MEMORANDO INDIVIDUAL

N° Radicado: 2025I-VBOG-038261
Fecha: 2025-06-06 14:43:27

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

DE: KAROL ROCA PACHECO
1120100 SUBDIRECCIÓN DE MODERNIZACIÓN DE CARRETERAS NACIONALES

Asunto: SOLICITUD ELABORACIÓN DE MINUTA DE CESIÓN AL CTO. 967 DE 2021 INTERV. PROYECTO: TÚNEL DEL TOYO Y SUS VIAS DE ACCESO

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, consistente en solicitud de Cesión de la Posición Contratante para el contrato 967 de 2021, la cual fuera aprobada en Comité de Contratación celebrado el 28 de mayo de 2025, sesión No. 18, fundamentada en la solicitud efectuada por la Gobernación de Antioquia mediante oficio No. 2025030079536 del 12 de febrero de 2025, dirigida al Ministerio de Trasporte y al Instituto Nacional de Vías – Invias, mediante radicados con No. MT 20253030239972 y No. 2025E-VUVRAZ-015461 del 12 de febrero de 2025, a la cual se le dio alcance mediante el oficio No. 2025030124787 de fecha 7 de abril de 2025 radicado en el Ministerio de Transporte y en el 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", para lo cual allegamos igualmente la Ficha Técnica del Caso, de acuerdo con las siguientes consideraciones, a saber:

El precitado contrato tiene por objeto: "INTERVENTORIA PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN, VISIÓN 2030", LOCALIZADOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"

CONTRASTISTA: CONSORCIO TÚNELES - INTERDISEÑOS INTEGRAL 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%).

A continuación, se trae a colación datos de relevancia del contrato, entre ellos, la fecha de inicio, el valor del contrato, el plazo actual del mismo, así como los modificatorios contractuales que se han surtido dentro del mismo, así:

FECHA DE INICIO:	2 de julio de 2021
VALOR INICIAL:	$19.999.957.160
ADICIÓN No. 1:	$1.869.024.430,0
VALOR ACTUAL:	$21.868.981.590

PLAZO INICIAL: 37 MESES A PARTIR DE LA ORDEN DE INICIO

PLAZO ACTUAL: Hasta el 13 de junio 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
SUSPENSIÓN 1: Del 23 de abril de 2025 hasta el 22 de mayo de 2025
AMPLIACIÓN 1 A SUSPENSIÓN 1: Del 23 de mayo de 2025 hasta el 5 de junio de 2025

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

En cuanto a datos del anticipo, ha de indicarse:

Fecha	Valor
Anticipo No. 1 2021-08-17	$1.000.078.134

En cuanto al avance financiero programado para el contrato de interventoría número **967 de 2021** se tiene que corresponde a 99,98% (avance financiero) y respecto del porcentaje de avance ejecutado el mismo corresponde a 99,98% (avance financiero).

JUSTIFICACION AVANCE PROGRAMADO VS AVANCE EJECUTADO

Durante el desarrollo del contrato de interventoría No. 967-2021 se ha cumplido con lo establecido en el plan de cargas aprobado, y se han realizado los ajustes requeridos de acuerdo con las necesidades de ejecución de los contratos de obra No. 958-2021 y 983-2021, hasta la vigencia 2024 y del contrato de obra No. 983 de 2021 en la presente vigencia, los cuales han sido y son objeto de esta interventoría.

El estado financiero del contrato No. 967 de 2021 es el siguiente:

DESCRIPCIÓN	VALOR EJECUTADO	ESTADO	PERIODO
Vigencia 2021	$ 2.146.823.654,00	PAGADO	
Vigencia 2022	$ 6.300.822.746,00	PAGADO	
Vigencia 2023	$ 8.719.753.839,00	PAGADO	
Vigencia 2024	$ 4.582.243.785,00	PAGADO	
Vigencia 2024			

Acta de Costos No. 43	$	39.533.439,00	EN REVISIÓN	Enero
Acta de Costos No. 44	$	49.997.907,00	EN REVISIÓN	Febrero
Acta de Costos No. 45	$	30.317.822,00	EN REVISIÓN	Marzo
VALOR TOTAL CONTRATO				$ 22.268.981.590
TOTAL VALOR EJECUTADO			$	21.869.493.192,00
SALDO POR EJECUTAR			$	399.488.398,00

El saldo pendiente por ejecutar corresponde al acta del mes de abril de 2025, en relación con el seguimiento del contrato de obra No. 983 de 2021, valor que equivale al 1.79% del valor total del contrato.

PROCESOS SANCIONATORIOS

Respecto del contrato de interventoría No. 967 de 2021, no se han generado Procesos Administrativos Sancionatorios.

En atención al desarrollo del contrato de interventoría No. 967 de 2021, consideramos necesario realizar las siguientes precisiones a saber:

CONSIDERACIONES PARA LA CESIÓN CONTRACTUAL

ANTECEDENTES:

Con miras a continuar aunando esfuerzos para mejorar las condiciones de movilidad y niveles de servicio en corredores de comercio exterior que conectan a los departamentos del centro del país con los puertos del Atlántico y el Pacífico colombiano, y debido a la importancia estratégica de avanzar en la infraestructura vial, se identificaron en su momento necesidades de ampliación y mejoramiento de la red vial de carreteras para brindar mejores condiciones de competitividad en el flujo de bienes y pasajeros, así como facilidades de acceso a la oferta social del Estado. Con el proyecto del Túnel del Toyo se busca articular los tramos Autopista al Mar 1 y Mar 2, incluidas en las Autopistas de la Prosperidad del programa de concesiones de cuarta generación (4G), para prestar condiciones continúas de servicio y seguridad entre Medellín y el Urabá Antioqueño y así mismo los puertos marítimos, tal como se estableció en el documento CONPES 3836, mediante el cual se declaró la IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO CORREDOR SANTA FE DE ANTIOQUIA-CAÑASGORDAS: TÚNEL DEL TOYO Y VÍAS DE ACCESO (AUTOPISTAS DE LA PROSPERIDAD).

Para la ejecución del proyecto se celebró el Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037 el 16 de enero de 2015, entre EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN (ahora denominado DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TÉCNOLOGÍA E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN, en atención a lo consagrado en el Acto Legislativo No. 01 de 2021), para lograr la atención de las vías de acceso al proyecto TÚNEL DEL TOYO Y SUS VIAS DE ACCESO, en el departamento de Antioquia.

El referido proyecto se desarrolla en el Corredor Santa Fe de Antioquia – Cañasgordas: Túnel del Toyo (Túnel Guillermo Gaviria Echeverri) y sus Vías de Acceso, se trata de un corredor que permite la articulación entre las concesiones Autopista al Mar 1 y Autopista al Mar 2 conformando uno de los corredores de comercio exterior que enlazan la concesión Transversal de las Américas. De esta forma se logrará conectar la ciudad de Medellín y la región de Urabá en cuatro (4) horas, reduciendo en un 60% el tiempo de viaje, lo que permitirá una mejor interconexión con la red vial nacional y mejoramiento en las condiciones de movilidad y competitividad del país.

Es necesario indicar que, con el precitado proyecto, las inversiones asociadas a este tendrán efectos positivos en el crecimiento de la economía del país y la región, a través de la consolidación de los corredores de comercio exterior que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, situación que se convertirá en un aumento en la productividad del país, al ser más competitivo a nivel internacional.

En línea con lo anterior, las Entidades Cooperantes han considerado pertinente realizar inversiones en la infraestructura vial que permitan el cumplimiento de metas físicas para el fortalecimiento de la presencia del Estado en las regiones del país, favoreciendo conexiones estratégicas en y entre las regiones de Colombia desde el punto de vista logístico, geográfico, social, de seguridad y economía.

Estos propósitos adquieren mayor relevancia en el marco del Proyecto TÚNEL DEL TOYO Y SUS VIAS DE ACCESO, cumpliendo un papel de alta relevancia dentro de las obras que desarrolla tanto la Gobernación de Antioquia, como el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, para el País, en cada uno de los Tramos asignados dentro del Proyecto, siendo objeto de ejecución el TRAMO 1 para la prenombrada Gobernación, así como el TRAMO 2 inicialmente a cargo del INVIAS, convirtiéndose el precitado proyecto de gran relevancia para el desarrollo de infraestructura a nivel nacional.

En razón de lo anterior, el 18 de octubre de 2024, las entidades Cooperantes del Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037, suscribieron Modificación No. 1 al mismo, la cual quedo publicada el 21 de octubre de 2024, en la plataforma SECOP I.

Dicha modificación consistió en modificar la minuta original del prenombrado convenio así:

"(…) ***CLÁUSULA PRIMERA: MODIFICAR*** *la Cláusula Segunda del* ***CONVENIO "ALCANCE",*** *en el sentido de precisar las longitudes y alcances de las obras del Tramo 1 a cargo de* ***EL DEPARTAMENTO,*** *y las longitudes y alcances de las obras del Tramo 2 a cargo de* ***EL INVIAS****, los cuales para todos los efectos corresponden a la siguiente descripción, de conformidad con los estudios y diseños a fase III elaborados a través del Contrato No. 4600004806 de 2015 celebrado entre el Consorcio Antioquia al Mar y* ***EL DEPARTAMENTO****, y la actualización y optimización de los estudios y diseños realizada a través de los Contratos de Obra Pública No. 958 de 2021 celebrado entre CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A. y* ***EL INVIAS****, así como el Contrato de Obra Pública No 983 de 2021 celebrado entre CONSORCIO VÍAS COLOMBIA 061 y* ***EL INVIAS,*** *en los cuales se estableció que: El Tramo 1 parte desde el municipio de Cañasgordas, en una longitud aproximada de 18,2 Km conformados por: 1,3 Km de puentes, 4,4 Km de vías a cielo abierto y 12,5 Km de túneles de los cuales 9,7 Km corresponden al Túnel del Toyo. El Tramo 2 parte desde el municipio de Santa Fe de Antioquia hasta el empalme con el Tramo 1, en una longitud aproximada de 19,4 km conformados por: 4,5 Km de túneles, 1,5 Km de puentes, 13,4 Km de vía a cielo abierto.*

CLÁUSULA SEGUNDA: MODIFICAR *la Cláusula Segunda del* ***CONVENIO "ALCANCE****", en el sentido de incluir en los "****Aportes****" que, tanto* ***EL DEPARTAMENTO*** *como* ***EL DISTRITO,*** *adelantarán las*

gestiones administrativas necesarias para obtener los recursos necesarios para la ejecución de las obligaciones que están asumiendo en el marco de la presente modificación.

CLÁUSULA TERCERA: ***MODIFICAR*** *la Cláusula Segunda del Convenio, en el sentido de incluir un parágrafo, el cual quedará para todos los efectos de la siguiente manera:* ***"PARÁGRAFO:*** *A partir de la suscripción de la presente modificación las partes podrán disponer de los mecanismos y esquemas contractuales que, cumpliendo las disposiciones legales vigentes, estimen pertinentes para el manejo de los recursos del proyecto."*

CLÁUSULA CUARTA: ***MODIFICAR*** *el numeral 2º de la Cláusula Sexta del* ***CONVENIO "OBLIGACIONES DEL INVIAS"*** *y* ***,*** *teniendo en cuenta lo señalado en el considerando 13****,*** *con el fin de precisar el alcance del literal d) señalado en la cláusula segunda del* ***CONVENIO****, el cual para todos los efectos quedará así "****d)*** *Adelantar la licitación pública para la contratación de la construcción del tramo 2, que incluye la construcción, operación y mantenimiento de este tramo partiendo desde el municipio de Santa Fe de Antioquia hasta el empalme con el tramo 1, en una longitud aproximada de 19,4 Km, conformados por 4,5 Km de túneles, 1,5 Km de puentes y 13,4 Km de vías a cielo abierto".*

CLÁUSULA QUINTA: ***MODIFICAR*** *el numeral 1º de la Cláusula Octava del Convenio "****OBLIGACIONES DEL DEPARTAMENTO"*** *y el alcance de los literales c) y f) a cargo del* ***DEPARTAMENTO*** *señalados en la cláusula segunda del* ***CONVENIO*** *los cuales para todos los efectos tendrán la siguiente redacción: "****c)*** *Adelantar la licitación pública para:* ***i)*** *la contratación del Tramo 1, que incluye la construcción, operación y mantenimiento de este tramo partiendo desde el municipio de Cañasgordas en una longitud aproximada de 18,2 Km conformados por: 1,3 Km de puentes, 4,4 Km de vías a cielo abierto y 12,5 Km de túneles de los cuales 9,7 Km corresponden al Túnel del Toyo,* ***ii)*** *la construcción de los Edificios de Administración y Centro del Control de Operación Portales Oriental y Occidental del Túnel del Toyo y el Edificio de Administración de Peajes Portal Oriental del Túnel del Toyo y* ***iii)*** *la elaboración de los diseños fase III, licenciamiento ambiental, permisos, gestión y compra de predios para los tramos 1 y 2. (…)* ***f)*** *Adelantar el Concurso de Méritos para contratar la interventoría técnica, administrativa, financiera, legal, predial, social y ambiental del contrato de obra suscrito para la construcción, operación y mantenimiento, gestión predial, social, ambiental, legal y financiera del tramo 1, la construcción de los Edificios de Administración y Centro del Control de Operación Portales Oriental y Occidental del Túnel del Toyo y el Edificio de Administración de Peajes Portal Oriental del Túnel del Toyo y la elaboración de los diseños fase III, licenciamiento ambiental, permisos, gestión y compra de predios para los tramos 1 y 2".*

CLÁUSULA SEXTA: MODIFICAR LA CLAUSULA DECIMO TERCERA: CESIÓN*, la cual para todos los efectos legales quedará así: "Las* ***PARTES*** *firmantes del presente* ***CONVENIO*** *podrán ceder total o parcialmente las obligaciones contraídas, atendiendo las calidades inherentes a cada una de ellas, manteniendo los derechos que se asumen por cada una de ellas".*

CLÁUSULA SEPTIMA: ***MODIFICAR EL CONVENIO*** *en el sentido de incluir la CLAUSULA VIGESIMA TERCERA, la cual para todos los efectos legales quedara así****: CESIÓN DEL SECTOR 1 TRAMO 2: EL INVIAS*** *(CEDENTE) y* ***EL DEPARTAMENTO*** *(CESIONARIO) realizarán las acciones necesarias para perfeccionar la cesión de la posición contratante del Contrato de Obra No. 958 de 2021, suscrito con el contratista CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A, respecto de la ejecución de la obra del Sector 1 del Tramo 2, lo que incluye gestionar lo necesario para la cesión de la posición contratante de* ***EL INVIAS*** *en los negocios jurídicos que sean del caso y bajo los términos que se pacten en los documentos respectivos, con la finalidad de que el CESIONARIO, aporte los recursos necesarios y culmine la totalidad de las obras correspondientes al Sector 1 Tramo 2 del proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso.* ***EL DEPARTAMENTO*** *se obliga a disponer de los recursos para la ejecución de las obras faltantes del Sector 1 Tramo 2 y su correspondiente interventoría.*

PARÁGRAFO PRIMERO: EL INVIAS *continuará a cargo de la vigilancia del Contrato de Obra No. 958 de 2021, a través de la Interventoría contratada actualmente hasta que se perfeccione el contrato de cesión de la posición contratante en relación con el Contrato de Obra señalado, y una vez se materialice,* ***EL DEPARTAMENTO*** *asumirá su calidad de cesionario.*

PARÁGRAFO SEGUNDO: EL DEPARTAMENTO *adelantará las gestiones y actuaciones necesarias para llevar a cabo el Concurso de Méritos con el fin de contratar la interventoría para asumir el control, seguimiento y vigilancia del contrato No. 958 de 2021, una vez se suscriba la cesión.*

CLÁUSULA OCTAVA: ADICIONAR *el numeral 5 a la Cláusula Novena del* ***CONVENIO "OBLIGACIONES DEL MUNICIPIO"*** *con el fin de indicar que el* ***DISTRITO*** *participará como aportante en la financiación del contrato cedido, la cual quedará así: "****5. EL DISTRITO*** *se compromete a destinar recursos para la financiación de las obras que le sean cedidas a* ***EL DEPARTAMENTO*** *en el marco de los acuerdos establecidos en la presente modificación, para lo cual adelantará los trámites y las gestiones tendientes a la obtención de las autorizaciones requeridas para realizar las respectivas apropiaciones presupuestales".*

CLÁUSULA NOVENA: ADICIONAR *el numeral 7 a la Cláusula Séptima* ***"OBLIGACIONES DE LA AGENCIA",*** *de acuerdo con lo descrito en el numeral 20 de las consideraciones, la cual quedará así: "****7)*** *Como concedente de las Concesiones Autopistas al Mar 1 y al Mar 2, prestar apoyo en todas las gestiones que, en materia de permisos y autorizaciones, requiera* ***EL PROYECTO*** *y sean solicitados por* ***EL INVIAS*** *y/o* ***EL DEPARTAMENTO****, para la circulación, acceso, e intervención que eventualmente se necesiten desde* ***EL PROYECTO****, en tramos de vías de estas concesiones".*

CLÁUSULA DÉCIMA: MODIFICAR *la Cláusula Décima del Convenio, la cual quedará, para todos los efectos, como sigue: "****CLÁUSULA DÉCIMA. - PLAZO****: El presente* ***CONVENIO*** *mantendrá su vigencia desde el momento de su suscripción hasta la liquidación del último de los Contratos enunciados en los 8 módulos de ejecución mencionados en la Cláusula SEGUNDA del presente Convenio. En todo caso, LAS PARTES podrán terminarlo de manera anticipada de mutuo acuerdo. PARÁGRAFO: Durante el proceso de Estructuración de EL PROYECTO deberá diseñarse y ponerse en funcionamiento el COMITÉ TÉCNICO Y DE SEGUIMIENTO que se encargará de supervisar, por parte de las entidades contratantes, el desarrollo de EL PROYECTO (…)".*

Que de acuerdo con lo consagrado en el clausulado de la Modificación No. 1 al Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037, y puntualmente a lo relacionado con la cláusula séptima:

"(…) ***CLÁUSULA SEPTIMA: MODIFICAR EL CONVENIO*** *en el sentido de incluir la CLAUSULA VIGESIMA TERCERA, la cual para todos los efectos legales quedara así****: CESIÓN DEL SECTOR 1 TRAMO 2: EL INVIAS*** *(CEDENTE) y* ***EL DEPARTAMENTO*** *(CESIONARIO) realizarán las acciones necesarias para perfeccionar la cesión de la posición contratante del Contrato de Obra No. 958 de 2021, suscrito con el contratista CONSTRUCCIONES EL CÓNDOR S.A, respecto de la ejecución de la obra del Sector 1 del Tramo 2, lo que incluye gestionar lo necesario para la cesión de la posición contratante de* ***EL INVIAS*** *en los negocios jurídicos que sean del caso y bajo los términos que se pacten en los documentos respectivos, con la finalidad de que el CESIONARIO, aporte los recursos necesarios y culmine la totalidad de las obras correspondientes al Sector 1 Tramo 2 del proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso.* ***EL DEPARTAMENTO*** *se obliga a disponer de los recursos para la ejecución de las obras faltantes del Sector 1 Tramo 2 y su correspondiente interventoría.*

PARÁGRAFO PRIMERO: EL INVIAS *continuará a cargo de la vigilancia del Contrato de Obra No. 958 de 2021, a través de la Interventoría contratada actualmente hasta que se perfeccione el contrato de cesión de la posición contratante en relación con el Contrato de Obra señalado, y una vez se materialice,* ***EL DEPARTAMENTO*** *asumirá su calidad de cesionario.*

PARÁGRAFO SEGUNDO: EL DEPARTAMENTO *adelantará las gestiones y actuaciones necesarias para llevar a cabo el Concurso de Méritos con el fin de contratar la interventoría para asumir el control, seguimiento y vigilancia del contrato No. 958 de 2021, una vez se suscriba la cesión. (…)".*

Posteriormente, el 23 de diciembre de 2024 se suscribió la minuta de cesión del contrato No. 958 de 2021 entre la Gobernación de Antioquia y el INVIAS.

Teniendo en cuenta la mencionada cesión, el INVIAS continua actualmente a cargo de la ejecución del contrato de obra N0. 983 de 2021 (tramo 2 – sector 2) y su correspondiente interventoría.

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 con 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 y su correspondiente interventoría.

Como consecuencia de lo anterior, y teniendo en cuenta lo establecido en la Cláusula Decimoctava del Convenio, la Gobernación de Antioquia mediante comunicación No. MT 2025030079536 de fecha 12 de febrero de 2025, radicó ante el Ministerio de Transporte escrito cuyo asunto, corresponde a: *"Solicitud de cesión del Contrato de Obra pública No. 983 de 2021, Sector 2- Tramo 2; y modificación del Convenio*

Interadministrativo 2014-AS-20-0037 para la culminación del Proyecto Túnel del Toyo y sus Vías de Acceso".

Así las cosas, de acuerdo con el contenido de dicho escrito, tanto la Gobernación de Antioquia, como el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, adelantaron diferentes mesas de trabajo preliminares y de contexto, de cara a proceder con la posible cesión respecto del contrato de obra No. 983 de 2021, con miras avanzar y finalizar las obras programadas con respecto al sector 2, tramo 2, a cargo del contratista CONSORCIO VIAS COLOMBIA 061 y la correspondiente interventoría, la cual se ejecuta mediante el contrato No. 967 de 2021.

Debido a lo anterior, una vez expuestos los antecedentes que generan la presente solicitud de cesión, procedemos a exponer la justificación jurídica, técnica y financiera para culminar con una conclusión.

CONCEPTO DEL APOYO A LA SUPERVISIÓN Y/O SUPERVISOR DEL CONTRATO Y/O CONVENIO:

En atención a las condiciones convenidas entre las partes Cooperantes que suscribieron el Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037 firmado en el 2015 entre EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, EL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS, LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN, y principalmente a lo contenido en el objeto de este, el cual establece: *"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"* las entidades cooperantes de dicho Convenio han estudiado alternativas de financiación que permitan garantizar la correcta y efectiva ejecución del proyecto objeto del Convenio, el ***Túnel del Toyo y sus vías de acceso***.

Es de indicar que el Proyecto se desarrolla en el Corredor Santa Fe de Antioquia – Cañasgordas, y que permite la articulación entre las concesiones Autopista al Mar 1 y Autopista al Mar 2 conformando uno de los corredores de comercio exterior más importantes del país.

En el marco del Convenio y de acuerdo con la distribución de las obligaciones, el proyecto se construye dividido en dos tramos, siendo objeto de ejecución el TRAMO 1 para la prenombrada Gobernación, así como el TRAMO 2 una parte a cargo del INVIAS, y posterior a la Cesión del Contrato No. 958 de 2021 otra parte a cargo de la Gobernación, convirtiéndose el precitado proyecto de gran relevancia para el desarrollo de infraestructura a nivel nacional.

Dando cumplimiento a las obligaciones del Convenio, el INVIAS firmó el contrato No. 967 de 2021 cuyo objeto consiste en la: *INTERVENTORIA PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN, VISIÓN 2030", LOCALIZADOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"* del Tramo 2.

A partir de la orden de inicio del 02 de julio de 2021 y durante el desarrollo del Contrato de Obra No. 983 de 2021, en la ejecución de las actividades de cortes para la estabilización de los taludes y excavaciones subterráneas de los túneles del Sector 2, 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 mencionados.

Las programaciones y presupuestos para la ejecución de la estabilización de los taludes y la construcción de los túneles, fue realizada a partir la clasificación de los tipos de terrenos realizados por los diseñadores mediante el modelo geológico inicial. Por lo tanto, los cambios en el tipo de terreno encontrado influyen directamente en la duración y costos de las actividades ejecutadas.

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.

Con corte al 23 de abril de 2025 y de acuerdo al informe de la interventoría de fecha 24 de abril de 2025, el avance de las obras que hacen parte del alcance total del contrato es el siguiente:

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

Cielo Abierto 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
Cielo Abierto 18	Estabilización geotécnica portal salida túnel 9.	Construcción brocal salida túnel 9, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 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
Puente 2	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 3	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 4	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 5	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 6	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pasarelas en ambos costados, pavimento asfáltico y señalización
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

Las actividades pendientes son las que requieren de la ejecución de una adecuada vigilancia, control y seguimiento.

Por lo tanto, la Gobernación de Antioquia y EL INVIAS, en el marco de lo establecido en la **CLÁUSULA DÉCIMA OCTAVA** del Convenio: ***"ESQUEMA DE FINANCIACIÓN Y CONTRATACIÓN DEL PROYECTO*** que establece*: "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.",* hemos realizado diferentes mesas de trabajo en atención a cronograma conjunto y conciliado desde el 4 de marzo de 2025, con el fin de buscar alternativas que resulten viables, con miras a la efectiva culminación del proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso, teniendo en cuenta la actual situación fiscal del Gobierno Nacional, respecto de la diferencia entre la estimación y recaudo de impuestos a nivel nacional, lo que no ha permitido inyectar capital adicional al inicialmente estimado, para la terminación de las obras objeto del alcance del contrato 983 de 2021 y la consecuente interventoría.

Por lo que, como una alternativa, mediante oficio No. 2025030079536 del 12 de febrero de 2025, radicado en el Ministerio de Transporte con el No. MT 20253030239972 del mismo día y en EL INVIAS con el radicado No. 2025E-VUVRAZ-015461 del 12 de febrero de 2025 con asunto: "*Solicitud de cesión del Contrato de Obra pública No. 983 de 2021, Sector 2- Tramo 2; y modificación del Convenio Interadministrativo 2014-AS-20-0037 para la culminación del Proyecto Túnel del Toyo y sus Vías de Acceso",* la Gobernación de Antioquia presentó a el Ministerio de Transporte y el INVIAS, la solicitud de cesión del Contrato de Obra No. 983 de 2021, en los siguientes términos*: "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 No. 983 de 2021, correspondiente al Sector 2 del Tramo 2 del proyecto de la referencia.",* entre otros requerimientos relacionados con proyectos de infraestructura vial del departamento de Antioquia.

Así mismo, mediante el oficio No. 2025030124787 del 7 de abril de 2025, radicado el INVIAS con el radicado No. 2025E-VUVRAZ-036374 del 7 de abril de 2025 con asunto: *"Solicitud de cesión del Contrato de Obra pública No. 983 de 2021 e interventoría No. 967 de 2021, correspondientes al Sector 2 - Tramo 2",* la Gobernación de Antioquía presentó ante el INVIAS, alcance a la solicitud relacionada previamente, solicitando la cesión de la posición contratante en los contratos anteriormente referidos.

Consecuentemente, las partes acordaron firmar la Modificación No. 2 al Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037, la cual fue firmada el día 12 de mayo de 2025, mediante la cual, entre otras modificaciones, se encuentran:

En la CLAUSULA PRIMERA se incluyó al Convenio la **CLÁUSULA VIGÉSIMA CUARTA:** ***"CESIÓN DE LA POSICIÓN CONTRATANTE DEL CONTRATO DE OBRA No. 983 DE 2021: EL INVIAS*** *(CEDENTE) y* ***EL DEPARTAMENTO*** *(CESIONARIO) realizarán las acciones necesarias para perfeccionar la cesión de la posición contratante del Contrato de Obra No. 983 de 2021, suscrito con el contratista CONSORCIO VÍAS COLOMBIA 061, respecto de la ejecución de la obra del Sector 2 del Tramo 2, lo que incluye gestionar lo necesario para la cesión de la posición contratante de* ***EL INVIAS*** *en los negocios jurídicos que sean del caso y bajo los términos que se pacten en los documentos*

respectivos, con la finalidad de que el CESIONARIO, aporte los recursos necesarios y culmine la totalidad de las obras correspondientes al Sector 2 Tramo 2 del proyecto Túnel del Toyo y sus vías de acceso. ***EL DEPARTAMENTO*** *se obliga a disponer de los recursos para la ejecución de las obras faltantes del Sector 2 Tramo 2 y su correspondiente interventoría."*

Por lo tanto, una vez se realice la cesión del contrato No. 983 de 2021, será a través de la Gobernación de Antioquia que se ejecuten las demás obras, actividades ambientales, prediales y sociales que se encuentran establecidas en el contrato No. 983 de 2021 y que a la fecha no han sido ejecutadas por el INVIAS a través del mencionado contrato, pero que consecuentemente al ceder el contrato primario será necesario proceder con la cesión del contrato de interventoría No. 967 de 2021.

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA:

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 contemplaba 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. Posteriormente se dió inicio a la etapa de construcción y a la ejecución de las obras objeto del contrato.

Con corte al 23 de abril de 2025, el avance de las obras que hacen parte del alcance total del contrato es el siguiente:

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.

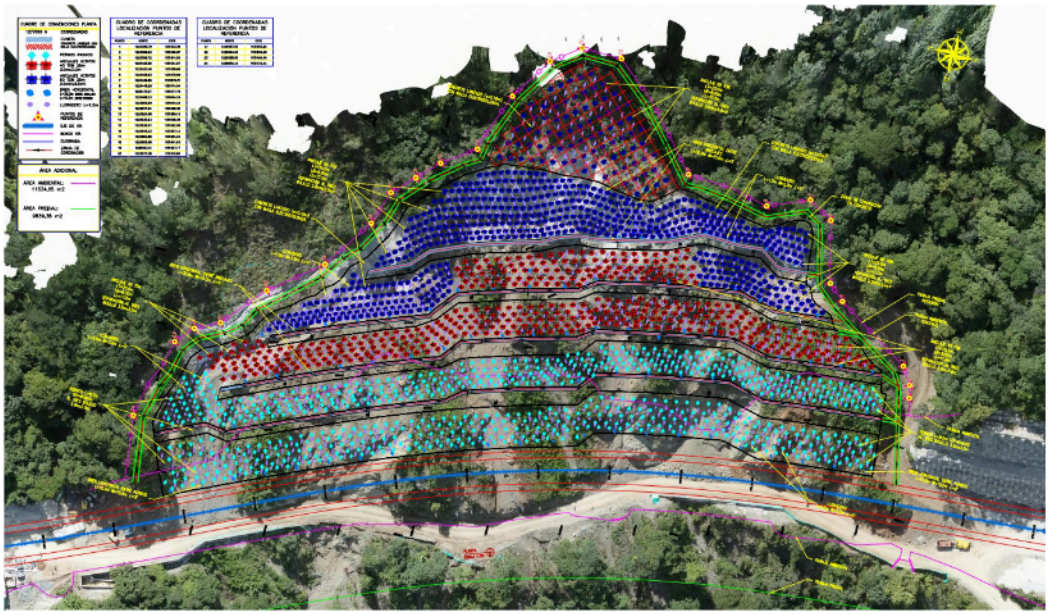


Imagen 1. Diseño inicial Cielo abierto 13 - K 13+147 a K13+345.

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.

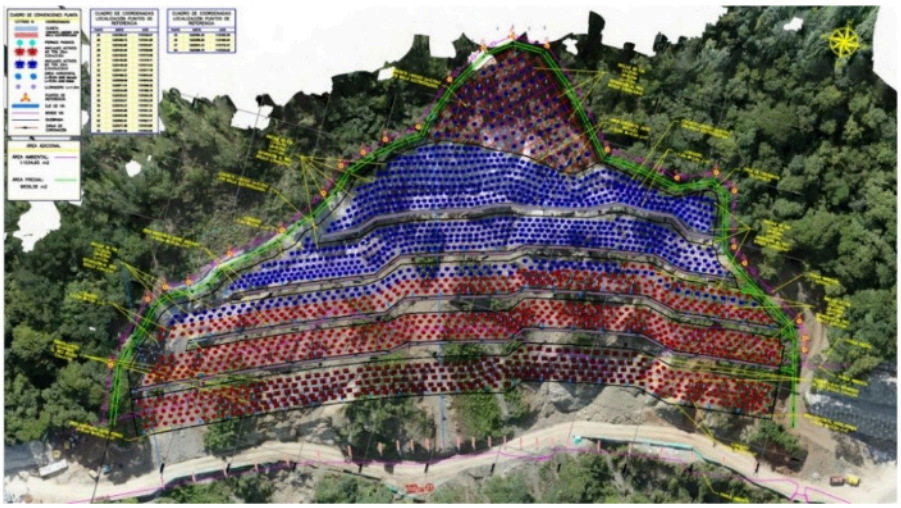


Imagen 2. Diseño Cielo abierto 13 - K 13+147 a K13+345 de acuerdo con la última actualización del modelo

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 60 ton

TERRAZA	MODELO INICIAL	MODELO DICIEMBRE 2024	MODELO (ENERO 31/2025)	MODELO ACTUALIZADO
			Anclajes activos 40 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, se ha informado por parte de la Interventoría CONSORCIO TÚNELES INTERDISEÑOS INTEGRAL, que se requieren recursos para la terminación de las obras por un valor de $317.000 millones. Los cuales son requeridos para la terminación de la totalidad de las obras del contrato.

Los recursos enunciados se requieren para la ejecución de los siguientes frentes de obra (señalados en rojo), los cuales posterior a la cesión serán ejecutados por la Gobernación de Antioquía hasta la terminación del alcance del sector 2.

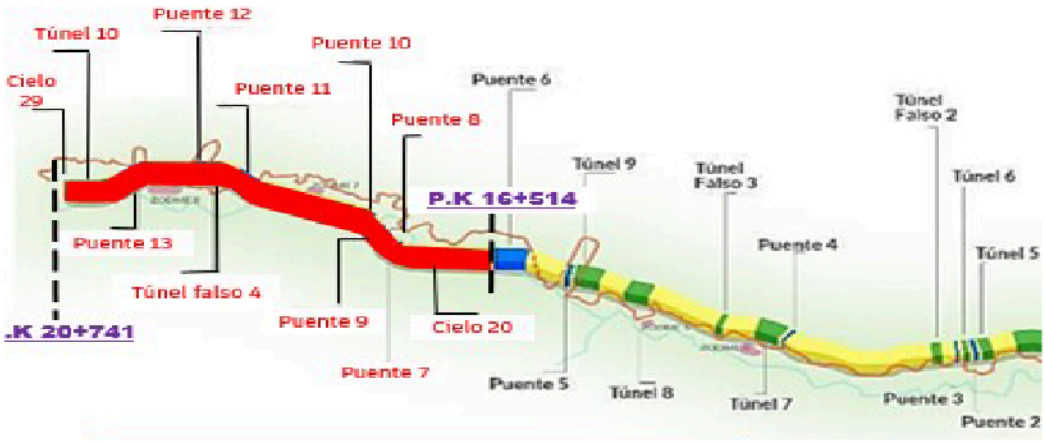


Imagen 3. Frentes sin recursos

Es necesario mencionar que el proyecto del Túnel del Toyo es funcional únicamente si se terminan todas las obras del proyecto, no es posible habilitar por tramos y así mismo, la ejecución del contrato de equipos electromecánicos, a cargo hoy del INVIAS, depende de la terminación total de los túneles del proyecto, incluidos los de este sector.

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.

En concordancia con lo anterior con corte al 23 de abril de 2025, el estado de las obras ejecutadas con los recursos de la nación a través del Instituto Nacional de Vías – INVIAS en el contrato No. 983 de 2021, que se entregarían a la Gobernación de Antioquia, son las siguientes:

Frente	Actividades ejecutadas	Actividades pendientes
Cielo Abierto 8	Estabilizaciones geotécnicas, muro de contención, obras hidráulicas.	Construcción brocal entrada túnel 5, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 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
Cielo Abierto 10	Estabilización geotécnica portal entrada Túnel 6 y construcción de brocal.	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 11	Estabilización geotécnica portal salida túnel 6	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 12	Estabilización geotécnica y muro de contención	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 13	Estabilizaciones geotécnicas, muros de contención y obras hidráulicas	Culminación estabilización geotécnica (calvario), estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 14	Estabilización geotécnica portal entrada túnel 7 y construcción de brocal	Estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 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
Cielo Abierto 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
Cielo Abierto 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
Cielo Abierto 18	Estabilización geotécnica portal salida túnel 9.	Construcción brocal salida túnel 9, estructura de pavimento, drenaje vial y señalización
Cielo Abierto 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

Puente 2	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 3	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 4	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 5	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pavimento asfáltico y señalización
Puente 6	Cimentación profunda, superestructura y barrera new jersey	juntas de dilatación, pasarelas en ambos costados, pavimento asfáltico y señalización
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

De acuerdo con lo anterior, posterior a la cesión la Gobernación de Antioquía ejecutaría las actividades relacionadas en el cuadro anterior como “Actividades pendientes”.

Adicionalmente, y tal como se expuso previamente, dentro del alcance del contrato se contemplan unas obras que actualmente no se encuentran financiadas por los motivos relacionadas en el presente escrito y que no se han iniciado, las cuales se ejecutarían posterior a la cesión de los contratos con recursos de la Gobernación de Antioquía y son las siguientes:

Frente de obra		**% Alcance por ejecutar**
	CA 20	100%
	CA 21	100%

Cielo abierto	CA 22	100%
	CA 23	100%
	CA 24	100%
	CA 25	100%
	CA 26	100%
	CA 27	100%
	CA 28	100%
	CA 29	100%
	Túnel falso 4	100%
Puentes	P 7	100%
	P 8	100%
	P 9	100%
	P 10	100%
	P 11	100%
	P 12	100%
	P 13	100%
Túnel	T10	100%

Las obras relacionadas en el anterior cuadro se localizan desde el Cielo abierto 20 (K16+514) hasta el Cielo abierto 29 (K20+740). En este sector se construirá el Túnel 10, obra que conecta con el tramo 1 hoy a cargo de la Gobernación de Antioquia.

En consecuencia, y como quiera que el contrato primario requiere avanzar con la cesión, de acuerdo con lo antes anotado, también se hace necesario que la rigurosa labor de seguimiento y control que adelanta la interventoría mediante el contrato No. 967 de 2021, también proceda la cesión respecto a la posición

contratante del mismo, y en ese orden el futuro cesionario tanto de obra como de interventoría continue la ejecución de los referidos contratos.

JUSTIFICACIÓN FINANCIERA:

Actualmente, el contrato de interventoría No. 967 de 2021, presenta el siguiente balance financiero:

DESCRIPCIÓN	VALOR EJECUTADO	ESTADO	PERIODO
Vigencia 2021	$ 2.146.823.654,00	PAGADO	
Vigencia 2022	$ 6.300.822.746,00	PAGADO	
Vigencia 2023	$ 8.719.753.839,00	PAGADO	
Vigencia 2024	$ 4.582.243.785,00	PAGADO	
Vigencia 2024			
Acta de Costos No. 43	$ 39.533.439,00	EN REVISIÓN	Enero
Acta de Costos No. 44	$ 49.997.907,00	EN REVISIÓN	Febrero
Acta de Costos No. 45	$ 30.317.822,00	EN REVISIÓN	Marzo
VALOR TOTAL CONTRATO		$	22.268.981.590,00
TOTAL VALOR EJECUTADO		$	21.869.493.192,00
SALDO POR EJECUTAR		$	399.488.398,00

Es necesario mencionar que el anticipo otorgado al contratista de interventoría, a la fecha fue amortizado en su totalidad.

Considerando que la solicitud de la Gobernación de Antioquia permitirá la continuidad de le ejecución de las obras y el cumplimiento del objeto del convenio y del contrato, mediante la ejecución de la totalidad de las obras del alcance del Sector 2 del Tramo 2 del Proyecto Túnel del Toyo, y la correspondiente interventoría, el Grupo Norte adscrito a la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales, a través del apoyo a la supervisión, considera que esta cesión es viable para continuar con la ejecución del Convenio.

De acuerdo con lo manifestado por la Gobernación de Antioquia, la misma cuenta con los Certificados de Disponibilidad Presupuestal No. 3000052677 del 13 de marzo de 2025 por un valor de $ 23.000.000.000 y No. 3000052655 del 7 de marzo de 2025 por un valor de $23.737.845.269, lo cual les permite la inyección de los recursos requeridos para la continuidad el contrato de obra y del contrato de interventoría.

Así las cosas y de acuerdo con lo antes expuesto, el equipo designado por la SMCN de seguimiento a este proyecto, el Director Territorial Antioquia, el Gerente y apoyo a la supervisión del contrato de obra considera procedente adelantar la presente solicitud de **CESIÓN DE LA POSICIÓN CONTRATANTE**, agregando que lo anterior es viable y necesario garantizar la continuidad del proyecto.

Igualmente, procede indicar que la presente solicitud es aprobada por la Dirección Territorial Antioquia, solicitud que es coadyuvada por el Apoyo a la Supervisión del referido contrato.

II. ANALISIS DE LA UNIDAD EJECUTORA – SUBDIRECCIÓN DE MODERNIZACIÓN DE CARRETERAS – DIRECCIÓN DE EJECUCIÓN Y OPERACIÓN

El Instituto Nacional de Vías – INVIAS, previo a la validación de la presente solicitud de cesión al contrato de interventoría No. 963 de 2021, gestiono las correspondientes mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte, como cabeza de sector, con miras a coordinar las actuaciones conjuntas previas a la presente solicitud, para lo cual a continuación se presentará los argumentos jurídicos que han sido considerados desde la Unidad Ejecutora para proceder con el respectivo tramité a saber:

JUSTIFICACIÓN JURÍDICA:

1. Características de la cesión de la posición contractual.

En materia de contratación estatal, la Ley 80 de 1993 establece una remisión a las normas jurídicas civiles y comerciales, al indicar que los contratos que celebren las entidades públicas se regirán por las disposiciones del Código Civil y del Código de Comercio, salvo en los aspectos expresamente regulados por aquellas normas de carácter especial contenidas en el Estatuto General de Contratación.

Así, señala el mencionado artículo:

"(…) ARTICULO 13. DE LA NORMATIVIDAD APLICABLE A LOS CONTRATOS ESTATALES. Los contratos que celebren las entidades a que se refiere el artículo 2o. del presente estatuto se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en esta ley (…)"

De esta forma, debido a que la Ley 80 de 1993 no regula expresamente el contrato de cesión en el derecho administrativo, para su análisis en materia de contratación pública se deberá atender a las normas pertinentes en la legislación comercial, teniendo en cuenta la remisión expresa que realiza el artículo 13 de la Ley 80 de 1993.

"(…) Los contratos estatales "(..)se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en esta Ley (…)"

Así, en el ordenamiento jurídico colombiano, la cesión del contrato se encuentra regulada en el artículo 887 del Código de Comercio, que establece que en los contratos mercantiles de ejecución periódica o sucesiva o de ejecución instantánea que aún no hayan sido cumplidos en todo o en parte, una de las partes podrá transferir su posición jurídica en el contrato a un tercero denominado cesionario.

Así, establece la mencionada norma jurídica:

"(…) En los contratos mercantiles de ejecución periódica o sucesiva cada una de las partes podrá hacerse sustituir por un tercero, en la totalidad o en parte de las relaciones derivadas del contrato, ***sin necesidad de aceptación expresa del contratante cedido****, si por la ley o por estipulación de las mismas partes no se ha prohibido o limitado dicha sustitución.*(negrita fuera del texto).

La misma sustitución podrá hacerse en los contratos mercantiles de ejecución instantánea que aún no hayan sido cumplidos en todo o en parte, y en los celebrados intuitu personae, pero en estos casos será necesaria la aceptación del contratante cedido (…)."

El Consejo de Estado se ha pronunciado frente a esta institución, indicando que la cesión de un contrato implica la transferencia de las acciones, privilegios y beneficios legales inherentes a la naturaleza y condiciones del contrato, y en general, de todos los derechos y obligaciones que emanan del contrato cedido:

"(…) En efecto, de conformidad con el artículo 887 del Código de Comercio, en los contratos mercantiles de ejecución periódica o sucesiva o de ejecución instantánea que aún no hayan sido cumplidos en todo o en parte, cada una de las partes podrá hacerse sustituir por un tercero, en la totalidad o en parte de las relaciones derivadas del contrato, quien en adelante ocupará la posición jurídica que tenía el que cede, sin necesidad de aceptación expresa del contratante cedido salvo en los celebrados intuito personae, y siempre que por la ley o por estipulación de las mismas partes no se haya prohibido o limitado dicha sustitución.

(…) Por lo demás, la cesión de un contrato implica la de las acciones, privilegios y beneficios legales inherentes a la naturaleza y condiciones del contrato, es decir, los derechos y obligaciones que emanan del contrato cedido; pero no transfiere los que se funden en causas ajenas al mismo, o en la calidad o estado de la persona de los contratantes (art. 895 C. Co).(…)". Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Subsección B. Sentencia de 28 de septiembre de 2011. Consejera ponente: Ruth Stella Palacio Correa.

En tal sentido, se advierte que la única particularidad del contrato de cesión de la posición contractual en el derecho administrativo se rige por las normas contenidas en el Código de Comercio y del Código Civil, que exigen que éste tenga objeto y causa lícitas y consentimiento exento de vicios.

Al respecto, la Agencia Nacional de Contratación Pública se ha referido a la cesión de los contratos estatales en los siguientes términos:

"(…) Tratándose de la cesión de contratos estatales, conforme a la regulación del EGCAP, confluyen una mixtura entre el derecho público y privado en su regulación. En efecto, i) los contratos estatales se regirán por las normas comerciales y civiles pertinentes, salvo en lo concerniente a las materias particularmente reguladas en dicha ley, de acuerdo con lo prescrito en el inciso primero del artículo 13 de la Ley 80 de 1993, por lo que deben observarse en primer término las disposiciones establecidas en el EGCAP; ii) corresponderán como actos jurídicos bilaterales generadores de obligaciones, entre otros, a los previstos en el derecho privado, en los términos del artículo 32 ibidem; y iii) contendrán las estipulaciones que, de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta ley, correspondan a su esencia y naturaleza, conforme a lo dispuesto por el artículo 40 ibidem.

En este sentido, el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública establece disposiciones específicas relativas a la figura de la cesión contractual. En principio, si bien rigen las normas relativas a la cesión del contrato contenidas en sus artículos 887 y siguientes del Código de

Comercio, su aplicación procede ante la ausencia de norma que de manera particular regule el asunto frente a la categoría especial del contrato estatal (…)". Concepto C-100 de 2024 Agencia Nacional de Contratación Pública-Colombia Compra Eficiente.

En ese orden, la ley 80 de 1993 no reguló la cesión del contrato, en cambios los artículos 887 y 896 del Código de Comercio establecen parámetros para el ejercicio de esta facultad que habilita a las partes de un contrato estatal cuya ejecución no haya sido cumplida en todo o en parte, el contratista y el contratante podrán hacerse sustituir por un tercero en la relación derivada del contrato, que adelante ocupará su posición jurídica.

Ello implica que existe una amplia discrecionalidad respecto a la cesión de las entidades contratantes, quienes podrán amparar su decisión por razones de buena administración y con estricta sujeción a los principios orientadores de la Contratación Estatal.

En efecto, el artículo 3° de la Ley 80 de 1993 señala que, con la ejecución de los contratos suscritos por las entidades públicas, se debe perseguir el cumplimiento de los fines estatales, la continua y adecuada prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos de los administrados.

De manera que, estamos frente a una potestad discrecional, que consiste principalmente en la facultad que se le otorga a la administración de elegir entre dos o más soluciones igualmente válidas según la ley, y por lo tanto, el margen de interpretación por parte de la administración es mucho más amplio.

Lo anterior es consecuencia del respeto del principio de legalidad, en lo que atañe a este presupuesto, la Corte Constitucional ha señalado que "*toda actividad estatal debe ser ejecutada de acuerdo a la ley. En esa medida, busca que los actos oficiales no estén regidos por el capricho o la voluntad de las personas".* Corte Constitucional, Sentencia SU-172 de 2015.

De los anteriores preceptos normativos y la jurisprudencia han derivado el principio de legalidad que sujeta a los funcionarios públicos al cumplimiento estricto del ordenamiento jurídico de manera que, solo tienen permitido actuar dentro de los estrictos límites que le define la Constitución, la ley y el reglamento, siendo, en consecuencia, responsables por las omisiones o extralimitaciones en las que llegaren a incurrir. Corte Constitucional, Sentencia C-816 de 2011.

En definitiva y en cumplimiento del principio de legalidad, impone un análisis de las normas de la Ley 80 de 1993, del Código de Comercio y de la jurisprudencia del Consejo de Estado que, sobre el particular, permite establecer que la cesión es procedente en materia de contratación administrativa siempre y cuando se garantice el cumplimiento de los principios que rigen la actividad contractual.

Adicionalmente, la aplicación de la figura de la cesión de la posición contractual se soporta en la necesidad de garantizar el principio de economía en el desarrollo de los procedimientos contractuales, toda vez que la apertura de un nuevo proceso de licitación, amén de resultar oneroso, puede causar graves traumatismos que perturben la correcta prestación de los servicios públicos, soslayando los derechos de los administrados y el interés público.

De esta forma, se advierte que, la cesión del contrato se revela como un mecanismo idóneo, válido y legítimo para preservar el interés público y la ejecución efectiva del objeto contractual.

2. Autonomía de la voluntad de las partes y aplicabilidad de normas de derecho privado a la contratación estatal

En primer término, es importante recordar que, en el marco de la contratación estatal, el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 señala con total claridad que los contratos estatales corresponden a todos los actos jurídicos generadores de obligaciones, nominados o innominados que deriven "*del ejercicio de la autonomía de la voluntad*".

En adición a lo anterior, el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 dispone expresamente que el contenido de los contratos estatales será aquel que libremente establezcan las partes contratantes, en seguimiento del principio de autonomía de la voluntad y en procura del cumplimiento de los fines del Estado.

Esta norma, en lo pertinente, establece lo siguiente:

"(…) 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 (…)".

Adicionalmente y tal como se expuso en el apartado anterior el artículo 13 de la Ley 80 de 1993 señala que los contratos estatales "*se regirán por las disposiciones comerciales y civiles pertinentes, salvo en las materias particularmente reguladas en esta Ley*".

En relación con estas disposiciones, el Consejo de Estado ha reconocido que "*la autonomía negocial es uno de los ejes axiales de la contratación estatal*".[1] Particularmente, el máximo tribunal de la jurisdicción administrativa ha destacado que este principio permite transformar las manifestaciones de voluntad en verdaderas normas jurídicas que vinculan a quienes participan en su creación. Así lo señaló:

"(…) En efecto, es preciso insistir en que la Ley 80 de 1993 en sus artículos 13, 23, 28, 32, 40 y 46 erige a la autonomía contractual en uno de los pilares del contrato estatal como instrumento concebido para el cumplimiento de los fines del Estado, al dar plena aplicabilidad a las normas de derecho común en este ámbito, con la remisión expresa a sus preceptos. La autonomía de la voluntad es, entonces, un principio nuclear de las relaciones contractuales estatales, como que se trata de la principal fuente creativa y reguladora de las relaciones sociales y por cuya virtud las manifestaciones de voluntad de las partes se transforman en genuinas normas jurídicas, tal y como enseña el artículo 1602 del C.C. al prever el poder vinculante del acuerdo contractual (…)" Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 29 de agosto de 2013. C.P. Ramiro Pazos Guerrero. Radicación 39.040.

Agrega el Consejo de Estado en la misma sentencia que este postulado esencial de los contratos se aplica igualmente en los negocios estatales, por cuanto su régimen jurídico especial se sustenta también en la autodeterminación y autovinculación de las partes, como fuente principal de la obligatoriedad de las cláusulas por ellas convenidas.

En igual sentido, esa corporación refirió lo siguiente respecto a la relevancia del principio de autonomía de la voluntad en la contratación estatal:

[1] Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 29 de agosto de 2013. C.P. Ramiro Pazos Guerrero. Radicación 39.040.

"(…) Importa para el asunto sub lite solo resaltar la concerniente a la libertad negocial, norma medular del régimen de las obligaciones, según la cual las partes no solo pueden celebrar todos aquellos negocios jurídicos que emerjan de la autonomía de la voluntad, sino pactar también condiciones negociales particulares, conforme al art. 1602 del CC., ajustando el contrato en cuanto a modo, tiempo y lugar para el cumplimiento de las prestaciones. Por manera que como en el derecho común, la Administración también puede pactar con cierta libertad las cláusulas usuales según su naturaleza, siguiendo las reglas del derecho privado, a menos que exista disposición legal en contrario (…). Consejo de Estado, Sección Tercera. Sentencia del 7 de octubre de 2009. C.P. Ruth Stella Correa Palacio. Radicado 18.509.

Por su parte, la Corte Constitucional, al analizar las novedades de la Ley 80 de 1993, señaló de forma clara lo siguiente:

*"(…)El Estatuto elimina la distinción entre contratos privados y contratos administrativos y la dualidad de jurisdicciones para conocer de las controversias contractuales e introduce la figura del contrato estatal, la cual le da una fisonomía clara y precisa al contrato de la administración, a su régimen jurídico y rescata para el Estado el principio de la autonomía de la voluntad, dentro de ciertos límites, pilar básico de la libertad contractual propia de las relaciones entre particulares (…)'*Corte Constitucional. Sentencia C-230 de 1995, M.P. Antonio Barrera Carbonell.

Así mismo, la Corte Constitucional ha establecido que el objetivo de la introducción del principio de la autonomía de la voluntad al régimen de contratación pública consiste en dotar a la Administración de un amplio margen de libertad para que, dentro de los límites que impone el interés público y los principios de la función administrativa, regule las relaciones contractuales con base en la consensualidad del acuerdo de voluntades. Corte Constitucional. Sentencia C-949 de 2001, M.P. Clara Inés Vargas Hernández.

Conforme a lo anterior, debe concluirse que, si bien los contratos estatales se gobiernan por un régimen especial, esto no supone la exclusión de la aplicación de las normas civiles y comerciales ni del principio de la autonomía de la voluntad inherente a la conformación de relaciones jurídicas bilaterales.

En realidad, los contratos estatales, salvo en lo expresa y especialmente regulado por las normas que conforman el Estatuto de Contratación Pública, se rigen igualmente por las disposiciones civiles y comerciales referentes a las obligaciones y a los contratos y, en particular, se sustentan en el principio de autonomía de la voluntad que encuentra límites en el interés general y los principios y finalidades propios de la función administrativa y la contratación estatal.

3. Validez de la cesión de las entidades contratantes

Según quedo expreso en los acápites precedentes, las partes se encuentran facultadas en virtud del principio de la autonomía de la voluntad para introducir reformas o modificaciones en los contratos que no comporten alteraciones en su objeto, incluso cuando se pretende incluir un tercero como contratante, siempre y cuando encuentre justificación en el cumplimiento de los fines esenciales de la contratación y en la necesidad de garantizar la adecuada prestación del servicio.

En el presente caso, se observa que los contrayentes Instituto Nacional de Vías - INVIAS y Gobernación de Antioquia, pretenden relevarse del cumplimiento de las obligaciones contractuales referidas en el Contrato de Obra No. 983 de 2021, con el propósito de que el objetivo común inherente Convenio Interadministrativo de Colaboración No. 2014-AS-20-0037, se cumpla, lo cual redunda en beneficios para la comunidad, que ven en la ejecución de este proyecto de infraestructura mayores garantías y promoción para la competitividad de la región.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta en el caso concreto que no existe limitación alguna en el documento contractual para que la parte contratante pueda ceder su posición transfiriendo a un tercero los derechos y obligaciones que esta conlleva, se concluye procedente la suscripción de un documento de cesión de contrato gratuito por parte del Instituto Nacional de Vías - INVIAS en favor de la Gobernación de Antioquia, con el objetivo de continuar con el proyecto Túnel del Toyo y sus Vías de Acceso, en lo que se refiere al Sector 2 del Tramo 2.

Es por lo anterior, que la Unidad Ejecutora considera viable adelantar la Cesión de los Contratos de Obra No. 958 de 2021 e interventoría No. 967 de 2021, planteada por la Gobernación de Antioquia, y es posible concluir que la cesión aprobada por el Comité de Contratación del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, según sesión ordinaria del 28 de mayo de 2025, cuya acta de Comité correspondió a la No. 18, reúne las motivaciones, técnicas, financieras y jurídicas, para considerar que está debidamente fundamentada y que la cesión es necesaria para poder dar cumplimiento a las obligaciones legalmente contraídas por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS en los términos establecidos por el artículo 1602 del Código Civil, el cual señala:

"(…) Los contratos son ley para las partes: Todo contrato legalmente celebrado es una ley para los contratantes, y no puede ser invalidado sino por su consentimiento mutuo o por causas legales. (…)"

Conforme a lo anterior y teniendo en cuenta que los contratos se encuentran vigentes, y en ejecución se considera conveniente y oportuno realizar la Cesión de la posición de contratante propuesta ante el referido Comité y justificada en el presente memorando.

Así las cosas, y en atención a lo antes señalado, la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales solicita amablemente a la Subdirección de Gestión Contractual y Procesos Administrativos, proceder con los tramites respectivos a la elaboración de la minuta de cesión y su consecuente tramite en la plataforma transaccional SECOP II, agregando que es sumamente importante tener de presente que el respectivo contrato tiene determinado su plazo de ejecución hasta el 13 de junio de 2025, y es necesario que para efectos de los tramites que requiere adelantar el futuro cesionario (Gobernación de Antioquia) se hace necesario avanzar con la suscripción de la respectiva minuta de cesión respecto del Contrato de Interventoría No. 967 de 2021.

Es de anotar, que respecto a los documentos que soportan la solicitud que se presenta con ocasión del contrato de interventoría No. **967 de 2021**, los mismos, se adjuntan en el enlace que más adelante se relaciona, así como también se adjunta la ficha del caso, los documentos contractuales, los soportes y certificaciones de las IAS referentes a la Gobernación de Antioquia, las pólizas y sus respectivas actas de aprobación, constante en cinco (5) carpetas relacionadas dentro del enlace.

Finalmente, es importante indicar que se adjunta proyecto de minuta de cesión del contrato **967 de 2021**, documento que fuera conciliado en las diferentes mesas conjuntas realizadas entre la Gobernación de Antioquia y el Instituto Nacional de Vías – Invias.

En consecuencia, y para validación de lo requerido adjunto los siguientes documentos, a saber:

1. SOLICITUD DE CESIÓN AL CTO. 967 DE 2021 INTERVENTORÍA

2. FICHA BASE ACTA COMITÉ CONTRATACIÓN CTO. 967 DE 2021 INTERVENTORÍA

3. DOCUMENTOS SOPORTE DEL CONSORCIO TÚNELES - INTERDISEÑOS INTEGRAL

4. DOCUMENTOS DEL CONTRATO CTO. 967 DE 2021 INTERVENTORÍA

5. CARPETAS ORGANIZADAS CON LAS PÓLIZAS Y ACTAS DE APROBACIÓN RESPECTIVAS CTO. 967 DE 2021 INTERVENTORÍA

6. PROYECTO DE MINUTA CONCILIADO CON LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA Y EL INVIAS.

Tales documentos se encuentran adjuntos en el enlace que a continuación se indica:

DOCUMENTOS SOPORTE CESIÓN CONTRATO 967-2021

Agradecemos amable colaboración gestionando la correspondiente minuta, agregando que el plazo contractual del contrato de interventoría No. 967 de 2021, vence el próximo 13 de junio de 2025.

Sin otro particular.

Cordialmente,

KAROL ROCA PACHECO
SUBDIRECTORA MODERNIZACION CARRETERAS NACIONALES

Proyectado por: BRIYIDT ALEXANDRA RAMIREZ RIAÑO
Revisado por: ANGÉLICA FERNANDA CAMARGO CASALLAS, LUIS JAIME DIAZ PEREZ, MARIA FERNANDA CARRASCAL SANCHEZ
Aprobado por: LUIS JAIME DIAZ PEREZ

Copia Interna a: