractual no se encuentra prevista la construcción de infraestructura de contención del cauce del río Guayuriba.
42. Que en el marco de las mesas de negociación para la revisión del **CONTRATO**, buscando la protección de las obras definidas en su alcance, el **CONCESIONARIO** realizará el ajuste de los estudios y diseños de la Unidad Funcional 2 en el sector del río Guayuriba entre las abscisas K15+800 y K17+000, aproximadamente, así como las obras requeridas para realzar la rasante.
43. Que con la elaboración de los estudios y diseños y, la ejecución de las obras a que hace referencia el considerando 42, el **CONCESIONARIO** dará cumplimiento a la obligación asumida en virtud de las mesas de negociación para la revisión del **CONTRATO**.

Frente a los hechos relacionados con el COVID19

44. Que el 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) calificó el brote de Coronavirus (COVID19) como una pandemia.
45. Que el 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, mediante la Resolución 385 de 2020, declaró “la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020” por causa del Coronavirus.
46. Que el 17 de marzo de 2020, la Presidencia de la República, mediante Decreto 417 de 2020, declaró “el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional, por el término de treinta (30) días” con el fin de adoptar todas aquellas medidas necesarias para conjurar la crisis e impedir la extensión de los efectos derivados de la pandemia por COVID19.
47. Que el 22 de marzo de 2020 se expidió el Decreto 457 de 2020, mediante el cual se impartieron instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID19 y el mantenimiento del orden público, y se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a. m.) del día 25 de marzo de 2020, hasta las cero horas (00:00 a. m.) del día 13 de abril de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus

**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

COVID19, limitando totalmente la libre circulación de personas y vehículos en el territorio nacional, con las excepciones previstas en el artículo 3 del decreto.

48. Que el 26 de marzo de 2020, el Ministerio de Transporte, mediante Decreto 482 de 2020, dictó medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica. En el artículo 13, el Decreto ordena suspender el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional con los cuales se realicen las actividades tratadas en los decretos 457 y 482 de 2020.
49. Que el 8 de abril de 2020 el Ministerio del Interior a través del Decreto 531 de 2020 impartió medidas en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID19, derogó el Decreto 457 de 2020 y ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas de la República de Colombia, a partir de las 00:00 horas del 13 de abril de 2020 hasta las 00:00 del 27 de abril de 2020.
50. Que el 15 de abril de 2020 el Ministerio de Transporte a través del Decreto 569 de 2020 en su artículo 9 ordenó la exención del cobro de peajes durante el término que dure el aislamiento preventivo obligatorio de que trata el Decreto 531 del 8 de abril de 2020.
51. Que el 24 de abril de 2020 el Ministerio del Interior mediante el Decreto 593 en su artículo 1º ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas de la República de Colombia a partir de las 00:00 horas del 27 de abril de 2020, hasta las 00:00 horas del 11 de mayo de 2020.
52. Que el 6 de mayo de 2020 el Ministerio del Interior mediante el Decreto 636 en su artículo 1º ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas de la República de Colombia a partir de las 00:00 horas del 11 de mayo de 2020, hasta las 00:00 horas del 25 de mayo de 2020.
53. Que el 22 de mayo de 2020 el Ministerio del Interior mediante el Decreto 689 en su artículo 1º ordenó prorrogar la vigencia del Decreto 636 del 6 de mayo de 2020 “Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID19 y el mantenimiento del orden público”, hasta el 31 de mayo de 2020 de 2020 y en tal medida extender las medidas allí establecidas hasta las 12 de la noche del 31 de mayo de 2020.
54. Que el 28 de mayo de 2020, mediante Decreto 749, el Presidente de la República prorrogó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas del día 1º de junio de 2020 hasta las cero horas del 1º de julio de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID19, aislamiento que fue prorrogado nuevamente por el Gobierno Nacional hasta el 30 de agosto de 2020.
55. Que el 30 de mayo de 2020, el Ministerio de Transporte, mediante Decreto 768 en su artículo 3º ordenó activar el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional a partir de las cero horas (00:00) del 1º de junio de 2020.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

56. Que teniendo en cuenta que las modificaciones a las tarifas de peajes, incluyendo exenciones y/o tarifas especiales son un riesgo a cargo de la **AGENCIA** según lo previsto en la sección 13.3 de la Parte General del **CONTRATO**, le corresponde a la **AGENCIA** compensar el menor recaudo obtenido por las medidas adoptadas en el periodo comprendido entre el 26 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2020, cuya cuantificación asciende a la suma de **NUEVE MIL SESENTA Y UN MILLONES DE PESOS CORRIENTES (\$9.061.000.000)**. Valor que se entiende compensado al **CONCESIONARIO** con la suscripción del presente Otrosí.
57. Que para la construcción de la línea de ingresos del proyecto se incluyeron los tráficos reales registrados en las estaciones de peaje hasta el 31 de octubre de 2020 y se proyectó para los meses de noviembre y diciembre de 2020, por lo cual se recogen los efectos generados con las medidas de aislamiento preventivo obligatorio para el periodo comprendido entre el 20 de marzo y el 30 de agosto de 2020.
58. Que adicional a las consideraciones presentadas en los numerales 10 y 12 del presente acápite, relacionadas con el laudo del Tribunal de Arbitramiento del 28 de febrero de 2019, se identifica que:
- “(…) Del análisis de los medios de prueba anteriormente mencionados, **concluye el Tribunal que en las circunstancias actuales del proyecto es imposible para el contratista acceder a los canales de financiación para obtener los recursos de deuda y cumplir así con el Cierre Financiero. En consecuencia, no resulta procedente ordenar el cumplimiento de la prestación en los términos en los que fue convenida en la cláusula 3.9 de la Parte General de Contrato de Concesión (…)***
59. Que de acuerdo con el sentido del Laudo Arbitral, se debe propender por lograr todas las alternativas financieras que permitan la viabilidad del **CONTRATO**, lo que implica a su vez, consolidar una compra eficiente de predios que evite adquisiciones improductivas únicamente para el alcance de este contrato.
60. Que debido al cambio en el alcance del **CONTRATO** en términos de reducción de obras y en las intervenciones a realizar, también se modifica el impacto a las comunidades y la atención a las mismas.
61. Que las **PARTES** han acordado suscribir el presente Otrosí con fundamento en la ley, lo ordenado en el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019, con el fin de preservar el **CONTRATO** y garantizar el cumplimiento de los cometidos estatales y el interés general que constituyen su finalidad esencial.
62. Que el **CONCESIONARIO** mediante comunicación No. 02-01-2021010500000017 con radicado ANI No. 20214090005682 del 05 de enero de 2021, solicitó a la **AGENCIA** la suscripción del presente documento modificadorio.
63. Que la Interventoría del Proyecto mediante comunicación No. UTM-V-4401 con radicado ANI No. 20214090008562 del 06 de enero de 2021 de 2020, emitió concepto.
64. Que la Agencia pidió concepto a un asesor jurídico externo respecto a las modificaciones que se proyectaban hacer, el cual, mediante comunicación del 14 de diciembre de 2020, remitió comunicación en el cual expresa



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

y argumenta la viabilidad de las modificaciones a realizar en el marco del contrato de concesión No. 004 de 2015.

65. Que el Comité de Contratación de la **AGENCIA**, recomendó la suscripción en los términos y condiciones aquí establecidos, como consta en el acta correspondiente a la sesión extraordinaria del 06 de enero de 2021.

En mérito de lo expuesto las **PARTES**,

II. ACUERDAN

CLÁUSULA PRIMERA: Modificar el alcance del proyecto con el fin de hacerlo financieramente viable de conformidad con el Laudo Arbitral del 28 de febrero de 2019. El nuevo alcance de las intervenciones de acuerdo con el Apéndice Técnico 1 ajustado, será el siguiente:

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UFO
1	39,86	-Intervención prioritaria 37,53 Km -Mejoramiento broches Humadea y Guamal. -Construcción segundo puente sobre río Guamal Traslado y Construcción del peaje Iracá con el fin de que quede operando en dos (2) carriles por sentido.	Se aclara alcance peaje Iraca: Construcción del peaje Iracá con el fin de que quede operando en dos (2) carriles por sentido. En las demás actividades se mantiene el alcance.	No tendrá modificación la operación y mantenimiento. Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.	Se mantienen los indicadores.
2	23,94	-Intervención prioritaria 23,79 Km. -Construcción segunda calzada Acacias – La Cuncia 10,57 Km -Construcción segundo puente sobre el río Guayuriba para la segunda calzada Construcción de un nuevo puente sobre el río Sardinata para la segunda calzada - Ampliación del peaje Ocoa para operar 4 carriles por sentido	Se mantiene alcance original e Incluye como resultado de las mesas de negociación la elevación de la rasante entre las abscisas K15+800 al K17+000 aproximadamente depende del diseño	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.	Se mantienen los indicadores
3	9	-Intervención prioritaria 9,00 Km. -Construcción segunda calzada La Cuncia – Ciudad Porfía 9,00 Km (dos carriles) -Construcción Ciclorruta sobre calzada derecha desde la	Se mantiene alcance contractual UF3 y se incorpora la construcción del eje 1 y eje 8 ajustado de la intersección Parque Fundadores en la ciudad	Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente, incluyendo la intersección Fundadores (Ejes 1 y 8 ajustado)	Se mantienen los indicadores

**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UFO
		Intersección Ciudad Porfía hasta La Nora en el costado derecho sentido Villavicencio- Acacias -Tres retornos sencillos y uno doble.	de Villavicencio que estaba prevista en la Unidad Funcional No. 4, dando continuidad a los vehículos que se dirigen a la ciudad de Bogotá desde el Anillo Vial y permitiendo el giro izquierdo para los vehículos que llegan desde Bogotá y se dirigen hacia el centro de Villavicencio. Se desafecta la Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía (longitud 5,1 kilómetros) que actualmente se encuentra en construcción por parte de la Gobernación del Meta.		
4	6.30	-Construcción de dos carriles faltantes en la calzada que operará en el sentido Fundadores-Catama para generar una sección con 4 carriles por sentido en el Anillo Vial desde la Intersección Fundadores hasta la Intersección Catama. - Intersección a desnivel Fundadores: Construcción de segunda calzada para el sentido de operación Villavicencio – Bogotá con el fin de dar continuidad al Anillo Vial. -Construcción intersección a desnivel Séptima Brigada: Generación de un paso deprimido de los 2 carriles centrales de cada calzada con el fin de dar continuidad a esta intersección. -Construcción Intersección Terminal de Transportes: incluye la construcción dos puentes con	Se desafecta esta UF La Intersección Fundadores (Los ejes 1 y 8 ajustado) pasa a la unidad funcional 3. La Intersección Catama se incorpora a la UF5	Se desafecta esta UF, incluida la operación y mantenimiento del sector Doble Calzada Fundadores – Ciudad Porfía.	<u>N.A</u>

**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UFO
		<p>dos carriles c/u continuidad carriles expresos del Anillo Vial</p> <p>-Construcción intersección Catama</p> <p>-Puntos de cobro anillo vial</p>			
5	7,25*	<p>-Construcción doble calzada nueva Catama – Puente Amarillo 5,97 Km</p> <p>.</p> <p>-Construcción de dos puentes paralelos entre si cada uno con dos carriles y una longitud aproximada de 650m sobre el río Guatiquía.</p> <p>-Construcción de dos puentes para el paso de vía expresa sobre vía El Cairo</p> <p>-Construcción de dos puentes para paso de vía expresa sobre vía la Primavera</p> <p>-Construcción de nuevo Peaje El Cairo con capacidad de operación de dos carriles por sentido</p>	<p>A esta Unidad Funcional se le incorpora la intersección Catama que estaba prevista en la Unidad Funcional No. 4 con el fin de garantizar la continuidad del flujo vehicular desde el Anillo Vial hacia el sector de Puente Amarillo y viceversa.</p> <p>Vía Catama – Puente Amarillo: Se han definido 6 sectores preliminarmente, sin embargo, éstos se pueden ajustar de acuerdo con el diseño Fase III para el nuevo alcance de la vía y la intersección Puente Amarillo. Los sectores son:</p> <p>(1) K5+700-K6+480: Empalme Anillo Vial, intersección</p> <p>(2) K6+480-K6+700: Segunda Calzada.</p> <p>(3) K6+700-K7+450: Transición calzada doble a sencilla.</p> <p>(4) K7+450- K12+440: construcción calzada sencilla bidireccional.</p> <p>(5) K12+240-K12+448: Transición calzada sencilla a doble.</p>	<p>Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.</p>	<p>Se mantienen los indicadores</p>




**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UFO
			<p>(6) K0+000(K12+448)-K0+505* Intersección a desnivel Puente Amarillo.</p> <p>Para la Intersección Puente Amarillo se hace necesario ajustar los estudios y diseños con el fin de prever una nueva solución técnica para el empalme con la vía que conduce de Villavicencio a Yopal en el sector de Puente Amarillo ofreciendo una solución a los vehículos que transitan de Restrepo y se incorporan a la Unidad Funcional 5 del proyecto Malla Vial del Meta.</p> <p>*Se deberán ajustar los estudios y diseños de la UF y por consiguiente la longitud y abscisa final de la UF5 se definirá con el diseño Fase III con el nuevo alcance.</p> <p>La adquisición predial se ajustará a la compra de las áreas requeridas para la construcción de las obras de la Unidad Funcional más 5m después del chafalán con sus zonas de seguridad, incluyendo los puentes peatonales previstos para una sección en doble calzada en este sector.</p>		




**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UFO
6	77,87	<p>-Construcción segunda calzada río Ocoa acceso base aérea Apiay 6,17 Km incluye cicloruta y retornos.</p> <p>-Intervención prioritaria río Ocoa acceso base aérea Apiay 6,17 Km.</p> <p>-intervención prioritaria calzada existente base Apiay – Puerto López 71,08 Km</p> <p>-Mejoramiento del broche La Balsa 0,62 Km</p> <p>Ampliación peaje La Libertad de 2 a 4 carriles y construcción estación de pesaje</p>	<p>Se deberá ajustar el empalme de la segunda calzada a construir con la segunda calzada que a la fecha se encuentra construcción por parte de la Gobernación del Meta entre la Séptima Brigada y el río Ocoa.</p> <p>Se desafecta del alcance del proyecto la Doble calzada Séptima brigada - Río Ocoa (K2+034) que actualmente se encuentra construyendo la Gobernación del Meta.</p> <p>No tendrá modificaciones de alcance adicionales.</p>	<p>Se mantienen los indicadores de la etapa correspondiente.</p>	<p>Se mantienen los indicadores</p>
7-8	109,62	<p>-Intervención prioritaria Puerto López – El Toro 60,00 Km.</p> <p>-Intervención prioritaria El Toro – Puerto Gaitán 49,62 Km.</p> <p>-Ampliación peaje Casetabla pasando a dos carriles por sentido, pesaje y módulo de servicios.</p> <p>-Ampliación peaje Yucao pasando a dos carriles por sentido</p> <p>-*Mantenimiento puentes Carlos Lleras, Menegua y obras hidráulicas</p> <p>-Construcción puente sobre el río Yucao con dos carriles (uno por sentido).</p>	<p>Se fusionan las UF7 y UF8 en la unidad funcional UF7-8</p> <p>No se realizará la ampliación a dos carriles por sentido en los peajes Casetabla, y Yucao.</p> <p>No se construirá el Módulo de servicios ni la estación de pesaje en Casetabla.</p> <p>Para el peaje Casetabla y Yucao se construirá caseta administrativa de 40 m2, caseta de recaudo, cubierta y losas de concreto en la zona de peaje. Se mantiene la estación de peaje con 1 carril por sentido de operación.</p>	<p>Se ajustan los indicadores a cumplir contenidos en la Tabla 4 “Valor para ponderar cada uno de los indicadores para efectos del cálculo del índice de cumplimiento por unidad funcional (Pavimento flexible/rígido)” del Apéndice Técnico No. 4 ajustado con el Otrosí 10.</p> <p>Se mantiene operación en un carril por sentido en el Peaje de Casetabla y Yucao,</p>	<p>Se mantienen los indicadores</p>



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

UF	LONG. [Km]	ALCANCE INICIAL CONTRACTUAL	OBSERVACIONES CAPEX	OBSERVACIONES OPEX	UFO
9	23	*Mejoramiento: pavimentación del carreteable existente Puerto Gaitán – Puente Arimena 69,00 Km K0 al K23 *Construcción nuevo puente sobre río Manacacias	Se realizará reversión anticipada de esta UF y su entrega al INVIAS.	No aplica	Se cumplirán indicadores hasta la reversión.
10 y 11	44.59	Mejoramiento: pavimentación del carreteable existente Puerto Gaitán – Puente Arimena K23 al K67+594	Se realizará reversión anticipada de esta UF y su entrega al INVIAS.	No aplica	Se cumplirán indicadores hasta la reversión.
9A	1,72	Construcción conexión entre la vía nueva y la vía antigua principalmente mediante viaducto	Se desafecta del contrato de concesión.	No aplica	No aplica



PARÁGRAFO PRIMERO: Los ajustes mencionados en la presente cláusula se realizarán en el marco del **CONTRATO**.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las Unidades Funcionales 1 y 2 mantienen su alcance contractual original. A las Unidades Funcionales 3 y 5, al alcance descrito en la tabla anterior, se les adicionan las obras de construcción del eje 1 y eje 8 ajustado de la intersección Parque Fundadores en la ciudad de Villavicencio y la intersección Catama, respectivamente, obras de la Unidad Funcional 4, la unidad funcional 6 mantiene su alcance inicial salvo el tramo comprendido desde la Séptima Brigada (K0+000) al K2+034 pasando el río Ocoa del corredor Villavicencio – Puerto Lopez, el cual es desafectado. Las obras y actividades contempladas para la fase de construcción del **CONTRATO** deberán cumplir al momento de suscribir el Acta de Terminación de Unidad Funcional con lo estipulado en la Sección 4.10 de la Parte General del **CONTRATO**.

PARÁGRAFO TERCERO: Las Unidades Funcionales 7 y 8 del proyecto de concesión quedaran consolidadas en una (1) unidad funcional que se denominará UF7-8 tal como se describe en el Apéndice Técnico No. 1 ajustado con el presente Otrosí. La retribución de la unidad funcional 7-8 se realizará conforme al cumplimiento de los indicadores definidos en la Tabla 4 “Valor para ponderar cada uno de los indicadores para efectos del cálculo del índice de cumplimiento por unidad funcional (Pavimento flexible/rígido)” del Apéndice Técnico No. 4 ajustado con el presente Otrosí para los Indicadores en Etapa de Operación y Mantenimiento. Estos Indicadores serán cumplidos por el **CONCESIONARIO** hasta el mes de diciembre de 2033, fecha en la cual las **PARTES** ejecutarán los acuerdos que se logren según lo previsto en la Clausula Décima Catorce. En caso de no existir definición alguna por las **PARTES** en el mes de enero de 2034, el **CONCESIONARIO** no estará obligado a cumplir con el indicador denominado E6 “Baches” de la tabla 4 antes enunciada.

CLÁUSULA SEGUNDA: MODIFICAR la Cláusula Cuarta del Otrosí 2 del 26 de noviembre de 2015, la cual quedará así:




**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

“Modificar la Sección 5.2. Programación de las obras, de la Parte Especial así: En la tabla siguiente se presentan los plazos máximos para el inicio de la operación de las Unidades Funcionales, los cuales deberán contarse a partir de la fecha de suscripción del Acta de Inicio de la Fase de Construcción.

Unidad Funcional	Plazo Máximo de Ejecución
UF 1	974
UF 2	1340
UF 3	1560
UF 5	1560
UF 6	1080
UF 7-8	1260

CLÁUSULA TERCERA: El **CONCESIONARIO** entregará el **31 de marzo de 2021**, previo al inicio de la Fase de Construcción, el Plan de Obras ajustado, así como los cronogramas previstos en el Plan de Adquisición de Predios y el Plan de Compensaciones Socioeconómicas, según lo estipulado en el **CONTRATO**

CLÁUSULA CUARTA Iniciar la fase de construcción del **CONTRATO** a partir de la fecha en que se dé cumplimiento a las condiciones precedentes, según lo estipulado en la sección 1.4 de la Parte General del **CONTRATO**, dentro de los **cuatro (4) meses** siguientes contados a partir de la firma del presente Otrosí.

CLÁUSULA QUINTA: Durante la fase de construcción se ejecutarán las actividades y obras previstas para las Unidades Funcionales 1, 2, 3, 5, 6 y 7-8, de conformidad con el Plan de Obras ajustado para tal fin y de acuerdo con el alcance modificado de los Apéndices Técnicos del **CONTRATO** previstos en la Cláusula Décima Séptima del presente Otrosí. De acuerdo con lo anterior, la Fase de Construcción y por ende la Etapa Preoperativa terminará con la suscripción de la última de las Actas de Terminación de las Unidades Funcionales de acuerdo con su alcance ajustado en este Otrosí y sus anexos.

PARÁGRAFO PRIMERO: EJECUCIÓN CONDICIONADA: El inicio de las intervenciones y obras correspondientes a la Unidad Funcional 7-8, según su alcance inicial descrito en el Apéndice Técnico No. 1, quedará condicionado a la revisión del VIP que se adelante en el mes de enero del año 2033 según lo acordado en la Cláusula Décima Cuarta del presente Otrosí. En consecuencia, no existirá obligación a cargo del **CONCESIONARIO** de iniciar las intervenciones y obras de la Unidad Funcional 7-8, hasta tanto no se determine su ejecución según lo previsto en la Cláusula Décima Cuarta del presente documento y se suscriba el respectivo Otrosí. Lo anterior, salvo la construcción del Puente sobre el río Yucao y las adecuaciones en los peajes de Casetabla y Yucao, las cuales se ejecutarán durante la fase de construcción del **CONTRATO** según la Tabla prevista en la Cláusula Primera del presente Otrosí y los apéndices técnicos del **CONTRATO**. La eventual ejecución de las obras suspendidas de la Unidad Funcional 7-8 descritas en la Tabla de la cláusula primera no reactiva la Fase de Construcción ni la Etapa Preoperativa, pues la misma se entiende finalizada de acuerdo con lo señalado en la presente cláusula.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En el mes de enero de 2033, de acuerdo con la Cláusula Décima Cuarta, las **PARTES** definirán las intervenciones si a ello hay lugar, requeridas para mantener o establecer los indicadores



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

o niveles de servicio establecidos en el Apéndice Técnico 4 en la Unidad Funcional 7-8 para el periodo 2034 – 2045, e igualmente determinarán las fuentes de recursos para la ejecución de estas intervenciones.

CLÁUSULA SEXTA: Realizar la reversión anticipada de las Unidades Funcionales 9, 10 y 11, así como la desafectación de la unidad funcional 4, y del subsector de la unidad funcional 9 denominado Conexión vía nueva con vía antigua a Bogotá. Lo anterior, salvo las actividades de construcción, mantenimiento y operación de la Unidad Funcional 4 correspondientes al eje 1 y eje 8 ajustado de la intersección del Parque Los Fundadores en la ciudad de Villavicencio y la intersección de Catama, las cuales quedarán incorporadas en las Unidades Funcionales 3 y 5 respectivamente.

PARÁGRAFO PRIMERO: Las **PARTES** dejan constancia de: **1.** a la fecha del presente Otrosí no ha sido entregada al **CONCESIONARIO** la infraestructura existente en la unidad funcional 4, así como tampoco el subsector de la unidad funcional 9 denominado Conexión vía nueva con vía antigua a Bogotá y **2.** las obras ejecutadas por la Gobernación del Meta en los sectores comprendidos entre: 1. Parque Los Fundadores (K0+000) a Ciudad Porfía (K5+097) del corredor Villavicencio – Granada y 2. Séptima Brigada (K0+000) al K2+034 pasando el río Ocoa del corredor Villavicencio – Puerto Lopez, no serán recibidas por el proyecto de concesión y, en consecuencia, se excluyen estos tramos del alcance del **CONTRATO**.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las **PARTES** acuerdan que una vez se suscriba el presente Otrosí, la **AGENCIA** iniciará las gestiones necesarias para realizar la reversión anticipada de la infraestructura existente en las Unidades Funcionales 9, 10 y 11 al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, según lo establecido en los ordinales ii, iii y xi del literal d y literal e de la Sección 9.7 Reversión de la Parte General del **CONTRATO**, en lo que sea pertinente, la cual deberá realizarse a más tardar el **30 de junio de 2021**. Durante el periodo comprendido desde la suscripción del presente Otrosí y la fecha antes señalada, la **AGENCIA** reconocerá al **CONCESIONARIO** el valor mensual por las actividades de operación y mantenimiento, el cual corresponde a la suma de **CIENTO CUARENTA Y CINCO MILLONES DOSCIENTOS VEINTIDÓS MIL TRESCIENTOS VEINTIDÓS PESOS DEL MES DE REFERENCIA DEL CONTRATO (\$145.222.322)**.

PARAGRAFO TERCERO: Con el fin de retribuir estas actividades, las **PARTES** harán uso de los recursos existentes en el patrimonio autónomo del proyecto en la subcuenta denominada “Subcuenta Otrosí No. 7 Estudios Diseños y Obras Comunidad”. Los recursos causados por la operación y mantenimiento de las unidades funcionales 9, 10 y 11, se trasladarán a la Subcuenta Proyecto a más tardar el **10 de mayo de 2023**, no obstante, se podrán realizar traslados parciales en la medida que exista disponibilidad de recursos en la subcuenta. Para tales efectos, la **AGENCIA** deberá ordenar a la Fiduciaria del proyecto el traslado de los recursos a la Subcuenta Proyecto del Patrimonio Autónomo y la Fiduciaria deberá ejecutar la instrucción dentro de los cinco (5) días siguientes al recibo de la notificación de la orden.

PARÁGRAFO CUARTO: En caso que la reversión anticipada no se realice antes del **30 de junio de 2021**, la **AGENCIA** reconocerá al **CONCESIONARIO** el valor mensual por las actividades de operación y mantenimiento señalado en el parágrafo segundo para lo cual se aplicarán los mecanismos de compensación de riesgos previstos en el **CONTRATO**.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

CLÁUSULA SÉPTIMA: Para la Unidad Funcional 2, el **CONCESIONARIO** realizará el ajuste de los estudios y diseños de la Unidad Funcional 2 (realce de la rasante de la vía) en el sector del río Guayuriba entre las abscisas K15+800 y K17+000 aproximadamente, y ejecutará las obras que de allí se deriven con el fin de evitar la afectación en la movilidad por posibles nuevas inundaciones

PARÁGRAFO PRIMERO: El pacto que se vierte en este Otrosí refiere a la construcción de las obras de realce que han sido identificadas como necesarias para mitigar los daños causados hasta la fecha y adoptar las medidas de protección de las obras objeto del **CONTRATO**. Los estudios y diseños correspondientes se elaborarán con el estudio de la situación actual.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Con la elaboración de los estudios y diseños y, la ejecución de las obras a que hace referencia la presente cláusula, el **CONCESIONARIO** cumple con la obligación asumida en virtud de las mesas de negociación para la revisión del **CONTRATO**.

CLÁUSULA OCTAVA: El **CONCESIONARIO** deberá presentar, sin perjuicio del plazo previsto en la Cláusula Cuarta para el inicio de la fase de construcción, los estudios y diseños de las siguientes intervenciones para su no objeción dentro de los **cuatro (4) meses** contados a partir de la firma del presente Otrosí:

- 8.1 Las intersecciones ajustadas del Parque de Fundadores y Catama (Unidades Funcionales 3 y 5, respectivamente).
- 8.2 Los ajustes técnicos en la segunda calzada Ocoa – Apiay respecto al empalme en la abscisa K2+100 con las obras que adelanta la Gobernación del Meta (Unidad Funcional 6).
- 8.3 El realce de la calzada de la vía en el sector de río Guayuriba entre las abscisas K15+800 a K17+000 aproximadamente y la reconfiguración de la banca por el ataque del río en el K17+750 (Unidad Funcional 2).

PARÁGRAFO: En relación con los estudios y diseños del corredor vial en calzada sencilla bidireccional de la Unidad Funcional 5 incluyendo la nueva intersección a desnivel en el sector de Puente Amarillo (Unidad Funcional 5), el **CONCESIONARIO** presentará los estudios y diseños dentro de los **cinco (5) meses** contados a partir de la firma del presente Otrosí.

CLÁUSULA NOVENA: LAS PARTES determinarán el delta de los costos que se causen por la ejecución de la nueva intersección a desnivel respecto al valor de la glorieta establecida en el alcance inicial en el sector de Puente Amarillo en la Unidad Funcional 5, el cual será asumido por la **AGENCIA**, incluyendo entre otros los costos de obras civiles, nuevas redes, predios adicionales y gestión ambiental (si aplica). Con el fin de retribuir estas inversiones al **CONCESIONARIO**, las **PARTES** harán uso de los recursos existentes en el patrimonio autónomo del proyecto en la subcuenta denominada “Subcuenta Otrosí No. 7 Estudios Diseños y Obras Comunidad”. Estos recursos se trasladarán a la Subcuenta Proyecto una vez se realice la retribución de la Unidad Funcional 5 producto de la suscripción de la respectiva Acta de Terminación de Unidad Funcional. En caso que una vez se trasladen estos recursos, aún existan recursos remanentes en dicha subcuenta, se utilizarán de conformidad con lo previsto en el Otrosí 7 al **CONTRATO**.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

PARÁGRAFO PRIMERO: El delta de los costos que se genere para la ejecución de la nueva intersección a desnivel modificada por la glorieta establecida en el alcance inicial en el sector de Puente Amarillo se definirá una vez se obtenga la No Objeción de los estudios y diseños fase III de la intersección que entregara el **CONCESIONARIO**.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La **AGENCIA** asumirá el mayor valor de los costos de las obras descritas en la presente cláusula, máximo hasta el monto disponible en la “Subcuenta Otrosí No. 7 Estudios Diseños y Obras Comunidad”, si el costo es mayor el **CONCESIONARIO** asumirá la diferencia.

CLÁUSULA DECIMA: Modificar el párrafo primero de la Cláusula Tercera del Otrosí No. 7 del 12 de noviembre de 2019 al **CONTRATO**, la cual quedará así:

*“**PARÁGRAFO PRIMERO:** El **CONCESIONARIO** constituirá en el Patrimonio Autónomo una nueva subcuenta dentro de la Cuenta ANI, que se fundeará en Fase de Preconstrucción con la suma de dinero que se reconoce en la presente cláusula, debidamente actualizada con IPC a la fecha en que se realice el aporte Equity No. 3. Esta nueva subcuenta tendrá como destinación la elaboración de diseños y construcción de obras en beneficio de la comunidad, siempre que las mismas no se encuentren dentro del alcance de las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO**. De igual forma, estos recursos se destinarán para el pago al **CONCESIONARIO** de los costos asociados a la nueva intersección a desnivel de Puente Amarillo en la unidad funcional 5 y las actividades de operación y mantenimiento de las unidades funcionales 9, 10 y 11 de acuerdo con lo previsto en la cláusula sexta del Otrosí 10 al Contrato de Concesión No. 004 de 2015.”*

PARÁGRAFO PRIMERO: Para el pago del delta que se cause por la ejecución de la nueva intersección a desnivel modificada por la glorieta establecida en el alcance inicial en el sector de Puente Amarillo, la **AGENCIA** deberá trasladar dicho valor a la Subcuenta Proyecto simultáneamente al pago de la retribución de la Unidad Funcional 5 producto de la suscripción de la respectiva Acta de Terminación de Unidad Funcional.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA: Con el fin de atender los recursos para la adquisición predial del proyecto, se creará una nueva subcuenta dentro de la Cuenta ANI, denominada “Recursos para Adquisición Predial”, la cual será fondeada con recursos Subcuenta Recaudo Peaje por valor de **CIENTO DIEZ Y NUEVE MIL DOSCIENTOS CATORCE MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y UN MIL SETECIENTOS PESOS CORRIENTES. (\$119.214.491.700)**. El fondeo de esta subcuenta “Recursos para Adquisición Predial” se ordenará por parte de la **AGENCIA** dentro de los cinco (5) días siguientes contados a partir de la suscripción de la respectiva modificación al contrato de Fiducia que incluya la creación de la subcuenta. El fondeo de la Subcuenta Predial se realizará de acuerdo con los montos y fechas descritas en la siguiente tabla. Los recursos requeridos se trasladarán directamente de la Subcuenta denominada “Recursos para Adquisición Predial” por instrucción de la **AGENCIA** a la Fiduciaria que administra el Patrimonio Autónomo del proyecto de concesión sin exceder las fechas máximas establecidas. En ningún caso el **CONCESIONARIO** podrá registrar retribución alguna por estos recursos, ni será base para el cálculo o pago de impuestos, tasas o contribuciones.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

TRASLADO	Monto (pesos corrientes)	Fecha Máxima del Traslado
Traslado 1	\$46.842.629.352	1° de marzo de 2021
Traslado 2	\$72.371.862.348	1° de marzo de 2022
Total	\$119.214.491.700	

PARÁGRAFO PRIMERO: Las **PARTES** podrán determinar la necesidad de adelantar los recursos contemplados para el Traslado No. 2 antes de la fecha máxima prevista en la presente cláusula. Para tal efecto, la **AGENCIA** realizará el traslado de los recursos adelantados con el fin de avanzar en las ofertas formales de compra requeridas por el proyecto de concesión.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Una vez los recursos se trasladen por parte de la **AGENCIA** a la Subcuenta denominada Recursos para Adquisición Predial, el **CONCESIONARIO** girará del valor efectivamente trasladado un monto equivalente al cero punto cinco por ciento (0,5%) por gastos administrativos y el cero punto veintinueve por ciento (0.21%) por mayores costos de impuestos operacionales. Dicho valor será trasladado a la denominada Subcuenta Otrosí No. 7 Estudios Diseños y Obras Comunidad por el **CONCESIONARIO** dentro de los cinco (5) días siguientes al traslado efectuado a la Subcuenta Recursos para Adquisición Predial.

PARÁGRAFO TERCERO: En caso de presentarse una terminación anticipada del **CONTRATO**, en cualquiera de sus etapas y por cualquier causal, los recursos trasladados a la subcuenta Recursos para Adquisición Predial acordados en la presente cláusula no serán tenidos en cuenta en la Fórmula de Liquidación del **CONTRATO**.

PARÁGRAFO CUARTO: Si existieren remanentes en la Subcuenta Predial, así como los rendimientos que se generen en la subcuenta Recursos para Adquisición Predial, estos valores serán trasladados a la Subcuenta Otrosí No. 7 Estudios Diseños y Obras Comunidad.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA: Modificar el valor equivalente del VPIP previsto en la **TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL** de la Parte Especial del **CONTRATO**, el cual quedará así:

“CAPITULO II TABLA DE REFERENCIAS A LA PARTE GENERAL

<i>Sección de la Parte General</i>	<i>DATOS ESPECÍFICOS DE ESTA PARTE ESPECIAL</i>
------------------------------------	---

(...)

1.169	<i>El VPIP equivale a NOVECIENTOS CINCUENTA Y UN MIL DOSCIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES CIENTO CUARENTA Y TRES MIL QUINIENTOS SESENTA Y OCHO (\$951.237.143.568) pesos del Mes de Referencia</i>
-------	--



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

CLÁUSULA DÉCIMA TERCERA: El VPIP de referencia al mes de diciembre del año 2032 equivale a **SETECIENTOS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS OCHENTA Y TRES MIL SETECIENTOS CUARENTA Y SEIS (\$700.446.483.746)** pesos del Mes de Referencia.

CLÁUSULA DÉCIMA CUARTA: En el mes de enero del 2033 se realizará una comparación del VPIP acumulado a la fecha respecto al VPIP de referencia del año 2032. De ser mayor el primero, dentro de los seis (6) meses siguientes las **PARTES** realizarán una actualización del VPIP proyectado al año 2045 para definir un nuevo VPIP del proyecto.

PARÁGRAFO: Los mayores recursos que se obtengan por la diferencia entre VPIP acumulado a diciembre del 2032 y el VPIP de referencia del año 2032 multiplicados por **UNO MENOS EL %RP (1-%RP)** sumados a los recursos que se obtengan por un mayor VPIP actualizado al 2045 serán usados para la realización de las obras para el proyecto, incluidas las intervenciones a que haya lugar en la unidad funcional 7-8.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA: Los acuerdos previstos en el presente Otrosí incluyen los impactos económicos generados por aspectos tributarios hasta el 31 de diciembre de 2020. En adelante, las **PARTES** aplicarán lo dispuesto en la sección 3.17 de la parte general del **CONTRATO**; sin embargo, en el mes de diciembre del año 2022 harán una revisión sobre las afectaciones que se hubiesen generado con ocasión de una modificación tributaria exceptuando lo establecido en el literal (d) de la sección referenciada, esto es, para el cálculo del impacto tributario de que trata el literal (a) se incluye el impuesto de renta y los impactos serán compensados al **CONCESIONARIO** de acuerdo con los mecanismos previstos en el **CONTRATO**.

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA: Modificar la Parte Especial del Contrato de Concesión No. 004 de 2015. El texto definitivo y vigente será el previsto en el Anexo No. 1 del presente Otrosí.

CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA: Modificar en forma integral el Apéndice Técnico No. 1 “Alcance del Proyecto”, el Apéndice Técnico No. 2 “Condiciones para la operación y mantenimiento” y el Apéndice Técnico No. 4 “Indicadores”. El texto definitivo y vigente de estos Apéndices será el previsto en los Anexos Nos. 2, 3 y 4, respectivamente, del presente Otrosí.

CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA: De acuerdo con los ajustes en el alcance del **CONTRATO**, el **CONCESIONARIO** deberá, previamente a la ejecución de las actividades de las Unidades Funcionales según corresponda, tramitar los permisos ambientales necesarios, tramitar y obtener las modificaciones requeridas en las licencias y permisos ambientales adquiridos para el proyecto, así como los ajustes a que haya lugar a los Planes de Adaptación de la Guía Ambiental - PAGA.

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: El **CONCESIONARIO** adelantará y obtendrá ante las Autoridades Ambientales competentes lo siguiente:

19.1. Ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales:



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

- a) Cierre y archivo del expediente LAV0025-00-2017 que condujo a la expedición de la Licencia Ambiental del subsector Conexión Vía Nueva con Vía Antigua a Bogotá (Resolución No. 2272 del 10 de diciembre de 2017).

19.2. Ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Dirección de Bosques, Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos:

- a) Cierre y archivo del expediente SRF 0427 que condujo a la expedición del permiso de Sustracción de Reserva Forestal.
b) Cierre y archivo del expediente ATV 512 que condujo a la expedición del Permiso de Levantamiento de Veda.
c) Modificación del permiso de Levantamiento de Veda (Resolución No. 1841 de 2016).

19.3. Ante la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Área de Manejo Especial La Macarena - CORMACARENA

- a) Ajustar el expediente No. 3.37.3.016.012 en el sentido de desistir de: **1.** Resolución No. 1364 del 16 de agosto de 2017 que otorgó el permiso de ocupación de cauce para la UF 9 y **2.** Resolución No. 0672 de 2017, por medio del cual se otorgó el permiso de aprovechamiento forestal para las Unidades Funcionales 9, 10 y 11.
b) Cierre y archivo del expediente No. 3.37.13.019.005 que condujo a la expedición del Permiso de Aprovechamiento Forestal del tramo Puerto López - El Toro (Resolución No. 3213 de 2019).

PARAGRAFO PRIMERO: La **AGENCIA** no recibirá por cesión parcial, total o subrogación ninguna licencia, permiso y/o autorización ambiental que de la modificación del alcance de las Unidades Funcionales del contrato de concesión derive.

PARÁGRAFO SEGUNDO: La **AGENCIA** debe resultar indemne por las actuaciones del **CONCESIONARIO** frente a la solicitud y obtención de las licencias y permisos ambientales de las Unidades Funcionales 4, 9, 10 y 11, así como durante el cierre y archivo de los expedientes que contengan licencias y permisos ambientales.

CLÁUSULA VIGÉSIMA: Modificar el numeral del 5.2.2.1.4 del Apéndice Técnico No. 8 del Contrato de Concesión, el cual quedará así:

“(…)

- *El Concesionario deberá disponer de oficinas satélite en cada tramo del proyecto, en un punto equidistante para todos los usuarios, desde el momento en que se inicie la Fase de Construcción y hasta un mes después de la suscripción del Acta de Terminación de la Unidad Funcional correspondiente.*

Los tramos definidos en el estudio social y en los cuales deben ubicarse las oficinas satélites son:



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

Villavicencio – Acacias
Acacias – Granada
Villavicencio – Puerto López
Puerto López – Puerto Gaitán”

“(…)

- *El Concesionario deberá contar como mínimo con una oficina móvil, para el Proyecto, la cual corresponderá a una estructura móvil tipo remolque, incluyendo el vehículo necesario para su desplazamiento, o un vehículo que en todo caso esté dotado de tecnología suficiente para generar interfaces de video y comunicación y espacios para atender público.”*

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA: La **AGENCIA** deberá tramitar ante el Ministerio de Transporte la expedición de la resolución que modifique las Resoluciones No. 1130 del 28 de abril de 2015 y No. 331 del 15 de febrero de 2017, por medio de la cual se adopte el nuevo esquema tarifario de las estaciones de peaje del proyecto según lo previsto en la Parte Especial del **CONTRATO**, modificada de acuerdo con la Cláusula Décima Sexta anterior. Dicha resolución deberá ser expedida antes del **31 de marzo de 2021**. En caso de que dicha resolución no sea expedida en el plazo señalado o que la implementación de las tarifas no se realice a más tardar **15 de abril de 2021** por causas no imputables al **CONCESIONARIO**, se compensará la porción del menor recaudo por el no incremento de tarifas correspondiente a la participación de la unidad funcional 0 del proyecto mediante la aplicación de los mecanismos de compensación de riesgos previstos en el **CONTRATO** dentro de los dos (2) meses siguientes a esta última fecha.

PARÁGRAFO: En caso que no se expida la resolución por medio de la cual se implemente el nuevo esquema tarifario o que no sea posible la implementación de las tarifas en las fechas señaladas en la presente cláusula, se suspenderán a partir del **16 de abril de 2021** las obligaciones a cargo del **CONCESIONARIO** relacionadas con el cierre financiero del proyecto, los aportes de equity, los fondeos a las subcuentas del patrimonio autónomo y el inicio de la fase de construcción del **CONTRATO**,

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA: GARANTÍAS. El **CONCESIONARIO** deberá ampliar la vigencia y ajustar el valor de las actuales pólizas que garantizan el **CONTRATO** en Fase de Preconstrucción hasta la fecha en que se suscriba la respectiva Acta de Inicio de la Fase de Construcción del **CONTRATO**. Para la Fase de Construcción, el **CONCESIONARIO** deberá constituir las respectivas pólizas previstas en el **CONTRATO**, de acuerdo con las modificaciones y ajustes acordados mediante el presente Otrosí.

PARÁGRAFO PRIMERO: En la medida en que no se activen y ejecuten las intervenciones y obras en la Unidad Funcional 7-8 según lo previsto en el presente Otrosí, el **CONCESIONARIO** no constituirá los amparos de estabilidad y calidad de las obras y calidad de los bienes y equipos suministrados para estas Unidades Funcionales en los términos previstos en el numeral 12.6 de la Parte General del **CONTRATO** y literales a), b) y c) del numeral 7.3 de la Parte Especial del **CONTRATO**. Para estos efectos, el **CONCESIONARIO** entregará estas Unidades Funcionales en el estado en que se encuentren al momento de suscribir el Acta de Reversión del **CONTRATO** que incluya estas Unidades Funcionales.



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

PARÁGRAFO SEGUNDO: De conformidad con lo previsto en el literal (f) de la Sección 12.3 de la Parte General del **CONTRATO**, el **CONCESIONARIO** presentará dentro de los **treinta (30) días hábiles** siguientes a la suscripción del presente Otrosí para aprobación de la **AGENCIA** las garantías con las modificaciones respectivas a las garantías bajo los parámetros legal y contractualmente establecidos.

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCERA: RIESGOS: LAS PARTES declaran que con el alcance del presente Otrosí no se modifica el esquema de asignación de riesgos del **CONTRATO** y, en ese sentido, se mantienen las condiciones previstas en el **CONTRATO** y en los documentos que lo integran.

PARÁGRAFO: Las **PARTES** dejan constancia de que la información, conceptos y ejercicios de cualquier índole que fueron construidos y/o aportados durante las mesas de trabajo realizadas por la **PARTES** y la interventoría del proyecto que condujeron de forma directa y/o indirecta a la suscripción del presente Otrosí, no serán incorporados al clausulado del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, así como tampoco condicionan y/o modifican las actividades de las **PARTES** durante la ejecución del **CONTRATO**. En consecuencia, es claro que lo previsto en el presente Otrosí y sus anexos, incorpora la totalidad de los acuerdos que las **PARTES** concretaron y acordaron con el fin de viabilizar la ejecución del **CONTRATO** y, en consecuencia, los pactos expresos consignados en este Otrosí constituyen los únicos acuerdos vinculantes para las **PARTES**.

CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA: LAS PARTES se declaran a paz y salvo por todas las obligaciones derivadas de la ejecución del Contrato de Concesión No. 004 de 2015, desde su inicio hasta la fecha de suscripción del presente Otrosí. **LAS PARTES** renuncian a cualquier acción, sanción, multa, derecho o reclamación a futuro, relacionada con lo establecido expresamente en el presente Otrosí y sus anexos y frente a lo resuelto en el Laudo Arbitral de fecha 28 de febrero de 2019.

PARÁGRAFO PRIMERO – EFECTOS COVID19: Los acuerdos previstos en el presente Otrosí incluyen las compensaciones a cargo de la **AGENCIA** relacionadas con el menor recaudo generado por la exención a la tarifa de peaje decretada por el Gobierno Nacional entre el 26 de marzo de 2020 y el 31 de mayo 2020. Igualmente incluyen los efectos generados por las medidas de aislamiento preventivo obligatorio decretadas por el Gobierno Nacional y Local entre el 20 de marzo y el 30 de agosto de 2020.

PARÁGRAFO SEGUNDO – DIFERENCIAL TARIFARIO: Los acuerdos previstos en el presente Otrosí incluyen las compensaciones a cargo de la **AGENCIA** relacionadas con el diferencial tarifario, ocasionadas por la imposibilidad de cobro de las tarifas establecidas en la Resolución 1130 de 2015.

PARÁGRAFO TERCERO: Las **PARTES** dejan constancia que la declaración de paz y salvo estipulada en la presente cláusula se circunscribe a los pactos expresos consignados en el presente Otrosí.

PARÁGRAFO CUARTO: Las **PARTES** dejan constancia que la retribución que recibirá el **CONCESIONARIO** por la ejecución del **CONTRATO** de acuerdo con el alcance acordado en el presente Otrosí incorpora los costos incurridos hasta la fecha en la ejecución de las unidades funcionales del proyecto. En consecuencia, incluye los



**OTROSÍ 10 AL CONTRATO DE CONCESIÓN No. 004 DE 2015 – PROYECTO MALLA VIAL DEL META I.P.
– CELEBRADO ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Y LA CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S**

costos en que ha incurrido el **CONCESIONARIO** por la ejecución hasta la fecha de las unidades funcionales 4, 9, 10 y 11.

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA: El **CONCESIONARIO** se obliga a realizar las gestiones correspondientes de modificación del Contrato de Fiducia Mercantil ante la Fiduciaria, en su calidad de vocera y administradora del Patrimonio Autónomo constituido para el manejo de los recursos del **CONTRATO** dentro del mes siguiente a la suscripción del presente Otrosí.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA: Las demás Cláusulas y condiciones del Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 004 de 2015 y todos los documentos que hacen parte integral del mismo, conservan vigencia y validez.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉPTIMA: DOCUMENTOS ANEXOS. - Hacen parte del presente Otrosí los siguientes documentos: 1) Estudio de conveniencia y oportunidad, 2) Parte Especial y Apéndices Técnicos Nos. 1, 2 y 4 en los Anexos Nos. 1, 2, 3 y 4, respectivamente, 3) Certificación de la Interventoría remitida con comunicación No. UTM-V-4399 con radicado ANI No. 20214090008162 del 06 de enero de 2021 (en relación con el considerando 21 del presente documento) , y 4) Los demás que se produzcan con ocasión de la ejecución del presente Otrosí.

CLÁUSULA VIGÉSIMA OCTAVA: PERFECCIONAMIENTO Y EJECUCIÓN: El presente Otrosí se perfecciona con la suscripción de las **PARTES** y deberá ser publicado en el SECOP por parte de la **AGENCIA**. El **CONCESIONARIO** presentará para aprobación de la **AGENCIA** la modificación de las garantías, de acuerdo con lo pactado en el presente documento, dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a su perfeccionamiento.

Para constancia, se firma en Bogotá, D.C., el ocho (8) de enero de 2021.

Por la Agencia Nacional de Infraestructura

Por el Concesionario “Concesión Vial de los Llanos S.A.S.”

CARLOS ALBERTO GARCÍA MONTES
Vicepresidente Ejecutivo

OSCAR ALBERTO ROBAYO VILLAMIL
Representante Legal