MEMORANDO INDIVIDUAL

N° Radicado: 2024I-VBOG-099806
Fecha: 2024-12-23 15:36:39

PARA: CAROLINA PABÓN SILVA
1130200 SUBDIRECCIÓN DE GESTIÓN CONTRACTUAL Y PROCESOS ADMINISTRATIVOS

DE: GUSTAVO ADOLFO BASTIDAS GODOY.
1120100 SUBDIRECCIÓN DE MODERNIZACIÓN DE CARRETERAS NACIONALES

Asunto: SOLICITUD DE ADICIÓN NO. 1 AL CTO. 4328 DE 2024 OBRA - PROYECTO_ QUIBDO - PEREIRA

Apreciada doctora Carolina,

Comedidamente y atendiendo las indicaciones generadas por la Dirección Jurídica – Subdirección de Gestión Contractual y Procesos Administrativos, así como lo consagrado en el actual Manual de Contratación, me permito allegar los documentos relacionados al trámite del asunto, así como las justificaciones que dan cuenta de la solicitud de Adición No. 1 del Contrato de Obra No. 4328 de 2024, en el sentido de adicionar CATORCE MIL MILLONES DE PESOS ($14.000.000.000,00) M/CTE IVA INCLUIDO al mencionado contrato.

El precitado contrato tiene por objeto***: "CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO Y/O ATENCIÓN DE PUNTOS CRITICOS DEL CORREDOR VIAL CARRETERA TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACIFICO (QUIBDO-PEREIRA), LOCALIZADO EN LOS DEPARTAMENTOS DE CHOCO Y RISARALDA".***

El contratista de Obra es el **CONSORCIO SAN ALONSO con NIT. 901.888.741-9**, (conformado por las sociedades INGENIERIA TRANSPORTE Y MAQUINARIA SAS, con NIT 900.102.268-1, con una participación del 40%, HARINSA NAVASFALT INFRAESTRUCTURA S.A.S, con NIT 901.558.296-7, con una participación del 10%, VNF SAS, identificada con NIT 900.049.274-8, con una participación del 40%, HORACIO VEGA CARDENAS, con CC. 91.209.970, con una participación del 10%).

FECHA DE INICIO: 11/12/2024

VALOR INICIAL: $ 170.598.188.840

ADICIÓN: N/A

PLAZO INICIAL: 19 MESES Y 25 DÍAS (31/07/2026)

PRÓRROGAS: N/A

PLAZO ACTUAL: 31/07/2026

SUSPENSIONES: N/A

CESIONES: N/A

ANTICIPOS/PAGO ANTICIPADO: N/A

AVANCE FISICO -FINANCIERO A LA FECHA:

PROGRAMADO %	Porcentaje proporcional con fecha de corte 15/12/2024: Avance Físico: 0.15% Avance Financiero: 0.15%
EJECUTADO %	Avance Físico: 0.0 % Avance Financiero: 0.0%

JUSTIFICACION AVANCE PROGRAMADO VS AVANCE EJECUTADO

La diferencia entre el porcentaje programado y el ejecutado evidencia que el Contrato de Obra No. 4328 de 2024 inició el 11 de diciembre de 2024. En consecuencia, y conforme a lo estipulado en el parágrafo segundo de la cláusula novena del mencionado contrato, las actas de recibo parcial de obra deberán ser presentadas ante EL INSTITUTO dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al mes de ejecución de las obras.

PROCESOS SANCIONATORIOS: N/A

GARANTIAS:

No. póliza (cumplimiento y RCE) y número de anexo ultimo tramite aprobado	**Fecha de aprobación en SECOP**
Póliza de Cumplimiento No. B-100055614 – Anexo No. 2 Certificado No. 22252283 Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual No. B-100014989 – Anexo No. 2 Certificado No. 22252284.	Aprobación en SECOP II a 04/12/202

VALOR ADICIÓN SOLICITADA

CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000)

FECHA DE PRÓRROGA SOLICITADA: N/A

CONCEPTO / MODIFICACIÓN SOLICITADA:

Mediante comunicado OFC–001–2024 del 12 de diciembre de 2024 el CONSORCIO SAN ALONSO – Contratista de Obra del Contrato No. 4328 de 2024, presentó solicitud de adición por valor de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000) al mencionado contrato, el cual fue avalado por la Interventoría CONSORCIO INTERVIAL 091 mediante comunicado 24C05-INV4329-0006 de fecha 13 de diciembre de 2024.

Con la presente solicitud de adición del Contrato de Obra No. 4328 de 2024, por valor de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000), la clausula séptima del Contrato No. 4328 de 2024, para todos los efectos legales quedaría de la siguiente manera: “

> *(…)* ***CLÁUSULA SÉPTIMA: APROPIACIÓN PRESUPUESTAL. – El INSTITUTO se*** *obliga a reservar para el presente contrato la suma de CIENTO OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y OCHO MILLONES CIENTO OCHENTA Y OCHO MIL OCHOCIENTOS CUARENTA PESOS ($ 184.598.188.840) MONEDA CORRIENTE, discriminada así: a) SUBTOTAL BÁSICO DE OBRAS: CIENTO CUARENTA Y SIETE MIL QUINIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES SESENTA Y DOS MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE ($ 147.579.062.199,00) MONEDA CORRIENTE. b) IVA DE OBRAS (19% DE LA UTILIDAD DE LAS OBRAS): MIL SETENTA Y OCHO MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO ($ 1.078.462.378,00) MONEDA CORRIENTE. c) PROVISIÓN PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES,*
>
> *INCLUYENDO IVA: CUATRO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES OCHOCIENTOS MIL OCHOCIENTOS TRES PESOS ($4.955.800.803) MONEDA CORRIENTE. d) PROVISIÓN PARA AJUSTES, INCLUYENDO IVA: TRECE MIL CUATROCIENTOS NOVENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS TRECE MIL CUATROCIENTOS SESENTA ($13.491.213.460,00) MONEDA CORRIENTE. e) PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DÍAS DE LA SEMANA, INCLUYENDO IVA: QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($500.000.000) MONEDA CORRIENTE. f) REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACIÓN DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL: OCHOCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES DE PESOS ($835.000.000) MONEDA CORRIENTE. g) IVA - REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACIÓN DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL: CIENTO CINCUENTA Y OCHO MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($158.650.000) MONEDA CORRIENTE. h) GESTIÓN SOCIAL Y/O AMBIENTAL Y/O PREDIAL Y/O SOSTENIBILIDAD (INCLUYE IVA): DIECISÉIS MIL MILLONES DE PESOS ($16.000.000.000) MONEDA CORRIENTE. (…)”*

JUSTIFICACION TECNICA

En el marco del Contrato de Obra No. 4238 de 2024, que inició el pasado 11 de diciembre de 2024, se realizó un recorrido conjunto los días 11 y 12 de diciembre de 2024 entre el

Contratista y la Interventoría en el Corredor. Durante dicho recorrido, se identificaron puntos críticos (PR) en las Rutas 1307, 5002 y 5003, cuya sensibilidad a las precipitaciones constantes ha generado un agravamiento significativo de las condiciones de estabilidad en taludes superiores e inferiores, así como socavaciones laterales. Estas afectaciones, que no estaban contempladas al momento de la licitación y adjudicación del contrato, constituyen una amenaza grave e inminente que afecta directamente: 1. La seguridad y la vida de los transeúntes: Los deslizamientos en los taludes superiores e inferiores pueden provocar obstrucciones repentinas de la vía, atrapamientos, o incluso deslaves de gran magnitud, con riesgo potencial de pérdida de vidas humanas. 2. La integridad de la comunidad del área de influencia: Las socavaciones laterales pueden comprometer estructuras habitacionales y bienes cercanos a la vía, incrementando el peligro de colapsos y afectaciones a la población. 3. El flujo vehicular y la conectividad regional: Las constantes precipitaciones aumentan la probabilidad de cierres viales prolongados, poniendo en riesgo la movilidad y el acceso a servicios esenciales como salud, educación y abastecimiento. Dado que la situación descrita se agravó con posterioridad a la licitación y adjudicación del contrato, es imperativo incluir la intervención de estos puntos críticos (PR) en el Contrato de Obra No. 4238 de 2024 y intervenirlos en el presente año mediante obras de mitigación. La omisión de estas obras no solo expone a los usuarios de la vía a un riesgo considerable, sino que también podría derivar en una tragedia humana con irreparables consecuencias legales y sociales para las partes responsables.

Por lo anterior, se requiere de manera urgente una adición por valor de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000) al Contrato de Obra No. 4238 de 2024, priorizando la mitigación de riesgos en los PR identificados, como una acción preventiva y necesaria para garantizar la seguridad vial, la integridad de las comunidades y la continuidad del servicio público de transporte. A continuación, se relacionan los PR que se pretenden intervenir con la adición de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000) al Contrato de Obra No. 4238 de 2024:

ITEM	RUTA	PR INCIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD
1	1307	PR71+010	PR71+040	Obras de mitigación Puente Rancheria
3	5002	PR35+490	PR35+530	Volcamiento muros de contención Box culvert
4	5002	PR41+190	PR41+230	Volcamiento muro
2	5003	PR29+400	PR29+800	Obras de mitigación Estabilización Talud

La adición permitirá implementar medidas de estabilización y control en los taludes y puntos críticos que no estaban contemplados inicialmente en el contrato. Esto asegurará la prestación del servicio vial en condiciones óptimas, mitigando los riesgos asociados al tránsito en una vía que constituye un eje estratégico para la comunicación entre los departamentos del Chocó y Risaralda.

Por lo anterior, resulta imprescindible incorporar estos trabajos en la presente vigencia contractual y en el contrato, garantizando la protección de vidas humanas, la estabilidad de

la infraestructura y la continuidad de la movilidad en una región con alta vulnerabilidad climática.

A continuación, con la adición por valor de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000) al Contrato de Obra No. 4238 de 2024, se logra dar atención inmediata y queda vinculado al cronograma de ejecución los Pr´s que han sido detectados como puntos críticos adicionales en las Rutas 1307, 5002, 5003 y 50RS01 de la Transversal central del Pacífico en el corredor Quibdó – Pereira los cuales se definen a continuación:

RUTA	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	DESCRIPCION
1307	K71+010	K71+050	Puente Ranchería
5002	K14+890	K14+930	Asentamiento calzada
5002	K35+490	K35+530	Volcamiento muros de contención Box culvert
5002	K41+190	K41+230	Volcamiento muro

RUTA	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	DESCRIPCION
5002	K67+800	K67+950	Terminación pavimento
5003	K0+460	K0+490	Socavación estribo Puente
5003	K16+180	K16+200	Puente Regaderas
5003	K19+000	K19+200	Estabilización Talud
5003	K42+490	K42+510	Muro
50RS01	K1+200	K1+250	Estabilización Talud

Las intervenciones se distribuirán de la siguiente manera:

Ruta 1307

Con el propósito de mitigar los impactos severos derivados de las complejas condiciones topográficas, geotécnicas, geológicas y climáticas que afectan la infraestructura y el entorno natural en el tramo comprendido entre el PR 71+010 y el PR 71+040, correspondiente al sector del Puente Ranchería, resulta imperativo asignar recursos para una intervención inmediata.

En este sitio, el estribo ubicado en la margen derecha del río presenta una socavación significativa ocasionada por la dinámica fluvial característica de este punto. Este fenómeno ha comprometido directamente la estabilidad de la zapata escollera del estribo, generando asentamientos diferenciales que se manifiestan mediante fisuras visibles tanto en el vástago del estribo como en la unión entre el estribo y la zapata.

Adicionalmente, se han identificado hundimientos incipientes en la calzada en las proximidades del estribo, los cuales se atribuyen a la pérdida progresiva del material de soporte de la vía, arrastrado por los procesos erosivos asociados a la socavación del río. Esta situación crítica, producto de la interacción de factores naturales adversos, demanda

una atención prioritaria y la implementación de soluciones técnicas adecuadas para garantizar la estabilidad estructural y la seguridad vial en este tramo.



Ruta 5002 – Asentamiento de calzada, construcción de puente, construcción de muros de contención y MR45.

• En el sector comprendido por los siguientes puntos de referencia (PR), se han identificado problemáticas críticas que afectan la infraestructura vial y requieren una intervención inmediata:

1. **PR 14+890 – PR 14+930: Asentamiento de calzada**

Se observa un hundimiento progresivo de la sección de la carretera, posiblemente originado por factores como deficiencias en la subrasante, procesos de erosión, sobrecarga de tráfico y variaciones en el nivel freático.

2. **PR 35+490 – PR 35+530: Volcamiento de muros de contención del box culvert**

El sector presenta socavación y fallas en los muros existentes, con desprendimientos y volcamiento de los elementos laterales del box culvert. Esto ha provocado la reducción de la calzada debido a la pérdida de la berma y la cuneta en concreto.

3. **PR 41+190 – PR 41+230: Volcamiento de muro de contención**

Se evidencia el volcamiento de estructuras por efecto del empuje activo de masas de suelo saturadas, resultado de lluvias acumuladas.

4. **PR 67+800 – PR 67+950: Rehabilitación de calzada**

Este tramo presenta irregularidades superficiales, baches y condiciones inestables que aumentan el riesgo de pérdida de control vehicular o accidentes graves. Además, la ausencia de sistemas de drenaje eficaces contribuye a la formación de charcos peligrosos y fenómenos como el hidroplaneo, acelerando la erosión y la degradación de la vía.

Ante estas condiciones críticas, se requiere la asignación de los recursos necesarios para ejecutar las siguientes acciones prioritarias:

- **Pavimentación y estabilización de vías** para garantizar la seguridad y funcionalidad del tránsito vehicular.
- **Implementación de sistemas de drenaje** adecuados para la canalización de aguas pluviales, previniendo su acumulación y los daños asociados.
- **Rehabilitación y estabilización de taludes y estructuras** mediante técnicas de ingeniería especializada y construcción de obras de contención.
- **Reparación y reconstrucción de muros de contención** en los sectores afectados, mejorando la resistencia frente a la socavación y los empujes activos.

Estos no solo permitirán mitigar los daños actuales, sino que también contribuirán a prevenir futuros desastres, protegiendo la infraestructura vial, los ecosistemas medidas aledaños y la seguridad de los usuarios.



PR35+490-Obras de Contención-Drenaje





Pr41+190 Obras de Contención-Drenaje

Aunado a lo anterior, este sector cuenta con sitios inestables atípicos que demandan también medidas inmediatas:

Ruta 5003 – Socavación, construcción de puente, muro de contención y estabilización de taludes

• *Pr 00+460 – Pr 00+490 Socavación Estribo de Puente*; se genera fenómeno hidrológico ocurrido por la fuerza erosiva del agua, durante eventos de flujo alto, excavación del suelo alrededor de los estribos del puente.

- *Pr 16+180 – Pr 16+200 Puente Regaderos*; deterioro estructural del puente actual que representa peligro inminente para la vida humana y la integridad física de quienes lo utilizan diariamente ante la posibilidad de colapso, razón por la cual se construyó un paso alterno. El puente en mal estado limita la movilidad de personas y mercancías, generando congestión vehicular y retrasos en los desplazamientos.

- *Pr 19+000 – Pr 19+200 Estabilización Talud;* deslizamiento o movimiento en masa de gran escala, de tipo compuesto, con múltiples cicatrices evidentes en la superficie del material desmovilizado. La longitud del movimiento a lo largo de la superficie de falla es de aproximadamente 200 metros lineales y parece involucrar una combinación de diferentes tipos de desplazamientos (deslizamiento, flujo, entre otros), lo que sugiere la presencia de variabilidad en la mecánica del terreno afectado.

Pr 42+490 – Pr 42+510 Muro; evento generado por un proceso de socavación lateral, con cicatrices en la capa de rodadura del pavimento, con una longitud de 14 m y un espesor promedio de 3 m.





Ruta 50RS01 – Estabilización de talud

• *Pr 01+200 – Pr 01+250 Estabilización de Talud*; movimiento en masa de grandes proporciones, tipo compuesto, con múltiples cicatrices en la masa de suelo; el movimiento tiene una longitud de 150 ml sobre una superficie de falla.

Los puntos inestables atípicos mencionados requieren intervención inmediata para mitigar los riesgos y prevenir consecuencias graves. La atención a estos tramos debe ser prioritaria, adoptando un enfoque integral que garantice no solo la seguridad de la infraestructura, sino también la protección de la comunidad que depende de esta vía para su movilidad y bienestar.

En conclusión, con la asignación de recursos al proyecto, se ejecutarán diversas actividades orientadas a la mitigación de los riesgos derivados de la temporada invernal. Estas acciones contemplan la estabilización de taludes críticos, la adecuación de las bancas de las vías susceptibles de pérdida, y la construcción de estructuras de pavimento que optimizan el drenaje superficial de la calzada, reduciendo los riesgos de acumulación de agua y sus efectos adversos.

Las principales actividades que desarrollará el contratista dentro del marco del proyecto, bajo la supervisión y control de la Interventoría, son las siguientes. Estas actividades no limitan al contratista en cuanto al cumplimiento del alcance total del contrato:

- *Actualización de estudios y diseños*

- *Elaboración, implementación y ejecución del PAGA.*

- *Acero de esfuerzo*
- *Acero de refuerzo Fy=420 MPa (incluye transporte)*
- *Afirmado*
- *Anclaje activo con cinco (4) cables o torones de 1/2"*
- *Apoyo elastomérico*
- *Base Granular clase A*
- *Bordillo de concreto vacia 'in situ', incluye la conformación del terreno*
- *Captafaros*
- *Cerca de alambre de púas con postes de concreto*
- *Concreto resistencia f'c 14 MPa*
- *Concreto resistencia f'c 14 MPa - Ciclópeo*
- *Concreto resistencia f'c 21 MPa*
- *Concreto resistencia f'c 28 MPa*
- *Concreto resistencia f'c 28 MPa para barrera tipo 'New Jersey' unidireccional*
- *Concreto resistencia f'c 28 MPa para zapatas, estribos y aletas*
- *Concreto resistencia f'c 35 MPa para puentes*
- *Conformación de la calzada existente*

Cuneta de concreto vacia 'in situ', incluye la conformación del terreno

- *Defensa metálica*
- *Demolición de estructuras*
- *Desmonte y limpieza en zonas no boscosas*
- *Disipadores de energía y sedimentadores en gaviones de alambre de acero entrelazado clase 2: recubrimiento de aleación ZN-5A1-MM*
- *Drén horizontal de longitud mayor a diez (10) metros*
- *Excavación en material común de la explanación y canales*
- *Excavación en roca de la explanación y canales*

• Excavación para reparación de pavimento asfáltico existente incluyendo el corte y la remoción de las capas asfálticas y de las subyacentes.

• Excavaciones varias en material común bajo agua

• Excavaciones varias en material común en seco

• Excavaciones varias en roca en seco

• Fabricación, transporte, montaje y pintura de estructura metálica

• Fabricación, transporte, montaje y pintura de estructura metálica para barandas

• Fresado de pavimento asfáltico

• Geotextil para separación de suelos de subrasante y capas granulares

• Geotextil tipo No Tejido, resistencia a la tensión Grab de 2500 N aproximadamente

• Limpieza a mano de alcantarillas

• Línea de demarcación con pintura en frio

• Marca vial con pintura en frío

• Material cobertura tipo SBG

• Material granular drenante

• Mejoramiento de la subrasante con adición de materiales, incluye el suministro y transporte del material de mejoramiento

• Mezcla densa en caliente tipo MDC-19 para bacheos

• Pavimento de concreto hidráulico

• Pilote tipo caisson preexcavados en concreto vaciado 'in situ' de resistencia f'c=28 MPa, diámetro 1.50 m, incluye la excavación en material común, no incluye acero de refuerzo

• Protección de taludes con bloques de césped

• Relleno para estructuras con recebo

• Relleno para estructuras con suelo

• Remoción de alcantarillas

• Remoción de cercas de alambre

- *Remoción de derrumbes*
- *Riego de imprimación con emulsión asfáltica CRL-57*
- *Riego de imprimación enriquecido con sello de arena*
- *Sección final*
- *Sello para juntas para puentes*
- *Subbase Granular clase A*
- *Suministro e instalación de señal vertical de tránsito tipo SI-04 (Poste de referencia)*
- *Suminipuentesstro e instalación de señal vertical de tránsito tipo SP, SR y SI de 75 cm x 75 cm con lámina retrorreflectiva tipo IX o superior*
- *Tacha reflectiva bidireccional*
- *Terraplenes*
- *Transporte de materiales provenientes de derrrumbes, medido a partir de cien metros (100 m)*
- *Transporte de materiales provenientes de la excavación de la explanación, canales y préstamos para distancias mayores a mil metros (1000 m) y medidos a partir de cien metros (100 m)*
- *Tubería de Concreto Reforzado de 900 mm de diámetro interior*
- *Tubería PVC norma 5070 de diámetro interior 315 mm (12")*
- *Tubería PVC norma 5070 de diámetro interior 900 mm (36")*
- *Tubería PVC perforada de 4" de diámetro interior*

JUSTIFICACIÓN FINANCIERA

La adición por valor de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000) al Contrato de Obra No. 4238 de 2024, se distribuira de la siguiente manera:

ÍTEM	RUTA	PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	VALOR TOTAL
1	1307	PR71+010	PR71+040	Obras de mitigación Puente Ranchería	$ 6.000.000.000,00
2	6002	PR35+490	PR35+530	Construcción muros de contención Box culvert	$ 1.000.000.000,00
3	6002	PR41+190	PR41+230	Construcción muro de contención	$ 1.200.000.000,00
4	6003	PR29+400	PR29+800	Obras de mitigación Estabilización Talud	$ 5.293.625.745,00
				VALOR BASICO DE OBRA	$ 13.493.625.745,00
				IVA	$ 98.607.265,00
				AJUSTES	$ 407.766.990,00
				VALOR TOTAL DE OBRA	$ 14.000.000.000,00

En complemento a lo anterior se presenta cronograma para la ejecución de las actividades antes mencionadas, dejando claridad que dichas actividades no representan tiempo adicionales al contrato de obra actual (Contrato No. 4328 de 2024).

CRONOGRAMA PROYECTADO

RUTA	ABSCISA INICIAL	ABSCISA FINAL	DESCRIPCION	Duración	Comienzo	Fin	VALOR TOTAL
1307	PR71+010	PR71+040	Obras de mitigación Puente Ranchería	108 días	8/01/2025	26/04/2025	$ 6.000.000.000,00
6002	PR35+490	PR35+530	Construcción muros de contención Box culvert	73 días	12/02/2025	26/04/2025	$ 1.000.000.000,00
6002	PR41+190	PR41+230	Construcción muro de contención	80 días	11/03/2025	30/05/2025	$ 1.200.000.000,00
6003	PR29+400	PR29+800	Obras de mitigación Estabilización Talud	132 días	13/01/2025	25/05/2025	$ 5.293.625.745,00
TOTAL							$ 13.493.625.745,00

En consecuencia, por lo expuesto anteriormente, se considera viable y necesario realizar la adición solicitada por el contratista de obra y aprobada por la interventoría, bajo el entendido que surge de la necesidad de ejecutar mayores cantidades de obra, con el objetivo de atender y mitigar los perjuicios descritos.

JUSTIFICACIÓN JURIDICA

Por regla general, los contratos estatales pueden ser adicionados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato.

El Artículo 40 de la Ley 80 de 1993 establece lo siguiente, a saber:

> *«(…) ARTÍCULO 40. DEL CONTENIDO DEL CONTRATO ESTATAL. Las estipulaciones de los contratos serán las que de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta ley, correspondan a su esencia y naturaleza.*
>
> *Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.*

En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta ley y a los de la buena administración. (…)».

Respecto a la adición de recursos, se cumplen los presupuestos fácticos de necesidad, ajuste normativo y oportunidad, así:

Necesidad: El contrato adicional consiste esencialmente en la inclusión de nuevos elementos (bienes, obras, servicios o suministros) al objeto del negocio jurídico, que, pese a no estar previstos en él, guardan una estrecha relación y se requieren para lograr la correcta ejecución del acuerdo de voluntades pactado.

El parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 establece que "Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50 %) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales". Esto implica, por un lado, la posibilidad de que los contratos del Estado se adicionen y, por el otro, que existe un límite para estas adiciones.

En efecto, el contrato adicional es una herramienta que permite adaptar el negocio a las necesidades administrativas e implica la inclusión de nuevas obras, bienes, servicios o suministros en el negocio original.

La expresión "adicionar" cobija cualquier modificación que incida en el valor inicialmente convenido, así como la inclusión de obras, bienes, servicios o suministros nuevos o distintos de los originalmente acordados, los cuales son indispensables para que el objeto contractual cumpla la finalidad buscada por la entidad estatal contratante[1].

El contrato adicional puede tener lugar cuando, durante la etapa de ejecución, se reconoce la necesidad de incorporar una o varias prestaciones a la relación obligacional, para colmar el interés colectivo que justifica la existencia misma del acuerdo de voluntades.

El Consejo de Estado entiende dichas prestaciones adicionales como aquellas que "no fueron parte del objeto del contrato principal, y por lo tanto implican una variación del mismo; se trata entonces de obras nuevas, distintas de las contratadas, o de ítems no previstos, pero que su ejecución en determinadas circunstancias resulta necesaria"[2].

Oportunidad: Actualmente el contrato se encuentra vigente y en ejecución, lo que hace viable jurídicamente la posibilidad de realizar modificaciones.

Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados, adicionados y/o prorrogados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato, por lo que se considera necesario proceder con la adición solicitada.

En conclusión, la adición solicitada es esencial para garantizar la integridad de la carretera y la seguridad de sus usuarios. La intervención propuesta permitirá no solo la recuperación de la transitabilidad, sino también asegurar la conectividad vial en una región de alta

vulnerabilidad ante eventos naturales y el desarrollo socioeconómico de las comunidades aledañas.

Se deja constancia que la presente adición no significa renuncia por parte del INVIAS al incumplimiento al cual haya lugar, ni tampoco conlleva novación de las obligaciones contractuales, ni condonación de la mora en que haya incurrido el contratista durante la ejecución del contrato.

RESUMEN JUSTIFICACIÓN UNIDAD EJECUTORA:
La Unidad ejecutora considera viable la solicitud de adición solicitada por el CONSORCIO SAN ALONSO – Contratista de Obra del Contrato No. 4328 de 2024 mediante Oficio No. OFC–001–2024 del 12 de diciembre de 2024, y aprobada por el CONSORCIO INTERVIAL 091 (Interventor y Supervisor del Contrato de Obra No. 4328 de 2024) mediante comunicado 24C05-INV4329-0006 de fecha 13 de diciembre de 2024, en el sentido de adicionar el valor de CATORCE MIL MILLONES DE PESOS/MCTE ($14.000.000.000) al Contrato de Obra No. 4328 de 2024, de conformidad con:

I. La aprobación emitida por la Interventoría CONSORCIO INTERVIAL 091 como supervisor del contrato de obra en mención, mediante Oficio No. 24C05-INV4329-0006 de fecha 13 de diciembre de 2024.
II. Autorización de la Interventoría CONSORCIO INTERVIAL 091 mediante envío firmado del formato MEPI-MN1-IN-12-FR-1 "SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O PRÓRROGA CONTRATO DE OBRA" y sus respectivos respaldos. Así mismo, es importante manifestar que con la adición de recursos que se pretende realizar no se afecta la ejecución del objeto contractual. Es importante dejar claro que, con la adición de recursos, no se variara el tiempo de duración del contrato de la referencia, encontrándose justificada la presente solicitud.

Nos encontramos a la espera de la expedición del CDP.

De esta manera también, es importante mencionar que la anterior modificación fue analizada en su integridad por el Comité de Contratación y se aprobó en el **Comité Extraordinario de Contratación No. 61** realizado el VIERNES 20 de diciembre de 2024.

Conforme a lo anteriormente expuesto, a continuación, se relaciona el enlace en donde podrá consultar los documentos soporte de la presente solicitud:

ADICIÓN Contrato de Obra No. 4328 de 2024

Finalmente, me permito indicar que cualquier requerimiento de su parte será con gusto atendido en la dirección de correo electrónico: assuarez@invias.gov.co / Celular: 3114559224.

Agradezco de antemano la oportuna gestión dada a la presente.

Cordialmente,

Cordialmente,

GUSTAVO ADOLFO BASTIDAS GODOY.
SUBDIRECTOR MODERNIZACION CARRETERAS NACIONALES

Proyectado por: ALEJANDRA SOFIA SUAREZ PINEDA
Revisado por: MARIA FERNANDA CARRASCAL SANCHEZ, RUDY VERDOOREN RUIZ
Aprobado por:

Copia Interna a: