GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
República de Colombia

Medellín, 12 de febrero de 2024

Radicado E:2025030079536
Fecha: 2025/02/12 3:22:33 PM
Tpo: SOLICITUD
MINISTERIO DE TRANSPORTE

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA

Doctora
María Fernanda Rojas Mantilla
Ministra de Transporte
E.S.D

Doctor
Juan Carlos Montenegro Arjona
Director General del Instituto Nacional de Vías- INVÍAS

Doctor
Francisco Ospina Ramírez
Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI

Asunto: solicitud de cesión de proyectos de infraestructura del orden nacional en el Departamento de Antioquia: Túnel del Toyo; Vía Primavera – Caldas – Peaje de Amagá; Vía Necoclí - Arboletes; Vía El Santuario - Caño Alegre; Ruta 60AN22 Glorieta Aeropuerto – Cruce El Tablazo; Posibilitar mecanismos financieros a cargo de la Gobernación de Antioquia en los Intercambios La Seca, Itagüí y la Vía Nariño - Dorada.

Reciban un cordial saludo,

Por medio de la presente solicito formalmente la cesión de diversos contratos y convenios relacionados con infraestructura vial en el Departamento de Antioquia, según se detalla a continuación:

Instituto Nacional de Vías- INVÍAS

1. Cesión de Contrato de Obra Pública Tramo 2, Sector 2 del Túnel del Toyo y sus vías de acceso: solicitamos la cesión del contrato de obra pública N° 983 de 2021, correspondiente al Sector 2 del Tramo 2 del proyecto de la referencia.

2. **Cesión de Vías:** Solicitamos la cesión de las siguientes vías:

   - Intercambio Primavera - Caldas.
   - Doble calzada entre el intercambio antes mencionado y el peaje Amagá.

- Vía Necoclí – Arboletes.
- Autopista Medellín - Bogotá, sector El Santuario – Caño Alegre.

3. Autorización de anticipo de recursos del INVIAS: los siguientes contratos y convenios cuentan con recursos asignados por el INVIAS a través de vigencias futuras hasta el año 2030. En este sentido, solicitamos la autorización para que, con cargo al Departamento de Antioquia, nos sea permitido descontar estos recursos a valor presente, asumiendo el Departamento los costos financieros de dicho mecanismo transaccional:

   - Vía Nariño (Antioquia) – Dorada (Caldas)
   - Intercambio vial La Seca, en Bello.
   - Intercambio vial Autopista Sur, en Itagüí.

Agencia Nacional de Infraestructura – ANI

1. **Convenio para segunda Calzada El Tablazo – Aeropuerto:** Solicitamos la incorporación del Departamento de Antioquia en un Convenio que le permita aportar recursos para la construcción de la segunda calzada requerida entre la Glorieta del Aeropuerto José María Córdova y la Glorieta de El Tablazo en Rionegro.

Agradeciendo su atención,

ANDRÉS JULIÁN RENDÓN CARDONA
Gobernador

	NOMBRE	FIRMA	FECHA
Aprobó	Luis Horacio Gallón Arango – Secretario de Infraestructura Física		12/02/2025
Aprobó	Martha Patricia Correa Taborda- Secretaria General		12/02/2025
Los firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes, y por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.			

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
República de Colombia

Radicado E:2025030124787
Fecha: 2025/04/07 9:19:13 AM
Tpo: SOLICITUD
MINISTERIO DE TRANSPORTE

Doctora
María Fernanda Rojas García
Ministra de Transporte
E.S.D.

Doctor
Jhon Jairo González Bernal
Director General (E) Instituto Nacional de Vías -INVIAS-
E.S.D.

Referencia: Proyecto Nueva vía al Mar Túnel del Toyo, y sus vías de acceso.

Asunto: Solicitud Cesión contratos de Obra pública N°983 de 2021 e interventoría N°967 de 2021 correspondientes al Sector 2 del Tramo 2 del Proyecto de la referencia.

Respetados Doctores;

En representación del Departamento de Antioquia, de forma respetuosa me permito elevar el presente oficio, que tiene por objeto solicitar la cesión de la posición de contratante en el contrato de obra del correspondiente al sector 2 del Tramo 2 y su respectiva interventoría, que aún se encuentran en cabeza de la Nación y que hace parte del Proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso, en atención a la necesidad de adicionar los recursos requeridos para continuar con la ejecución de todas las obras que componen el corredor vial de la referencia, teniendo en cuenta las dificultades de índole presupuestal que ha presentado el Instituto Nacional de Vías – INVIAS en su calidad de entidad contratante, para que desde esta entidad se puedan adelantar todas las gestiones técnicas, financieras y presupuestales necesarias para acelerar la ejecución de la construcción de las obras, y así culminar el proyecto en su totalidad, y garantizar su puesta en marcha.

Esta solicitud busca materializar los compromisos fundamentales que han asumido ambos planes de gobierno con la consolidación de los derechos, deberes y principios constitucionales, por lo que esperamos recibir de su parte una respuesta pronta y favorable que contribuya a la materialización de los objetivos misionales de las entidades involucradas.

Atentamente,

ANDRÉS JULIÁN RENDÓN CARDONA
Gobernador de Antioquia

	NOMBRE	FIRMA	Fecha
Proyectó:	Luis Horacio Gallón Arango. Secretario de Infraestructura Física		02-04-2025
Revisó/ Aprobó:	Martha Patricia Correa Taborda. Secretaria General		03-04-25
Revisó/ Aprobó:	Cesar Augusto Pérez Rodríguez, Subsecretaría Jurídica – secretaria general		02-04-25
Revisó/ Aprobó:	Gissed Milena Martínez Echeverri, Directora Asuntos Legales, Secretaria de Infraestructura		02-04-2025
Los firmantes declaramos que hemos revisado el documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad lo presentamos para firma.			

INVIAS
Luis Jaime Diaz Perez,GERENTE GRUPO NORTE
2025-04-11T18:11:50-05:00,Documento Firmado
Digitalmente,Escanee el Codigo QR Para Validarlo

Al contestar cite este radicado: 2025S-VBOG-022657
Fecha: 2025-04-11 18:11:46

SEÑOR(A):
LUZ MARINA ORTEGA OCHOA
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO TUNELES INTERDISEÑOS INTEGRAL
CLL 10 # 14 - 17 BARRIO LA CHINCA
accesostoyotramo2@integral.com.co
SANTA FÉ DE ANTIOQUIA, ANTIOQUIA

ASUNTO: Intención Cesión posición contratante del Contrato No. 967 de 2021 a la Gobernación de Antioquia - Solicitud de Manifestación de No Oposición a Cesión de Contrato No. 967 de 2021

Respetada Ingeniera,

Mediante el presente, la Dirección de Ejecución y Operación, le solicita respetuosamente, revisar formalmente el tema del asunto, el cual, ha sido informado desde el primer momento al Consorcio que usted representa, en las diferentes mesas de trabajo y Comités de Obra de los proyectos del Sector 2.

Teniendo en cuenta la importancia de este trámite solicitado por la Gobernación de Antioquia, que cuenta con el Visto bueno de la nación, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS considera de vital importancia contar con su manifestación de no objeción para proceder con la cesión del contrato de interventoría No. 967 de 2021, respecto a la posición contratante, que en la actualidad corresponde al INVIAS, de manera que se requiere que el CONSORCIO TÚNELES INTERDISEÑOS INTEGRAL, manifieste por escrito, que no tiene objeciones, ni reserva para adelantar la cesión respecto al referido contrato celebrado con el INVIAS para la ejecución de la interventoría de la obra correspondiente al Sector 2, Tramo 2, del Proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso, respecto del objeto puntual del contrato *"(…) INTERVENTORÍA PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030", LOCALIZADOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA" (…)".*

Lo anterior en cumplimiento de lo indicado en el marco del CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COLABORACIÓN No. 2014-AS-20-0037, cuyo objeto consiste en: *"AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL MINISTERIO, EL INVIAS, LA AGENCIA, EL DEPARTAMENTO Y EL MUNICIPIO, PARA LA PLANEACIÓN, FINANCIACIÓN, CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN DE EL PROYECTO TÚNEL DEL TOYO Y SUS VÍAS DE ACCESO"*, convenio que dio origen al contrato en mención y en el cual las entidades cooperantes del Convenio han realizado varias mesas de trabajo con el fin de garantizar la correcta y efectiva ejecución del proyecto objeto del Convenio.

Luis Jaime Diaz Perez,GERENTE GRUPO NORTE
2025-04-11T18:11:50-05:00,Documento Firmado
Digitalmente,Escanee el Codigo QR Para Validarlo

Como resultado de estas mesas, la Gobernación de Antioquia con oficio No. 2025030079536 de fecha 12 de febrero de 2025, radicado en el Instituto Nacional de Vías - INVIAS con No. 2025E-VUVRAZ-015461 y el alcance realizado mediante oficio No. 2025030124787 de fecha 7 de abril de 2025 radicado en el Instituto Nacional de Vías – INVIAS con No. 2025E-VUVRAZ-036374 de Referencia: *"Proyecto Nueva vía al Mar Túnel del Toyo, y sus vías de acceso"* y cuyo asunto consiste en: *"Solicitud cesión contratos de obra pública No. 983 de 2021 e interventoría No. 967 de 2021 correspondientes al Sector 2 del Tramo 2 del Proyecto de la referencia"*, solicita la cesión formal del contrato de obra No. 983 de 2021 y del contrato de interventoría No. 967 de 2021.

Es de precisar, que estas acciones se enmarcan en la CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA del Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037: *"(…) ESQUEMA DE FINANCIACIÓN Y CONTRATACIÓN DEL PROYECTO: Como resultado de la estructuración financiera del Proyecto y para adelantar la contratación del mismo, EL INVIAS. EL DEPARTAMENTO y EL MUNICIPIO acordarán la forma específica en que cada una de las partes contribuirá con la contratación, financiación y pago de la obra, así como los mecanismos de cobertura y de solidaridad en caso de que el presupuesto final de ejecución de la obra pública exceda el presupuesto inicial con base en el cual el mismo fue contratado (…)".*

Lo anterior se fundamenta dentro del marco legal, en cuanto a la autonomía de la voluntad de las partes, y la importancia de contar con su manifestación frente al trámite que se pretende adelantar, por lo que se trae a colación el pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto 2278 de fecha 5 de julio de 2016, C.P. Germán Bula Escobar, así:

> *"(…) Con la expedición de la Ley 80 de 1993 la* ***autonomía de la voluntad se constituyó en la fuente principal de los efectos que rigen la ejecución del contrato estatal*** *(…)*
>
> *"Artículo 40º.- 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.*** *(…)*
>
> *Por consiguiente,* ***respecto de la autonomía de las partes contratantes****, el legislador en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993, dentro de un contexto de fines estatales,* ***otorgó a las entidades libertad para regular la forma de convenir sus contratos, definir su contenido e incluir las estipulaciones que consideraran necesarias y convenientes siempre que no fueran contrarias a la Constitución****, la ley o el orden público, y se enmarcaran dentro de los principios y finalidades de dicha ley y los de la buena administración.*
>
> *(…)*
>
> *Ahora bien, es preciso tener en cuenta que, bajo las exigencias del régimen de la contratación estatal, el postulado de la autonomía de la voluntad no tiene la amplitud que puede tener en la esfera del derecho privado y se ve aminorado en la medida en*

Luis Jaime Diaz Perez,GERENTE GRUPO NORTE
2025-04-11T18:11:50-05:00,Documento Firmado
Digitalmente,Escanee el Codigo QR Para Validarlo

que debe articularse al principio rector del interés público y general materializado en los fines del Estado y, por tanto, en la búsqueda de los fines de la contratación estatal.

(…)

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 suspensión temporal 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.

"Artículo 3º.- De los Fines de la Contratación Estatal.** Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, **las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines.

Los particulares, por su parte, tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales que colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones".

*La norma transcrita determina el deber ser de la actuación de la Administración y de los contratistas en punto al cumplimiento de los fines del Estado: **el interés general se ve honrado por la continuidad y eficiencia en la prestación de los servicios contratados y el feliz término de los mismos.** (…)*

(…) Recuerda la Sala que la justificación del principio general de conservación de los contratos reside en que no obstante que se pueden observar imperfecciones en el curso de la ejecución del contrato, las partes normalmente tienen interés en mantener vigente el negocio originario, ya que lo contrario supondría comenzar de nuevo con la consecuente pérdida de tiempo y de recursos, razón por la cual se les impone el deber de hacer "lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla" y acordar "los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar rápida y eficazmente" las situaciones que lleguen a presentarse (…)". Negrilla y subrayado fuera de texto original.

Así las cosas, se solicita de manera respetuosa la manifestación por escrito, de la no oposición para proceder con la precitada cesión de la posición contratante que se generaría entre el Instituto Nacional de Vías – INVIAS (cedente) a la Gobernación de Antioquia (cesionario), del mencionado contrato.

Luis Jaime Diaz Perez,GERENTE GRUPO NORTE
2025-04-11T18:11:50-05:00,Documento Firmado
Digitalmente,Escanee el Codigo QR Para Validarlo

Por lo anterior, agradecemos su amable respuesta con este concepto o manifestación, a más tardar dentro de los dos (2) días hábiles siguientes al recibo de la presente comunicación, ya que de ello depende materializar y adelantar este trámite, con miras a garantizar el cumplimiento de los fines del Estado y concretar la continuidad de las obras y el correspondiente control y seguimiento, por lo que estamos sumando acciones y actividades necesarias para propender por la oportuna e idónea ejecución del contrato a su cargo, buscando alternativas que permitan que el proyecto del Túnel del Toyo y sus vías de acceso, el cual hace parte de un corredor estratégico para el desarrollo de las exportaciones del país, conectando al Centro Colombiano con los nuevos puertos en el Atlántico y el Pacifico, se concrete de tal manera que logremos contribuir en la reducción de los costos de transporte y generar más competitividad de las empresas Colombianas, de allí, la importancia de propenderse por su continuidad, en pro del logro de la satisfacción del interés general.

Cordialmente,

LUIS JAIME DIAZ PEREZ
GERENTE GRUPO NORTE

Proyectado por: BRIYIDT ALEXANDRA RAMIREZ RIAÑO
Revisado por: ANGÉLICA FERNANDA CAMARGO CASALLAS
Aprobado por:

Copia Interna a: MAURICIO HOYOS SIERRA (1000002)
Copia Externa a:

INVIAS

Luis Jaime Diaz Perez,GERENTE GRUPO NORTE
2025-04-11T18:11:50-05:00,Documento Firmado
Digitalmente,Escanee el Codigo QR Para Validarlo

REGISTRO DE FIRMAS DIGITALES

DIAZ PEREZ LUIS JAIME - 1067906543

QBTD-7OAG-OF1O-TGFS-P174-4413-1176-94

11/04/2025 18:11:57 COT -05

Fecha: 2025-04-11T18:11:51-05:00
Luis Jaime Diaz Perez
GERENTE GRUPO NORTE
1120105 GRUPO NORTE
INVIAS

INT-INVIAS-4313-2025

Santa Fe de Antioquia, 14 de abril de 2025

SEÑORES
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS
ING. LUIS JAIME DIAZ PEREZ
Gerente Grupo Norte
Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales
Calle 25G # 73B-90 Complejo Empresarial Central Point
Bogotá D.C.

REFERENCIA: CONTRATO No. 967 de 2021 "INTERVENTORÍA PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN, VISIÓN 2030", LOCALIZADOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA".

Asunto: Respuesta a su oficio 2025S-VBOG-022657 "Intención Cesión posición contratante del Contrato No. 967 de 2021 a la Gobernación de Antioquia - Solicitud de Manifestación de No Oposición a Cesión de Contrato No. 967 de 2021".

Respetado Ingeniero Díaz,

En atención al oficio del asunto y con el ánimo de continuar con la ejecución del Contrato de Interventoría 967 de 2021 al Contrato de obra 983 de 2021, los cuales permitirán que el proyecto vías de acceso al Túnel del Toyo sector 2 concluya su fase de construcción, el Consorcio Túneles Interdiseños Integral a través de la presente misiva manifiesta al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS que no presentamos oposición, ni tenemos objeciones, ni reservas para adelantar la cesión respecto al referido contrato celebrado con el INVIAS para la ejecución de la interventoría de la obra correspondiente al Sector 2, Tramo 2, por tanto, estamos de acuerdo con el trámite de la cesión del Contrato de Interventoría 967 de 2021 a la Gobernación de Antioquia. Por lo cual, estaremos atentos a cualquier solicitud que permita adelantar los trámites concernientes a la mencionada cesión.

Sin otro particular

Cordial saludo

LUZ MARINA ORTEGA OCHOA
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO TÚNELES –INTERDISEÑOS INTEGRAL

Anexo: N/A.
Copia: Ing. Mauricio Hoyos – Director Territorial Antioquia INVIAS
Elaboró: JMVL // Revisó: CADC //Aprobó: LMOO

Gobernación de Antioquia
Secretaria de Hacienda
Certificado de Disponibilidad Presupuestal

CDP Número	3000052677	Fecha de Creación	13.03.2025
PAC-CDP No		Fecha Vencimiento	31.12.2025
Fecha de Impresión	13.03.2025	Página	1 de 1
Estado de Liberación	Aprobado		

Descripción: CONSTRUCCION DEL TUNEL DEL TOYO, SUS VÍAS DE ACCESO Y TEERMINACION DEL TRAMO DEL INVIAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. CONSTRUCCION TUNEL DEL TOYO. RADICADO 2025/9912

Se certifica que a la fecha de expedición del presente documento existe apropiación con saldo disponible contra la cual se puede ordenar gastos en el codigo y valor que se detalla a continuación:

Item: 1 Valor: 23.000.000.000 COP
Rubro: 2320202005/111B/4-1011/C24011/170163 RECURSOS CAPITAL PROPIOS INVERSION DEUD ConstDelTúnelDelToyo,ViasAcceYTermTramINVIASDepAnt
Proyecto: 17-0163/001 Ejecutar obra

Importe Total: La Suma de VEINTITRES MIL MILLONES DE PESOS
Valor: 23.000.000.000 COP

Solicitó	Elaboró	Aprobó

Gobernación de Antioquia
Secretaria de Hacienda
Certificado de Disponibilidad Presupuestal

CDP Número	3000052655	Fecha de Creación	07.03.2025
PAC-CDP No		Fecha Vencimiento	31.12.2025
Fecha de Impresión	10.03.2025	Página	1 de 1
Estado de Liberación	Aprobado		

Descripción: CONSTRUCCION DEL TUNEL DEL TOYO, SUS VIAS DE ACCESO Y TERMINACION DEL TRAMO DEL INVIAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. CONSTRUCCION TUNEL DEL TOYO. RADICADO 2025/9022

Se certifica que a la fecha de expedición del presente documento existe apropiación con saldo disponible contra la cual se puede ordenar gastos en el codigo y valor que se detalla a continuación:

Item: 1 Valor: 23.737.845.269 COP
Rubro: 2320202005/111B/0-8115/C24011/170163 CREDITO INTERNO PREVIA AUTORIZACION ConstDelTúnelDelToyo,VíasAcceYTermTramINVÍASDepAnt
Proyecto: 17-0163/001 Ejecutar obra

Importe Total: La Suma de VEINTITRES MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE PESOS
Valor: 23.737.845.269 COP

Solicitó	Elaboró	Aprobó

PROYECTO ACCESOS AL TUNEL DEL TOYO – SECTOR 2

CONTRATO DE OBRA:

OBJETO:	CONSTRUCCIÓN, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL, AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LAS VÍAS DE ACCESO AL PROYECTO TÚNEL GUILLERMO GAVIRIA ECHEVERRI SECTOR 02 (TÚNEL DEL TOYO) EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030". MODULO 2
CONTRATISTA:	CONSORCIO VIAS COLOMBIA 061 con NIT. 901.472.786-3 (Integrado por CASAHIDALGO CONSTRUCTORES S.A.S. con NIT. 900.354.637-5, con un porcentaje de participación del 95% e HIDALGO E HIDALGO S.A. SUCURSAL COLOMBIA con NIT. 900.397.334-3, con un porcentaje de participación del 5%).
FECHA DE INICIO:	2 de julio de 2021
VALOR INICIAL:	$389.978.471.425
VALOR ACTUAL:	$389.978.471.425
PLAZO INICIAL:	37 MESES A PARTIR DE LA ORDEN DE INICIO
PLAZO ACTUAL:	Hasta el 30 de abril de 2025.
PRÓRROGA No. 1:	Hasta el 31 de agosto de 2024
PRÓRROGA No. 2:	Hasta el 31 de diciembre de 2024
PRÓRROGA No. 3:	Hasta el 28 de febrero de 2025
PRÓRROGA No. 4:	Hasta el 31 de marzo de 2025
PRÓRROGA No. 5:	Hasta el 30 de abril de 2025
MODIFICACIÓN No.1:	De fecha 15 de diciembre de 2021, mediante la cual se amplía el plazo establecido en los numerales 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, del Anexo Técnico del Proceso de Selección No. LP-DT-061-2020 Módulo 1, del cual se derivó el Contrato 983 de 2021, en noventa (90) días calendario adicionales, sin modificar el plazo total del contrato.
MODIFICACIÓN No.2:	De fecha 28 de agosto de 2023, mediante la cual se realizó el traslado de bolsas para fondear la provisión para ajustes, uso de opción, obras complementarias y/o adicionales.
MODIFICACIÓN No.3:	De fecha 27 de diciembre de 2024, mediante la cual se realizó el traslado de bolsas para fondear el subtotal de obras.
MODIFICACIÓN No.4:	De fecha 31 de marzo de 2025, mediante la cual se realizó el traslado de bolsas para fondear el subtotal de obras.
ANTICIPOS:	Anticipo No. 1 2021-08-05 - $9.489.235.713 Anticipo No. 2 2021-12-30 - $8.489.235.712 Anticipo No. 3 2022-09-06 - $11.303.098.000 Anticipo No. 4 2023-03-31 - $40.000.000.000

A la fecha el valor del anticipo se encuentra completamente amortizado.

CONTRATO DE INTERVENTORÍA:

OBJETO:	INTERVENTORÍA PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACIÓN Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030", LOCALIZADOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA
CONTRATISTA:	CONSORCIO TÚNELES - INTERDISEÑOS INTEGRAL con NIT. 901.474.996-2 (Integrado por INTERVENTORÍAS Y DISEÑOS S.A. -INTERDISEÑOS con NIT. 860.027.091-8, con un porcentaje de participación del 50%, CONSULTORÍA EN INGENIERÍA INTEGRAL S.A.S. con NIT. 901.174.437-1, con un porcentaje de participación del 40% e INTEGRAL INGENIERÍA DE SUPERVISIÓN S.A.S. con NIT. 811.043.176-4, con un porcentaje de participación del 10%).
FECHA DE INICIO:	2 de julio de 2021
VALOR INICIAL:	$19.999.957.160
VALOR ACTUAL:	$22.268.981.590
PLAZO INICIAL:	37 MESES A PARTIR DE LA ORDEN DE INICIO
PLAZO ACTUAL:	Hasta el 30 de abril de 2025.
PRÓRROGA No. 1:	Hasta el 31 de agosto de 2024
PRÓRROGA No. 2:	Hasta el 31 de diciembre de 2024
PRÓRROGA No. 3:	Hasta el 28 de febrero de 2025
PRÓRROGA No. 4:	Hasta el 31 de marzo de 2025
PRÓRROGA No. 5:	Hasta el 30 de abril de 2025
ADICIÓN No.1:	$1.869.024.430.
ADICIÓN No.2:	$400.000.000
MODIFICACIÓN No.1:	De fecha 27 de diciembre de 2024, mediante la cual se realizó el ajuste del alcance teniendo en cuenta la cesión del contrato de obra No. 958 de 2021.
ANTICIPOS:	Anticipo No. 1 2021-08-17 - $1.000.078.134

A la fecha el anticipo se encuentra completamente amortizado.

ANTECEDENTES:

El Contrato de Obra No. 983 de 2021 fue adjudicado por Resolución 858 del 31 de marzo de 2021, previa Licitación Pública Número LP-DT-061-2020, contrato que fue suscrito el 21 de mayo de 2021, y cuyo objeto consiste en: “CONSTRUCCIÓN, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL, AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LAS VÍAS DE ACCESO AL PROYECTO TÚNEL GUILLERMO GAVIRIA ECHEVERRI SECTOR 02 (TÚNEL DEL TOYO) EN EL DEPARTAMENTO DE

ANTIOQUIA, EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030". MODULO 2", por un valor de TRESCIENTOS OCHENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES CUATROCIENTOS SETENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS VEINTICINCO PESOS ($389.978.471.425) MONEDA CORRIENTE, suma que incluye el IVA, equivalente a 429.243,05 salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año de suscripción del contrato.

De acuerdo a lo establecido en la cláusula octava del Contrato de Obra No. 983 de 2021, el plazo inicial de ejecución se estipuló en TREINTA Y SIETE (37) MESES, contados a partir de la orden de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución y demás requisitos exigidos en el Pliego de Condiciones.

En el desarrollo del Contrato de Obra No. 983 de 2021, correspondiente al Sector 2, Tramo 2, producto de las condiciones geológicas adversas encontradas durante la ejecución del Contrato, evidenciadas principalmente en las variaciones en los tipos de terreno encontrados, se ha generado la necesidad de modificación de los diseños iniciales entregados por la Gobernación de Antioquia; para los diferentes taludes a lo largo de los kilómetros intervenidos, con el fin de adelantar tratamientos especiales de refuerzo, que resultan más robustos que los planteados inicialmente, así como actividades no previstas para garantizar la estabilidad de los sitios y obras del proyecto, lo que ha derivado en la ejecución de mayores cantidades de obra y en consecuencia la demanda de un mayor tiempo de construcción y de mayores recursos a invertir en dichas actividades.

Por lo anterior y ante los impactos generados en el cronograma y presupuestos de las obras, con ocasión a las variaciones en la geología de los diferentes taludes a estabilizar en los 9 km del Sector 2, se ha informado que se requieren recursos para la terminación de las obras de dicho sector por un valor aproximado de $317.000 MILLONES DE PESOS.

JUSTIFICACIÓN RECURSOS ADICIONALES:

De acuerdo con lo establecido en el **ANEXO TÉCNICO 1** de la Licitación Pública LP-DT-061-2020, de la cual resulta el contrato de obra No. 983-2021, el Sector 2 del Tramo 2 comprende*: "(…) Construcción de aproximadamente 9.0km en el SECTOR 02 que comprende como punto de inicio las obras terminadas del Túnel 04 del SECTOR 1, hasta el Túnel 10, incluyendo los portales de entrada y salida, y el tramo de vía comprendido entre dicho túnel y el aproche contiguo del Puente No 1 a cargo de la Gobernación de Antioquia según Contrato de Obra Pública N° 4600004806 de 2015. (…)."*

Lo anterior contempla como mínimo la ejecución de las siguientes obras, resultantes de los estudios y diseños elaborados mediante el Contrato de Obra Pública N° 4600004806 de 2015 a cargo de la Gobernación de Antioquia, de acuerdo a lo establecido en el Convenio interadministrativo de colaboración No. 2014-AS-20-0037, como son:

Túnel	Longitud (m)
Túnel 5	110.0

Túnel 6	66.0
Túnel 7	265.0
Túnel 8	215.0
Túnel 9	259.0
Túnel 10	402.0
Túnel falso	**Longitud (m)**
Túnel falso 2	85.0
Túnel falso 4	80.0

Puente	Longitud (m)
Puente 2	55.0
Puente 3	35.0
Puente 4	35.0
Puente 5	35.0
Puente 6	300.0
Puente 7	45.0
Puente 8	108.0
Puente 9	45.0
Puente 10	35.0
Puente 11	261.0
Puente 12	120.0
Puente 13	256.0

A partir de la orden de inicio del 02 de julio de 2021, el contratista de obra CONSORCIO VIAS COLOMBIA 061, inició la etapa de preconstrucción realizando la "ACTUALIZACIÓN DE DISEÑOS" de acuerdo a lo establecido igualmente en el Anexo Técnico. Y posteriormente se dió inicio a la etapa de construcción y a la ejecución de las obras objeto del contrato, es asi como a la fecha se cuenta con el siguiente avance de las obras que se encuentra dentro del alcance del contrato:

Frente	Longitud (m)	Porcentaje de avance financiero	Estado
Túnel 5	110.0	93,57%	Excavado y revestido a nivel de subrasante
Túnel 6	66.0	94,41%	Excavado y revestido a nivel de subrasante
Túnel 7	265.0	94,71%	Excavado y revestido a nivel de subrasante
Túnel 8	215.0	94,39%	Excavado y revestido a nivel de subrasante
Túnel 9	259.0	93,97%	Excavado y revestido a nivel de subrasante
Túnel 10	402.0	0%	Sin iniciar
Túnel falso 2	85.0	63,44%	Estabilizado parcialmente, pendiente la

			construcción de la bóveda
Túnel falso 4	80.0	0%	Sin iniciar
Puente 2	55.0	91,25%	Construido y con new jerseys
Puente 3	35.0	87,90%	Construido y con new jerseys
Puente 4	35.0	87,33%	Construido y con new jerseys
Puente 5	35.0	87,51%	Construido y con new jerseys
Puente 6	300.0	94,65%	Construido y con new jerseys
Puente 7	45.0	0%	Sin iniciar
Puente 8	108.0	0%	Sin iniciar
Puente 9	45.0	0%	Sin iniciar
Puente 10	35.0	0%	Sin iniciar
Puente 11	261.0	0%	Sin iniciar
Puente 12	120.0	0%	Sin iniciar
Puente 13	256.0	0%	Sin iniciar

En desarrollo del contrato y de acuerdo con la optimización de los diseños realizadas por el contratista se presentó y se aprobó por parte de la Interventoría la eliminación del túnel falso 3, que actualmente corresponde al frente a cielo abierto 16.

Durante el desarrollo del contrato se identificó la necesidad de recursos presupuestales adicionales para lograr el cumplimiento de la totalidad del alcance contractual; esto debido a que principalmente durante la ejecución de las actividades constructivas del proyecto se han encontrado condiciones diferentes a las planteadas como hipótesis de diseño, especialmente en relación con la geología del área de intervención, tal como se expone a continuación:

La geología en general del sector intervenido en el marco de ejecución del contrato 983 de 2021, presenta alto grado de complejidad, tal y como se describe en el **Volumen III "GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA"** de los estudios y diseños entregados para la ejecución del proyecto, así como en la actualización posterior de este documento realizada en el 2021 por el CVC061 y a partir de la cual se generó el documento **"INFORME DE ACTUALIZACIÓN PROCESOS MORFODINÁMICOS VOLUMEN III – ESTUDIO DE GEOLOGÍA PARA INGENIERÍA Y GEOTECNIA - ACTUALIZACIÓN PROCESOS MORFODINÁMICOS"**, en el que se incluyen las siguientes conclusiones en las páginas 126 y 127:

"(…)

- *Para el año 2016 entre las abscisas K11+800 a K20+740 se identificaron 59 movimientos en masa, de los cuales 38 procesos morfodinámicos están activos para el año 2021 y 21 movimientos en masa se estabilizaron y en la actualidad se encuentran cubiertos por vegetación.*
- *De acuerdo a los procesos morfodinámicos evidenciados en el año 2016 y la actualización de los mismos para el año 2021 se identificaron 17 movimientos en masa adicionales, clasificados como deslizamientos compuestos, traslacionales, en cuña, caída de roca, detritos y flujos de detritos.*

- *Algunos procesos morfodinámicos identificados en el año 2016 han presentado una evolución significativa para el año 2021, generando movimientos en masa más amplios, flujos de detritos contantes entre otros. Por otra parte, algunos de los procesos levantados para el año 2016 no presentan evolución y se han mantenido inactivos.*

- *Para el año 2021 se identificaron cinco (5) tramos inestables que corresponden a procesos morfodinámicos levantados en el año 2016, sin embargo, en la actualización de estos movimientos en masa exhibieron una mayor magnitud generando sectores inestables por los continuos desprendimientos de material, tanto de las laderas superiores como inferiores (socavación lateral que genera pérdida de banca). A continuación, se indican los tramos inestables:*

  - ✓ *Tramo 1: se encuentra cerca a la abscisa 11+830 y corresponde a los levantamientos de la estación geológica T2-114 y T2-115 (2016), los movimientos en masa en este sector son deslizamientos compuestos (deslizamiento traslacional, caída de roca y detritos), se evidencia también pérdida de banca.*
  - ✓ *Tramo 2: se presenta entre las abscisas 12+090 a 12+160, los levantamientos de las estaciones geológicas corresponden a T2-125 y T2-126 (2016), los movimientos en masa en este sitio son caída de detritos y roca, se presenta pérdida de banca.*
  - ✓ *Tramo 3: se presenta entre las abscisas 13+120 a 13+400. Los levantamientos de las estaciones geológicas corresponden a T2-139 (2016) y ACT-021 (2021), los movimientos en masa en este sitio son deslizamientos compuestos (deslizamiento traslacional, caída de roca y detritos), se evidencia también pérdida de banca.*
  - ✓ *Tramo 4: se presenta entre las abscisas 13+630 a 13+710, los levantamientos de las estaciones geológicas corresponden a T2-143 y T2-144 (2016), los movimientos en masa en este sitio son deslizamientos compuestos (deslizamiento traslacional, caída de roca y detritos) y flujos de detritos, también se presenta pérdida de banca por sectores del tramo.*
  - ✓ *Tramo 5: se presenta entre las abscisas 15+480 a 15+590, el levantamiento de la estación geológica corresponde a T2-187 (2016), los movimientos en masa en este sitio es un deslizamiento compuesto (deslizamiento traslacional, caída de roca y detritos), se presenta pérdida de banca." (Énfasis propio).*

Producto de la dinámica y evolución de los procesos morfodinámicos, a la fecha se han reportado once (11) eventos de contingencia ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA-, en virtud de lo establecido en la Licencia Ambiental 1574 de 2017, los cuales ha sido necesario atender y en consecuencia se ha requerido rediseñar las obras inicialmente planteadas por los diseños con el fin de satisfacer los requerimientos en cuanto a tratamientos geotécnicos orientados a garantizar la estabilidad de los taludes y la seguridad vial; esta situación ha derivado en un aumento considerable de las cantidades de obra y de la necesidad de incluir ítems no previstos, llevando todo ello a un incremento en el presupuesto del proyecto principalmente en los frentes de obra denominados como “Cielo Abierto”.

Lo anterior, toda vez que dadas las condiciones poco favorables respecto de la geología de la zona en la que se ubica el proyecto, desde el inicio de la excavación de los taludes se estimó conveniente -por parte de la interventoría y el contratista- durante su ejecución realizar modelaciones constantes conforme se avanzaba en el corte, actualizando cada vez las variables del modelo con las condiciones reales encontradas en terreno.

Es así, como durante la etapa de ejecución se han tenido varios cambios en la estabilización de los taludes, uno de los que han tenido más variación es el talud del frente de obra 13, conocido como el Sector el calvario, el cual en su diseño inicial estimaba la construcción de 5 terrazas, en las que se proyectó para la primera terraza, dada la condición natural del talud caracterizada por zonas de escarpe erosionadas, materiales descompuestos y una condición de meteorización natural por el tipo roca existente, sostenimiento con anclajes de 60 ton; para la segunda terraza se tenía estimado encontrar en la zona central un material con mejores características y por lo tanto se proyectó un sostenimiento mixto conformado por anclajes de 60 ton en los extremos y 40 ton en la zona central; en la tercera terraza se consideró que el material mejoraría en el ancho total del talud y por lo tanto se proyectaron anclajes de 40 ton en toda la terraza; y en relación a la cuarta y quinta terraza, se estimó que la geología del talud cambiaría ostensiblemente por el nivel de profundidad de la excavación encontrando una roca más sana y por lo tanto se proyectó un sostenimiento conformado por pernos. En la imagen a continuación se presenta el esquema del modelo inicial, en el que los puntos azules y rojos corresponden a anclajes de 60 y 40 ton respectivamente y los puntos cian a pernos.

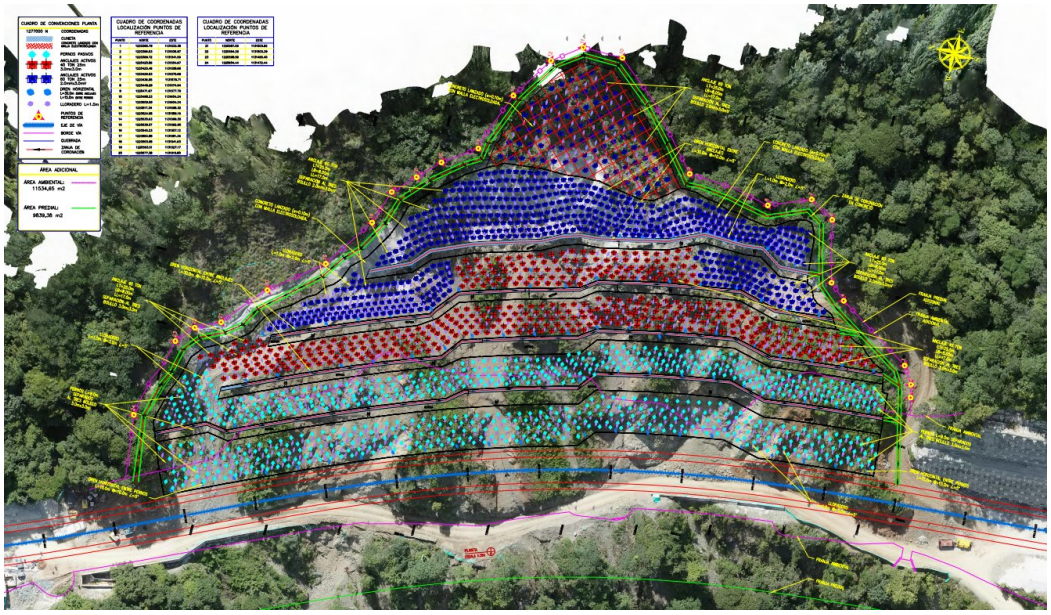


Imagen 1. Diseño inicial Cielo abierto 13 - K 13+147 a K13+345.

Como se mencionó anteriormente, durante el proceso de excavación ha sido necesario reformular las hipótesis de diseño y ajustar las variables de acuerdo con la clasificación del material encontrado a medida que se avanza en el proceso de excavación y perforación. Así las cosas, la primera terraza se construyó conforme las condiciones de diseño que se tenían cuando se inició el proceso de excavación utilizando anclajes de 60 ton para el sostenimiento; en el caso de la segunda terraza fue necesario implementar en la totalidad del sostenimiento anclajes de 60 ton, en donde ya se presenta un cambio importante toda vez que en esta terraza se proyectaban anclajes de 40 ton en la zona central y de 60 ton solo en los extremos; en la tercera terraza fue necesario implementar un sostenimiento mixto entre anclajes de 60 ton en las primeras filas y anclajes de 40 ton en las tres filas siguientes de la terraza y esta solo consideraba anclajes de 40 ton inicialmente; en la cuarta terraza el sostenimiento estaba proyectado para ejecutarse con pernos, sin embargo, teniendo en cuenta la geología encontrada, fue necesario continuar con anclajes de 40 ton.

Actualmente, se está ejecutando la construcción de la quinta terraza y de acuerdo con las verificaciones del último modelo y las tendencias del material encontrado en terreno, se tiene proyectado construir la estabilización de este con anclajes de 40 ton debido a que durante los procesos de excavación el material que aflora en estas áreas no presenta condiciones favorables.

En la imagen a continuación se presenta el esquema del modelo actualizado, en el que los puntos azules y rojos corresponden a anclajes de 60 y 40 ton respectivamente.

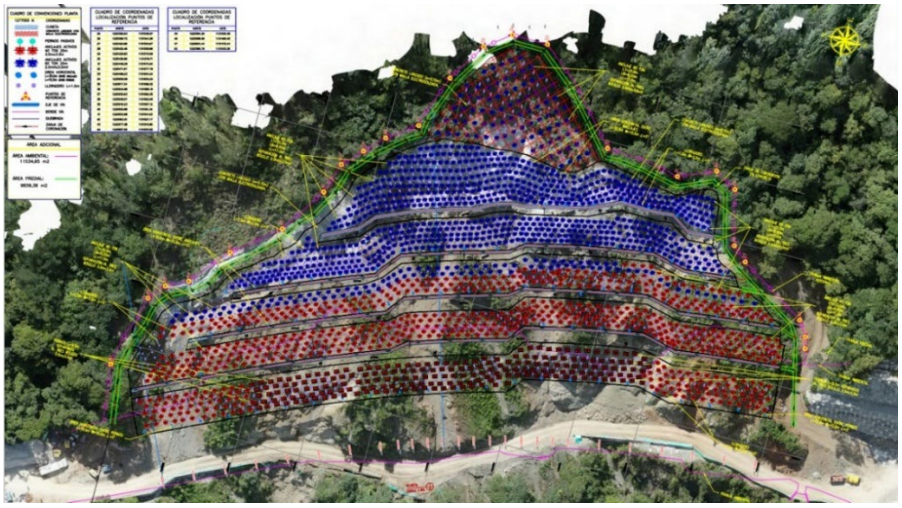


Imagen 2. Diseño Cielo abierto 13 - K 13+147 a K13+345 de acuerdo con la última actualización del modelo

En la siguiente tabla se presenta un resumen de las variaciones que ha tenido la configuración del sostenimiento analizado:

TERRAZA	MODELO INICIAL	MODELO DICIEMBRE 2024	MODELO (ENERO 31/2025)	MODELO ACTUALIZADO
1	Anclajes activos 60 ton	Anclajes activos 60 ton	Anclajes activos 60 ton	Anclajes activos 60 ton
2	Anclajes activos 60 ton en los extremos y anclajes activos de 40 ton en la zona central	Anclajes activos 60 ton	Anclajes activos 60 ton	Anclajes activos 60 ton
3	Anclajes activos 40 ton	Anclajes activos 40 ton	Anclajes activos 60 ton Anclajes activos 40 ton	Anclajes activos 60 ton Anclajes activos 40 ton
4	Pernos de 9m de longitud	Pernos de 9m de longitud	Anclajes activos 40 ton Pernos de 9m de longitud	Anclajes activos 40 ton
5	Pernos de 9m de longitud	Pernos de 9m de longitud	Pernos de 9m de longitud	Anclajes activos 40 ton

Adicionalmente, durante el desarrollo de las actividades de excavaciones subterráneas de algunos túneles del proyecto, se evidenciaron variaciones en el tipo de terreno encontrado, respecto a lo proyectado en los estudios iniciales entregados por la Gobernación de Antioquia, situación que ha requerido una mayor duración de la ejecución de las actividades inicialmente programadas, así como una mayor inversión a la establecida en los Estudios y Diseños.

Por lo anterior y ante los grandes impactos generados en el cronograma y presupuestos de las obras, con ocasión a las variaciones en la geología de los diferentes túneles y taludes a estabilizar en los 9,1 km del Sector 2, la interventoría ha informado que se requieren recursos para la terminación de las obras por un valor de $317.000 millones. Recursos requeridos para la terminación de la totalidad de las obras del contrato.

Así mismo y teniendo en cuenta que es necesario garantizar el adecuado control y seguimiento de las obras, se considera apropiado ceder el contrato de interventoría, de manera que se pueda continuar el seguimiento especializado de todas las actividades del contratista de obra.

ESTADO FINANCIERO:

El contrato de obra No. 983 de 2021 tiene un valor actualizado de $ 389.978.471.425 y a la fecha se cuenta con una ejecución financiera del 99,01%, de acuerdo con la ejecución de las obras.

El contrato de interventoría No. 967 de 2021 tiene un valor actualizado de $ 22.268.981.590 y a la fecha se cuenta con una ejecución financiera del 99,5%, de acuerdo con el seguimiento a la ejecución de las obras.

INFORME DE LAS OBRAS INTERVENIDAS – SECTOR 2

El proyecto consiste en la construcción de las vías de acceso al proyecto TÚNEL DEL TOYO en el tramo 2 del sector 2. Está comprendido entre las abscisas K11+624,80 y K20+740,52 con una longitud de intervención de 9,1 kilómetros aproximadamente, donde se construirán 12 puentes de diferentes tipologías como voladizos sucesivos, vigas postensadas, entre otros, 6 túneles cortos de hasta 400 m de longitud y 2 falsos túneles. Contempla además la gestión predial, social, ambiental y de sostenibilidad.

Las actividades de obra se empezaron a desarrollar a partir del mes de diciembre del año 2021, adecuando las condiciones de la vía industrial (antigua vía al mar), la cual se encontraba en un estado deteriorado debido a su no utilización desde hace aproximadamente 30 años.
Es necesario precisar, que el proyecto está distribuido en 4 sub sectores, los cuales se distribuyen así:

- El primer sector que consta de 4.89km está desde el Cielo abierto 8 (K11+624) hasta el Puente 6 (K16+514), recordando que por este sector aún se conservaba la sombra de la antigua vía al mar y desarrollando las actividades sobre el costado derecho del Río Tonusco en sentido del abscisado. En este sector se ejecutó la construcción de los puentes 2, 3, 4, 5 y 6, los túneles 5, 6, 7, 8 y 9, y los frentes de obra Cielo abierto 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 19.

- El segundo sector (sin intervenir) que consta de 2.64km está desde el Cielo abierto 20 (K16+514) hasta el Puente 11 (K19+159), este subsector está sobre el costado izquierdo del Río Tonusco en sentido del abscisado abandonando la antigua vía al mar debido a distintos derrumbes de gran envergadura que interrumpieron la mencionada vía al mar, razón por la cual, el alineamiento geométrico cambia y se intervendrán zonas por fuera del alineamiento de la Antigua Vía al Mar. En este sector se construirá los puentes 7, 8, 9, 10 y 11, así como los cielos abiertos 20, 21, 22, 23 y 24.

- El tercer sector (sin intervenir) que consta de 1.03km ubicado entre el Cielo abierto 25 (K19+159) hasta el Puente 13 (K20+190), está sobre el costado derecho del Río Tonusco en

sentido del abscisado, incorporándose nuevamente a la antigua vía al mar. En este sector se construirá los puentes 12 y 13, los Cielos Abiertos 25, 26 y 27, y, el túnel falso 4.

• El cuarto y último sector (sin intervenir) consta de 0.55km ubicados entre el Cielo abierto 28 (K20+190) y Cielo abierto 29 (K20+740), está sobre el costado izquierdo del Río Tonusco en sentido del abscisado, donde nuevamente se intervendrán zonas por fuera del alineamiento de la Antigua Vía al Mar. En este sector se construirá el Cielo abierto 28 y 29, y, el Túnel 10.

Es pertinente informar que una vez iniciaron las actividades de construcción para los distintos frentes del primer sector, se evidenciaron las distintas problemáticas de orden geológico en el corredor, originando así la necesidad de robustecer principalmente los tratamientos geotécnicos para la estabilización de los taludes, especialmente la de los portales tanto de entrada como de salida de los túneles 5, 6, 7, 8 y 9. De igual forma sucedió en algunos puntos específicos de los Cielos abiertos, tales como el 8, 13, 16 y 19, así como también de los taludes del túnel falso 2 y 3, lo cual demandó tanto mayores recursos financieros como mayor tiempo de ejecución, tal como había sido mencionado.

Manteniendo como principio la buena planeación del proyecto, desde el componente financiero se evaluaron distintas alternativas para lograr el alcance total del proyecto consagrado en los mencionados Contratos. No obstante, al realizar distintas visitas de campo con los equipos técnicos de las partes y realizando proyecciones de la geología para los demás sectores; producto de las lecciones aprendidas en la intervención en los frentes de obra del primer sector, se concluyó que los recursos contractuales de la Entidad Contratante no son los suficientes para lograr lo contemplado en el alcance contractual.

Respecto a las obras ejecutadas bajo el Contrato de obra 983 de 2021 y el Contrato de Interventoría 967 de 2021, a continuación, se presenta el estado de cada uno de los frentes de obra intervenidos:

Frente de obra		Presupuesto total	Presupuesto Contractual	Faltante ($)	Faltante (%)
Cielo abierto	CA 8	$ 11.190	$ 10.205	$ 984	8,80%
	CA 9	$ 1.729	$ 1.621	$ 107	6,21%
	CA 10	$ 1.266	$ 1.179	$ 88	6,91%
	CA 11	$ 1.891	$ 1.630	$ 261	13,78%
	CA 12	$ 887	$ 452	$ 435	48,99%
	CA 13	$ 69.997	$ 64.488	$ 5.509	7,87%
	CA 14	$ 10.478	$ 10.264	$ 214	2,04%
	CA 15	$ 6.376	$ 5.273	$ 1.102	17,29%
	CA 16	$ 29.985	$ 27.069	$ 2.916	9,73%
	CA 17	$ 12.579	$ 8.550	$ 4.029	32,03%
	CA 18	$ 2.297	$ 1.986	$ 311	13,53%
	CA 19	$ 35.260	$ 33.904	$ 1.356	3,85%
	Tunel Falso 2	$ 26.187	$ 16.613	$ 9.573	36,56%
	Tunel Falso 3	$ 15.225	$ 14.897	$ 328	2,16%
Puentes	P 2	$ 2.224	$ 2.029	$ 195	8,75%
	P 3	$ 1.391	$ 1.223	$ 168	12,10%
	P 4	$ 1.337	$ 1.167	$ 169	12,67%
	P 5	$ 1.360	$ 1.190	$ 170	12,49%
	P 6	$ 21.985	$ 20.808	$ 1.177	5,35%
Túneles	Tunel 5	$ 9.033	$ 8.452	$ 581	6,43%
	Tunel 6	$ 7.864	$ 7.110	$ 754	9,59%
	Tunel 7	$ 30.416	$ 28.808	$ 1.608	5,29%
	Tunel 8	$ 23.126	$ 21.828	$ 1.297	5,61%
	Tunel 9	$ 25.034	$ 23.525	$ 1.509	6,03%

*valores en millones de pesos

Ahora bien, a continuación presentamos una breve explicación de los avances físicos del proyecto:
-Actualmente el proyecto cuenta con un porcentaje de avance programado del 99.58% versus un avance ejecutado del 99.60%. Los porcentajes relacionados son medidos con base al presupuesto contractual más no la totalidad del alcance contractual.

Meta Física (Programa de Obra) Línea Base						Meta Física Programada / Ejecutada Acumulada				
Descripción de la Meta Física Contractual	Unidad	Cantidad	Vigencia 2022	Vigencia 2023	Vigencia 2024	Total Vigencias	Avance Físico	Avance	Total	%
Estudios y diseños	Global	1	100,00%	-	-	100%	Prog	100,00%		
							Ejec	100,00%	1,00	100,0%
Vías a cielo abierto	m	6213,1	22,36%	34,50%	43,14%	100%	Prog	99,22%		
							Ejec	99,25%		
Puentes	m	1321,2	17,66%	52,90%	29,44%	100%	Prog	100,00%		
							Ejec	100,00%		
Túneles	m	1581,5	19,35%	76,12%	4,53%	100%	Prog	100,00%		
							Ejec	100,00%		

En el cuadro anterior se presentan las metas físicas contractuales, no obstante, la Interventoría reporta que estas metas fueron ajustadas de acuerdo con la versión 6.0 del cronograma de obra. Por lo tanto, los avances físicos del proyectos se calcularon con base en las obras que cuentan con recursos para su finalización (4,9 km en total). Así las cosas, las obras que no

pueden iniciar por falta de recursos son: los puentes 7, 8,9, 10, 11, 12 y 13; el túnel 10; y 2,8 km de las vías a cielo abierto 20 a 29.
Nota: Los % de avance físico variaron según actualización del PDT 10.0 según la solicitud de prórroga #5.

Ahora bien, al medir el avance de físico del contrato en relación a la totalidad de las obras contenidas en el alcance contractual (9,1 km), el % de avance real es de acuerdo a la actualización de la cifra de adición del Contrato de obra 983 de 2021 expuesta en nuestra comunicación INT-INVIAS-4208-2025. Así las cosas se tiene el siguiente avance:

Frente de obra	% de avance real
Vías a cielo abierto	61,20%
Puentes	36,85%
Túneles	63,70%
Total	**58,76%**

Con el % de avance actual, las principales actividades pendientes de los frentes de obra intervenidos, se presentan a continuación:

Frente de obra		Actividades ejecutadas	Pendientes
Cielo abierto	CA 8	Estabilizaciones geotécnicas, muro de contención, obras hidráulicas.	Construcción brocal entrada túnel 5, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 9	Estabilización geotécnica portal salida Túnel 5 y construcción de brocal.	Culminación estabilización geotécnica (Portal salida túnel 5), estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 10	Estabilización geotécnica portal entrada Túnel 6 y construcción de brocal.	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 11	Estabilización geotécnica portal salida túnel 6	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 12	Estabilización geotécnica y muro de contención	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 13	Estabilizaciones geotécnicas, muros de contención y obras hidráulicas	Culminación estabilización geotécnica (calvario), estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 14	Estabilización geotécnica portal entrada túnel 7 y construcción de brocal	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización

	CA 15	Estabilización geotécnica portal salida túnel 7, construcción de brocal y obras hidráulicas	Culminación estabilización geotécnica (Portal salida Túnel 7), estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 16	Estabilización geotécnica portal entrada túnel 8, construcción de brocal, construcción de terraplén, obras hidráulicas y muros de contención	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 17	Estabilización geotécnica portal salida túnel 8 y portal entrada túnel 9, construcción de brocales y obras hidráulicas	Construcción de puente, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 18	Estabilización geotécnica portal salida túnel 9.	Construcción brocal salida túnel 9, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	CA 19	Estabilización geotécnica, obras hidráulicas y aproche estribo 1 puente 6.	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	Túnel Falso 2	Estabilización geotécnica y obras hidráulicas	Recuperación de zona colapsada del talud, bóveda del túnel falso, obras hidráulicas, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Puentes	P 2	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
	P 3	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
	P 4	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
	P 5	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
	P 6	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pasarelas en ambos costados, pavimento asfáltico y señalización
Túneles	Túnel 5	Excavación subterránea, impermeabilización, viga base y revestimiento	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
	Túnel 6	Excavación subterránea, impermeabilización, viga base y revestimiento	Estructura de pavimento, cárcamos y tapas, drenaje vial y señalización

	Túnel 7	Excavación subterránea, impermeabilización, viga base y revestimiento	Estructura de pavimento, cárcamos y tapas, drenaje vial y señalización
	Túnel 8	Excavación subterránea, impermeabilización, viga base y revestimiento	Estructura de pavimento, cárcamos y tapas, drenaje vial y señalización
	Túnel 9	Excavación subterránea, impermeabilización, viga base y revestimiento	Estructura de pavimento, cárcamos y tapas, drenaje vial y señalización

Así las cosas, con la posible cesión del Contrato de obra 983 de 2021 y el Contrato de Interventoría 967 de 2021 a la Gobernación de Antioquia, se proyecta la adición de recursos que permitan culminar los demás frentes de obra sin intervenir en el sector 2, 3 y 4, los cuales son los siguientes:

Frente de obra		**Presupuesto total proyectado - Frentes No intervenidos**	**% Alcance por ejecutar**
Cielo abierto	CA 20	$ 31.511	100%
	CA 21	$ 6.241	100%
	CA 22	$ 369	100%
	CA 23	$ 9.584	100%
	CA 24	$ 21.703	100%
	CA 25	$ 8.123	100%
	CA 26	$ 401	100%
	CA 27	$ 3.131	100%
	CA 28	$ 2.841	100%
	CA 29	$ 1.031	100%
	Túnel falso 4	$ 16.451	100%
Puentes	P 7	$ 1.793	100%
	P 8	$ 4.010	100%
	P 9	$ 1.722	100%
	P 10	$ 1.394	100%
	P 11	$ 14.588	100%
	P 12	$ 5.635	100%
	P 13	$ 14.252	100%
Túnel	T10	$ 37.050	100%

*valores en millones de pesos

Realizado el 23 de abril de 2025.

C-000315



ING. CARLOS ALBERTO DELGADO CORTÉS
DIRECTOR DE INTERVENTORÍA
CONSORCIO TÚNELES INTERDISEÑOS INTEGRAL