Tibú Norte de Santander, 28 de Junio de 2024.

C.I.C - 127.06.2024

SEÑORES:
GOBERNACIÓN NORTE DE SANTANDER
Arq. Efraín Alexander Pacheco Rojas
Secretario de Vías

REFERENCIA: Contrato No. 2306 de 2021 cuyo objeto es**: "INTERVENTORIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y AMBIENTAL PARA LA PAVIMENTACIÓN DEL CORREDOR VIAL TRONCAL DEL CATATUMBO: ASTILLEROS – TIBU – LA GABARRA DENTRO DEL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIRPARA LA REACTIVACIÓNDE LAS REGIONES" EN EL DEPARTAMENTO DE NORTE DE SANTANDER"**

ASUNTO: Respuesta a oficio AGM CATG 366 31-05-2024. Solicitud de prórroga del contrato de obra.

Cordial saludo,
En cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales de seguimiento, verificación y control del contrato referenciado, nos permitimos manifestarle que se recibió por parte del contratista de obra AGM DESARROLLOS S.A.S el comunicado con consecutivo No. OFICIO AGM CATG 366 31-05-2024 y con "*ASUNTO: Solicitud de prórroga plazo contractual"* el día 31 de mayo del presente año. La solicitud incluía los siguientes anexos:

- Cronograma detallado de la prórroga hasta el 28 de febrero de 2025.
- Oficio No. OFICIO AGM CATG 330– 22-04-2024 OFICIO DE PUENTES con la corrección de las observaciones solicitadas de la anterior firma de interventoría, radicada con fecha de 22 de abril del presente año a nuestra firma.
- Anexo No. 2 con el reporte de lluvias desde enero a mayo del presente año y,
- Presupuesto de obra.

Tras una revisión detallada de cada uno de los puntos mencionados en el oficio de solicitud de prórroga, por parte de nuestra firma de interventoría CONSORCIO INTERVIAL CATATUMBO, procedemos a detallarlos:

1. *Existencia de la tubería de la red de gas de alta presión Ecopetrol y red de gas domiciliario de Proviservicios.*

Como lo manifiesta el contratista de obra, se han identificado de tuberías de gas de alta presión pertenecientes a Ecopetrol y Proviservicios en el Tramo No.3 ha planteado desafíos significativos para el desarrollo de las actividades planificadas. Estas tuberías, ubicadas a cada lado de la vía, han complicado especialmente la construcción de Box Culvert y sistemas de alcantarillado, requiriendo excavaciones tanto mecánicas como manuales. La presencia de estas infraestructuras subterráneas ha generado demoras considerables y ha afectado el ritmo normal de avance del proyecto.

Además, la disposición de las tuberías en relación con los niveles de las obras de arte ha resultado en que algunas queden embebidas en el concreto, lo cual representa un riesgo significativo para futuras intervenciones y reparaciones. La limitada accesibilidad a estas tuberías aumenta la complejidad y los costos asociados con cualquier trabajo de mantenimiento futuro. Por lo tanto, es crucial abordar proactivamente esta situación para mitigar posibles complicaciones adicionales.

El contratista ha llevado a cabo un estudio para evaluar tres alternativas viables para la reubicación de estas líneas de gas, considerando aspectos técnicos, costos y posibles impactos ambientales y sociales. Después de una evaluación exhaustiva, la alternativa No.3 fue seleccionada como la más adecuada para los objetivos del proyecto vigente, aunque cabe destacar que el traslado de estas tuberías no está contemplado inicialmente en el presupuesto contractual y la responsabilidad recae en los propietarios de las mismas.

A pesar de los esfuerzos realizados por parte de la secretaría de vías de la gobernación, aún estamos a la espera de una respuesta definitiva y coordinada entre todas las partes involucradas. Mientras tanto, la urgencia del tiempo nos presiona para avanzar en la construcción de las obras de arte en el Tramo No.3, lo cual es crucial para proceder con la conformación de la base granular y la aplicación de la carpeta asfáltica en el proyecto. Este contexto impone una presión adicional en la gestión del proyecto, destacando la importancia de resolver rápidamente la situación de las tuberías de gas para asegurar la continuidad y el éxito de la obra en su conjunto.

Es de precisar una vez más que, Las dificultades derivadas de esta situación están retrasando el avance de la obra, ya que se requiere un cuidado extremo debido a la presencia de las tuberías, lo cual afecta directamente el rendimiento y la eficiencia en la ejecución de las tareas programadas.

2. *Aprobación diseños puentes Tramo No.1 y Tramo No.2.*

El 22 de abril, AGM DESARROLLOS SAS, contratista de obra, presentó a nuestro consorcio de interventoría, CONSORCIO INTERVIAL CATATUMBO, la subsanación de las observaciones realizadas por la firma de interventoría anterior en los diseños de los puentes. Estas observaciones surgieron debido a un cambio en el ancho de la calzada, reduciéndose de 9 a 7 metros, asimismo como observaciones en las memorias calculo y diseño. Sin embargo, al momento del envío de la documentación por parte del contratista, a la interventoría no le habían activado a los especialistas pertinentes en el área, lo que impidió la evaluación y verificación de la información proporcionada en ese instante.

Conforme a lo anterior, no se logró proceder con la evaluación debido a la tardanza en la activación de los especialistas necesarios. Después de múltiples reuniones entre nuestra firma de interventoría y la supervisión del contrato, finalmente se logró obtener la aprobación para el ingreso de los especialistas requeridos. El 25 de mayo, se emitió un comunicado oficial al contratista de obra informando sobre la verificación y aprobación de los diseños de los puentes para los tramos No. 1 y No. 2

Es crucial destacar que el contratista debe incluir en su cronograma de obra la intervención de los puentes en los tramos correspondientes. Sin embargo, dado que el plazo de terminación contractual está establecido para el 30 de junio de 2024, es evidente que el tiempo disponible no es suficiente para completar esta actividad en un mes. Por lo tanto, se hace necesario extender el plazo contractual para garantizar la finalización exitosa de esta fase del proyecto

3. *Orden público*

Es importante aclarar que nuestra firma de interventoría no presenció directamente las amenazas que se informaron haber expresado el contratista de obra el 15 de febrero de 2024. En cambio, recibimos información sobre estos incidentes a través de rumores circulantes en la zona y comentarios de los trabajadores del proyecto. Además, no se ha presentado ninguna denuncia oficial ante las autoridades pertinentes. Por lo tanto, debido a que no contamos documentación e información directa de los hechos, no podemos tomar una posición al respecto

4. *Transporte de materiales.*

El trece (13) de abril de este año, nuestra firma de interventoría CONSORCIO INTERVIAL CATATUMBO participó en una reunión virtual convocada por la Secretaría de Vías de la Gobernación de Norte de Santander. En esta sesión estuvieron presentes representantes del gremio de transporte de Tibú, el alcalde de Tibú, presidentes de juntas de acción comunal locales y el contratista de obra. Durante esta primera reunión virtual, el gremio de

transportadores del municipio estableció que el precio fijado para la zona del transporte de materiales era de $1.600 pesos y que la capacidad máxima de las volquetas era de 7m3. Argumentaron que este precio era estándar en la zona desde tiempo atrás y que debían asegurar sus propias ganancias, al igual que el contratista. En dicho encuentro no se llegó a ningún acuerdo, a pesar de la sugerencia de revisar nuevamente los precios, ya que el contratista mantuvo su postura firme de no incurrir en pérdidas al aceptar el valor propuesto por la comunidad.

Una segunda reunión, presencial en el campamento y posteriormente virtual el día quince (15) de abril, contó nuevamente con la presencia del gremio transportador, presidentes de juntas de acción comunal, el contratista y la interventoría. Sin embargo, esta reunión tampoco logró alcanzar un acuerdo. Después de este encuentro, nuestra firma de interventoría notó una drástica disminución en el acopio de material en el campamento, pasando de 8 mulas de 21m3 que llegaban diariamente a solo 2 mulas, e incluso en algunos días no llegaba material alguno. El contratista atribuyó esta situación a presuntas intimidaciones por parte del personal local hacia el gremio transportador proveniente de Cúcuta, que suministraba el material. Esto generó temor en la empresa subcontratista de material, llevándola a suspender el suministro para garantizar la seguridad de su personal y vehículos.

Se programó una reunión presencial con la Secretaría de Vías de la Gobernación de Norte de Santander para el veintinueve (29) de abril de 2024, donde se discutieron temas relacionados con el avance ejecutado del contratista y, específicamente, el transporte de materiales. En esta reunión, el contratista reafirmó su decisión de no reducir los precios del transporte, argumentando que esto afectaría el equilibrio económico y el presupuesto del contrato. Además, solicitó a la Secretaría de Vías que no interfiriera más con el gremio transportador y se comprometió a continuar el suministro utilizando otra empresa de volquetas. Cumpliendo con su compromiso, la semana siguiente comenzaron a llegar aproximadamente 20 volquetas diarias con material de base granular para avanzar en la pista del tramo No.3.

Tras un seguimiento continuo del transporte de materiales, se observó una marcada disminución en el suministro por parte del contratista durante aproximadamente un mes. Este contratiempo tuvo un impacto directo en el avance del proyecto durante ese período, y se temía que la situación con el gremio transportador pudiera desembocar en acciones más confrontativas, como vías de hecho. En los comités de seguimiento de obra, se documentó detalladamente esta situación para informar a todas las partes involucradas en el proyecto sobre la afectación y los riesgos asociados para el contratista de obra.

5. *Suministro de materiales y maquinaria de la zona de influencia.*

El contratista ha tomado la decisión de cambiar de cantera, optando por Explomin SAS en lugar de Transmateriales, principalmente debido a la mayor disponibilidad de material que ofrece la nueva opción y que no estaba disponible en la primera. Ambas canteras cumplen

con la documentación requerida y están vigentes según la normativa exigida, lo que asegura que el cambio se realiza dentro de los parámetros legales establecidos.

Es crucial destacar que las canteras seleccionadas presentan distancias significativamente diferentes entre sí. Esta disparidad ha obligado al contratista a realizar ajustes sustanciales en los aspectos logísticos y de transporte del proyecto. La reubicación de la fuente de suministro de materiales implica la necesidad de adaptar los ítems relacionados con la logística para garantizar la eficiencia y la puntualidad en la entrega de los materiales necesarios para la obra.

Además, este cambio conlleva la revisión y ajuste de los cronogramas de trabajo y la coordinación con los proveedores de transporte para optimizar las rutas y minimizar los tiempos de desplazamiento. Estas medidas son fundamentales para asegurar que el proyecto mantenga su ritmo de avance sin mayores contratiempos debido a la nueva configuración logística adoptada.

Pero es de aclara que dicho cambio no debe repercutir en atrasos en ejecución de actividades en campo lo cual debe ser garantizada por el contratista.

6. *Mayores cantidades de obra e ítems no previstos.*

La reducción del ancho de la calzada de 9 metros a 7 metros ha tenido un impacto significativo en varios aspectos clave del proyecto. Este ajuste ha generado cambios sustanciales en la estructura del pavimento y en los diseños de los puentes, afectando directamente las cantidades previstas inicialmente en el contrato y el diseño geométrico del tramo.

En cuanto al pavimento, las modificaciones han requerido revisar y ajustar las especificaciones técnicas para asegurar que cumplan con los nuevos parámetros de diseño. Esto incluye la selección de materiales adecuados y la recalibración de las capas granulares y la carpeta asfáltica para garantizar la durabilidad y la resistencia adecuada bajo las nuevas condiciones de carga y tráfico previstas.

Además, los diseños de los puentes han tenido que ser adaptados para asegurar la adecuada funcionalidad y seguridad bajo el nuevo ancho de la calzada. Esto ha implicado ajustes en la longitud de las losas, la capacidad estructural de los pilares y la ubicación de los apoyos, entre otros aspectos técnicos cruciales.

A pesar de estas variaciones sustanciales, hasta la fecha, la firma de interventoría CONSORCIO INTERVIAL CATATUMBO aún no ha recibido el balance actualizado del proyecto. Es fundamental contar con esta información detallada y actualizada para evaluar adecuadamente el progreso del proyecto, identificar cualquier desviación o riesgo potencial, y garantizar la correcta ejecución de las actividades conforme a los estándares contractuales y normativos establecidos.

7. *Retrasos por lluvias.*

Según la información recopilada por nuestra parte, tanto en los registros de obra como en la bitácora correspondiente, y lo evidenciado en campo, hemos observado la incidencia significativa de días de lluvia intensa que han tenido un impacto considerable en el avance del proyecto. Durante los últimos meses, se han registrado precipitaciones en varias ocasiones, destacándose eventos en los primeros días de febrero, al final de marzo, prácticamente durante todo abril y días dispersos en mayo. Estas lluvias, que han variado entre moderadas e intensas, han sido una constante en la región, especialmente durante las horas matutinas, lo que ha ocasionado una saturación notable del suelo en la estructura de pavimento, particularmente en la base granular y la subrasante.

El exceso de humedad resultante ha representado un desafío significativo para la ejecución fluida de las actividades programadas con material y maquinaria. La necesidad de esperar a que el suelo se secara adecuadamente antes de proceder con la extensión y conformación de la estructura de pavimento, y posteriormente con la instalación de la carpeta asfáltica, ha generado retrasos considerables en el cronograma de trabajo y ha afectado el ritmo constante de las operaciones. Esta precaución adicional es esencial para prevenir posibles fallos en el material debido a la presencia prolongada de humedad.

En cada informe mensual presentado, la interventoría ha proporcionado un registro detallado de los días de lluvia, permitiendo visualizar claramente la frecuencia y duración de las precipitaciones que han influido en el desarrollo del proyecto. Esta recopilación de datos climáticos es fundamental para comprender el verdadero impacto de las condiciones meteorológicas en el progreso de la obra y para tomar decisiones informadas y estratégicas en respuesta a las circunstancias cambiantes.

CONCEPTO JURIDICO

Luego de una revisión detallada de la solicitud prórroga presentada por el AGM DESARROLLOS S.A.S y con el objetivo de darle continuidad a las obras que se están ejecutando actualmente, por parte de esta interventoría se emite un ***concepto favorable***, a dicha solicitud de prórroga (sólo hasta el 30/11/2024) y teniendo en cuenta el principio de responsabilidad de que trata el artículo 26 de la ley 80 de 1.993, que obliga a los servidores públicos a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato y con el fin de continuar con las actividades y dar cumplimiento a las obligaciones contractuales.

Esta interventoría soporta la viabilidad de la solicitud de prórroga en la Sentencia del Consejo de Estado del cinco (5) de julio de dos mil dieciséis (2016) Magistrado ponente Germán Bula Escobar (E) Radicación interna: 2278 que expresa:

"*Sobre las causas excepcionales que puedan surgir durante la ejecución del contrato y que determinen la necesidad de modificar el contrato inicial como única solución para satisfacer el interés público, se afirmó que la Administración puede usar su poder de modificación unilateral o realizar las modificaciones de mutuo acuerdo, cumpliendo los siguientes requisitos:*

- *La modificación no podrá afectar el núcleo esencial del objeto, o la naturaleza global del contrato.*
- *Las causas que justificarían la modificación del contrato deben obedecer al acaecimiento de situaciones o circunstancias imposibles de prever, que hagan imperiosa o necesaria la modificación de algunas estipulaciones del contrato, como única manera de conjurarlas.*
- *Pueden presentarse situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, del medio ambiente o de seguridad, imposibles de prever, o nuevas necesidades o circunstancias posteriores que exijan la ampliación de lo pactado... sin que, además, puedan separarse de la prestación principal, o de su utilización o de aprovechamiento independiente. En estos casos, existiría el sustento legal para la modificación del contrato."*

Del Concepto anteriormente expuesto, se puede afirmar que es viable la modificación del contrato de forma consensuada o unilateral para variar sus límites temporales y, por tanto, para ampliar los plazos de ejecución del mismo, entre otras razones, por la aparición de circunstancias nuevas o de causas imprevistas que no se contemplaron en el momento de su celebración, y con el exclusivo objeto de "evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a cargo de la entidad contratante, en concordancia con el principio de Responsabilidad de que trata en artículo 26 de la ley 80 de 1.993, que obliga a los servidores públicos a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación.

Ha coincidido la jurisprudencia en que el fin de la contratación estatal en el Estado Social de Derecho se asocia directamente al interés general, puesto que el contrato estatal es uno de los instrumentos jurídicos de los que se vale el Estado para cumplir sus finalidades, hacer efectivos los deberes públicos y prestar los servicios a su cargo, con la colaboración de los particulares a quienes corresponde ejecutar, a nombre de la administración, las tareas acordadas. Es por eso que, a más del principio de la autonomía de la voluntad, la aplicación de la figura de la prorroga encuentra sus límites y fundamento en la primacía del interés general como causa de la contratación estatal, y en la consecución de los fines del Estado tal como lo dispone el artículo 3 de la Ley 80 de 1993.

En la Sentencia C-713/09 señala "*El fin de la contratación pública en el Estado Social de Derecho está directamente asociado al cumplimiento del interés general, puesto que el contrato público es uno de aquellos "instrumentos jurídicos de los que se vale el Estado para*

cumplir sus finalidades, hacer efectivos los deberes públicos y prestar los servicios a su cargo, con la colaboración de los particulares a quienes corresponde ejecutar, a nombre de la administración, las tareas acordadas. El interés general, además de guiar y explicar la manera como el legislador está llamado a regular el régimen de contratación administrativa, determina las actuaciones de la Administración, de los servidores que la representan y de los contratistas, estos últimos vinculados al cumplimiento de las obligaciones generales de todo contrato y por ende supeditados al cumplimiento de los fines del Estado."

Para respaldar adecuadamente la solicitud de prórroga del contrato presentada por el contratista, hemos realizado una revisión detallada de todos los aspectos presentados. Consideramos que es apropiado recomendar a la entidad contratante, la Secretaría de Vías de la Gobernación de Norte de Santander, que apruebe esta solicitud. El contratista ha solicitado una prórroga que extiende el plazo contractual hasta el 28 de febrero de 2025. Sin embargo, es fundamental asegurar que esta prórroga esté alineada con las condiciones del contrato de interventoría, el cual concluye el 30 de noviembre de 2024. Por lo tanto, proponemos que la fecha de finalización de la prórroga sea a más tardar el 30 de noviembre de 2024.

Esta extensión es esencial para gestionar de manera efectiva las dificultades encontradas y para asegurar un progreso óptimo en la ejecución de la obra. Nos permitirá cumplir integralmente con el objeto contractual establecido, garantizando así una supervisión eficaz hasta la culminación del proyecto.

Atentamente,

JORGE ELIECER TRUJILLO OROZCO
REPRESENTANTE LEGAL.
CONSORCIO INTERVIAL CATATUMBO