GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA REPÚBLICA DE COLOMBIA	ACTA DE SUSPENSIÓN	Código: FO-M7-P6-003 Versión: 01 Fecha de aprobación: 01/02/2021

SUSPENSIÓN No.	1

INFORMACION GENERAL DEL CONTRATO / CONVENIO

CONTRATO CONVENIO	X ☐	NÚMERO: FECHA DE SUSCRIPCION:	23SS111B1469 DE 2023 14/noviembre/2023			
MODALIDAD DE SELECCIÓN:			CONCURSO DE MERITOS			
IDENTIFICACIÓN DEL PROCESO EN SECOP:			15378			
FECHA DE INICIO DEL CONTRATO/CONVENIO:			23/11/2023			
OBJETO: "INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VIAS DEL GRUPO 1 DE CIRCUITOS ESTRATEGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. LOTE 1"						
ORGANISMO CONTRATANTE /CONVENIANTE:			DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA – SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA FISICA			
CONTRATISTA / CONVENIANTE	NOMBRE:		CONSORCIO DAVASA 23 conformado por Savad Ingenieria S.A.S (95%) y Civil 33 S.A.S (5%)			
	NIT		901.764.427-8			
VALOR [$]:	INICIAL:		NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES TRECIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS DIECIOCHO PESOS M.L. ($995.369.918) IVA INCLUIDO DEL 19% Y UN FACTOR MULTIPLICADOR DE 1.92			
	ADICIONES	No.	VALOR ADICIONADO	% DE ADICION		
		1	$ 706.927.398	63,37%		
	VALOR TOTAL:		$1.702.297.316 IVA INCLUIDO DEL 19% Y UN FACTOR MULTIPLICADOR DE 1.92			
REGISTRO PRESUPUESTAL	RPC NUMERO:		4500061609			
	FECHA DE LIBERACION (IMPRESIÓN):		01/11/2023			
VALOR Y PORCENTAJE DE ANTICIPO:			N.A			
PLAZO:	INICIAL		El plazo para la ejecución de la interventoría está estimado en DOS (2) MESES contados a partir de la firma del acta de inicio, sin superar el 25 de diciembre de 2023			
			FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACION		
			23/11/2023	25/12/2023		
	PRÓRROGAS	No.	TIEMPO PRORROGADO	NUEVA FECHA DE TERMINACION		
		1	29 DIAS	23/01/2024		
		2	3 MESES	23/04/2024		
HISTORICO DE SUSPENSIONES:		No.	FECHA INICIO SUSPENSIÓN	FECHA REANUDACIÓN	FECHA DE TERMINACION	
		1	30 DIAS	18/05/2024	23/05/2024	
FECHA DE TERMINACIÓN ACTUAL			23/05/2024			

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA REPÚBLICA DE COLOMBIA	ACTA DE SUSPENSIÓN	Código: FO-M7-P6-003 Versión: 01 Fecha de aprobación: 01/02/2021

TIENE GARANTÍAS VIGENTES, ACTUALIZADAS Y APROBADAS		SI
SUPERVISOR(ES)/ INTERVENTOR	NOMBRE(S)/ RAZON SOCIAL:	LUIS MARIANO LOTERO CANO
	NUMERO CONTRATO INTERVENTOR:	N.A
% DE EJECUCION FISICA		80%
% DE EJECUCION DE RECURSOS		80%

INFORMACIÓN GARANTÍA UNICA

GARANTIA	No.	**21-44-101430551**
	No. DE ANEXO	ANEXO 4
	FECHA EXPEDICION:	31/01/2024
	ASEGURADORA:	*Seguros del Estado S.A*
PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL	No.	**21-44-101222757**
	No. DE ANEXO	ANEXO 4
	FECHA EXPEDICION:	31/01/2024
	ASEGURADORA:	*Seguros del Estado S.A*

AMPAROS	VENCIMIENTO		
	DIA	MES	AÑO
Cumplimiento	23	10	2024
Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	23	04	2027
Calidad del Servicio	25	12	2028
Responsabilidad civil	23	04	2024

CONSIDERANDO:

- Que el Contrato No. 23SS111B1469 DE 2023 es objeto de suspensión debido a las siguientes razones:

El contrato de la referencia inicio el pasado 23 de noviembre de 2023 y tiene fecha de terminación el próximo 23 de abril de 2024. Luego de la revisión y ajuste de los diseños entre el contratista y la verificación de la interventoría se tienen las siguientes situaciones:

Durante los recorridos técnicos realizados en campo por los especialistas del Contratista y la Interventoría para ajustar y revisar los diseños, en la cual se identificó la necesidad imperante de reconstruir un número significativamente mayor de obras hidráulicas en comparación con

las que se incluyeron originalmente en el presupuesto inicial y en los diseños de los frentes de los municipios de Betania: Puente Nuevo (Ruta 60) – El Tablazo – Betania – (60AN02), Salgar – La Cámara – La Quiebra (60AN05-1), Betulia: Altamira – Betulia (25BAN04-1), Liborina – San Diego – El Cardal – Partidas (San José de La Montaña) (62AN14-1) y San Pedro de Urabá – El Carmelo – El Tambito (62AN02-2), las cuales fueron justificaciones para la prorroga No. 2 del contrato, se procedió a iniciar la respectiva construcción de las mismas.

Estas obras hidráulicas tuvieron un incremento de cantidades a ejecutar en lo correspondiente a excavaciones, instalación de tubería y sus respectivos llenos, toda vez que las secciones de vía existente son mayores a las presupuestadas.

Con respecto se quiere aclarar que, aunque el incremento del número de alcantarillas paso de 39 a 52 unidades (33,33% más), pero la cantidad de metros lineales de tuberías a instalar de obras hidráulicas en los diferentes frentes, pasando de 194,00 metros lineales a un total de 344,41 metros, equivalente a un incremento del 77,53% .

Una vez iniciadas las respectivas excavaciones se puedo evidenciar gran material rocoso tanto para la construcción de filtros, como la construcción de las obras hidráulicas y las excavaciones para la instalación de la tubería. Esta gran cantidad de material rocosos género daños en los baldes de la maquinaria que se implementó para tales fines, por lo tanto, los rendimientos de estas actividades fueran muy bajos, siendo necesario mayores tiempos en la ejecución de estas actividades y a su vez ha incidido notablemente en la preparación de la subrasante y en la colocación de la base granular, actividades previas a la instalación del concreto hidráulico, MR. Es de recordar que las actividades de instalación de filtro deben descargar a las respectivas obras hidráulicas y hasta que esta actividad no se pueda ejecutar en su totalidad no se pueden iniciar las obras de conformación de la vía, lo cual genera retrasos significativos en la ejecución de las obras.

Adicional a lo anterior, en cada frente de obra se han presentado algunas situaciones que han impactado en los rendimientos y el cumplimiento del cronograma de obra inicialmente presentado, inconvenientes que enumeramos a continuación:

Frente de obra Betania: Puente Nuevo (Ruta 60) – El Tablazo – Betania – (60AN02).

Durante la intervención en el sector designado, se requirió realizar apiques de inspección en una red de gas preexistente. En varios tramos, fue necesario reubicar esta red, lo cual generó retrasos significativos en la excavación de los filtros. Estos retrasos, a su vez, han ocasionado demoras en el proceso de conformación de la calzada y en la subsiguiente construcción de la estructura de pavimento en concreto hidráulico.

De igual manera, hubo que inspeccionar, trasladar y garantizar el servicio a varios acueductos veredales operados por el municipio y por la comunidad del sector.

La presencia de viviendas ubicadas muy cerca del borde del corredor a intervenir es otro factor que impacta el rendimiento del proyecto. Esta situación, combinada con la estrechez de la vía, dificulta las labores de excavación y carga, requiriendo que se realicen con extrema precaución.

Frente de obra Salgar: Salgar – La Cámara – La Quiebra (60AN05-1)

En este sector, se ha enfrentado dificultades en la movilidad de las volquetas debido a una afectación en el puente La Trilladora (Quebrada La Liboriana), donde se evidenció el desprendimiento de un sector central de una de las dos vigas, sumado a una serie de fisuras en estas, pudiéndose pronosticar un posible colapso de la estructura. En consecuencia, durante los primeros días las volquetas no pudieron transitar con la carga completa, situación que demandó mayores tiempos para el transporte de los materiales para la obra y obligó a buscar otras alternativas de movilidad. Afortunadamente, en coordinación con la Alcaldía, se habilitó una vía alterna, y se debió emplear un tiempo adicional en una serie de actividades necesarias para acondicionarla, como rocería, perfilado, mantenimiento e incorporación de granulares para la nivelación de la rasante, permitiendo el tránsito de los vehículos, y así, no transitar por el mencionado puente, lo que implica un incremento en los recorridos en dos kilómetros más, sumando mayores tiempos en las actividades de transporte.Otro factor que ha generado retrasos significativos es la presencia de material rocoso durante las excavaciones de filtros y alcantarillas, siendo necesario mayores tiempos en la ejecución de estas actividades y a su vez ha incidido notablemente en la preparación de la subrasante y en la colocación de la base granular, actividades previas a la instalación del concreto hidráulico, MR.

Frente de obra Betulia: Altamira – Betulia (25BAN04-1)

Este frente se ha visto particularmente afectado por el aumento en la cantidad de alcantarillas. Originalmente proyectadas 10 unidades, se ha tenido la necesidad de construir 14 y sumado a la estrechez de la vía ha complicado el proceso de transitabilidad en los dos sentidos, siendo necesario la obtención de muchos cierres totales por parte de la Administración Municipal. Esto se debe a que este tramo sirve como una conexión directa entre el corregimiento y la cabecera municipal, lo que ha demandado mayores tiempos de los previstos inicialmente.

Próximos a iniciarse la actividad de colocación del MR, se ha llevado a cabo una gestión ante la Secretaria de Planeación municipal para obtener el debido permiso del cierre total del corredor, hito que se logró hace una semana, después de varios acercamientos con esta. Se anexa documento de solicitud.

Próximos a iniciarse la actividad de colocación del MR, se ha llevado a cabo una gestión ante la Secretaría de Planeación municipal para obtener el debido permiso del cierre total del corredor, hito que se logró hace una semana, después de varios acercamientos con esta.

Otro factor determinante que ha afectado el rendimiento es la presencia de lluvias. A pesar de que han sido pocas precipitaciones, pero si muy intensas, han generado unos impactos negativos en varias de las actividades que se vienen adelantando y sumado a las altas pendientes longitudinales de la vía, se ha causado paradas y retrocesos en varias de estas, como pisos resbaladizos, derrumbe de brechas, sobre excavaciones, perdida de materiales granulares. Consumiendo mayores tiempos de los programados inicialmente.

Además, la presencia de viviendas a lo largo del estrecho corredor ha generado paradas adicionales para evitar incidentes.

Frente de obra Liborina – San Diego – El Cardal – Partidas (San José de La Montaña) (62AN14-1)

En este frente de obra, se han presentado dificultades significativas durante las excavaciones y la colocación de materiales debido a la presencia de enjambres de abejas que se posan sobre los postes de una línea eléctrica de EPM que atraviesa todo el corredor. Esta situación ha ocasionado pérdidas de tiempo considerable, ya que varios trabajadores han resultado lesionados, lo que ha obligado a detener las obras por largos periodos. A pesar de haber realizado gestiones ante EPM, la administración municipal y el cuerpo de bomberos del municipio, aún no se ha encontrado una solución a esta.

Este corredor enfrenta un desafiante problema de transporte de materiales pétreos. Esta dificultad surge principalmente debido a la presencia de una báscula en el trayecto entre la cantera y la obra.

Es importante señalar que esta restricción no estaba presente al momento de suscribir el contrato, sino que fue establecida recientemente por el concesionario responsable de las inversiones y la operación de la via. Por lo tanto, constituye un factor imprevisto y ajeno a la voluntad de las partes contratantes, en la cual en la propuesta entregada se tenian contemplados unos rendimientos de materiales basados en tener la capacidad de carga completa de nuestra flota de volquetas, la cual por las restricciones actuales se limita solo al 60% de la capacidad de cada volqueta modificando considerablemente los rendimientos establecidos en nuestra propuestas los cuales se ven reflejado directamente en la ejecución del proyecto.

Además, a una distancia de 5 km de Liborina en dirección a San Diego, se encuentra un puente metálico que limita la carga a 20 toneladas. Esta restricción obliga a transportar todos los materiales en volquetas sencillas, las cuales operan al 80% de su capacidad, siendo necesario emplear mayores tiempos de los que se tenían contemplados en nuestra programación inicial.

Otro factor determinante para el retraso en el transporte de materiales es el estrecho ancho de la vía recién construida desde San Diego hasta el tramo del proyecto. Esta vía tiene apenas 4 metros de ancho, lo que dificulta el paso simultáneo de dos vehículos tipo camión en ambos sentidos. En muchas ocasiones, esto obliga a uno de los vehículos a retroceder largas distancias para permitir el paso del otro. Esta limitación contribuye significativamente al

aumento de los tiempos de colocación de los materiales, incrementando en un 50% el tiempo proyectado inicialmente. Es importante destacar que esta situación se ve agravada por el hecho de que el consorcio cuenta con una flota de volquetas tipo doble troque, las cuales no pueden ser utilizadas debido tanto a las restricciones del puente como al estrecho ancho de la vía mencionada.

El sector del Playón ha sido históricamente propenso a recibir grandes precipitaciones pluviales, debido a sus altas pendientes, estas intensas lluvias provocan el arrastre de material granular, generando cárcavas en los laterales de la vía. Este fenómeno ocasiona la necesidad de reprocesar la colocación de la subbase granular, preparada para la posterior colocación del concreto hidráulico. Adjuntamos un formato de control de lluvias para registrar estas condiciones climáticas.

Frente de obra San Pedro de Urabá – El Carmelo – El Tambito (62AN02-2).

Este frente, es la continuación de un anterior tramo construido en concreto, similar al de la presente propuesta, donde el MR autorizado quedará del mismo ancho, esto es 6,00 metros. En este frente se adelantará la colocación del concreto por carriles de 3,00 metros de ancho, para permitir la circulación o transitabilidad de vehículos en este corredor, empleando para ello más tiempo del que se tenía inicialmente programado.

Este frente de obra se enfrenta a una restricción de transporte similar a la situación en Liborina. En otras palabras, al igual que en Liborina, hay una báscula entre la cantera y la obra. Sin embargo, en este sector, las volquetas doble troque pueden circular, aunque con limitaciones de peso. Debido a estas restricciones, las volquetas solo pueden transportar el 60% de su capacidad. Esta limitación no solo aumenta el costo del flete, sino que también prolonga los tiempos de colocación de los diferentes materiales.

Es importante señalar que esta restricción no estaba presente al momento de suscribir el contrato, sino que fue establecida recientemente por el concesionario responsable de las inversiones y la operación de la vía. Por lo tanto, constituye un factor imprevisto y ajeno a la voluntad de las partes contratantes.

Además, el municipio de Carepa recientemente emitió un decreto que restringe el tráfico vehicular pesado a través de un corredor obligatorio entre el proyecto y la cantera. Esto resulta en un aumento de aproximadamente 22 kilómetros en la ruta de transporte, lo que conlleva mayores tiempos de desplazamiento y una disminución en la eficiencia en la entrega de materiales al frente de obra.

En el siguiente cuadro resumen se detalla los alcances finales de cada frente de trabajo con el presupuesto contractual actual, expresado en metros longitudinales

FRENTE	ALCANCE
BETANIA	900
SALGAR	830
BETULIA	860
LIBORINA	900
SAN PEDRO	600

Cabe mencionar que, tras invaluables gestiones de la Secretaría de Infraestructura Física de la Gobernación de Antioquia, donde se toman los ajustes a los diseños adoptados y para alcanzar el objetivo del 100% de la metafísica del contrato, se requiere la Adición No. 1 por Cuatro Mil Once Millones Doscientos Trece Mil Setecientos Ochenta y Tres pesos M.L. ($4.011.213.783) y una prórroga No. 3 por 4 meses. Estas gestiones tienen como fin asegurar la ejecución de los alcances originales en cada uno de los frentes de trabajo, evitando así cualquier tipo de modificación al alcance del contrato.

Por lo anterior luego de hacer la evaluación de cada uno de los cinco tramos, y de exponer todo lo detallado anteriormente, se solicita amablemente, sea suspendido el contrato por un plazo de 30 días, mientras el departamento viabiliza los recursos y hace los tramites de comités internos para poder suscribir esas modificaciones para poder cumplir el alcance del contrato o modificar el alcance del mismo para ejecutar el presupuesto actual según el cuadro anteriormente mencionado.

Por todo lo anteriormente expuesto y con el fin de continuar con las acciones de vigilancia y seguimiento respecto del contrato de obra, se estima necesario suspender el contrato de interventoria por el término de treinta (30) días, de igual manera, de presentarse la adición y prorroga al contrato de obra se hace necesario prorrogar el plazo de ejecución contractual del contrato de interventoría por un término de 4 meses y adicionar el valor del contrato por MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS DIECIOCHO PESOS M.L ($ 1.645.495.418) a fin de que puedan culminar las acciones antes descritas y poder garantizar el seguimiento y control por parte de la interventoría al contrato de obra Que por lo expresado en el numeral anterior se consideró procedente suspender el plazo del contrato de interventoría por el término de 30 días

- Que, en consecuencia, resulta igualmente necesario proceder a la suspensión del plazo de ejecución del contrato de interventoría por el mismo plazo anteriormente señalado, esto es por un término de 30 días, acorde a lo establecido en el acta 28 del Comité Interno de Contratación celebrado el 18/04/2024

De acuerdo con lo anterior, las partes

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA	ACTA DE SUSPENSIÓN	Código: FO-M7-P6-003
		Versión: 01
		Fecha de aprobación: 01/02/2021

ACUERDAN:

1. Suspender el plazo del contrato de interventoría por treinta (30) días a partir de la fecha 18/04/2024 hasta el día 17/05/2024, ambas fechas inclusive. La ejecución contractual se reanudará vencido el término establecido en la presente suspensión o antes de este término si cesaren las causas que la originaron, lo cual se realizará mediante suscripción de acta de reanudación. En caso de no ser posible la reanudación se deberá tramitar una nueva suspensión, o dar por terminado el contrato y proceder con su liquidación.

2. Durante el período de suspensión no se realizarán obligaciones o actividades y el contratista podrá disponer libremente de los recursos de personal y de equipo asignados al contrato, durante el tiempo que dure esta suspensión.

3. El Supervisor del contrato deberá informar la presente suspensión al garante.

4. El contratista, renuncia a solicitar compensaciones o el pago de mayores costos, como consecuencia de la suspensión.

Para constancia, se firma la presente acta por quienes en ella intervinieron, 18 ABR. 2024

NOMBRE:

LUIS HORACIO GALLON ARANGO
Secretario de Infraestructura Física
Departamento de Antioquia

NOMBRE:

ALEX JOAQUIN OSORIO ARAQUE
Representante Legal
CONSORCIO DAVASA 23

Elaboró	Luis Mariano Lotero Cano. Profesional Universitario. Dirección de Desarrollo Físico		
Revisó	Óscar Adrián Alarcón Uribe. Profesional Especializado. Dirección de Asuntos Legales SIF		
Aprobó	Gissed Milena Martínez Echeverri. Directora de Asuntos Legales – SIF		