

- a) Realizar todos los actos de administración y conservación que sean necesarios para el ejercicio de los derechos y la defensa de los intereses comunes de los tenedores.
- b) Llevar a cabo los actos de disposición para los cuales lo faculte la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES, en los términos legales.
- c) Actuar en nombre de los TENEDORES DE BONOS en los procesos judiciales y en los de liquidación obligatoria o de reestructuración bajo la Ley de Intervención Económica o concordato, así como también en los que se adelanten como consecuencia de la toma de posesión de los bienes y haberes o la intervención administrativa de que sea objeto el EMISOR. Para tal efecto, el REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS, deberá hacerse parte en el respectivo proceso dentro del término legal, para lo cual acompañará a su solicitud como prueba del crédito copia auténtica del contrato de representación legal de tenedores de bonos y una constancia con base en sus registros sobre el monto insoluto de la EMISIÓN y sus intereses.
- d) Representar a los TENEDORES DE BONOS en todo lo concerniente a su interés común o colectivo.
- e) Asistir con voz y voto a las reuniones del COMITÉ FIDUCIARIO.
- f) Convocar y presidir la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS.
- g) Solicitar al FIDEICOMISO y en caso de ser necesario a la Superintendencia Financiera de Colombia los informes que considere necesarios y las revisiones indispensables de los libros de contabilidad y demás documentos del EMISOR.
- h) Informar a los TENEDORES DE BONOS, a la CALIFICADORA DE VALORES y a la Superintendencia Financiera de Colombia, a la mayor brevedad posible y por medios idóneos, sobre cualquier incumplimiento de las obligaciones del EMISOR y de los demás agentes que participan en la EMISIÓN.
- i) Llevar un registro sobre el monto insoluto de la EMISIÓN y sus intereses.
- j) Velar por la existencia del FONDO DE RESERVA PARA EL PAGO DE INTERESES Y CAPITAL DE LOS ACREEDORES.

- k) Comunicar a los TENEDORES DE BONOS y a la CALIFICADORA DE VALORES, mensualmente vía correo electrónico, los INDICADORES DE GESTIÓN. EL REPRESENTANTE LEGAL LOS TENEDORES DE BONOS calculará estos indicadores sobre la base de los estados financieros del CONCESIONARIO y del FIDEICOMISO NO. 3-4-1318 CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A., reportados por éstos.
 - l) En general, las emanadas del PROSPECTO, así como de las demás funciones que le asigne la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS, conforme a lo dispuesto por el artículo 1.2.4.8 de la Resolución 400 de 1995 de la Sala General de la Superintendencia de Valores, hoy Superintendencia Financiera de Colombia, y normas que lo modifiquen o adicionen.
 - m) Las demás funciones que se establezcan en el contrato de representación legal de tenedores de bonos o le asigne la ley.
- 2.11.2. Obligaciones del EMISOR previstas en el contrato de representación legal de tenedores de bonos.
- a) Cumplir con las obligaciones contempladas en el CONTRATO DE FIDUCIA y en el PROSPECTO y las emanadas de la resolución 400 de 1.995 de la Sala General de la Superintendencia de Valores, hoy Superintendencia Financiera de Colombia, y demás normas complementarias, en lo relacionado con la EMISIÓN.
 - b) Suministrar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS, durante la vigencia de la EMISIÓN, la siguiente información:
 - (i) Trimestralmente, estados financieros del FIDEICOMISO a través del cual se administran los recursos del PROYECTO, y, al final de año calendario, estados financieros debidamente auditados.
 - (ii) Informe trimestral sobre el cumplimiento de los INDICADORES DE GESTIÓN consagrados en el presente PROSPECTO.
 - (iii) Informe sobre la ocurrencia de cualquier evento que pueda constituir un EFECTO MATERIAL ADVERSO para el FIDEICOMISO.

- (iv) Informe sobre el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el CONTRATO DE FIDUCIA.
- c) Tener a disposición del REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS, durante la vigencia de la EMISIÓN, la información sobre el PROYECTO y el CONCESIONARIO que se relaciona a continuación, lo anterior sujeto al suministro previo de ésta por parte del CONCESIONARIO:
- (i) Durante la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN, un informe mensual sobre el avance de obra, en el que además se compare la ejecución de las obras con el presupuesto.
 - (ii) Al finalizar la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN, copia del Acta de Finalización de la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN.
 - (iii) Trimestralmente, estados financieros del CONCESIONARIO y, al final de año calendario, estados financieros debidamente auditados.
 - (iv) Mensualmente, un informe sobre la variación del Tráfico Promedio Diario (tal y como este término se define en el CONTRATO DE CONCESIÓN) en el mes anterior.
 - (v) Ocurrencia de eventos como retrasos en el PROYECTO, imposición de multas por parte del INCO, incumplimientos que puedan dar lugar a: (i) la declaratoria de caducidad del CONTRATO DE CONCESIÓN, en los términos de la Cláusula 54 del mismo, (ii) la aplicación de las cláusulas excepcionales previstas en las Cláusulas 55, 56 y 57 del CONTRATO DE CONCESIÓN, (iii) acciones o litigios, pérdidas, siniestros o reclamaciones en contra del CONCESIONARIO, o de cualquier hecho relevante que pueda afectar la estructura y condición financiera del PROYECTO y/o del CONCESIONARIO, que a su juicio pongan en peligro el cumplimiento de los términos de la EMISIÓN. Esta información deberá ponerse a disposición del REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS dentro de los dos (2) días hábiles siguientes a la fecha en que el CONCESIONARIO la haya puesto en conocimiento del EMISOR.

- (vi) Ocurrencia de cualquier EVENTO DE INCUMPLIMIENTO, en los términos y bajo las condiciones que se pacten en el presente PROSPECTO, enumerando las acciones tomadas o a ser tomadas para remediar la situación, cuando ello sea aplicable.
 - (vii) Ocurrencia de cualquier evento que pueda constituir un EFECTO MATERIAL ADVERSO para el CONCESIONARIO.
- d) Pagar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS la remuneración convenida, de acuerdo con lo previsto en este contrato.
 - e) Sufragar los gastos que ocasionen la convocatoria y el funcionamiento de la asamblea general de tenedores de bonos, conforme al artículo 1.2.4.22. de la Resolución 400 de 1.995 de la Sala General de la Superintendencia de Valores, hoy Superintendencia Financiera de Colombia. Estos gastos serán cubiertos por el EMISOR directamente.
 - f) Informar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS cualquier situación o circunstancia que deteriore la calidad de la EMISIÓN.
 - g) Cumplir con todos los deberes de información y demás obligaciones que se derivan de la inscripción de la EMISIÓN en el Registro Nacional de Valores y Emisores.
 - h) Enviar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS, en forma mensual durante el término de duración del presente contrato una relación de la cantidad de bonos colocados, nombre del suscriptor y número de los títulos
 - i) Convocar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS a las sesiones del comité fiduciario del fideicomiso No. 3-4-1318 CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A.
 - j) Suministrar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS los recursos necesarios para realizar todos los actos de administración y conservación que sean necesarios para el ejercicio de los derechos y la defensa de los intereses comunes de los tenedores de bonos, incluyendo el valor de los honorarios profesionales que deba pagar al abogado que se vea en la necesidad de contratar para intervenir, en defensa de los derechos de los tenedores de bonos en procesos judiciales en los cuales se pretendan desconocer tales derechos. En tal caso, el

REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS, antes de pactar los mencionados honorarios, deberá obtener del EMISOR su autorización escrita, en cuanto al monto de los honorarios que pueda pactar y su forma de pago. En el evento de que la autorización no se imparta dentro de la oportunidad legal, el REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS no tendrá responsabilidad alguna derivada de lo anterior.

- k) El EMISOR se obliga a expedir un certificado de garantía al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS por el monto y plazo de la EMISIÓN, en el cual se indicarán las condiciones de la EMISIÓN que se garantiza, de conformidad con lo señalado en el numeral 14.1.1 de la cláusula décima cuarta del contrato de fiducia mediante el cual se constituyó el fideicomiso No. 3-4-1318 CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ – GIRARDOT S.A.
- l) Notificar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS sobre cualquier EVENTO DE INCUMPLIMIENTO, en los términos y bajo las condiciones que se pacten en el presente PROSPECTO, enumerando las acciones tomadas o a ser tomadas para remediar la situación, cuando ello sea aplicable.
- m) Informar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS la ocurrencia de cualquier evento que pueda constituir un EFECTO MATERIAL ADVERSO.
- n) Informar al REPRESENTANTE LEGAL DE TENEDORES DE BONOS el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el CONTRATO DE FIDUCIA.

2.12. La ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS

Las decisiones generales o particulares que se refieran al cumplimiento de la finalidad y objeto del CONTRATO DE FIDUCIA, tendientes a preservar los derechos de los TENEDORES DE BONOS, salvo aquellas propias de la naturaleza y esencia de las prestaciones a cargo de la FIDUCIARIA, serán tomadas y dictadas por la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS.

La Asamblea de tenedores de bonos se hará en la ciudad de Bogotá, para lo cual en el aviso de oferta en que se realice la convocatoria se establecerá la fecha, lugar y hora de la reunión respectiva.

En tal sentido, serán funciones de la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS las siguientes:

- (i) Aprobar cualquier modificación a las condiciones y características de los BONOS, previa autorización de la Superintendencia Financiera de Colombia.
- (ii) Las que se refieran a la solución y manejo de hechos imprevistos que surjan durante la vigencia de la EMISIÓN, que puedan afectar los derechos de los TENEDORES DE BONOS o al FIDEICOMISO.
- (iii) Adoptar las medidas que estime convenientes cuando se prevea que los recursos con que contará el FIDEICOMISO serán insuficientes para atender sus obligaciones o cuando se presente tal insuficiencia.
- (iv) Tomar las decisiones y dar las instrucciones que el REPRESENTANTE LEGAL DE LOS TENEDORES DE BONOS y/o la FIDUCIARIA requieran para dar cumplimiento al objeto y finalidad del CONTRATO DE FIDUCIA, cuando en éste no haya previsión expresa y específica sobre las mismas.
- (v) Aprobar la fiduciaria cesionaria, en el evento de la disolución de la FIDUCIARIA.

Las reuniones de la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS se realizarán en total acuerdo con las normas establecidas para el efecto por la Superintendencia Financiera de Colombia.

Convocatoria:

La convocatoria a dichas ASAMBLEAS GENERALES DE TENEDORES DE BONOS se hará mediante aviso publicado en un diario de amplia circulación nacional, con ocho (8) días hábiles de anticipación a la respectiva reunión, informando si se trata de la primera, segunda o tercera convocatoria, el lugar, la fecha y la hora, el orden del día de la asamblea, y cualquier otra información o advertencia a que haya lugar.

Adicionalmente, en el aviso de convocatoria deberá indicarse el objeto de la reunión, así como el quórum para deliberar y decidir, en el evento en que el objeto de la convocatoria sea someter a consideración de la asamblea una cualquiera de las siguientes decisiones: (i) solicitar al EMISOR la redención anticipada de los BONOS, ante la ocurrencia de uno cualquiera de los EVENTOS DE INCUMPLIMIENTO o (ii) aprobar la solicitud al EMISOR de exigibilidad del certificado de garantía que garantiza o ampara la EMISIÓN, o (iii) solicitar al CONCESIONARIO y/o al FIDEICOMISO que implemente las medidas necesarias para subsanar el EVENTO DE INCUMPLIMIENTO o (iv) asumir la continuación de la ejecución del CONTRATO DE CONCESIÓN, en

conjunción con los restantes acreedores del FIDEICOMISO, de conformidad con el procedimiento señalado en la cláusula 59 del CONTRATO DE CONCESIÓN y/o (v) efectuar modificaciones a las condiciones de los BONOS o (vi) La aprobación de cualquier modificación al CONTRATO DE FIDUCIA que afecte a los TENEDORES DE BONOS.

Quórum:

La ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS podrá deliberar de manera presencial o no presencial, en este último caso de acuerdo con las normas pertinentes de la ley 222 de 1995, sobre asambleas y juntas directivas de sociedades. La Asamblea de tenedores de bonos se hará en la ciudad de Bogotá, para lo cual en el aviso de oferta en que se realice la convocatoria se establecerá la fecha, lugar y hora de la reunión respectiva.

Las asambleas podrán deliberar válidamente con la presencia de cualquier número plural de tenedores y sus decisiones se adoptarán por la mayoría absoluta de los votos presentes, para lo cual cada BONO conferirá un voto. No obstante lo anterior, las siguientes decisiones deberán ser adoptadas con la presencia y el voto favorable de un número plural que represente no menos del ochenta por ciento (80%) de los BONOS en circulación:

- (i) Solicitar al EMISOR la redención anticipada de los BONOS, ante la ocurrencia de uno cualquiera de los EVENTOS DE INCUMPLIMIENTO,
- (ii) Aprobar la solicitud al EMISOR de exigibilidad del certificado de garantía que garantiza o ampara la EMISIÓN,
- (iii) Solicitar al CONCESIONARIO y/o al FIDEICOMISO que implemente las medidas necesarias para subsanar el EVENTO DE INCUMPLIMIENTO,
- (iv) Asumir la continuación de la ejecución del CONTRATO DE CONCESIÓN, en conjunción con los restantes acreedores del FIDEICOMISO, de conformidad con el procedimiento señalado en la cláusula 59 del CONTRATO DE CONCESIÓN,
- (v) Efectuar modificaciones a las condiciones de los BONOS
- (vi) La aprobación de cualquier modificación al CONTRATO DE FIDUCIA que afecte a los TENEDORES DE BONOS.

No obstante lo anterior, si no hubiere quórum para deliberar y decidir en la reunión de la primera convocatoria podrá citarse a una segunda reunión, que deberá llevarse a cabo no antes de tres (3) ni después de diez (10)

días hábiles, en la cual se podrá decidir válidamente con el voto favorable de un número plural que represente la mayoría numérica de los TENEDORES DE BONOS presentes y por lo menos el cuarenta por ciento (40%) de los BONOS en circulación. Si no hubiere quórum para deliberar y decidir en la reunión de la segunda convocatoria, podrá citarse a una nueva reunión, que no podrá llevarse a cabo antes de tres (3) ni después de diez (10) días hábiles contados desde la fecha prevista para la segunda convocatoria, en la cual bastará la presencia de cualquier número de TENEDORES DE BONOS para deliberar y decidir válidamente.

De las deliberaciones y decisiones de la ASAMBLEA GENERAL DE TENEDORES DE BONOS se levantará un acta que suscribirán quienes hubiesen actuado como presidente y secretario de la respectiva reunión, la cual será asentada en un libro de actas llevado para tal efecto. El presidente será el REPRESENTANTE LEGAL DE LOS TENEDORES DE BONOS, en tanto que la FIDUCIARIA actuará como secretaria de las reuniones.

2.13. Avisos a los TENEDORES DE BONOS

Los avisos e informaciones que deban comunicarse a los TENEDORES DE BONOS por medio de diarios, se publicarán en el diario La República y eventualmente en otros periódicos de alta circulación nacional.

3. EL PROYECTO VIAL BOSA–GRANADA–GIRARDOT

La concesión vial Bosa-Granada-Girardot constituye la fuente de pago de capital e intereses de los BONOS, en la medida en que (i) el emisor de los BONOS - FIDEICOMISO 3-4-1318, tiene por objeto único servir de eje canalizador de los recursos de dicho PROYECTO VIAL y (ii) el FIDEICOMISO 3-4-1318 es el cesionario de la totalidad de los derechos económicos del Contrato de Concesión No. GG040-2004 suscrito entre CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT S.A. y el INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES el 2 de Julio de 2004 para el diseño, construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial Bosa-Granada-Girardot. Esta cesión se perfeccionó mediante la suscripción del contrato de fiducia mercantil irrevocable de garantía, administración y pagos No. 3-4-1318 celebrado con Fiduciaria de Occidente S.A. el 6 de Agosto de 2004.

Este capítulo parte de una breve reseña de la evolución de las concesiones viales en el país, con especial énfasis las concesiones de tercera generación toda vez que a esta categoría pertenece el proyecto vial Bosa-Granada-Girardot. Posteriormente, se hace una descripción del alcance físico de dicho proyecto y se describen los principales derechos y obligaciones de las partes involucradas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, para finalmente presentar los aspectos más relevantes del contrato de fiducia mercantil irrevocable de garantía, administración y pagos No. 3-4-1318.

3.1. Las concesiones viales en Colombia¹

El programa de concesiones viales en Colombia se inició en el año 1994 con el proyecto de concesión de la vía Bogotá – Villavicencio. El objetivo fundamental del programa fue la vinculación del capital privado para el desarrollo de la infraestructura de transporte para lograr mayores niveles de competitividad y liberar recursos de inversión requeridos para otros sectores prioritarios. Actualmente se encuentran vigentes 16 contratos de concesión, 11 de ellos de la llamada primera generación, 1 de segunda generación y 4 de tercera generación.

¹ La presente sección transcribe algunos apartes del documento “Alternativas de reestructuración para las concesiones de carreteras y ferrocarriles” (Documento CONPES Borrador # 5) elaborado por la oficina de evaluación del INCO y publicado en la página web de esa entidad.

Alcance de ejecución física y valores de los contratos

Proyecto	Km*			Valor contrato (millones de pesos 2003)
	Con	Reh	Man	
Armenia – Pereira – Manizales	66,4	110,0	219,0	324.908,6
Bogotá – Villavicencio	9,2	16,3	86,0	473.367,5
Bogotá(Puente El Cortijo) - Siberia - La Punta – El Vino	15,0	31,0	31,0	79.448,8
Carreteras Nacionales del Meta	2,8	180,9	190,0	118.129,5
Cartagena – Barranquilla	0,0	63,0	109,0	33.809,3
Desarrollo Vial del Norte de Bogotá	46,0	48,0	48,0	217.513,1
Desarrollo Vial Oriente de Medellín y Valle de Rionegro	45,7	168,4	349,1	247.503,9
Fontibón – Facatativa - Los Alpes	20,0	41,0	41,0	185.821,1
Los Patios - La Calera - Guasca y El Salitre – Sopo – Briceño	0,0	50,0	50,0	22.992,3
Neiva - Espinal – Girardot	11,2	138,8	150,0	97.992,4
Santa Marta - Riohacha – Paraguachón	0,0	170,0	250,0	121.934,0
Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca	110,3	293,5	403,8	669.126,1
Briceño - Tunja – Sogamoso	31,2	189,0	203,8	545.502,3
Zipaquirá – Palenque	7,0	370,0	377,0	33.446,5
Bogotá – Girardot	121,0	87,8	121,0	422.000**
TOTAL	485,8	1957,7	2628,7	3.593.496,0

* Valores contractuales

** Valor estimado del contrato

Fuente: CONPES 3045 de 1998 e INCO

El documento Conpes 3045 de 1998, resalta una debilidad en la planeación, estructuración y socialización de los proyectos de la denominada primera generación de concesiones que originaron las siguientes dificultades: i) necesidad de establecer garantías de ingreso mínimo para atraer a los inversionistas, ii) demora en el desembolso de las garantías causadas, iii) demora en la aprobación de licencias ambientales, iv) cambios en los diseños inicialmente establecidos que originaron inversiones no previstas y mayores cantidades de obra, en muchos casos a cargo de la Nación, v) cambios en el inventario predial como consecuencia de la variación en los diseños originales y retrasos en la adquisición y entrega de predios, vi) problemas de concertación con las comunidades, que provocaron el establecimiento de tarifas diferenciales y por consiguiente un impacto en el nivel de recaudo del CONCESIONARIO que ha sido cubierto por la Nación, y; vii) reubicación y levantamiento de casetas de peajes inicialmente pactadas en el CONTRATO DE CONCESIÓN.

Así mismo, se debe señalar que el gobierno asumió una serie de riesgos que por su naturaleza no estaba en condiciones de controlarlos efectivamente, según se expresa en los documentos Conpes 3107 y 3133 de 2001.

Dentro de estos riesgos, el INCO menciona el riesgo constructivo, el cual hace referencia a la variabilidad entre el monto y la oportunidad del costo de la inversión prevista y frente al cual el Estado asumió los sobrecostos de mayores cantidades de obra en porcentajes determinados que varían en cada uno de los contratos.

Así mismo, la literatura se refiere al riesgo comercial, relacionado con la variación de los ingresos operativos con relación a los esperados, fue mitigado mediante las garantías de ingreso mínimo a cargo de la Nación. El entonces Invias, asumió la responsabilidad de llevar a cabo la gestión predial, que incluye el levantamiento de información, la elaboración de fichas prediales, la revisión de avalúos, la negociación y pago de predios y el proceso de expropiación de los mismos.

La segunda generación de concesiones buscó solucionar los problemas descritos anteriormente, mediante una redistribución de los riesgos y una mayor exigencia en los niveles de detalle de los estudios y diseños requeridos para adelantar los proyectos de concesión (estudios fase III).

De una parte, el riesgo constructivo y el riesgo comercial fueron trasladados casi en su integridad al CONCESIONARIO. Igualmente se introdujo el concepto de plazo variable de concesión, esquema bajo el cual ésta se revierte a la Nación en el momento en que se obtenga el nivel de ingreso propuesto por el CONCESIONARIO en el proceso de licitación (en adelante ingreso esperado), y no en un plazo fijo con un ingreso atado al tráfico vehicular. Con este mecanismo se reduce el riesgo comercial y es asignado directamente al CONCESIONARIO.

De otra parte, se modificaron los mecanismos de adjudicación, poniendo a competir los aportes de la Nación y las garantías de construcción, tráfico y riesgo cambiario. Además, para la estructuración de los proyectos de segunda generación se contó con la participación de bancas de inversión que a su vez colaboraron en la promoción de los proyectos.

Dentro de esta nueva estrategia, en el año 1996 se dio inicio a la estructuración de los proyectos de concesión El Vino – Tobia Grande – Puerto Salgar y Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca cuyos contratos fueron firmados en Diciembre de 1997 y Enero de 1999 respectivamente. Dentro de los inconvenientes asociados con estos proyectos, cabe resaltar el mecanismo de selección de la firma en el proceso de licitación, en especial del primer proyecto, que conllevó a generar incentivos inadecuados como: un nivel de ingreso esperado alto, aportes bajos del Estado y garantías limitadas de liquidez.

En segunda instancia, la responsabilidad de la gestión predial a cargo del INVIAS en el proyecto Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, en la que se

presentó una gran cantidad de predios en zonas agrícolas e industriales y cambios en los diseños definitivos, dificultó la entrega oportuna de éstos y ocasionó retrasos significativos en el avance de las obras.

Finalmente, el Conpes 3045 tuvo como objetivo definir los lineamientos de la tercera generación de concesiones, que hasta el momento cuenta con cuatro proyectos: Zipaquirá – Palenque, Briceño – Tunja – Sogamoso, Pereira – La Victoria y Bosa – Granada - Girardot. En esta generación, si bien la asignación de riesgos no difiere sustancialmente con respecto a la segunda generación, se introducen los conceptos de gradualidad, corredores viales y optimización de la operación con base en la evaluación de alternativas socioeconómicamente viables para las regiones de influencia.

Igualmente, el mecanismo de selección de la firma ganadora es más sencillo y preciso, pues se tiene una sola variable determinante: el menor ingreso esperado.

La problemática descrita en la primera y segunda generación ha suscitado múltiples controversias entre el Estado y las firmas concesionarias que, en algunos casos, han trascendido a controversias entre éstos por concepto de riesgos constructivos y aspectos financieros del contrato, entre aquellos que han sido fallados por tribunales de arbitramento y las pretensiones actuales en distintos escenarios, suman más de quinientos mil millones de pesos.

Las dificultades derivadas de asumir el riesgo de construcción, se han asociado principalmente con: i) el compromiso del estado de garantizar los sobrecostos en que incurre el CONCESIONARIO por mayores cantidades de obra, hasta en un porcentaje equivalente al 30%, sobre las cantidades establecidas inicialmente en las propuestas, ii) garantizar el pago de la ejecución de obras adicionales necesarias no previstas en el alcance básico, iii) con el incumplimiento de pagos en los eventos en que ha tenido que hacer efectiva la garantía, y finalmente; iv) con demandas impuestas por los CONCESIONARIOS a la Nación, por controversias sobre las mismas garantías que se desprenden de este riesgo.

Adicionalmente, pleitos en los que se aducen desequilibrios económicos derivados de la mora en el pago de garantías de ingreso y mayores cantidades de obra, mayores costos financieros por costo de oportunidad en la entrega de recursos, intereses y garantías en los créditos y proyecciones de rentabilidad por debajo de la esperada.

En la siguiente tabla se presenta una comparación, elaborada por COLCORP, de los aspectos principales de la primera y segunda generación de concesiones viales relevantes para el proyecto Bosa – Granada – Girardot.

CONCEPTO	PRIMERA GENERACIÓN	TERCERA GENERACIÓN
Predios:	La responsabilidad de la gestión predial estaba en cabeza de la entidad estatal.	La responsabilidad de la gestión predial esta en cabeza del CONCESIONARIO. En caso necesario, la entidad estatal contratante debe expropiar.
Diseños:	El CONCESIONARIO tiene la responsabilidad de entregar diseños fase 3 (a nivel de detalle), en este proceso se dieron sobrecostos en predios y obra.	Los diseños de la entidad estatal son diseños a nivel de detalle, el CONCESIONARIO hace una revisión y programación de la obra. No hay predios nuevos que incrementen el costo total de las obras.
Tarifas:	Las tarifas se ajustan al IPC anualmente, si la entidad estatal no autoriza a realizar el ajuste, debe compensar la diferencia.	Las tarifas se ajustan al IPC anualmente, si la entidad estatal no autoriza a realizar el ajuste, debe compensar la diferencia.
Trafico:	Existe un tráfico mínimo garantizado (TMG) para cada año de operación.	No hay tráfico mínimo garantizado, el riesgo de tráfico es del CONCESIONARIO.
Ingreso Minimo Garantizado:	Existe un ingreso mínimo garantizado determinado por el TMG contractual. En estos contratos la mayoría de CONCESIONARIOS tienen déficit de tráfico debido a que no se cumplieron los crecimientos del 4,5% estimados por el Invias. Las compensaciones en su mayoría se deben hacer contra el Presupuesto Nacional, pagos que no se han cumplido a tiempo.	No hay un Ingreso Minimo Garantizado para cada año de operación del CONTRATO DE CONCESIÓN; el contrato garantiza por un tiempo máximo el ingreso esperado ofertado por el CONCESIONARIO. Para disminuir el riesgo de liquidez durante la ETAPA DE CONSTRUCCIÓN, en Bogota-Girardot se estructuraron tres soportes de liquidez que minimizan el riesgo por disminución de ingresos en ETAPA DE CONSTRUCCIÓN, para disminuir una devaluación en caso de tener deuda en dólares, y para disminuir el riesgo de mayores cantidades de obra en la construcción del túnel.
Aportes al Fondo de Contingencias:	Para esta generación no se reglamentó la obligatoriedad de realizar aportes al Fondo de Contingencias por parte de la entidad estatal contratante.	En el contrato de Bogotá-Girardot, los soportes de liquidez mencionados anteriormente están fondeados por unos montos que deben aportarse al Fondo de Contingencias de las entidades Estatales (documento CONPES

		3107 de 2001).
TIR:	Contractualmente existe una TIR en términos reales	No hay una TIR contractualmente pactada, en la medida que el ingreso esperado se reciba antes de lo presupuestado, la TIR se incrementará y viceversa.

3.2. El Proyecto

El INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES – INCO, establecimiento público del orden Nacional adscrito al Ministerio de Transporte, creado por Decreto 1800 del junio 26 de 2003, facultado al respecto por la Ley 80 de 1993 y el citado decreto, mediante la Resolución No. 65 de 2003, se ordenó la apertura de la LICITACIÓN No. 01 de 2003, para el otorgamiento al CONCESIONARIO de una concesión para que realice por su cuenta y riesgo, entre otros, los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la ejecución de las obras de construcción y rehabilitación, la operación y el mantenimiento de dichas obras, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INCO dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial “Bosa – Granada – Girardot” y adelante los diseños para una ciclo ruta en los Trayecto 2, 3, 6, 7 y 10.

Mediante el CONTRATO DE CONCESIÓN No. GG – 040 – 2004 del primero (1) de julio de dos mil cuatro (2004), se le encomendó a la Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. (Integrada por Alvarez y Collins S.A., Gas Kpital GR S.A., MNV S.A., Vergel y Castellanos Ingenieros Asociados Ltda. y Alejandro Char Chaljub), el estudio y diseño para las obras de construcción y/o rehabilitación del Proyecto Vial Bosa – Granada – Girardot que forma parte de la Red Troncal Nacional pavimentada e integra, con otros proyectos, el Corredor Bogotá - Buenaventura. El PROYECTO tiene una longitud de 121.6 km, e inicia en la sabana de Bogotá en el PR (123+690) de la Ruta 40-05, recorre paralelamente los valles de los Ríos Chochos y Sumapaz, atraviesa el Río Magdalena y termina en proximidades del municipio del Espinal en el Tolima en el PR 0+000 de la Ruta 45-TLG. El recorrido de este corredor se efectúa a lo largo de la Ruta 40 desde la localidad de Bosa en Bogotá hasta Girardot por la variante del mismo nombre, por las Rutas 40-05 “Girardot – Bogotá” y 45-TLG “Variante de Girardot”.

El proyecto de ampliación de capacidad de sectores de la vía a doble calzada de la carretera Bogotá – Girardot, consiste en lograr una continuidad y fluidez apropiada con las necesidades del país en pos de brindar una solución vial que conlleva mejoras para uno de los ejes viales más importantes y vital para el desarrollo económico del país como lo es el

Corredor Vial Bogotá – Buenaventura, logrando una interconexión adecuada del centro, occidente y sur de Colombia, y proyectos en desarrollo como el Túnel La Línea y la Autopista del Café entre otros.

En la actualidad, en la vía el volumen de vehículos que transitan de forma regular por este sector es de aproximadamente 10.000 vehículos diarios en los cuales se combina los de corta distancia que corresponde a los viajes urbanos e intermunicipales hasta Soacha y los de larga distancia que son aquellos que van o vienen de Fusagasugá, Melgar, Girardot o cualquier otro municipio ubicado sobre esta importante vía. La composición vehicular esta dada principalmente por autos (56%), buses (12%), camiones (32%).

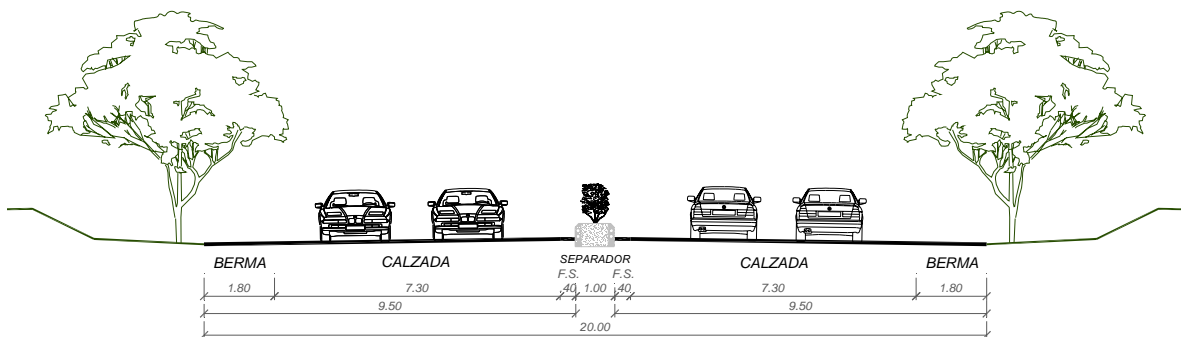
El PROYECTO se encuentra localizado en los departamentos de Cundinamarca y Tolima, con una longitud aproximada de 124 Km, distribuidos en 84 Km en Cundinamarca y 40 Km en el Tolima.

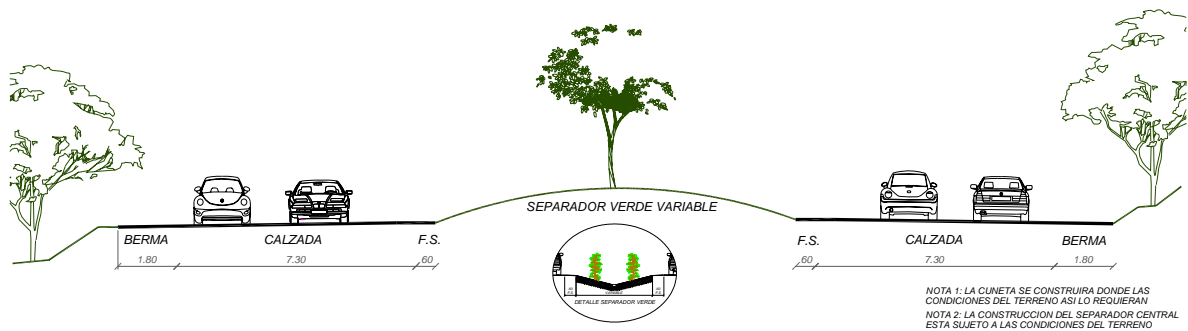
Su área de influencia inicia en el Distrito Capital y recorre los municipios de Bosa, Soacha, Granada, Silvania, Fusagasugá, Icononzo, Melgar, Nilo y Girardot.

El objetivo fundamental es el Diseño, la Construcción, Rehabilitación, Operación y Mantenimiento del proyecto Vial Bosa – Granada – Girardot.

Las obras principales a ejecutar son las siguientes:

- Construcción de una segunda calzada de 2 carriles con separador central, iniciando en la Intersección del Muña (Salida de Bogotá), y terminando en El Paso (inicio de la Variante de Girardot), por lo que en términos generales la doble calzada estará conformada por 2 calzadas cada una con dos carriles, bermas, franjas de seguridad y un separador central verde de ancho variable. Las características típicas de la sección de vía será de carriles de 3.65m, bermas de 1.80m, franjas internas de seguridad de 0.60m y separador central verde variable entre 1.00m y 11.00m.





- Para los pasos urbanos y semiurbanos el proyecto contempla la construcción de 10 paraderos y 5 puentes peatonales en las poblaciones de Granada, San Raimundo, Sylvania, Fusagasugá y Chinauta respectivamente; así como zonas de sobreancho para parqueo de vehículos pesados hasta una longitud de 30 km.
- Construcción de Variantes en las poblaciones de Fusagasugá y de Melgar, con longitudes de de 7.7 km y 3.7 km respectivamente, incluidas intersecciones a nivel y desnivel (Contempla Viaductos relevantes para el proyecto que se encuentran en diseño).
- Túnel del Sumapaz que forma parte del para vial en el sector del Boquerón con una vía de doble carril para el tránsito vehicular en el sentido Girardot – Bogotá, longitud aproximada de 4.0 km y sección con carriles de 3.65m, berma de 1.80m, franjas de seguridad a cada lado de 0.50m un gálibo vertical de 4.60m y andenes perimetrales de 1.25 m.
- Para las estructuras del proyecto se describen dos (2) grupos con soluciones adelantadas para el primer gran grupo que son los Viaductos del Muña, Boquerón y Melgar, que son puentes de concreto en voladizos sucesivos o en estructura metálica, con longitudes entre 120 y 240 m y luces máximas de 80 m. El segundo grupo con 14 estructuras existentes de ampliación como puentes, pontones y box coulverts, los cuales se describen a continuación:

No.	Localización	Abscisa	Longitud	Ancho	Calzada (Der-Izq)	Tipo
1	Quebrada Honda	K44+451,18	20.11	7.85	Der.	Box
2	Río Subia	K49+208,55	37.53	11.32	Izq.	Puente
3	Río Blanco	K49+880,04	19.20	10.44	Der.	Puente
4	Quebrada Los Guayabos	K52+103,78	21.20	10.16	Der.	Puente
5	Río Jordán	K54+751,67	12.45	11.12	Der.	Puente
6	Quebrada San Nicolás	K56+072,53	14.00	8.50	Der.	Puente
7	Río Sabaneta	K56,745,35	51.11	11.72	Der.	Puente
8	Quebrada Seca	D K74+043,61 I K74+038,34	13.26	D 4.85 I 6.85	Der. Izq.	Box
9	Quebrada Golondrinas	K40+740,91	9.77	10.00	Izq.	Puente
10	Quebrada Piedras Blancas	K45+345,25	17.97	10.35	Izq.	Puente
11	Quebrada La Yucala	K103+106,71	9.52	9.75	Der.	Puente
12	Quebrada La Naranjala	K104+132,00	14.95	9.84	Izq.	Puente
13	Quebrada Agua Blanca	D K108+993,90 I K109+107,11	D 6.40 I 5.80	D 5.20 I 4.55	Der. Izq.	Box
14	Río Pagüey	K112+683,72	40.94	12.30	Der.	Puente

- El Contrato determina la construcción de segundas calzadas, variantes y demás obras complementarias en los Trayectos No. 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10, en una longitud aproximada de 99 km; y actividades paralelas de obras de rehabilitación y mejoramiento en una longitud total de 33 km en los Trayectos No. 1, 2, 3 y 11, así como en los pasos urbanos por las poblaciones de Fusagasugá y Melgar por la construcción de las variantes.
- Construcción de Centros de Control de Operaciones (CCO) con áreas de 2032 m², Estaciones de Pesaje con áreas de 3468 m² y ampliación de las Estaciones de Peaje existentes en el corredor vial.

Mediante otrosí No. 8 se adicionó al CONTRATO DE CONCESIÓN la realización de nuevas obras en tres tramos del PROYECTO. Con el otrosí 8 al CONTRATO DE CONCESIÓN se dispuso entre otros aspectos:

- En el Trayecto 1. Se amplió el alcance de las obras a construir y las actividades a realizar por el Concesionario contempladas en las Especificaciones Técnicas de Construcción consistentes en el mejoramiento de la capacidad del Trayecto 1, en: a) Ejecución de las obras necesarias para la adecuación y construcción del carril de tráfico mixto sobre la calzada norte desde el K0 + 285 al K 5 + 900 b) Construcción de cinco (5) puentes peatonales c) Ejecución de obras necesarias para la adecuación y construcción del paso deprimido en la intersección 3M, d) Intersección a nivel Terreros a nivel en el K 1 + 950, e) Intersección a nivel San Mateo en el K2 + 650, f) Señalización vertical y horizontal correspondiente a los carriles de tráfico mixto y las intersecciones a nivel de San Mateo, y Terreros, g) Plan de desvíos

arreglo de vías aledañas, h) Ejecución de obras necesarias para la adecuación al sistema de transporte masivo al Sistema Transmilenio en el Municipio de Soacha, que incluye las redes sanitarias, de acueducto, de energía eléctrica, redes telefónicas, semaforización electrónica y redes de gas, i) El Plan de Manejo Ambiental y social, j) Ejecución de las labores para la adquisición de los predios para la construcción de las calzadas mixtas y las intersecciones San Mateo, Terreros y 3M y k) Construcción de puentes en intersecciones Terreros y San Mateo.

- Así mismo en el Trayecto 1, se indicaron las obras de adecuación al Sistema Transmilenio en el Trayecto 1 en caso de que se den las condiciones para su ejecución y que consisten en:
 - a) Ejecución de las obras necesarias para la adecuación al sistema SITM en el municipio de Soacha entre la abcisa 0 + 280 y la abcisa K 5 + 660, b) Ejecución de obras necesarias para la construcción e instalación de siete estaciones en el sistema SITM, c) Ejecución de obras necesarias para la adecuación y construcción del patio garaje de los buses del sistema SITM, d) Construcción de las obras urbano paisajísticas y del amoblamiento urbano, e) Construcción de puentes peatonales, f) Señalización horizontal y vertical de las obras de construcción de los carriles exclusivos de SITM, g) adecuación y construcción del paso deprimido correspondiente al Patio Garaje h) Salida del patio garaje para los buses del sistema SITM, i) Plan de manejo ambiental y social correspondiente Carriles exclusivos de SITM.
- En el Trayecto 11: Se previó la ampliación a doble calzada del Trayecto El Paso- San Rafael.
- En el Trayecto 12 (Nuevo Trayecto) El Paso – Girardot. a) Se previeron las obras de construcción para el mejoramiento de la calzada existente entre la intersección El Paso y El Puente sobre el río Bogotá, b) Se establecieron las características de la sección transversal, c) La ejecución de la construcción de una cicloruta a lo largo del trayecto, d) La ejecución de los diseños y las obras para el mejoramiento y adecuación del puente Salsipuedes sobre el río Bogotá, e) Construcción de cuatro puentes peatonales y f) Ejecución de obras necesarias para la rehabilitación y mantenimiento de tres kilómetros del paso urbano hasta el Puente Mariano Ospina.
- Así mismo se establecieron unas obras complementarias consistentes en puentes peatonales y pasaganados de conformidad con la

propuesta entregada por el Concesionario y ubicados en los lugares que los niveles de seguridad y servicio de la vía lo requieran.

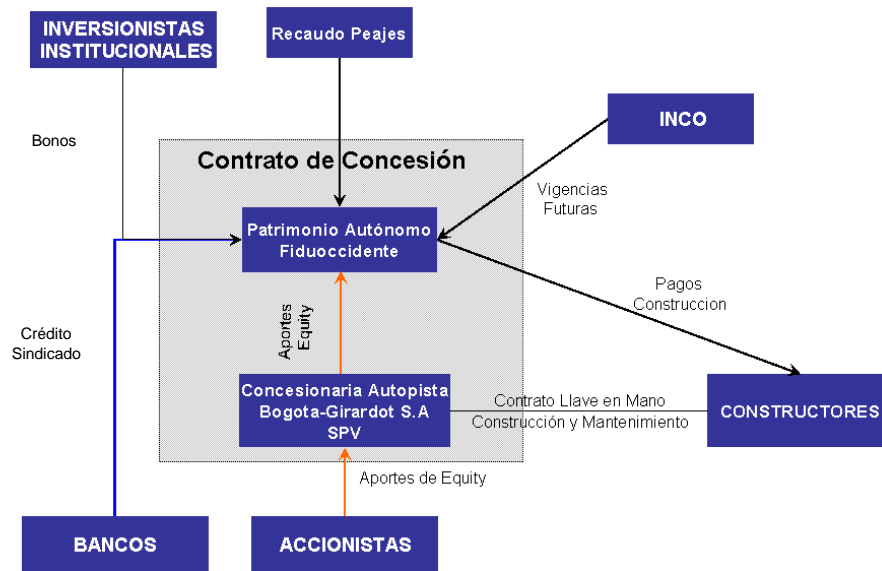
Adicionalmente y como servicios complementarios se tienen considerados la implementación de los servicios de información, servicios sanitarios, zonas de alimentación (paradores ecológicos), servicios de telefonía (SOS), servicio de primeros auxilios en el caso de presentarse accidentes de tránsito, así como la asistencia técnica a vehículos que presenten deficiencias mecánicas en la vía a lo largo de la Concesión. Se contará igualmente con el apoyo permanente de la Policía de Carreteras.

Los siguientes son los beneficios del PROYECTO:

- Disminución en tiempos de viaje para los usuarios.
- Reducción en los costos de operación vehicular para los usuarios
- Reducción de los costos de transporte por las mejores condiciones de la vía, logrando mayor competitividad para el transporte doméstico y de exportación.
- Mejoramiento en las condiciones de operación al segregar los flujos.
- Reducción del riesgo de accidentes por la implementación de la doble calzada e intersecciones a desnivel.
- Mejora del nivel de servicio a los usuarios de la vía.
- Menores riesgos para el Estado, como consecuencia del tipo de contrato por ser una concesión de tercera generación.
- Generación de empleo, especialmente para la población asentada sobre el área de influencia inmediata y poblaciones aledañas.

Las actividades de construcción de la Autopista Bogotá-Girardot se iniciaron el primero de abril de 2005, en el trayecto ubicado entre Melgar y El Paso.

Para el desarrollo de este proyecto se ha diseñado la siguiente estructura contractual que tiene por objeto brindarle a los financiadores del proyecto las garantías necesarias para el cabal cumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO, tanto en lo que se refiere al CONTRATO DE CONCESIÓN, como a los diferentes arreglos contractuales suscritos con los PRESTAMISTAS.



A partir de la estructura contractual descrita, se advierte que, la totalidad de los derechos económicos² del CONTRATO DE CONCESIÓN han sido cedidos a un patrimonio autónomo administrado por Fiduocidente, con el objetivo que sirvan de garantía y fuente de pago de las diferentes obligaciones contraídas por el patrimonio autónomo para adelantar el PROYECTO VIAL, tales como el pago de las obras realizadas en la vía, la operación y mantenimiento de ésta, el servicio de los diferentes empréstitos contratados y la remuneración del equity aportado por el CONCESIONARIO.

Es importante indicar que en el marco de las concesiones de tercera generación, la Nación ha puesto a disposición del CONCESIONARIO garantías que minimizan el riesgo de iliquidez del CONCESIONARIO, con el fin de proporcionar seguridad en la oportuna atención del servicio de deuda. Estos soportes, son:

- i) Soporte parcial por disminución de ingresos.
- ii) Soporte parcial por desviaciones en los niveles de devaluación proyectados del peso frente al dólar.
- iii) Soporte parcial por riesgo geológico asociado a la construcción del Túnel del Boquerón.

² i) los recaudos de los peajes ubicados en la vía (Chinauta y Chusacá); ii) los pagos realizados por el INCO (\$64,550 millones corrientes); iii) los aportes de equity realizados por los CONCESIONARIOS al proyecto, y iv) los recursos de financiación contratados por el patrimonio autónomo (crédito sindicado, proveedores y emisión de bonos).

Fuente	Riesgo	Base de Aplicación
Ingresos	Disminución de los ingresos, por debajo de un límite establecido, causado por reducción en el tráfico	Límite establecido contractualmente
Devaluación	Incremento de la devaluación por encima del porcentaje proyectado de manera semestral acumulada, preestablecido en el contrato	Servicio de la deuda en dólares
Geología	Cambios en la geología que afecten el valor de la obra del Túnel del Boquerón.	Cantidades de obra

3.3. El Contrato de Concesión GG040-2004

3.3.1. Objeto del Contrato Concesión

El objeto del CONTRATO DE CONCESIÓN es el otorgamiento a la Sociedad Concesión Autopista Bogotá – Girardot S.A. de una concesión para que realice por su cuenta y riesgo, y bajo el control y vigilancia del INCO, entre otros, los estudios y diseños definitivos, la adquisición de predios, la ejecución de las obras de construcción y rehabilitación, la operación y el mantenimiento de dichas obras, la financiación, la prestación de servicios y el uso de los bienes de propiedad del INCO dados en concesión, para la cabal ejecución del Proyecto Vial “Bosa–Granada–Girardot”, y los diseños para una ciclo ruta en algunos trayectos de esta vía.

El INCO concede por medio de este Contrato al CONCESIONARIO el uso y la explotación del Proyecto Vial “Bosa–Granada–Girardot” por el tiempo de ejecución del Contrato, para que sea destinado al servicio público de transporte, a cambio de la remuneración a que se refiere la Cláusula 16 del CONTRATO DE CONCESIÓN.

El CONCESIONARIO realizará todas las actividades necesarias para la adecuada y oportuna prestación del servicio y el correcto funcionamiento del Proyecto Vial “Bosa–Granada–Girardot”, permitiendo la estabilidad de la vía, una adecuada movilidad de los usuarios y la continuidad de la prestación del servicio, manteniendo la seguridad vial, la comodidad y la integración con el entorno, cumpliendo para ello con los requisitos mínimos establecidos en el CONTRATO DE CONCESIÓN y siempre bajo el control y vigilancia del INCO.

En desarrollo del objeto del contrato, el CONCESIONARIO deberá ejecutar, en el plazo contractual, las obras de construcción y rehabilitación y todas las actividades correspondientes a la operación y mantenimiento del PROYECTO VIAL, necesarias para mantener todos y cada uno de los trayectos del

proyecto de conformidad con el Pliego de Condiciones, el CONTRATO DE CONCESIÓN y los requerimientos ambientales establecidos por la respectiva autoridad.

El alcance físico del PROYECTO VIAL se describe en las Especificaciones Técnicas de Construcción y Rehabilitación anexas al CONTRATO DE CONCESIÓN.

3.3.2. Duración del Contrato Concesión

El término de ejecución de este contrato se ha estimado en treinta (30) años contados a partir de la suscripción del acta de inicio de ejecución³. La ejecución del Contrato estará dividida en tres etapas descritas en su cláusula 7.

En todo caso, plazo real de ejecución del contrato corresponderá al que transcurra entre la suscripción del acta de inicio de ejecución y la fecha efectiva de terminación del contrato. Dicho plazo se reducirá en los casos de terminación anticipada del mismo y en ningún caso podrá exceder de cuarenta y cinco (45) años contados a partir de la suscripción del acta de inicio de ejecución, salvo en caso de suspensión total del contrato (cláusula 11), o en caso de retardos ocasionados por incumplimientos de las obligaciones a cargo del INCO. En estas situaciones el plazo se ampliará por término igual al de la suspensión o al del incumplimiento, según el caso.

3.3.3. Etapas de Ejecución del Contrato Concesión

Para efectos de la ejecución del proyecto se ha dispuesto su desagregación en tres etapas: i) ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN, ii) ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y REHABILITACIÓN, y iii) ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO. En el siguiente diagrama, se detalla la duración de cada una de estas etapas y los hitos en cada una de ellas.

³ Otrosí No. 7 modificadorio del CONTRATO DE CONCESIÓN