	INSTITUTO NACIONAL DE VIAS **PROCESO MISIONAL EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE** **MANUAL DE INTERVENTORÍA OBRA PÚBLICA** **ACTA DE SUSPENSIÓN O AMPLIACIÓN DE LA SUSPENSIÓN CONTRATO DE OBRA**	CÓDIGO	MEPI-MN1-IN-11-FR-1
		VERSIÓN	1
		PÁGINA	1

ACTA DE SUSPENSIÓN No. 1
(Indicar el número en forma consecutiva 1, 2,3,…, etc.)

AMPLIACIÓN DE LA SUSPENSIÓN No.
(Indicar el número de la ampliación de la correspondiente acta de suspensión en forma consecutiva 1, 2, 3,…, etc.)

UNIDAD EJECUTORA: SUBDIRECCION DE GESTION DEL RIESGO

DIRECCIÓN TERRITORIAL: SUBDIRECCION DE RED NACIONAL DE CARRETERAS

RESPONSABILIDAD

1. Mediante la suscripción de la presente acta de suspensión o ampliación de la suspensión, el Contratista y el Interventor asumen plena responsabilidad por la veracidad de la información en ella contenida, especialmente respecto a:
- Condiciones que justifiquen plenamente la necesidad de suspender o ampliar la suspensión del plazo contractual.
- Período solicitado de la suspensión o ampliación de la suspensión.

2. El Contratista de obra suspende las labores a partir de la fecha indicada en la plataforma del SECOP, comprometiéndose a reanudar la ejecución del contrato en la fecha acordada, bajo la responsabilidad exclusiva del mismo.

3. El Interventor del contrato como representante del INVÍAS debe hacer el análisis de las causas que conllevan a la suspensión del contrato de obra y será solidariamente responsable con el Contratista de obra, lo cual refrenda con su firma.

4. Sin la suscripción en la plataforma del SECOP del Acta de Suspensión o Ampliación de la Suspensión por parte del funcionario competente según la resolución de delegación de funciones vigente, no se considera suspendido el plazo contractual.

5. En el evento de que los representantes legales del Contratista o del Interventor otorguen poder para suscribir las Actas de Suspensión, este documento debe ser publicado igualmente en la plataforma del Sistema Electrónico de Contratación Pública - SECOP II o la versión que se encuentre vigente.

CONTRATO DE OBRA No. 1621 DE 2020
(Indicar número de contrato y año)

CONTRATISTA: CONSORCIO ANDRÉS-C-21-ST
(Nombre o razón social del Contratista)

OBJETO DEL CONTRATO DE OBRA:

URGENCIA MANIFIESTA PARA ATENDER LA SITUACIÓN DE DESASTRE EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL ENTRE EL PR00+0000 Y PR20+0000 DE LA RUTA 0101, CIRCUNVALACIÓN DE LA ISLA DE SAN ANDRÉS Y EN LA RUTA 0301 CIRCUNVALACIÓN DE LA ISLA DE PROVIDENCIA, DEPARTAMENTO ARCHIPIÉLAGO DE SAN ANDRÉS, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA.

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 1619 DE 2020
(Indicar número de contrato y año)

INTERVENTOR: CONSORCIO INCOPLAN-INGECON

CONDICIONES DEL CONTRATO DE OBRA

FECHA DE INICIO DEL CONTRATO: 30/12/2020
Indicar (Día/Mes/Año)

RELACIÓN SUSPENSIONES Y AMPLIACIONES DE LA SUSPENSIÓN:

ACTA DE SUSPENSIÓN No.	ACTA DE AMPLIACIÓN SUSPENSIÓN No.	FECHA DEL ACTA	PERIODO DE SUSPENSIÓN		FECHA REANUDACIÓN
			DESDE	HASTA	

VALOR ACUMULADO DEL CONTRATO: $ 55.292.720.000,00

FECHA DE VENCIMIENTO ACTUAL: 30/06/2023
(Teniendo en cuenta las suspensiones anteriores sin incluir la presente suspensión)
Indicar Día/Mes/Año

CAUSAS QUE DAN ORÍGEN A LA SUSPENSIÓN:
(Describir de manera clara y completa las causales que dan origen a la suspensión justificadas por el Contratista y aprobadas por la interventoría, teniendo en cuenta que las mismas no sean mismas no sean imputables a las partes contratantes.)

1. El 16 de marzo en un recorrido realizado en conjunto con la interventoría e Invias, se pudo identificar que en las inmediaciones del PR 20+400 se estaba presentando una socavación importante en la vía debido al incremento del nivel freático en la zona atribuido principalmente al aumento del oleaje presentado en los meses en los que hubo tormentas en el archipiélago y el paso de los huracanes Iota y Julia. El aumento constante del nivel freático sumado a la carencia de una estructura de contención adecuada para estabilizar y proteger la banca de la vía, propició la socavación de las capas subyacentes de la estructura de pavimento. Ante la imperante necesidad de intervenir la zona, funcionarios del Invias y la interventoría, nos manifestó evaluar la mejor alternativa a implementar en la zona con el fin de detener la socavación presentada y estabilizar la banca de la vía. Teniendo en cuenta el alto grado de relevancia de dicha solicitud, el consorcio procedió a recopilar la mayor cantidad de información existente del tramo vial con el fin de evaluar la mejor alternativa de diseño, para implementar una solución permanente a la estructura de pavimento que permitiera la correcta y segura circulación de los usuarios de la vía y que fuera viable económicamente para implementarse cuanto antes.

2. En la recopilación de la información existente de la zona el consorció pudo evidenciar que este tramo vial había sido intervenido en el 2021 en un contrato de emergencia con un contratista de la isla el cual instaló un recalce con el fin de estabilizar parcialmente la banca de la vía y evitar que la socavación que se venía presentando en la estructura de pavimento siguiera avanzando. Temporalmente el recalce instalado estabilizó y mantuvo la banca de la estructura evitando que la socavación en la vía se siguiera propagando. Sin embargo, esta solución fue únicamente parcial debido a que no se instaló una estructura de contención idónea para sostener la banca de la vía adecuadamente cimentada. A pesar de ser una zona intervenida previamente por otro contratista, en vista de la alta importancia de este corredor vial y el compromiso que tiene el consorcio con el Invias y el archipiélago, se procedió a adelantar todos los trámites pertinentes para la intervención de la zona en mención.

3. Teniendo en cuenta las necesidades del proyecto el consorcio procedió a elaborar los diseños de la estructura de contención los cuales se realizaron teniendo en cuenta la topografía y el nivel freático presentado en la zona. Así mismo inmediatamente se procedió a realizar la evaluación técnica para remitir la viabilidad ambiental a la corporación regional autónoma de la zona (Coralina). Lo anterior debido a que en el marco de la ley 99 de 1993, parágrafo 2", la zona en la cual se encuentra ubicada la estructura en mención hace parte del territorio de la Corporación para el desarrollo sostenible del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y se requiere la autorización por parte de la entidad de intervenir el tramo vial. El 03 de mayo el consorcio emitió la documentación requerida para tramitar la viabilidad ambiental ante la corporación.

4.Como medida de mitigación preventiva de la socavación presentada en el tramo vial el consorcio instaló una serie de big bags rellenos de arena para proteger el talud de la vía, esto previamente autorizado por la corporación mientras se tramitaba la viabilidad ambiental. Sin embargo, el 09 de mayo cuando se estaban instalando big bags debido a que el día anterior hubo una fuerte oleada que aumentó gravemente la socavación, la comunidad expresó su inconformismo y preocupación por la intervención del tramo vial y no permitió la ejecución de las labores de obras asociadas a la estabilización y protección de la vía indicando que no querían que se instalara un muro de contención en la zona y perder temporalmente la zona costera del punto indicado. El consorcio junto con la interventoría le explicó a la comunidad el riesgo de perder totalmente la vía por la socavación presentada y argumentó que la instalación de la estructura de contención además de mitigar la afectación generaría una mayor cantidad de arena en la zona costera debido a la sedimentación que daría a lugar la estructura después de su instalación. No obstante, la comunidad se negó rotundamente a la intervención de la zona y expresó que la única obra que dejarían construir sería un espolón, esto sin un fundamento técnico para argumentar la protección de la vía únicamente con el precepto de que esta obra atraería más turistas a la zona. Al día de hoy la comunidad no ha permitido intervenir la zona y ha amenazado a los trabajadores y profesionales del consorcio por lo que la socavación va en aumento poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios de la vía y la comunidad en general

CONCEPTO DE LA INTERVENTORIA:

La interventoría en razón de las causales anteriormente expuestas avala la suspensión solicitada por un término de veinte (20) días del contrato de obra**.**

NOTAS:

1. Los motivos que dan origen a la presente suspensión y que imposibilitan de manera temporal el desarrollo del contrato no son imputables a las partes contratantes.

2. Dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de reanudación, el CONTRATISTA se obliga a presentar al Instituto para su aprobación los certificados de modificación de la garantía única y el seguro constituidos, en los cuales se tenga en cuenta la nueva fecha de vencimiento del plazo contractual. El incumplimiento de esta obligación acarrea el inicio de las acciones administrativas y judiciales a que haya lugar.

3. El contrato debe reanudarse en la fecha indicada en la presente acta sin que sea necesaria la elaboración y suscripción de un acta de reanudación.

4. En el evento en que las causales de suspensión cesen con anterioridad a la fecha de reanudación indicada en la presente Acta, se debe diligenciar el formato MEPI-MN1-IN-11-FR-3 Acta de Reanudación del Contrato de Obra.

5. No se entiende suspendido y reanudado el contrato sin la firma en la plataforma del SECOP del funcionario del INVIAS facultado para suscribir el acta de acuerdo con la delegación de funciones vigente.

NUEVAS CONDICIONES DEL CONTRATO

FECHA DE SUSPENSIÓN INICIAL: 16 (Día) de 6 (Mes) de 2023 (Año)

La fecha de suspensión debe corresponder con la fecha de suspensión indicada en la plataforma del SECOP; en consecuencia prima la fecha indicada en la plataforma sobre la señalada en el presente formato.

FECHA DE REANUDACIÓN: 6 (Día) de 7 (Mes) de 2023 (Año)

La fecha de reanudación debe corresponder con la fecha de reactivación indicada en la plataforma del SECOP; en consecuencia prima la fecha indicada en la plataforma sobre la señalada en el presente formato.

NUEVA FECHA DE VENCIMIENTO: 20 (Día) de 7 (Mes) de 2023 (Año)

(Diligencie en este espacio la nueva fecha de vencimiento del contrato teniendo en cuenta la presente suspensión, según indicación dada en el instructivo correspondiente numeral IV-8.)

CON LA SUSCRIPCIÓN DE LA PRESENTE ACTA EL CONTRATISTA DE MANERA LIBRE Y ESPONTÁNEA RENUNCIA EXPRESAMENTE A RECLAMAR JUDICIAL O EXTRAJUDICIALMENTE MAYORES COSTOS GENERADOS POR LUCRO CESANTE Y/O DAÑO EMERGENTE; DESEQUILIBRIO ECONÓMICO POR: INTERRUPCIÓN DE SECUENCIA CONSTRUCTIVA, POR STAND BY DE EQUIPOS Y MAQUINARIAS, POR DISPONIBILIDAD DE PERSONAL, EQUIPOS Y MAQUINARIA, POR MAYOR CANTIDAD DE DESPLAZAMIENTOS Y/O TRANSPORTE DE MAQUINARIA, EQUIPO O PERSONAL Y POR MAYOR PERMANENCIA Y DISPOSICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PROPIA DE LA EMPRESA, TODA VEZ QUE EL CONTRATISTA ES ENTERAMENTE LIBRE PARA DISPONER DE LOS RECURSOS MENCIONADOS.

Para constancia de lo anterior, firman quienes en ella intervinieron:

Nombre: ALEXANDRA MARIA FANDIÑO PEREZ
Representante legal o su Apoderado
Contratista
Matrícula Profesional No.: 25202-76861 CND

Firmado digitalmente por VICTOR HUGO RIOS BOCANEGRA

Nombre:
Funcionario del INVIAS facultado para Suscribir el Acta de acuerdo con la delegación de funciones.

Firma
Nombre: SANTIAGO PAEZ TALERO
Representante legal o su Apoderado
Interventoría
Matrícula Profesional No.: 25202-40972 CND

Original: Archivo de Gestión del INVIAS.
Copias: Unidad Ejecutora, Subdirección de Sostenibilidad, Contratista, Interventor y Dirección Territorial.