ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS QUE SUSTENTAN LA NECESIDAD DEL MODIFICATORIO AL CONTRATO DE MINIMA CUNATIA MC-004-2025.

OBJETO **"*ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS EN VÍAS DE ACCESO Y TARIMA DEL COLISEO DE MAGANGUÉ Y PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN LA CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y CALLE 31 EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, BOLÍVAR*"**

ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO PRINCIPAL.

CONTRATO N°.	MC-004-2025
CONTRATISTA	ARMANDO DAVID DIAZ OLMOS, IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANIA No 1.102.825.607. EN CALIDAD DE REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA CONSTRUARH S.A.S. IDENTIFICADA CON NIT: 900.723.109-1
CONTRATANTE	ALCALDÍA MUNICIPAL DE MAGANGUÉ - NIT 800028432-2
OBJETO DEL CONTRATO	*ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS EN VÍAS DE ACCESO Y TARIMA DEL COLISEO DE MAGANGUÉ Y PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN LA CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y CALLE 31 EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, BOLÍVAR.*
PLAZO DE EJECUCIÓN	El plazo de ejecución del contrato será de Diez (10) días, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio.
FECHA DE INCIO	07 DE ABRIL -2025
FECHA FINAL	22 DE ABRIL DE 2025
VALOR INICIAL	CUARENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS MTE ($45.000.000).
VALOR ADICIONAL	VEINTIDÓS MILLONES DE PESOS MTE (22.000.000) INCLUIDO IVA Y TODOS LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS QUE SE OCASIONEN POR LA SUSCRIPCIÓN DE ESTE MODIFICATORIO.
Prorroga	**Diez (10) días.**

ASPECTO DEL CONTRATO ADICIONAL No. 01.

VALOR ADICIONAL	VEINTIDÓS MILLONES DE PESOS MTE (22.000.000) INCLUIDO IVA Y TODOS LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS QUE SE OCASIONEN POR LA SUSCRIPCIÓN DE ESTE MODIFICATORIO.
Prorroga	**Diez (10) días.**

ACTIVIDADES ADICIONAR

Estudios y diseños para la ampliación de la Calle 16 de transversal 29 hasta carrera 21ª en el municipio de Magangué.

Entregables:

entregable estudio
levantamiento topográfico
estudio de suelos
diseño geométrico y de pavimento
plan de manejo de transito
diseño arquitectónico
estudio de transito
plan de señalización
estudio hidráulico
diseño de alumbrado publico
presupuesto

DEFINICIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD PRETENDE SATISFACER CON EL PRESENTE MODIFICATORIO.

La SECRETARIA DE PLANEACIÓN, INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO ECONÓMICO, dando cumplimiento a lo establecido en los artículos 127, 209, 355 de la Constitución política, Leyes 80 de 1983, 136 de 1994, 489 de 1998,1150 de 2007, 1474 de 2011, en el Decreto 1082 de 2015, y en el Manual de Contratación del Municipio, presenta a continuación los Estudios Previos que Justifican la "**ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS EN VÍAS DE ACCESO Y TARIMA DEL COLISEO DE MAGANGUÉ Y PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN LA CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y CALLE 31 EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, BOLÍVAR**"

La Alcaldía Municipal de Magangué es una entidad estatal comprometida con la administración eficiente y transparente de los recursos públicos, orientada a mejorar el bienestar y la dignidad de sus habitantes. Nuestra gestión se fundamenta en principios de igualdad, participación ciudadana, transparencia y buen gobierno, con un enfoque en la sostenibilidad y la inclusión social. Contamos con un equipo humano integro y capacitado, dedicado al cumplimiento de las normas y funciones que promuevan el progreso continuo y sostenible de Magangué. VISIÓN; Para el año 2030, la Alcaldía de Magangué se consolidará como un modelo de administración

pública eficiente y participativa, haciendo del municipio un territorio organizado y sostenible. Prevalecerá la cultura y la convivencia ciudadana en un marco de paz, con un gobierno inclusivo y transparente. Implementaremos un modelo integral de atención en salud, mejoraremos la calidad de la educación y protegeremos nuestros recursos naturales, asegurando un desarrollo equilibrado tanto urbano como rural. Nos comprometemos a transformar, progresar y garantizar el bienestar integral de todos nuestros habitantes.

En este sentido, la Alcaldía del Municipio de Magangué tiene una gran responsabilidad, al ser la entidad referente en temas como participación ciudadana, transparencia y buen gobierno, con un enfoque en la sostenibilidad - para la gestión pública, desarrollo y fortalecimiento de capacidades institucionales para las entidades y organismos de la Rama Ejecutiva del orden nacional y territorial.

El artículo 2 de la Constitución Nacional señala que “Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.”.

El Municipio de Magangué carece de espacios de uso público popular para que la comunidad educativa y comunidad organizada puedan interactuar y fomentar los lazos de convivencia social y la ventilación de los problemas de la comunidad en general, actualmente los espacios de bien público son insuficientes e inadecuados para albergar la población cuando se presenten riesgos por inundaciones, Los espacios existentes están deteriorados y con frecuencia son ocupados para desarrollar otras actividades.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA. “ARTICULO 1. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.”

“ARTICULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”

“ARTÍCULO 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás

bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables."

"ARTÍCULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular."

*CÓDIGO CIVIL. TÍTULO III. DE LOS BIENES DE LA UNIÓN. ARTÍCULO 674. BIENES PÚBLICOS Y DE USO PÚBLICO. Se llaman bienes de la unión aquéllos cuyo dominio pertenece a la República. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la Unión de uso público o bienes públicos del territorio. Los bienes de la Unión cuyo uso no pertenece generalmente a los habitantes, se llaman bienes de la Unión o bienes fiscales. *LA LEY 9 DE 1989 "Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones". ARTÍCULO 7º. Establece que los municipios podrán crear entidades responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, así como también podrán contratar con entidades privadas la administración.

el Municipio de Magangué, teniendo en cuenta que la inversión en el sector transporte para el país constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo, puesto que a partir de éste se pueden generar cambios que permitan una reducción de brechas en cuanto a infraestructura para intercomunicación Municipal y al mismo tiempo mejorar las dinámicas comerciales de los territorios, presentando un panorama más alentador para el sector productivo local.

El proyecto "ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE VIAS EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ", pretende atender la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad de una parte de la población de los referentes locales definidos, donde se verifica la concordancia con las instancias de planeación formalmente constituidas y se busca identificar las variables requeridas para adelantar el desarrollo del proyecto, todo esto guardando especial coherencia con los lineamientos técnicos definidos por el Departamento Nacional de Planeación. En el marco del Sistema General de Regalías se reconoce la necesidad de invertir recursos en el proceso de estructuración de proyectos, con el ánimo de disminuir la incertidumbre en la ejecución de los proyectos de inversión, por tal razón el artículo 22 de la Ley 1530 enuncia que con recursos del Sistema "se podrán financiar proyectos de inversión y la estructuración de proyectos". Así mismo, es necesario resaltar que los estudios y diseños que se financien en la etapa de preinversión, tienen un fin muy específico y es contribuir con la maduración de un proyecto de inversión, por tal razón, la naturaleza de las iniciativas no puede ser por sí misma la elaboración de estudios, sino la satisfacción final de una necesidad evidenciada; es así como, los estudios son un paso previo para que la intervención futura mejore las condiciones negativas evidenciadas. En este contexto, se deben articular los entregables de las etapas de preinversión e inversión dentro de un solo proyecto. A continuación, se brindan lineamientos con el fin de brindar claridad sobre el esquema procedimental que se requiere seguir para proyectos que se presentan desde su fase de estudios al SGR

El ciclo de vida de un proyecto sintetiza todas las etapas que este debe surtir desde el momento de su concepción hasta la evaluación del cumplimiento de sus objetivos. Las etapas que componen el ciclo de vida de un proyecto de inversión pública son preinversión, inversión y

operación. Durante la preinversión se realizan todos los análisis y estudios requeridos para definir la problemática e identificar la mejor alternativa de solución, a través de un proceso de evaluación de la factibilidad técnica, legal, ambiental, económica y social de las opciones analizadas. Dentro de esta etapa se distinguen tres fases denominadas perfil, prefactibilidad y factibilidad, las cuales pueden ser aplicables a un proceso de maduración del proyecto según el grado de complejidad del problema a intervenir. La diferencia entre las fases mencionadas radica en la precisión o certeza de la información que aportan los estudios que se realizan en cada una, y con los cuales se reduce la incertidumbre que representa la ejecución del proyecto.

En la construcción de proyectos, pertenecientes al Sector de Infraestructura y Transporte, se debe tener en cuenta los lineamientos sectoriales establecidos por el Ministerio de Transporte, que es la cabeza del Sector. El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, es un organismo adscrito al Ministerio de Transporte, el cual tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. En este sentido, para el desarrollo de este proyecto, se siguieron los lineamientos proporcionados por el INVIAS mediante las especificaciones técnicas del año 2012. A continuación, se presentan los lineamientos normativos:

LEY 715 DE 2001 En su artículo 76 establece que es responsabilidad de los municipios, directa o indirectamente, con recursos propios, del Sistema General de Participaciones u otros recursos, promover, financiar o cofinanciar proyectos de interés municipal y en especial construir y conservar la infraestructura municipal de transporte, En su artículo 20 establece que corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción. LEY 105 DE 1993.En su artículo 17 establece que hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio.

PND 2014 - 2018 Define que la movilidad urbana como la interurbana de corta distancia constituyen un eje articulador para incrementar la calidad de vida, el desarrollo económico y la competitividad de las ciudades dentro de la estrategia “Ciudades amables y sostenibles para la equidad”

CONTRIBUCION A LA POLITICA PUBLICA

01 - **Contribución al Plan Nacional de Desarrollo**

(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida

Programa: 2402 - Infraestructura red vial regional

Transformación: 3. Derecho humano a la alimentación

Pilar

0.1 Habilitadores que potencian la seguridad humana y las oportunidades de bienestar

Catalizador 02. Acceso Físico a Alimentos

Componente a. Protocolo de atención prioritaria

Plan de Desarrollo Departamental: Bolívar Me enamora 2024 - 2027

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Infraestructura de transporte y comunicaciones.

Indicador de producto

Infraestructura de transporte para la seguridad vial mejorada

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Municipal [3]Magangué Más para todos 2024 - 2027

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Estrategia: III. Magangué más Tranquila con Equidad y Justicia Social

Programa: 2401 - Infraestructura red vial primaria

2401118 - Estudios de preinversión para la red vial regional

Indicador de Producto: Número de estudios de preinversión

Actualmente se presenta dificultad en la movilidad y bajo servicio en las vías, debido al mal estado de las mismas, encontrándose intransitables o con restricción de tránsito, considerando el alto deterioro de la superficie de rodadura, drenaje superficial deficiente, construcción sin

consideraciones técnicas y los vehículos que transitan exceden la carga permitida para dicho corredor.

Así como se presenta bajo mantenimiento vial, por el inexistente mantenimiento periódico y rutinario, y por los deficientes tratamientos anteriores.

Esta situación genera aumento en los tiempos de viaje, ocasionando disminución del acceso a los productos en los sectores afectados. Así como también genera congestión vial y daños frecuentes en los vehículos particulares y de transporte público, generando altos costos de movilización y operación de los vehículos. Por otra parte, esta situación afecta el paisaje urbano, deteriorando la imagen favorable del municipio.

Adicionalmente el deterioro generado en estos sitios muestra un sector muy inestable y representa un riesgo para los carros, motos y demás vehículos que por allí transitan, además de acarrear problemas de orden económico y disminución del nivel de vida de los habitantes de su área de influencia, ya que se tienen grandes pérdidas por las dificultades en el transporte de los productos agrícolas que se producen y que son una fuente de ingresos en la actualidad, lo que genera que las familias que viven de la agricultura, la el comercio y la industria, estén obligadas a desarrollar sus actividades diarias en espacios intransitables por la ausencia de vías óptimas para el transporte de estos productos que son su fuente de ingresos.

En el marco de la nueva política vial Nacional, una de las líneas importantes que se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, está orientada a promover el desarrollo de infraestructura a nivel Municipal que permitan mejorar las capacidades de los Municipios y de esta manera ser más competitivos y así impactar directamente en la calidad de vida de la población en general. En la construcción de proyectos pertenecientes al sector transporte, se debe tener en cuenta los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas; en este caso particular, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

Al fortalecer la infraestructura vial del Municipio de Magangué, es posible enlazar nodos de acopio, producción y consumo, indispensables para contribuir en que las regiones sean cada vez más modernas y competitivas. Tal y como se menciona el Plan de Desarrollo Del Departamento de Bolívar 2024-2027, “Plan de conectividad para Bolívar”, es indispensable que el Departamento disponga de infraestructura de transporte adecuada, identificando los tramos prioritarios a intervenir con el fin de que los actores viales puedan movilizarse en condiciones de seguridad, eficiencia y sostenibilidad, propiciando el mejoramiento de la productividad y competitividad del territorio, y consecuentemente de la calidad de vida de los bolivarenses, siendo esta la finalidad principal a la que apunta el presente proyecto.

02 - Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

Bolívar me enamora 2024 - 2027

Estrategia del Plan de Desarrollo Departamental o Sectorial

: "Bolívar me enamora con crecimiento económico y oportunidad de empleo para todos"

Programa del Plan Desarrollo Departamental o Sectorial

Infraestructura de transporte y comunicaciones
240211800 Estudios de preinversión realizados
Tres estudios

03 - Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Más para Magangué. 2024 - 2027

Estrategia del Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

01 - EJE TERRITORIAL- Ordenamiento del territorio alrededor del agua por una Magangué Sostenibles
Sector 24 - Transporte

Programa del Plan desarrollo Distrital o Municipal

2402 - Infraestructura red vial regional
2402118 Estudios de preinversión para la red vial regional
240211811 - Estudio realizado red vial terciaria

04 - Instrumentos de planeación de grupos étnicos

Objetivos específicos

01 - Objetivo general e indicadores de seguimiento

Problema central

Deficiente información técnica para la construcción y adecuación de la infraestructura vial en el municipio de Magangué.

Objetivo general – Propósito

Generar información técnica para la construcción y adecuación de la infraestructura vial en el municipio de Magangué.

Indicadores para medir el objetivo general

Indicador objetivo	Descripción	Fuente de verificación
Estudios y diseños realizados	**Medido a través de:** Número **Meta:** 2 **Tipo de fuente:** Documento oficial	Secretaria de Planeación

02 - Relaciones entre las causas y objetivos

Causa relacionada	Objetivos específicos
Causa directa 1 Desconocimiento de las condiciones de la infraestructura vial en el municipio de Magangué	Realizar los estudios y diseños para tener conocimiento del estado de la infraestructura vial en el municipio deMagangué
Causa indirecta 1.1 Baja destinación de recursos para estudios y diseños de proyectos de inversión en infraestructura vial	Gestionar los suficientes recursos para la realización de estudios y diseños de proyectos viale
Causa indirecta 1.2 Insuficiente información para la estructuración de proyectos de mejoramiento vías	Obtener la información necesaria para la estructuración de proyectos viales
Causa indirecta 1.3 Poca gestión de proyectos del sector vial	Gestionar proyectos para el sector vial

Por todo lo anterior, se realizó por medio de proceso de MINIMA CUANTIA MC-004-2025, la contratación para LA REALIZACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS EN VÍAS DE ACCESO Y TARIMA DEL COLISEO DE MAGANGUÉ Y PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN LA CARRERA 16 ENTRE CALLE 16 Y CALLE 31 EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ, BOLÍVAR. Dicha oferta acepta fue la del proponente ARMANDO DAVID DIAZ OLMOS, IDENTIFICADO CON CEDULA DE CIUDADANIA No 1.102.825.607. EN CALIDAD DE REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA CONSTRUARH S.A.S. IDENTIFICADA CON NIT: 900.723.109-1,

La administración municipal dentro de su proyecto “ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y MEJORAMIENTO DE VIAS EN EL MUNICIPIO DE MAGANGUÉ”, pretende atender la necesidad de mejorar las condiciones de movilidad de una parte de la población de los referentes locales definidos, donde se verifica la concordancia con las instancias de planeación formalmente constituidas y se busca identificar las variables requeridas para

Adelantar el desarrollo del proyecto, todo esto guardando especial coherencia con los lineamientos técnicos definidos por el Departamento Nacional de Planeación, atendiendo a lo anterior y a los diferentes proyectos de mejoramiento de vías que tiene la administración requiere uno Estudios y diseños para la ampliación de la Calle 16 de transversal 29 hasta carrera 21ª en el municipio de Magangué, por lo tanto solicitamos a usted adicionar este estudio en el contrato MC-004-2025, por un valor de VEINTIDÓS MILLONES DE PESOS MTE ($22.000.000), y se prorrogara por diez días más . en lo que se requiere

entregable estudio
levantamiento topográfico
estudio de suelos
diseño geométrico y de pavimento
plan de manejo de transito
diseño arquitectónico
estudio de transito
plan de señalización
estudio hidráulico
diseño de alumbrado publico
presupuesto

Por lo anterior se requiere realizar modificatorio para adicionar en valor y prorrogar en tiempo al contrato de minina cuantía MC-004-2025- el valor corresponde a la suma de VEINTIDÓS MILLONES DE PESOS MTE ($22.000.000), y se prorrogara por diez días más.

El marco constitucional y legal previsto en el título XII, capítulo II de la Constitución Política de Colombia sobre la planeación en los organismos del estado, en armonía con la ley 152 de 1994, y los numerales 7 y 12 de del artículo 25 de la ley 80 de 1993, en concordancia con sus decretos reglamentarios, conforman el cuerpo normativo que obliga a los servidores públicos a someter la contratación pública a requisitos de planificación, que permitan el adecuado manejo del gasto público, y de otro lado, la satisfacción de las necesidades y con ello el adecuado funcionamiento de los servicios inmersos dentro de la administración estatal.

En cumplimiento de los preceptos constitucionales y legales previstos, y en concordancia con sus decretos reglamentarios, el municipio de Magangué, Bolívar, elabora el presente estudio previo, esperando de esta manera identificar la necesidad que motiva un contrato adicional del contrato inicial, a fin de cumplir los objetivos y funciones de la administración pública.

Es así, que luego de iniciar labores, se ha presentado novedad y que para con la necesidad se requiere de adición en valor y tiempo, para cumplir con el objeto del contrato.

Qué, el CONTRATO de mínima cuantía MC-004-2025, se encuentra vigente a la fecha del presente modificatorio.

Conforme a lo anterior, el alcalde Municipal remite Notificación de adición en valor al contratista y a su vez este remite aceptación de los términos adicionar.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA, FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA DEL CONTRATO ADICIONAL.

La adición en los contratos estatales es una práctica de común utilización por parte de las entidades contratantes, teniendo en cuenta que de acuerdo con la legislación actualmente vigente, independientemente de su cuantía los contratos estatales pueden adicionarse unilateralmente o de común acuerdo entre las partes, siempre y cuando la práctica sea excepcional y se deba a la necesidad de lograr la ejecución idónea y en su plenitud del contrato estatal, salvando mediante la figura de la adición o el contrato adicional los obstáculos o los errores derivados de la etapa de planeación del contrato que pueden conducir a que el contrato no se pueda ejecutar, que su ejecución sea defectuosa o que pese a su ejecución al 100%, no se logra suplir a cabalidad la necesidad que origino la contratación por ser insuficiente el alcance del objeto.

Una vez evidenciada la necesidad de adicionar un contrato, hay que entrar a determinar frente a que figura jurídica nos encontramos, teniendo en cuenta que el concepto de adición a un contrato es diferente a un contrato adicional. Por adición se debe entender el acuerdo de voluntades mediante el cual se amplía el plazo, o el valor del contrato sin afectar su objeto, es decir cuando los ítems que componen el objeto del contrato son reajustados con el fin de restablecer el equilibrio contractual. Mientras que el contrato adicional, requiere necesariamente de un acuerdo de voluntades, plasmado en un contrato accesorio al principal, con el cual se amplía el alcance del objeto, bien sea aumentando las cantidades en los ítems o el alcance del objeto, es decir se amplía la cobertura de lo contratado, como realización del principio de economía contractual al lograr la satisfacción plena de la necesidad sin tener que recurrir a un nuevo proceso de selección de contratista.

En este documento, en cuanto a la verificación de la viabilidad de la adición, la entidad contratante deberá dejar constancia de su viabilidad jurídica, técnica y económica.

Así, la adición de un contrato estatal será viable jurídicamente si: (1) las partes la pactan de común acuerdo, la entidad estatal contratante la ordena mediante acto administrativo, en ejercicio de la facultad excepcional de modificación unilateral del contrato; (2) el pacto de adición o la ejecutoria del acto administrativo que ordena la modificación unilateral del contrato, ocurre dentro del término de ejecución del contrato; (3) la adición no supera el 50% del valor del contrato inicial, expresado este en salarios mínimos legales mensuales.

La viabilidad técnica exige analizar los ítems adicionales, determinando su idoneidad, oportunidad, conveniencia, compatibilidad, eficiencia, etc., y la viabilidad económica exige a la entidad contratante verificar si tiene recursos suficientes y disponibles para pagarlos.

Se concluye entonces, que debido a la necesidad de poder lograr cumplir el objeto a cabalidad, se requiere de más tiempo y por lo tanto adicionar el valor al presupuesto – para el cumplimiento del objeto contractual.

1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

ADICIÓN DE LOS CONTRATOS Es claro que dentro de la ejecución de un contrato deban celebrarse contratos adicionales a éste, con el propósito de lograr la ejecución completa e idónea del objeto convenido, adicionando plazo o valor a la inicial, Aunque se ha hecho referencia a los contratos similares, la contratación adicional también se puede dar en los demás contratos, pues puede recaer sobre la adición al plazo, a la cuantía, etc., según la naturaleza del objeto contratado.

El inciso segundo del parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, dispone:

"Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales".

CONTRATO ADICIONAL O PRÓRROGA POR MAYOR VALOR (AUMENTO DEL VALOR DEL CONTRATO).

El contrato adicional corresponde a una prórroga o a una adición, que implica la modificación del valor del contrato. Así, si por efecto de una adición del plazo o de un incremento del objeto resulta necesario e indispensable adicionar el valor del contrato, se elaborará un contrato adicional, entendido como un documento escrito suscrito por las partes en el que se acuerden las condiciones resultantes de la variación en la ejecución del contrato. Los contratos adicionales no son diferentes a los principales, es decir, a aquellos que se modifican o adicionan. Los contratos principales y los adicionales conforman un único contrato y deben ser tratados de manera integral.

Para realizar un contrato adicional (prórroga o adición) que implique un incremento del valor, será necesario: Concepto favorable del supervisor. Un documento escrito. Firmas de las partes que intervinieron en el contrato principal.

Respecto al límite: La adición del valor del contrato no podrá ser superior a la mitad del valor inicial (expresado en salarios mínimos legales mensuales vigentes).

Efectos del contrato adicional: El contrato adicional supone un incremento del valor. Por esta razón, será necesario contar con el respectivo Certificado de Disponibilidad Presupuestal. El contrato adicional conlleva registro presupuestal.

Las garantías deberán modificarse y ampliarse para ajustarlas a las nuevas condiciones de ejecución, tanto en el plazo como en el valor de los amparos, porque el valor total del contrato se incrementa.

La modificación de la póliza debe ser aprobada. El contratista deberá publicar el documento, si por su valor es exigible este requisito. Esta modificación debe legalizarse antes del vencimiento del plazo pactado en el contrato inicial.

Durante la ejecución contractual la entidad tendrá que ocuparse de diversas situaciones que ameritan realizar modificaciones a los contratos. El cuidado que debe tenerse es el de justificar técnicamente cada modificación a las condiciones de los contratos y contar siempre con el concepto favorable de la supervisión o la interventoría

Si bien las modificaciones no tienen límites, excepto la relacionada con el valor, la entidad no puede hacer un uso indiscriminado de las modificaciones a los contratos, pues eso resultaría contrario a la planeación, la eficiencia y la economía contractual.

También es necesario considerar que cada modificación conlleva un riesgo: el de la responsabilidad de la entidad; por eso, el uso de la posibilidad de ampliar el plazo debe usarse con un cuidado prudente, en tanto debe evitarse que los valores en la ejecución de los contratos se incrementen, pues la adición de un contrato en el valor debe ser excepcional.

El parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, señala:

“En los contratos que celebren las entidades estatales se podrá pactar el pago anticipado y la entrega de anticipos, pero su monto no podrá exceder del cincuenta por ciento (50%) del valor del respectivo contrato.

Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales.”

Existe una prohibición clara de adicionar los contratos en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales, señalada en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

Dicha prohibición tiene su razón de ser en el sentido de que lo que se trata es de impedir la vulneración de las formas y o procedimientos establecidos en el Estatuto Contractual para la contratación administrativa, evitando que se contrate con una sola persona a través de una adición infinita al valor de un contrato o convenio.

La entidad ejecutora o receptora de los recursos tiene la limitante de que los contratos que celebre para su ejecución, los debe hacer con observancia de las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007 y sus respectivos decretos reglamentarios.

Que LAS PARTES en consecuencia, han convenido celebrar el presente OTROSÍ No el cual se regirá por las siguientes:

2. ASPECTOS DE LA ADICIÓN

Atendiendo a lo anterior se requiere realizar las siguientes modificaciones al contrato de MINIMA CUANTIA MC-004-2025

PRIMERO: Modificar el **VALOR DE LA OFERTA**: la cual se modifica queda de la siguiente manera El VALOR DE LA OFERTA DEL CONTRATO MC-004-2025 asciende a la suma **SESENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS MTE ($67.000.000**), Incluido todos los costos directos e indirectos que se ocasionen por la suscripción de este modificatorio.

El valor de la adición corresponde a la suma **VEINTIDÓS MILLONES DE PESOS MTE (22.000.000) INCLUIDO IVA Y TODOS LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS QUE SE OCASIONEN POR LA SUSCRIPCIÓN DE ESTE MODIFICATORIO**.

SEGUNDO: Modificar el plazo de ejecución del contrato de mínima cuantía MC-004-2025, el cual se modifica y queda de la siguiente Forma; el Término de ejecución: del contrato será de veinte (20) días, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, por lo tanto, la fecha de finalización será hasta el 02 de mayo de 2025,

TERCERO-: EL contratista ***se obliga actualizar los amparos estipulados*** En la aceptación de la propuesta MC-004-2025 de acuerdo a la Adición en valor y tiempo acordada.

CUARTO: DOCUMENTOS DEL MOFICATORIO-: Para todos los efectos legales hacen parte integral como documentos del presente MODIFICATORIO; a) El Estudio Previo, c) Oficio remitido al contratista Y su respectiva Respuesta, d) Certificado de disponibilidad y registro presupuestal

QUINTO: PERFECCIONAMIENTO, LEGALIZACIÓN Y EJECUCIÓN: El presente OTRO-SI MODIFICATORIO No.001 se perfecciona con las firmas de las partes

SEXTO: Las demás cláusulas y condiciones contenidas en el contrato de Mínima Cuantía MC-004-2025, que no fueron modificadas en el presente documento, para todos sus efectos continuarán vigentes.

Se expide en el Municipio de Magangué, Bolívar, dieciocho (18) días del mes de Abril (2025).

MANUEL PEÑA TEHERAN
SECRETARIO DE PLANEACION