Bogotá, D.C., 03 de octubre de 2024

CVN-801-2024

Señores
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO
Atención: Ing. EDWIN OSWALDO SANTISTEBAN BALAGUERA
Subdirector Técnico de Ejecución del Subsistema de Transporte
Calle 22 No. 6 – 27
Bogotá D.C.

Señores
CONSORCIO MAB INGENIERIA
Atención: Ing. ORLANDO REAL LINARES
Director de Interventoría
Carrera 46 No 101 B-15
Ciudad

Referencia. - Contrato IDU No.1739-2023, cuyo objeto es la "CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 99 HASTA LA CALLE 127, INCLUYENDO LA INTERSECCIÓN DE LA CALLE 127 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. (en adelante el "Contrato").

Asunto: Alcance a comunicaciones CVN- 753-2024 - Solicitud de Prórroga (Periodo Especial) ante la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad (el "EER").

Respetados señores:

En atención a lo manifestado en la comunicación de referencia, y reiterando que para el Consorcio Vial del Norte (en adelante, el "Consorcio" o el "Contratista") será imposible cumplir con la totalidad de las obligaciones de la Etapa de Preconstrucción para el 22 de octubre de 2024, queda claro que se ha configurado un Evento Eximente de Responsabilidad. Por lo tanto, respetuosamente, el Consorcio presenta la solicitud de Prórroga No. 1 (Periodo Especial) para el Contrato.

La solicitud de prórroga se fundamenta en la ocurrencia de eventos fuera del control del Consorcio, los cuales han afectado de manera sustancial y adversa el cumplimiento de las obligaciones del Contrato durante la Etapa de Preconstrucción. A continuación, se presentan las justificaciones que sustentan la solicitud de prórroga:

I. Justificación Técnica

La ocurrencia de eventos fuera del control del Consorcio, que ha afectado de forma sustancial y adversa el cumplimiento de obligaciones del Contrato durante la Etapa de Preconstrucción y por los cuales se requiere de una Prórroga (Periodo Especial) de ciento doce (112) días, se han venido informando mediante comunicados CVN-609-2024 de fecha 20 de agosto de 2024, CVN-705-2024 del 09 de septiembre de 2024 y el comunicado CVN-753-2024 del 24 de septiembre de 2024. Estos hechos han traído como consecuencia la no obtención de los Permisos Tipo A que se enuncian a continuación, los cuales deben obtenerse antes de finalizar la Etapa de Preconstrucción del Contrato, es decir antes del 22 de octubre de 2023.

A. Hechos relacionados con la obtención de Permisos Tipo A

Las afectaciones se deben a demoras en los trámites adelantados ante empresas de servicios públicos, específicamente con la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) y la Secretaría de Movilidad (SDM). Estas afectaciones no son atribuibles al contratista y escapan al control y manejo del Consorcio. A continuación, se detallan las principales afectaciones que constituyen el Evento Eximente de Responsabilidad en la obtención de los Permisos Tipo A:

1. Permiso de ocupación de cauce- POC

POC box-culvert Callejas y Molinos:

Las condiciones iniciales planteadas por la SDA en las Resoluciones 1690 de 2018 (POC Callejas) y 1691 de 2018 (POC Molinos), suministradas durante el proceso licitatorio, contemplaron las obras hidráulicas de los diseños entregados con un periodo de retorno a 20 años. Este periodo resultó ser muy inferior al que finalmente exigió la EAAB una vez concluida la revisión de los diseños de los box- culvert en mención, pues el periodo de retorno exigido de acuerdo con la actualización de la norma NS-085 de la EAAB es de 100 años para canales abiertos, adecuación de cauces de ríos y quebradas de cualquier área, normativa que fue suministrada por la EAAB en la información preliminar que contiene los datos técnicos. Esta exigencia nos obligó a ajustar las secciones de los dos (2) box- culvert, así como su reubicación.

Para el ajuste del diseño de los dos (2) box- culvert, se solicitaron los datos técnicos a la EAAB, mediante los comunicados CVN-010-2024 del 9 de febrero de 2024, radicado No. EN-2024-013830, y CVN-083 de 05 de abril de 2024, radicado EAAB No E-2024-034495, con el cual se reiteró la solicitud ante la falta de respuesta de la entidad.

Teniendo en cuenta que la actividad de diseño hidrológico de estas estructuras debía comenzar el 3 de abril de 2024, y que para esa fecha la EAAB no había atendido la solicitud enviada desde febrero de 2024, el Consorcio tomó la iniciativa de comenzar el diseño utilizando los datos técnicos

disponibles en ese momento. De esta manera, se adelantaron los trabajos necesarios, con la previsión de realizar los ajustes correspondientes, una vez se recibieron los caudales oficiales por parte de la EAAB. Con esta acción, el Consorcio demuestra su gestión y compromiso con el avance del proyecto.

La situación de no respuesta oportuna por parte de la EAAB se puso de presente por parte de este Consorcio en los siguientes comités de seguimiento:

- Comité técnico IDU No 2 del 14 de marzo de 2024 donde se informó "*...En cuanto a la actualización de los datos técnicos por parte del Acueducto de Bogotá, el contratista solicita apoyo en la gestión para que este documento se entregue a la mayor brevedad. Ante esta solicitud, el IDU manifiesta que ha realizado los acercamientos respectivos; sin embargo, no ha sido posible que esta entidad envíe la información, por tal motivo se continúa con la gestión respectiva*".

- Comité de seguimiento técnico IDU No 3 del 21 de marzo de 2024 "*...La interventoría pregunta al IDU sobre la expedición de los datos técnicos de redes menores por parte de la EAAB. Al respecto el IDU informa que, en cuanto a la solicitud de estos datos técnicos, es posible que en la reunión agendada del 08/04/2024 esta empresa los suministre, sin embargo, solicita que por parte de la interventoría se insista a los contactos del acueducto por medio de correo electrónico*".

- Comité de seguimiento técnico IDU No 6 del 11 de abril de 2024, en acciones prioritarias se dejó la nota: *"Se debe contar con la totalidad de los datos técnicos para todos los componentes de redes húmedas. De acuerdo con lo indicado en reunión del 8 de Abril, la EAAB manifestó que ese día las áreas de Red Troncal y Zona 1 producirían estos lineamientos. Se solicita apoyo al IDU, para su entrega"*.

La EAAB, en respuesta a la solicitud del Consorcio, y a través de correo electrónico del 24 de abril de 2024, remitió los oficios identificados con los números 3131003-2024-0042, 3131003-2024-0041, 25510-2024-00481 y 3050001-S-2024-103901 que debían especificar el modelo hidráulico de los cuerpos de agua existentes en el área de futura intervención, junto con el nivel de aguas máximas extraordinarias y caudales para diversos periodos de retorno. Sin embargo, esta información esencial para el desarrollo de los diseños no se recibió en los citados comunicados. Por lo anterior, mediante el comunicado CVN-218-2024 del 14 de mayo de 2024, el Consorcio reiteró nuevamente la necesidad y la solicitud de entrega de esta información por parte de la EAAB.

En consonancia con lo expuesto, el Consorcio volvió a ratificar en los siguientes comités de seguimiento semanal con el IDU: comité No 11 del 16 de mayo de 2024, comité No 12 del 22 de mayo de 2024 se informó la falta de información: donde se dejó la nota "…*A través del comunicado CING-2-1798-0416-24 del 20 de Mayo de 2024 de la interventoría, se solicitó al IDU, gestionar ante la EAAB-ESP, información relacionada con los diseños de caudales para los Canales Molinos y Callejas, la cual es necesaria para el diseño detallado de los cruces de estos cuerpos de agua con la Carrera 7"*.

A pesar de la insistencia de todas las partes y de haber iniciado labores de ajustes sin la información requerida, no se logró la entrega de este producto programada para radicación a la interventoría el 10 de mayo de 2024. Esta situación, como fácilmente podrá concluirse no es imputable al Consorcio, y también ha repercutido en la aprobación definitiva de este producto, retrasando la presentación oportuna de los permisos de ocupación de cauce ante la autoridad ambiental.

En consideración de lo anterior, el Consorcio radicó a la Interventoría, mediante comunicado CVN-232-2024 con fecha 20 de mayo de 2024 el diseño hidráulico de los box-culvert Callejas y Molinos, teniendo en cuenta los datos técnicos preliminares e incompletos suministrados por la EAAB el 24 de abril de 2024. Como respuesta a la citada presentación, la Interventoría emitió el oficio CING-2-1798-0462-24 el 23 de mayo de 2024, devolviendo el diseño por no contar con los caudales de diseño oficiales, información que el Consorcio solicitó a la EAAB desde del 9 de febrero de 2024 como se detalló en párrafos precedentes.

En la reunión celebrada el 23 de mayo de 2024, con la Dirección Red Troncal Alcantarillado (DRTA) de la EAAB, se discutieron algunos parámetros de diseño. Durante la reunión, tanto el Consorcio como la Interventoría destacaron la trazabilidad de la solicitud de información de los caudales, señalando que el diseño entregado se elaboró con los datos disponibles hasta ese momento, a la espera de la formalización por parte del IDU. Sin embargo, la DRTA subrayó que el Consorcio debe utilizar los caudales que deben ser entregados oficialmente por esa entidad.
En respuestas a las indicaciones recibidas en la citada mesa de trabajo del 23 de mayo, se generó una nueva versión del diseño, la cual fue entregada por el contratista con la comunicación CVN-270-2024 el 27 de mayo de 2024.

En el comité de seguimiento técnico IDU No 13 del 30 de mayo de 2024 se dejó la trazabilidad de la entrega de la modelación del diseño de los boxes informando: "... *El diseño hidráulico del Box-Culvert Callejas y Molinos fue remitido por el Consorcio Vial del Norte con la comunicación CVN-232-2024 del 20 de mayo de 2024; al respecto la Interventoría se pronunció con el oficio CING-2-1798-0462-24 de fecha 23 de mayo de 2024. En reunión de fecha 23 de mayo de 2024 celebrada con la Dirección Red Troncal Alcantarillado de la EAAB-ESP, se aclaró la aplicación de algunos parámetros de diseño (caudal y gálibo); con base a lo indicado por esa entidad y lo señalado por la interventoría se generó una nueva versión de este documento, la cual fue entregada por el contratista con la comunicación CVN-270-2024 del 27 de mayo de 2024. Está pendiente de que la EAAB-ESP informe de manera oficial los valores de los caudales a considerar en estas cuencas, los cuales fueron solicitados por el Consorcio MAB, al IDU mediante comunicación 202452600904622 (CING-2-1798-0416-24). El IDU menciona que se hará traslado de la solicitud hoy 30/05/2024".*

Posterior a la presentación de la nueva versión de documento realizado mediante la comunicación CVN-270-2024 el 27 de mayo de 2024, y pese a conocer toda la problemática para la obtención de la información por parte de la EAAB, la Interventoría, mediante el comunicado CING-2-1798-

0561-24 del 11 de junio de 2024 informó que, debido a la ausencia del soporte de los caudales, no daba el aval a los diseños presentados por el Consorcio.

El 13 de junio de 2024 el Consorcio envió un correo electrónico a la interventoría, con los datos de los caudales proporcionados directamente por un funcionario de la EAAB a nuestro especialista de redes húmedas. Esto se hizo con el fin de evidenciar que el diseño entregado contaba con la información necesaria para iniciar las revisiones pertinentes, mientras se oficializaba dicha información.

El 14 de junio de 2024, en una reunión de seguimiento de redes hidrosanitarias entre la Interventoría y el Consorcio, donde se discutió el tema de la modelación hidráulica de los box-culvert Callejas y Molinos, la Interventoría manifestó nuevamente que no realizaría la revisión del insumo hasta que se enviará la información de caudales de la EAAB oficialmente.

En la mesa de trabajo con el Equipo de Transporte Masivo de la EAAB, llevada a cabo el 19 de junio de 2024, se acordó que la entrega del diseño hidrológico de los box-culverts se realizaría el 27 de junio de 2024, y que se llevaría a cabo una revisión paralela entre la Interventoría y la EAAB, previa entrega oficial de los caudales por parte de la EAAB.

Finalmente, en atención a los compromisos pactados en la mesa de trabajo del 19 de junio de 2024 con la Interventoría, el Consorcio radicó la modelación hidráulica de los box culvert mediante el comunicado CVN-380-2024 del 25 de junio de 2024, aún sin contar con los caudales oficiales, sino con los datos de los caudales que fueron entregados por la EAAB informalmente al especialista del Consorcio.

El 3 de julio de 2024, los datos de los caudales fueron entregados por parte de la EAAB, mediante correo electrónico al Consorcio. Dicha información fue verificada, constatando que eran los mismos que habían sido suministrados informalmente por la EAAB el 13 de junio de 2024.

Como se evidencia en la trazabilidad mencionada, se confirma que la información necesaria para finalizar el diseño de la "hidrología" de los box-culverts, cuya entrega estaba programada para el 3 de abril de 2024, según el cronograma de redes húmedas, no pudo ser completada debido a la falta del insumo principal: los datos de caudales. Estos datos fueron oficializados por la interventoría a través del comunicado CING-2-1798-0735-24 el 5 de julio de 2024, es decir, 150 días después de la primera solicitud formal realizada por el Consorcio. Esta información debía estar incluida en la documentación técnica proporcionada por la EAAB, lo que afectó directamente la entrega del producto programado, así como otros productos como el diseño geotécnico y estructural, los cuales fueron entregados mediante los comunicados CVN-469-2024 del 19 de julio de 2024, CVN-483-2024 del 24 de julio de 2024 y CVN-524-2024 del 2 de agosto de 2024.

Es importante resaltar que el Consorcio, mediante el comunicado CVN-502-2024 del 29 de julio de 2024, informó a la interventoría sobre estas afectaciones.

El día 15 de julio de 2024, el Consorcio recibió por parte de la Interventoría, a través del comunicado CING-2-1798-0791-24, las observaciones al modelo hidráulico de los box-culverts Molinos y Callejas. Dichas observaciones fueron atendidas por el Consorcio y enviadas en el comunicado CVN-513-2024 del 31 de julio de 2024. Posteriormente, el 2 de agosto de 2024, se realizó una reunión con la EAAB para la entrega formal del producto, cuya oficialización se realizó mediante el comunicado CVN-524-2024, radicado en la EAAB con el No. E-2024-082174.

El plazo para la entrega del concepto de no objeción al diseño hidraulico de los box cuvert por parte de la EAAB se cumplío el 27 de agosto de 2024, no obstante, dicho concepto fue recibido sólo hasta el 4 de septiembre de 2024, y oficializado al Consorcio mediante el comunicado CING-2-1798-1137-24 de la misma fecha, incluyendo el memorando de la Dirección Red Troncal de Alcantarillado de la EAAB-ESP No. 25510-2024-01165, con comentarios a los diseños hidráulicos de los box-culverts Molinos y Callejas.

Dentro de las observaciones, la EAAB solicitó al Consorcio lo siguiente: "Incluir su pronunciamiento frente a la solicitud de la EAAB-ESP, expuesta en la reunión del 9 de julio de 2024, para que el dimensionamiento del box-culvert Molinos sea validado con los caudales extraordinarios que se presentaron en esa cuenc a en los años 2021 y 2023". Sin embargo, esta información fue entregada al Consorcio hasta el 28 de agosto de 2024 mediante correo electrónico. Adicionalmente, la EAAB solicitó una modelación en 2D del canal Molinos, lo cual requiere la creación de un nuevo modelo con información adicional de terreno y el uso de herramientas especializadas. Esta modelación es más detallada de lo que normalmente se ejecuta y está fuera de la norma de la EAAB, lo que ha implicado un tiempo mayor al inicialmente previsto, ya que es necesario construir un modelo digital del terreno, alimentar el modelo y ejecutar las simulaciones correspondientes.

El 17 de septiembre de 2024, durante una mesa de seguimiento con la EAAB, se informó que la entidad no había revisado el modelo 1D entregado por el Consorcio. Sin embargo, la EAAB reiteró la solicitud de un modelo en 2D para el canal Molinos, que presenta una mayor complejidad debido a su parametrización. La EAAB ofreció asesoría para el desarrollo del modelo, y la primera sesión de apoyo tuvo lugar el 19 de septiembre de 2024. En esa ocasión, el Consorcio informó que el modelo en 2D del canal no corría correctamente. Tras recibir nuevas indicaciones de la EAAB, se realizó una nueva revisión, pero los resultados seguían sin ser coherentes. Esta situación fue reportada a la EAAB, lo que dio lugar a otra reunión de asesoría el 26 de septiembre de 2024. En dicha sesión, se concluyó que se entregarán ambos modelos, el 1D y el 2D, para su revisión. Actualmente, el Consorcio está trabajando para atender estas observaciones y estima que los modelos estarán completados para el 7 de octubre de 2024.

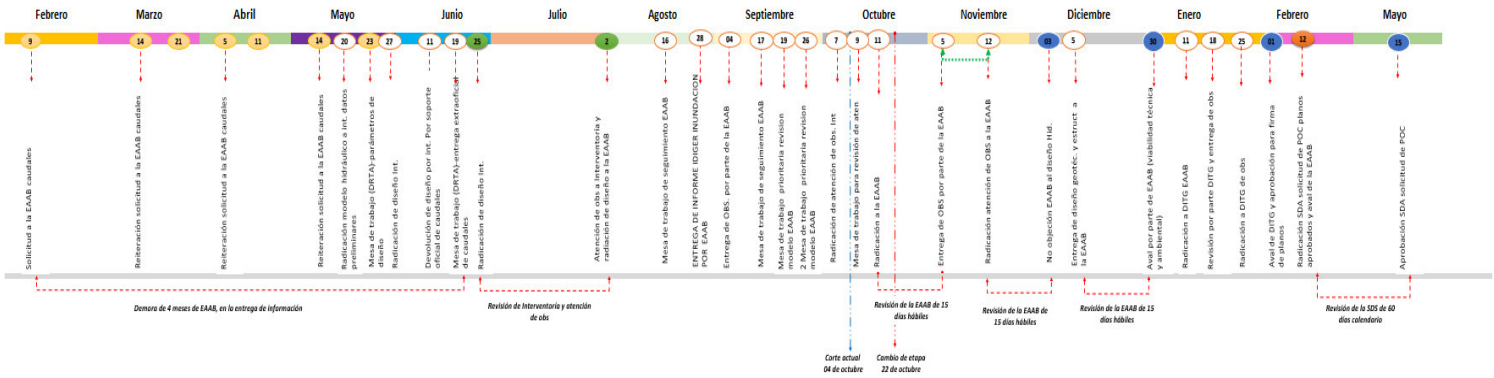
Es importante resaltar que los atrasos mencionados no son imputables al Consorcio, sino que se derivan de la falta de gestión oportuna por parte de la EAAB, quienes no proporcionaron la información necesaria en los tiempos convenidos, además de solicitar modelos hidráulicos que no se encuentran contemplados dentro de la norma de la EAAB.

De acuerdo con el cronograma de redes húmedas presentado por el Consorcio el 24 de abril de 2024 mediante el comunicado CVN-163-2024, y aprobado por la interventoría, se establecieron

tiempos específicos para la revisión de los productos por parte de la EAAB, los cuales se fijaron en cinco (5) días hábiles. No obstante, el equipo de Transporte Masivo de la EAAB ha manifestado en varias reuniones que estos tiempos no serían viables, indicando que se aplicarían los plazos estipulados en el Acuerdo Macro Específico No. AM-EAAB-IDU-2023 (IDU 1761-2023), suscrito entre la EAAB y el IDU. En este acuerdo, se establece un periodo de quince (15) días hábiles para responder a los diseños entregados por el IDU o sus contratistas, según lo indicado en la cláusula sexta, párrafo primero, numeral 6: ***"Responder a las observaciones presentadas por el IDU o sus contratistas, relacionadas con la ejecución de este Acuerdo o Convenio y con los Acuerdos o Convenios Específicos, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes al recibo de la notificación respectiva".***

Las afectaciones antes mencionadas se evidencian claramente en la línea de tiempo presentada (Figura No. 1), la cual muestra de manera detallada cómo los retrasos y la falta de entrega oportuna de información por parte de la EAAB, han afectado el progreso del proyecto. Esta línea de tiempo ilustra que, hasta la fecha actual y considerando los tiempos adicionales que aún requiere la EAAB para proporcionar los conceptos técnicos necesarios, el impacto en el cronograma del proyecto es significativo. Por lo tanto, es evidente que dicho atraso no es imputable al Consorcio.

Figura No. 1 Línea de tiempo - No. 1 POC box Calleja,s box Molinos



2. Línea base para elaboración de PMT

Mediante comunicado CVN-345-2024, radicado a la interventoría el 14 de junio de 2024, el Consorcio informó la trazabilidad de los productos necesarios para elaborar y entregar la línea base para la elaboración de los PMT´s de construcción.

- El día 9 de abril de 2024, fue entregada para revisión y comentarios el documento denominado “Metodología De Toma De Información Para La Definición De La Línea Base”.

- El día 15 de abril de 2024, a través del coordinador del IDU se solicitó mesa de trabajo con el área de tránsito del IDU con el fin de informar el estado de las actividades correspondientes a PMTS y línea base.

- El día 18 de abril de 2024, se recibió por parte de la interventoría un oficio con observaciones al documento de metodología para la toma de información de la línea base, con el fin de atender los comentarios y preparar presentación ante el área de tránsito del IDU para el viernes 19 de abril de 2024. Durante la reunión se definió el área de influencia y se ubicaron los puntos de aforo para una estación maestra y 18 secundarias. El Consorcio remitió el archivo KMZ indicando la ubicación de estas el 22 de abril de 2024.

- El 30 de abril se realizó una mesa de trabajo conjunta con los lotes 1, 2 y 3 de la carrera 7 para coordinar la toma de información de los tres contratos de construcción. Se discutieron y ajustaron los puntos de toma de información, ampliando el área de influencia según la solicitud del área de tránsito del IDU. La propuesta ajustada, que incluye 1 estación maestra y 18 estaciones secundarias para registrar datos vehiculares, peatonales y de ciclistas, fue enviada para revisión el 2 de mayo de 2024. Tras la aprobación de la interventoría, se llevó a cabo otra mesa de trabajo con la SDM el mismo día para presentar el área de influencia y definir la línea base de seguimiento, en la cual la SDM solicitó incluir mayor cantidad de puntos de aforos para una mejor cobertura del área establecida.

- La SDM solicitó dos estaciones maestras y 19 secundarias para el registro de información primaria de volúmenes vehiculares, peatonales y de biciusuarios. Ese mismo día se ajustó el KMZ atendiendo la solicitud de la SDM y se envió mediante correo electrónico a la interventoría para su revisión y comentarios para luego ser remitida a la SDM con el fin de obtener aval para el inicio de la toma de información de campo. Adicionalmente se envió la metodología de toma de información para las estaciones maestras en la carrera 7 con calles 100 y 116 para revisión y aval de la SDM.

- Una vez revisada y aprobada por la interventoría, se envió el KMZ a la SDM para revisión y comentarios el 3 de mayo de 2024. El 3 de mayo de 2024 la SDM envió observaciones las cuales fueron atendidas y enviadas el 6 de mayo de 2024 mediante correo electrónico a la interventoría para revisión y comentarios.

- Por intermedio del área de tránsito del IDU se citó una mesa de trabajo presencial en la SDM el día 17 de mayo de 2024 para revisar nuevamente área de influencia y puntos de toma de información para los 3 grupos que conforman la construcción del Corredor Verde. Como resultado de la mesa de trabajo conjunta con la SDM, se solicitó ajustar la información incluida dentro del KMZ, en especial en lo correspondiente a adicionar el punto de aforo en la calle 127 con carrera 15 e incluir los tramos o sectores en los cuales serían divididas las actividades de construcción para el lote 1, junto con los desvíos a implementar para cada uno. Se atienden las observaciones con oficio CVN-250-2024 del 22 de mayo de 2024.

- El día 23 mayo de 2024, el área de tránsito del IDU citó a mesa de trabajo conjunta con el fin de revisar la información enviada en el KMZ como propuesta de toma de información para el día 24 de mayo de 2023. Finalmente, la interventoría envió la información ajustada según solicitud del área de tránsito del IDU para su revisión y posterior envío a la SDM para continuar con el proceso de revisión. Como resultado de la mesa de trabajo con el área de tránsito del IDU, se solicitó adicionar más puntos de toma de información de campo, lo cual nuevamente se ajustó enviando el archivo KMZ para revisión y verificación de la interventoría mediante correo electrónico el día 24 de mayo de 2024. En esta versión del KMZ, se incluyen 2 estaciones maestras y 28 estaciones secundarias para el registro de información primaria de volúmenes vehiculares, peatonales y de biciusuarios para revisión y aval de la SDM. La interventoría emitió su aval mediante correo electrónico a los funcionarios del área de tránsito del IDU para revisión y comentarios el 27 de mayo de 2024. Una vez revisado y verificado por el IDU, se enviaron observaciones para ser atendidas antes del envío a la SDM, las cuales se atendieron mediante correo electrónico de ese mismo día.

- La SDM citó a mesa de trabajo para el jueves 30 de mayo de 2024 para socializar los comentarios de la entidad. El 31 de mayo de 2024, se recibió por parte de la SDM el KMZ enviado en el cual solicitó ampliar los puntos de toma de información para la definición de la línea base del proyecto, requiriendo 2 estaciones maestras, 29 estaciones secundarias y 45 estaciones complementarias, lo cual excede lo inicialmente previsto.

- A partir de la reunión sostenida el 30 de mayo de 2024 con la SDM, IDU e interventoría, se inició la elaboración del documento final de la Metodología de la Línea Base, en lo que tiene que ver con la definición del área de influencia, la ubicación de los puntos de aforo y las rutas de desvío.

- El 28 de mayo de 2024, se atendieron las observaciones al documento de la Metodología de toma de información primaria para la definición de la línea base, conforme al oficio

CING-2-1798-0269-24 mediante el comunicado del Consorcio CVN-275-2024. Posteriormente, el 14 de junio de 2024, mediante el comunicado CVN-345-2024, se solicitó la definición de la línea base para el seguimiento de los parámetros de tránsito con la información correspondiente a estaciones maestras y secundarias, sin incluir estaciones complementarias, en este comunicado se informó que existía un atraso del 30% en el componente de tránsito no imputable al Consorcio.

- El 19 de junio de 2024, se entregó la programación de la digitación de las estaciones secundarias para la definición de la línea base mediante el comunicado CVN-358-2024.

- El 4 de julio de 2024, se presentó una propuesta para la toma de información que definiría la Línea Base de seguimiento de los parámetros de tránsito durante la Etapa de Construcción mediante comunicado CVN-414-2024.

- El 18 de julio de 2024, se respondieron las observaciones sobre la metodología de la línea base, según el oficio CING-2-1798-0778-24 con el comunicado CVN-459-2024, realizando los ajustes pertinentes. Entre los cambios más destacados se incluyó la información secundaria de la troncal carrera 68 y se anexaron los resultados de las estaciones maestras en la calle 100 y la calle 116 con carrera 7. Además, se aclararon las actividades de aforo que se realizarían en la Etapa de Construcción para los PMTs específicos y se proporcionó un cronograma con las fechas de las actividades de campo, como mediciones de velocidad y el inventario de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

- El 24 de julio de 2024, se radicó oficialmente el documento de metodología de la línea base con el comunicado CVN-480-2024. Posteriormente, el 14 de agosto de 2024, se realizó la definición oficial de la línea base para el seguimiento de los parámetros de tránsito, en conformidad con los requisitos establecidos con el comunicado CVN-579-2024.

- El 2 de septiembre de 2024, se atendieron las observaciones restantes relacionadas con la metodología de la definición de la línea base de seguimiento de los parámetros de tránsito, conforme al oficio SPMT 202431208942341 y oficio CING-2-1798-0963-24 con el comunicado CVN-665-2024.

- El 9 de septiembre de 2024, mediante el oficio CING-2-1798-1168-24, la interventoría otorgó el aval a la metodología de definición de la línea base de seguimiento de los parámetros de tránsito, la cual fue remitida a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) el 12 de septiembre de 2024, a través del comunicado CVN-712-2024 con número de radicado 202461203297712.

- Posteriormente, el 23 de septiembre de 2024, se recibieron las últimas observaciones de la SDM a dicha metodología mediante el oficio 202431212022361. Estas observaciones fueron atendidas por el Consorcio el 2 de octubre de 2024 con el comunicado CVN-781-2024, radicado 24100214291420. Actualmente, el Consorcio se encuentra a la espera del

aval correspondiente por parte de la SDM, con el fin de poder radicar la versión final de la metodología de definición de la línea base de seguimiento de los parámetros de tránsito.

- Con el objetivo de avanzar en este componente, y siguiendo las recomendaciones de la interventoría plasmadas en el comunicado CING-2-1798-0638-24, el Consorcio entregó una versión preliminar del documento técnico de la línea base de tránsito el 23 de septiembre de 2024 mediante el comunicado CVN-751-2024. Este documento incluye los análisis y resultados de los aforos vehiculares y peatonales de las 2 estaciones maestras y las 29 estaciones secundarias. El Consorcio está a la espera de las observaciones por parte de la interventoría para proceder con los ajustes necesarios, los cuales incluirán información de las estaciones complementarias restantes.

De acuerdo con el Plan de Trabajo Detallado (PDT) de la etapa de preconstrucción, la definición de los puntos de aforo debía estar finalizada para el 16 de marzo de 2024, ya que es un insumo principal para la elaboración de la Metodología de la Línea Base de Tránsito. Esta metodología se entregó a la interventoría el 9 de abril de 2024 y fue socializada con el IDU el 19 de abril de 2024. Posteriormente, fue validada por la interventoría y el área de tránsito del IDU el 27 de mayo de 2024, donde se proponía la toma de información en 2 estaciones maestras y 28 estaciones secundarias. Sin embargo, posterior a las mesas de trabajo con la SDM y el IDU el 31 de mayo de 2024, la SDM solicitó ampliar los puntos de toma de información para la definición de la línea base del proyecto, requiriendo 2 estaciones maestras, 29 estaciones secundarias y 45 estaciones complementarias, lo que excede lo previsto inicialmente. Esta solicitud, realizada de manera extemporánea respecto a lo establecido en el cronograma de la Etapa de Preconstrucción, ha generado un retraso considerable en la entrega de la Metodología para la toma de información de la Línea Base de Tránsito, resultando en una afectación de 37 días calendario, que no es imputable al Consorcio.

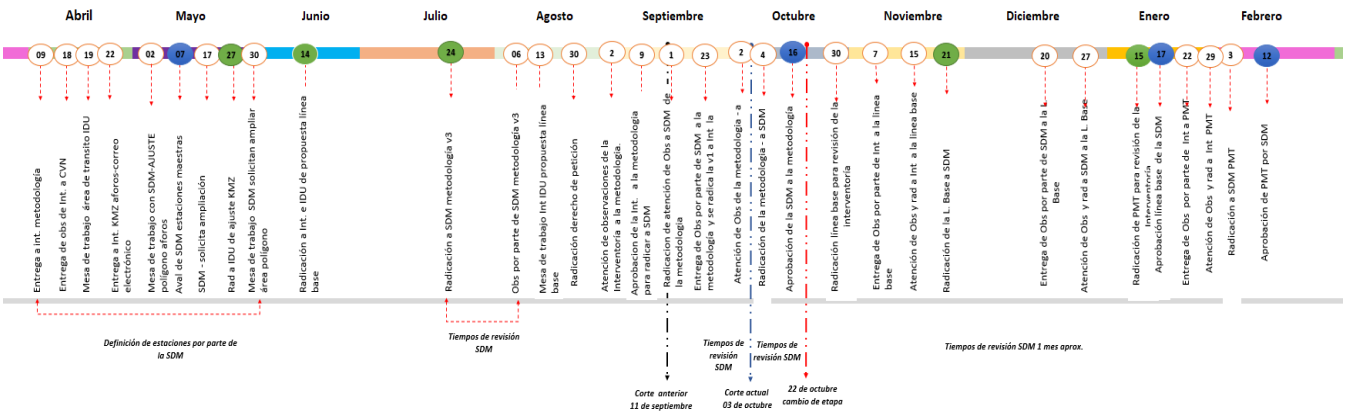
A pesar de los esfuerzos del Consorcio para llevar a cabo la toma de información, el incremento en los puntos de aforo y el poco tiempo disponible antes del inicio del periodo de vacaciones (del 16 de junio al 7 de julio de 2024) limitaron la capacidad de realizar todas las actividades previstas. El Consorcio cumplió con las tareas iniciales aprobadas en la metodología por la interventoría, que incluían la toma de información en 2 estaciones maestras y 28 estaciones secundarias. Sin embargo, la recolección de datos en las 45 estaciones adicionales solicitadas por la SDM solo podría retomarse después del periodo vacacional. Este periodo de inactividad generó una afectación adicional de 22 días calendario en el PDT, los cuales no son imputables al Consorcio.

Teniendo en cuenta las afectaciones mencionadas, que suman un total de 59 días calendario de retraso en el PDT, se concluye que las solicitudes adicionales y fuera de tiempo por parte de la SDM han generado una afectación considerable al Plan de Trabajo Detallado (PDT) de la etapa de preconstrucción en el componente de tránsito. Estas afectaciones no pueden ser atribuidas al Consorcio y han ocasionado retrasos que no son imputables al mismo.

Es importante destacar que, hasta que no se obtenga la aprobación del documento metodología de línea base por parte de la SDM, no se podrá establecer una fecha certera de radicación del siguiente documento. Cabe mencionar que la gestión para la aprobación tanto de la metodología

de toma de información para la definición de la línea base de seguimiento de los parámetros de tránsito (MLB) como del documento de definición de la línea base de seguimiento de los parámetros de tránsito (LB) corresponde al IDU. Estos documentos requieren la aprobación de la SDM previo al trámite del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), ya que están relacionados con un permiso de tipo A. Por lo tanto, la demora en este proceso no es atribuible al Consorcio. El Consorcio ha establecido comunicación constante mediante mesas de trabajo para conocer los requerimientos definitivos de la SDM para la toma de información y posterior elaboración de los documentos requeridos por dicha entidad, previo al trámite del PMT, y ha suministrado oportunamente toda la información necesaria para obtener dicha aprobación de los documentos mencionados.

Figura No. 2 Línea de tiempo – Componente Tránsito



3. Red matriz

De acuerdo con la cláusula 3.4. Estudios y Diseños-3.4.1. El Contratista tendrá las siguientes obligaciones respecto de los Estudios y Diseños de las Obras de Construcción:

> Literal c: *(i) fundamentarse de manera exclusiva en los estudios y diseños del IDU si, a su juicio, tales estudios y diseños son suficientes para la obtención de los resultados esperados bajo el presente Contrato; o (ii) adaptar y/o modificar los estudios y diseños del IDU; o (iii) presentar unos Estudios y Diseños de Detalle fundamentados en información técnica diferente a la puesta a disposición por el IDU; o (iv) una combinación de cualquiera de las tres opciones anteriores".*

Dado lo anterior, el Consorcio revisó y analizó los diseños entregados en el proceso de licitación, donde se informó el estado de estos:

Red matriz, acueducto, red pluvial:

Los diseños puestos a disposición durante la licitación no contaban con la aprobación de la EAAB. Tampoco indican que se hubiera realizado una inspección de las redes. Teniendo en cuenta la ubicación de la red, el Consorcio se vio en la obligación de presentar alternativas de diseño y a realizar inspección de todas las redes y cámaras existentes.

El Consorcio mediante comunicado CVN-040-2024 del 14 de marzo de 2024, solicitó el acompañamiento por parte del área de red matriz de la EAAB para adelantar la exploración inicial y definir la necesidad del vactor u otro equipo para su limpieza en el tramo de la carrera 7 entre las calles 99 y 127.

En el comité de seguimiento técnico con el IDU del 14 de marzo de 2024, en la especialidad de redes húmedas se manifestó*: "...Respecto al trabajo de campo realizado para la localización de las redes matrices, el contratista indica que se ubicaron cámaras de la red de Ø42" entre las calles 99 y 110 y con ello se puede generar un alineamiento aproximado, el cual se remitirá el día de mañana 15/03/2024 por solicitud de la interventoría. Para el resto de las redes matrices no ha sido posible localizar las cámaras en campo ya que no son visibles, confirma el contratista que es necesario realizar apiques y/o georradar, actividad que depende de la aprobación del PMT".*

En línea con lo anterior, el Consorcio gestionó el PMT ante la SDM para actividades de inspección de redes húmedas, topografía y apiques mediante el comunicado CVN-041-2024 del 14 de marzo de 2024 con RAD SDM-202461201079152, trámite fundamental para poder iniciar las actividades de investigación de las líneas de red matriz.

Mediante comunicado CVN-060-2024 del 26 de marzo con radicado IDU-202452600597802, el Consorcio informó a la Interventoría el estado de las actividades de avance de red matriz, mientras se obtenía el respectivo acompañamiento por parte del área de red matriz para la apertura de las cámaras y la aprobación de PMT tramitado ante SDM. El 12 de marzo de 2024, se llevó a cabo el levantamiento topográfico de la red matriz existente de 42" ubicada entre las calles 99 y 11, el cual permitió identificar válvulas y cámaras visibles a lo largo del corredor.

A pesar de que el Consorcio CVN solicitó el acompañamiento necesario desde el 14 de marzo de 2024, este no se hizo efectivo sino hasta el 8 de mayo de 2024, casi dos meses después de la solicitud original. Durante este tiempo, el Consorcio realizó todas las gestiones necesarias para que dicho acompañamiento se llevará a cabo, incluyendo la reiteración de la solicitud mediante el comunicado CVN-131-2024 del 15 de abril de 2024. En este comunicado se informó sobre la aprobación del PMT por parte de la SDM mediante el COI No 15 del 11 de abril de 2024, el cual permitía realizar actividades de levantamiento e inspección de redes húmedas de la EAAB en horario nocturno, requiriendo con urgencia el acompañamiento por parte de la EAAB.

El 18 de abril de 2024, el Consorcio solicitó por correo electrónico al Ing. José Omar Cárdenas de la Dirección de Red Matriz de la EAAB, dicho acompañamiento, recibiendo como respuesta la necesidad de contar con planos récord de las líneas matrices, un PMT específico aprobado, un cronograma de actividades, y otros requerimientos para poder programar las comisiones de

servicio necesarias para los recorridos. Con el fin de avanzar en la inspección y el levantamiento de las cajas de accesorios de las redes matrices, se adelantó una reunión el 24 de abril de 2024 con la Dirección de Red Matriz para fijar el procedimiento a seguir. El día siguiente, es decir, el 25 de abril de 2024, el Ing. José Omar Cárdenas de la EAAB, entregó al Consorcio una copia de los planos récord de las redes matriz del tramo 1 del corredor verde, los cuales fueron digitalizados y replanteados en el terreno.

El 2 de mayo de 2024, en una reunión con la Dirección de Red Matriz de la EAAB, se presentó una relación de los accesorios que debían ser investigados en las líneas matrices, según los planos récord. En esa mesa de trabajo se definió que el Consorcio presentaría una programación para adelantar los programas de campo correspondientes, la cual fue remitida por el Consorcio a la interventoría el 6 de mayo de 2024. En respuesta, se concertó el inicio de esta actividad con el acompañamiento de funcionarios de la EAAB y del IDU para los días 8 y 10 de mayo de 2024.

La inspección de las cámaras se inició el 15 de mayo de 2024 en horario nocturno, luego de realizar el recorrido conjunto con el ESP y IDU los días 8 y 9 de mayo de 2024, en compañía de la interventoría. Esta actividad concluyó en campo el 5 de junio de 2024, y la información recopilada fue entregada al área de diseños para ajustar la alternativa de red matriz y completar el inventario de redes húmedas. El diseño de la alternativa tenía una fecha de entrega en el plan detallado de redes húmedas para ser radicado a la interventoría el 22 de mayo de 2024, lo cual no fue posible por las razones expuestas. La imputabilidad de los retrasos no puede ser atribuida al Consorcio, ya que existen pruebas suficientes que sustentan que la demora en el acompañamiento necesario para iniciar la inspección, un insumo esencial para comenzar el diseño de la alternativa fue la causa principal de los atrasos.

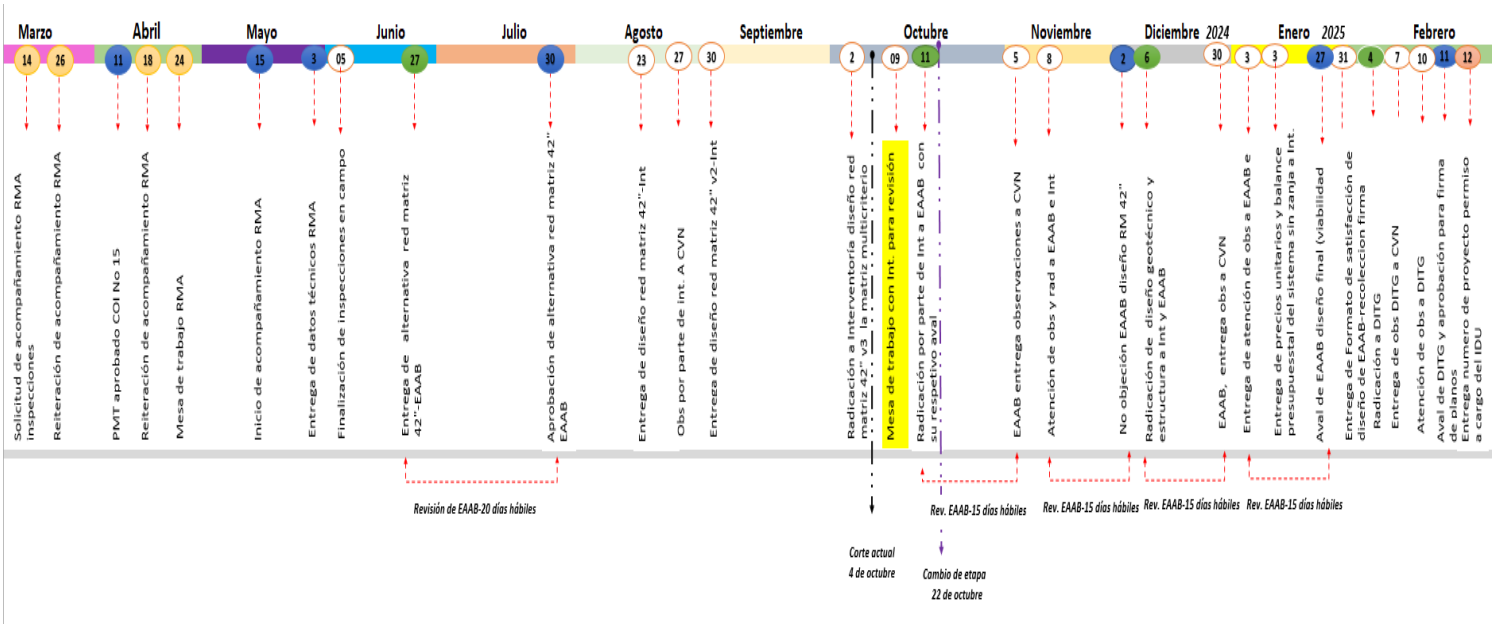
De acuerdo con los tiempos establecidos en el cronograma de redes húmedas solicitado por la EAAB para activar el acuerdo marco celebrado entre la EAAB y el IDU No IDU-1761-2023 para agilizar los trámites en este proyecto, se establecieron unos tiempos de revisión por parte de la EAAB de 5 días calendario, con el fin de cumplir con los tiempos establecidos en la Etapa de Preconstrucción (ocho (8) meses) y llegar a esta fecha con la aprobación definitiva; sin embargo, estos tiempos de revisión según l el acuerdo marco establecido entre el EAAB y el IDU en su cláusula sexta-párrafo primero OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL PRESTADOR- numeral 6, "*Responder a las observaciones presentada por el IDU y sus contratistas, relacionadas con la relación de este acuerdo o Convenio y con los acuerdos o convenios específicos, dentro delos 15 días hábiles siguientes al recibo de la notificación respectiva* y que en algunas instancias la EAAB, ha tomado hasta 20 días hábiles para dar respuesta a los productos entregados, lo cual ha afectado los tiempos establecidos en el cronograma de redes húmedas.

Con respecto a los diseños del resto de redes matrices, como las líneas Nororientales y Bella Suiza, es necesario que el Consorcio gestione el aval técnico por parte de la EAAB para el trámite del POC del Box Calleja, trámite que se está llevando a cabo actualmente. Sin embargo, es pertinente señalar que, según la reunión de seguimiento con la EAAB del 11 de septiembre de 2024, la ESP solicitó una modelación de flujo gradualmente variado para la línea Nororiental. Dicha modelación debe incluir el diseño de la red de los tres lotes del Corredor Verde.

El Consorcio considera que esta solicitud no es viable en este momento, ya que la entidad no ha proporcionado los datos técnicos suficientes para realizar este tipo de modelación. Además, incluir el diseño de los tres lotes en un solo modelo podría ocasionar un retraso considerable en la entrega de este producto y en la obtención de la no objeción del diseño de esta red matriz

Para la obtención del permiso tipo A, que consiste en que la EAAB le asigne número de proyecto para todas las redes a su cargo, cuya gestión está a cargo del IDU, según las gestiones que se vienen realizando y que se evidencian en la línea de tiempo, esta gestión no estaría dentro de los tiempos contractuales de la Etapa de Preconstrucción del proyecto.

Figura No. 3 Línea de tiempo – Red matriz



II. Justificación Financiera

Teniendo en cuenta los 112 días de prórroga que se requieren para la obtención de los permisos señalados en el literal A de esta comunicación, el Consorcio procede a estimar el valor que debe ser reconocido, debido al impacto económico que esta prórroga generará al Contratista.

Con el fin de incorporar recursos para actualizar el valor del fondo de compensaciones el cual, acuerdo con la Cláusula 6.3 el Fondo de Compensaciones es una asignación presupuestal al contrato el cual tiene como objeto cubrir entre otras cosas en su literal 6.3.1

> *"Parte de los recursos presupuestales con que cuenta Transmilenio para este Contrato, estarán afectos a un Fondo de Compensaciones, mediante el cual se pagarán al Contratista, los valores que correspondan por la asunción, por parte del IDU de los siguientes riesgos:*

…d) Compensación por Eventos Eximentes de Responsabilidad

Por lo anterior, a continuación, se presenta la estimación de los mayores costos que toma como base el presupuesto de estructuración, valores que fueron previamente revisados y concertados con interventoría, así:

DESCRIPCIÓN	VALOR PROYECCIÓN
ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN	**$ 644.361.455**
COSTOS PERSONAL TÉCNICO ADMINISTRATIVO Y DE APOYO	$ 228.692.644
COSTOS OPERACIONALES MENSUALES - TÉCNICOS	$ 109.700.640
PÓLIZAS E IMPUESTOS	$ 52.864.091
COSTOS PERSONAL AMBIENTAL, SOCIAL Y DE TRÁNSITO	$ 233.683.683
COSTOS OPERACIONALES MENSUALES AMBIENTAL, SOCIAL Y DE TRÁNSITO	$ 19.420.427

a) Costos de personal técnico administrativo y de apoyo

Para la cuantificación de este componente, se desglosa el personal requerido según la plantilla mínima requerida, la dedicación y las tarifas según la categoría exigida en los pliegos y condiciones para la prórroga de 3.7 meses de la etapa de preconstrucción, con el fin de gestionar las actividades pendientes.

CARGO	CANT	DEDIC	CATEGORÍA	PRÓRROGA	TOPE SALARIO (MES)	FACTOR PRESTACIONAL	VALOR TOTAL
	A	B		C	D	E	F=A x B x D x E
PERSONAL PROFESIONAL							**$ 141.367.177**
DIRECTOR DE OBRA	1	100%	2	3,73 meses	$ 13.000.000	1,34	$ 65.034.667
COORDINADOR DEL PROYECTO	1	50%	4	3,73 meses	$ 7.355.289	1,49	$20.457.510
RESIDENTE DE OBRA	1	50%	4	3,73 meses	$ 6.150.000	1,49	$ 17.105.200
ESPECIALISTA BIM-SIG	1	50%	5	3,73 meses	$ 7.000.000	1,49	$ 19.469.333
ARQUEÓLOGO 1	1	50%	7	1,0 mes	$ 5.000.000	1,49	$ 3.725.000
PROFESIONAL BIENES INTERÉS CULTURAL	1	50%	4	3,7 meses	$ 5.600.000	1,49	$ 15.575.467
PERSONAL TÉCNICO Y PERSONAL AUXILIAR							**$ 68.890.789**
TARIFA MES - PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO - CONDUCTOR O MOTORISTA (No incluye Factor de Prestaciones)	1	100%	N/A	3,73 meses	$ 1.300.000	1,79	$ 8.687.467

CARGO	CANT	DEDIC	CATEGORÍA	PRÓRROGA	TOPE SALARIO (MES)	FACTOR PRESTACIONAL	VALOR TOTAL
	A	B		C	D	E	F=A x B x D x E
TARIFA MES - PERSONAL AUXILIAR - AYUDANTE SERVICIOS GENERALES (No incluye Factor de Prestaciones)	1	100%	N/A	3,73 meses	$ 1.300.000	1,79	$ 8.687.467
TARIFA MES - PERSONAL TÉCNICO - ING PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTOS (No incluye Factor de Prestaciones)	1	100%	N/A	3,73 meses	$ 7.108.000	1,49	$ 39.539.435
TARIFA MES - PERSONAL TÉCNICO - TOPÓGRAFO INSPECTOR (No incluye Factor de Prestaciones)	1	50%	N/A	3,73 meses	$ 2.461.000	1,49	$ 6.844.861
TARIFA MES - PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO - CADENERO 1 (No incluye Factor de Prestaciones)	1	50%	N/A	3,73 meses	$ 1.845.000	1,49	$ 5.131.560
PERSONAL ADMINISTRATIVO							**$ 18.434.677**
TARIFA MES - PERSONAL ADMINISTRATIVO - SECRETARIA 2 (No incluye Factor de Prestaciones)	1	1	N/A	3,73 meses	$ 1.389.000	1,49	$ 7.726.544
TARIFA MES - PERSONAL ADMINISTRATIVO - ADMINISTRADOR (No incluye Factor de Prestaciones)	1	0,35	N/A	3,73 meses	$ 5.500.000	1,49	$ 10.708.133
						TOTAL	**$ 228.692.644**

b) Costos operacionales mensuales-técnicos

Adicional a los valores de personal, se deben calcular costos de operación que corresponden a los gastos fijos de oficina necesarios como complemento a la presencia del recurso humano en el proyecto, a continuación, se presenta la tabla que contiene estos costos.

GASTOS OPERACIONALES MENSUALES	Cant	Area (m2)	Prórroga	Vlr / mes	VALOR TOTAL
					$ 109,700,640
ALQUILER MES - ARRIENDO OFICINA INCL. ADMINISTRACIÓN, SERVICIOS PÚBLICOS, COMUNICACIONES	1	200	3.73 meses	$ 45,108	$ 33,680,640
OTROS GASTOS OPERACIONALES				Costo **unitario**	
TARIFA GLOBAL - GASTOS OFICINA (PAPELERIA, FOTOCOPIAS Y OTROS)	1	35%	3.73 meses	$ 1,800,000	$ 2,352,000

ALQUILER MES - CAMPERO PICK-UP, CAMIONETA DE 1300-2000cc - MODELO 2011 - 2008	1	100%	3.73 meses	$	5,000,000	**$**	**18,666,667**
SERVICIO DE VIGILANCIA	1	100%	3.73 meses	$	10,000,000	**$**	**37,333,333**
ALQUILER EQUIPÓS DE COMPUTO	10	100%	3.73 meses	$	230,000	**$**	**8,586,667**
SOFTWARE ESPECIALIZADO (Incluye sin limitarse solo a:AUTODESK, PROJECT, AUTODESK BIM COLLABORATE)	5	100%	3.73 meses	$	246,500	**$**	**4,601,333**
CAJA MENOR	1	30%	3.73 meses	$	4,000,000	$	4,480,000

a. Pólizas e impuestos

Con el fin de calcular el valor total de los costos administrativos adicionales, se debe cuantificar lo que corresponde a pólizas e impuestos.

DESCRIPCIÓN	IMPUESTO	VALOR ($)		VALOR TOTAL
IMPUESTOS				**$ 39,393,724**
Contribución Especial (Impuesto de Guerra Ley 1738 DIC18-2014 prorroga 4 años)	5.00%	$ 591,497,364		$ 29,574,868
ICA (Ley 14 6jul1983, Res 219 25feb2004)	0.76%	$ 591,497,364		$ 4,495,380
GMF (Ley 1739 23dic2014 modifica el Estatuto Tributario)	0.40%	$ 591,497,364		$ 2,365,989
Estampilla Unipedagógica (Dec 584 de 19 dic 2014)	0.50%	$ 591,497,364		$ 2,957,487

DESCRIPCIÓN	VR. BASE	% ASEGURADO	VIGENCIA	TASA	VALOR ($)
GARANTIAS					**$ 13,470,367**
Cumplimiento	$ 591,497,364	30.00%	3.73 meses	0.45%	$ 2,981,147
Buen Manejo de Anticipo		100.00%	3.73 meses	0.45%	$ -
Salarios y Prestaciones Sociales	$ 591,497,364	10.00%	3.73 meses	0.45%	$ 993,716
Estabilidad de la Obra		30.00%	3.73 meses	0.45%	$ -
Todo riesgo en construcción	$ 591,497,364	100.00%	3.73 meses	0.40%	$ 8,833,027
Predios, labores y Operaciones- Vigencia (Decreto 1082 de 2015 Sección III)	$ 591,497,364	5.00%	3.73 meses	0.60%	$ 662,477

b. Costos personal ambiental-social y transito

Con base en lo estipulado en el Apéndice de personal, y dando cumplimiento al personal mínimo requerido (PMR) para los componentes ambiental, social y tránsito, que debe tener el siguiente personal para la prórroga de 3.7 de la Etapa de Preconstrucción, con el fin de cumplir con los requerimientos mínimos y obligaciones contractuales de cada componente, que son evaluados mes a mes en cada una de las fichas de seguimiento de acuerdo con los parámetros establecidos en cada componente.

CARGO	CANT	DEDIC	CATEGORÍA	PRÓRROGA	TOPE SALARIO (MES)	FACTOR PRESTACIONAL	VALOR TOTAL
	A	B		C	D	E	F=A x B x D x E
AMBIENTAL Y SST							**$ 95,466,485**
RESIDENTE AMBIENTAL	1	50%	5	3.73 meses	$ 7,108,000	1.49	$ 19,769,717
RESIDENTE FORESTAL	1	50%	6	3.73 meses	$ 6,500,000	1.49	$ 18,078,667
RESIDENTE EN FAUNA SILVESTRE	1	50%	6	3.73 meses	$ 6,500,000	1.49	$ 18,078,667
RESIDENTE SST	1	100%	5	3.73 meses	$ 7,108,000	1.49	$ 39,539,435
SOCIAL							**$ 102,616,101**
PROFESIONAL SOCIAL	1	100%	5	3.73 meses	$ 7,108,000	1.49	$ 39,539,435
RESIDENTE SOCIAL	1	100%	6	3.73 meses	$ 5,000,000	1.49	$ 27,813,333
PROFESIONAL EN PEDAGOGÍA	1	100%	6	1 mes	$ 5,000,000	1.49	$ 7,450,000
PROFESIONAL COMUNICADOR SOCIAL	1	100%	6	3.73 meses	$ 5,000,000	1.49	$ 27,813,333
TRANSITO							**$ 35,601,067**
ESPECIALISTA EN TRÁNSITO Y TRNASPORTE	1	80%	3	3.73 meses	$ 8,000,000	1.49	$ 35,601,067
TOTAL							**$ 233,683,653**

c. Costos operacionales mensuales ambiental, social y transito

A continuación, se presentan los costos de operación del personal mínimo requerido para cada uno de los componentes transversales, para el cumplimiento de las obligaciones contractuales:

GASTOS OPERACIONALES MENSUALES	Cant	Area (m2)	Prórroga	Vlr / mes	Vlr total
					$ 19.420.427
ALQUILER MES - ARRIENDO OFICINA INCL. ADMINISTRACIÓN, SERVICIOS PÚBLICOS, COMUNICACIONES	1	50	3,7 meses	$ 45.108	$ 8.420.160
OTROS GASTOS OPERACIONALES			**Prórroga**	**Costo unitario**	
TARIFA GLOBAL - GASTOS OFICINA (PAPELERÍA, FOTOCOPIAS Y OTROS)	1	35%	3,7 meses	$ 1.800.000	$ 2.352.000
ALQUILER EQUIPOS DE COMPUTO	9		3,7 meses	$ 230.000	$ 7.728.000
SOFTWARE ESPECIALIZADO (Incluye sin limitarse solo a:AUTODESK, PROJECT, AUTODESK BIM COLLABORATE)	1		3,7 meses	$ 46.500	$ 920.267

Finalmente, el Consorcio hace constar que no renuncia a solicitar los reconocimientos adicionales a que haya lugar por la extensión del plazo de la etapa de preconstrucción, incluyendo sin limitarse a mayores costos administrativos y mayor permanencia.

III. Justificación Jurídica

Prórroga del plazo de la Etapa de Preconstrucción (Periodo Especial) por un Evento Eximente de Responsabilidad

Como ha sostenido la jurisprudencia nacional, los contratos estatales pueden ser modificados en aras de lograr su finalidad y en búsqueda de la realización de los fines del Estado.

Así, ha sostenido el Consejo de Estado lo siguiente:

> *"Entre los medios que puede utilizar la entidad estatal para el cumplimiento del objeto contractual, se encuentra su prerrogativa para introducir modificaciones a lo pactado, dentro del marco de su facultad de dirección general del contrato.*
>
> *El artículo 16 de la Ley 80 faculta a las entidades contratantes a modificar los contratos, de común acuerdo o de forma unilateral, cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado.*
>
> *Con razón se señala que "... la inmutabilidad del contrato no es una inmutabilidad del contenido, sino del fin, que prima en todo caso sobre aquel".*
>
> Adicionalmente, la jurisprudencia nacional, ha reconocido no sólo la posibilidad sino además la procedencia que los contratos estatales sean modificados, cuando se presenten situaciones posteriores a su celebración que impliquen una modificación a su concepción inicial.

Así el Consejo de Estado, en el Concepto 2263 sostuvo:

> *"Pueden presentarse situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, modificaciones de marcos normativos, de urbanismo, arqueológicos, del medio ambiente o de seguridad, imposibles de prever, o nuevas necesidades o circunstancias posteriores que exijan la ampliación de lo pactado sin que además, puedan separarse de la prestación principal, o de su utilización o de aprovechamiento independiente. En estos casos, existiría el sustento legal para la modificación del contrato.*
>
> *En estos casos, cualquiera de los otros oferentes hubiera tenido el mismo derecho a la modificación del contrato y no se presentaría la vulneración de sus derechos, ni de los principios o por lo menos, no con la entidad suficiente que permita desatender el fin*

último del contrato, previo un análisis de la finalidad perseguida, del medio legítimo y del medio adecuado que la justifique"[1]

En reciente pronunciamiento, la citada corporación, sobre la posibilidad de modificación del contrato estatal, sostuvo, con gran acierto, lo siguiente:

"Se reitera que durante la relación negocial las partes pueden afrontar dificultades relativas a la definición de los alcances y el contenido de las prestaciones contraídas con ocasión del negocio jurídico, de cara al advenimiento de circunstancias endógenas o exógenas al vínculo obligacional, con la virtualidad de impactar las condiciones técnicas y económicas originalmente estipuladas, inconvenientes que bien pueden solventarse a través de acercamientos de los extremos cocontratantes encauzados a redefinir el acuerdo y ajustarlo a la realidad imperante al tiempo de su ejecución e instrumentados a través de contratos adicionales, modificatorios, suspensiones o prórrogas."[2]

Pues bien, los lineamientos jurisprudenciales expuestos en suma advierten un aspecto fundamental para el caso que nos ocupa y es la mutabilidad del contrato estatal, aspecto que además se sustenta en la autonomía de la voluntad aplicable a este tipo de negocios jurídicos que en suma va encaminada al cumplimiento de la finalidad que se busca con la contratación tal como lo establece la Ley 80 de 1993.

Lo anterior es relevante para el Contrato, pues como se ha dicho, la finalidad última de la contratación es la ejecución del objeto contratado en condiciones de equivalencia prestacional para las partes, lo que advierte la necesidad de realizar los ajustes presupuestales correspondientes a efectos de viabilizar la remuneración efectiva de las obras ejecutadas, así mismo la importancia de actualizar el plazo de ejecución a la realidad de ejecución.

En ese sentido se considera proporcional, necesario y procedente la prórroga del contrato en los términos indicados.

A la fecha no existe ningún proceso sancionatorio en contra del contratista y el contrato no está siendo objeto de ningún plan de mejoramiento institucional.

Ahora bien, frente al clausulado contractual, es importante señalar que el procedimiento previsto en la cláusula 17.2 del Contrato y de acuerdo con la regulación de la Cláusula 17.7.3 establece:

" […]

(a) Cuando el IDU no pueda obtener los Permisos Tipo A en los plazos previstos en el Cronograma de la Etapa de Preconstrucción y/o en el Cronograma de Obra y siempre que el IDU haya cumplido con los plazos previstos en dichos cronogramas, se

[1] Cfr. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto del 17 de marzo de 2016. Radicación interna: 2263.

[2] Consejo de Estado, Sección Tercera, Subsección A, 6 de febrero de 2020, C.P. Marta Nubia Velásquez Rico, 63.123

configurará un Evento Eximente de Responsabilidad a favor del IDU. Sin perjuicio de lo cual, el IDU deberá continuar con la gestión y trámite de tales Permisos Tipo A.
(b) Cuando se configure el Evento Eximente de Responsabilidad a favor del IDU, el Contratista también tendrá derecho a que se configure un Evento Eximente de Responsabilidad siempre que: (i) la demora en la obtención del Permiso afecte el avance del Cronograma de Obra en más de tres (3) meses; (ii) el Contratista y el Interventor determinen que no hay alternativa técnica para iniciar o continuar las Obras o la reprogramación de tales Obras en el Cronograma de Obras supera el plazo de la Etapa de Construcción en un tiempo mayor a tres (3) meses; y (iii) la demora no es imputable al Contratista."

Teniendo en cuenta lo anterior, tenemos que:

a) Ya se identifica un atraso del cronograma de la Etapa de Preconstrucción y el PDT de la Etapa de Construcción, el cual se ha considerado de 112 días contados a partir del 23 de octubre de 2024 hasta el 12° de febrero de 2025 (Período Especial), durante el cual el Consorcio seguirá adelantando las gestiones para obtener los permisos, por lo que este periodo trae como consecuencia el desplazamiento de la Etapa de Preconstrucción y a su vez la fecha de inicio de la Etapa de Construcción.

b) El impacto económico durante el Periodo Especial que se materializa en la prórroga del plazo de la Etapa de Preconstrucción, debe estar a cargo del IDU teniendo en cuenta la asignación de riesgos entre contratista y entidad. Respecto de la no obtención de permisos Tipo A, por su parte, el IDU asume:

> *2.3.4. Los efectos desfavorables en la posibilidad de iniciar la Etapa de Construcción y por ende la ejecución de las Obras (salvo por aquellas que deban ejecutarse durante la Etapa de Preconstrucción), derivados de la demora en la obtención de los Permisos Tipo A. Será un Evento Eximente de Responsabilidad del IDU sin perjuicio de que el IDU asuma el impacto económico que pueda tener el acaecimiento del riesgo en cabeza del Contratista, siempre que (i) el Contratista haya cumplido con los plazos señalados en el Cronograma de Preconstrucción para la radicación completa de las solicitudes ante las respectivas Empresas de Servicios Públicos y/o Autoridades Gubernamentales correspondientes y los documentos radicados cuentan con el visto bueno del Interventor; y (ii) se cumplan las condiciones señaladas en el CAPÍTULO 17. El Contratista asumirá este riesgo cuando no se cumplan los requisitos señalados en ésta y en el CAPÍTULO 17.*

Como se demostró anteriormente, se encuentra justificado técnicamente, financiera y jurídica la necesidad del plazo adicional al estimado inicialmente para la Etapa de Preconstrucción por razones ajenas al contratista. En este orden de ideas, el consorcio a continuación realiza las solicitudes requeridas encaminadas a que dicho plazo de la etapa de preconstrucción se actualice a la realidad de hoy conforme a las distintas causas presentadas en este documento.

IV. SOLICITUDES

Considerando lo expuesto el Consorcio se permite solicitar lo siguiente:

IV.1.1. Modificar el Contrato 1739-2023 el numeral 1.5.1 de la cláusula 1.5 Plazo total y el literal c del numeral 1.6.1 Etapa de Preconstrucción, de la Cláusula 1.6., teniendo en cuenta el tiempo adicional para prorrogar la Etapa de Preconstrucción desde el 23 de octubre de 2024 hasta el 12 de febrero de 2025, con una duración de ciento doce (112) días, de acuerdo con los sustentos presentados. Quedando de la siguiente manera:

*"1.5.1. El Plazo Total del Contrato, sin incluir el plazo de liquidación del Contrato, es de **ochenta y tres punto setenta y tres meses (83.73)**, contados a partir de la Fecha de Inicio de acuerdo con la siguiente distribución por Etapas:*

Etapa	***Duración***
Preconstrucción	***11.73 meses***
Construcción	
Construcción	*34 meses*
Recibo	*2 meses*
Total Construcción	*36 meses*
Mantenimiento	*36 meses*
Liquidación	*6 meses*

[…]"

Asimismo el literal c del numeral 1.6.1 de la Cláusula 1.6. quedará de la siguiente manera:

"[…]

*(c) La duración máxima de la Etapa de Preconstrucción es de **once punto setenta y tres (11.73)** meses, sin perjuicio de que ésta termine antes si se llegaren a cumplir todas y cada una de las obligaciones que le asisten a las Partes con anterioridad al plazo de esta etapa. […]"*

IV.1.2. Modificar el contrato 1739-2023, actualizando la cláusula 6.1. Valor Estimado del Contrato en su literal 6.1.1 en el componente de preconstrucción teniendo en cuenta el valor estimado para la prórroga de tres punto setenta y tres meses (3.73 meses), con cargo a la bolsa del fondo de compensaciones por valor de $ 644.361.455 (SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES, TRECIENTOS SESENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CINCO PESOS)

Se remite link de descarga con los anexos correspondientes para su revisión.

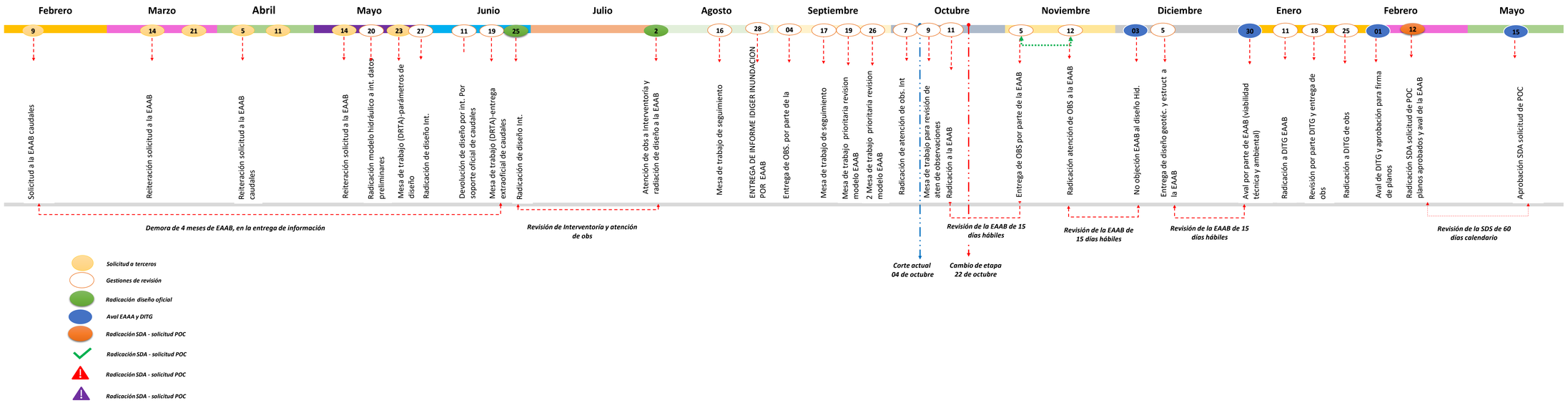
https://drive.google.com/drive/folders/11KRAeENKBrp6Df8mvuYd2_9N1mbDvPtk?usp=sharing

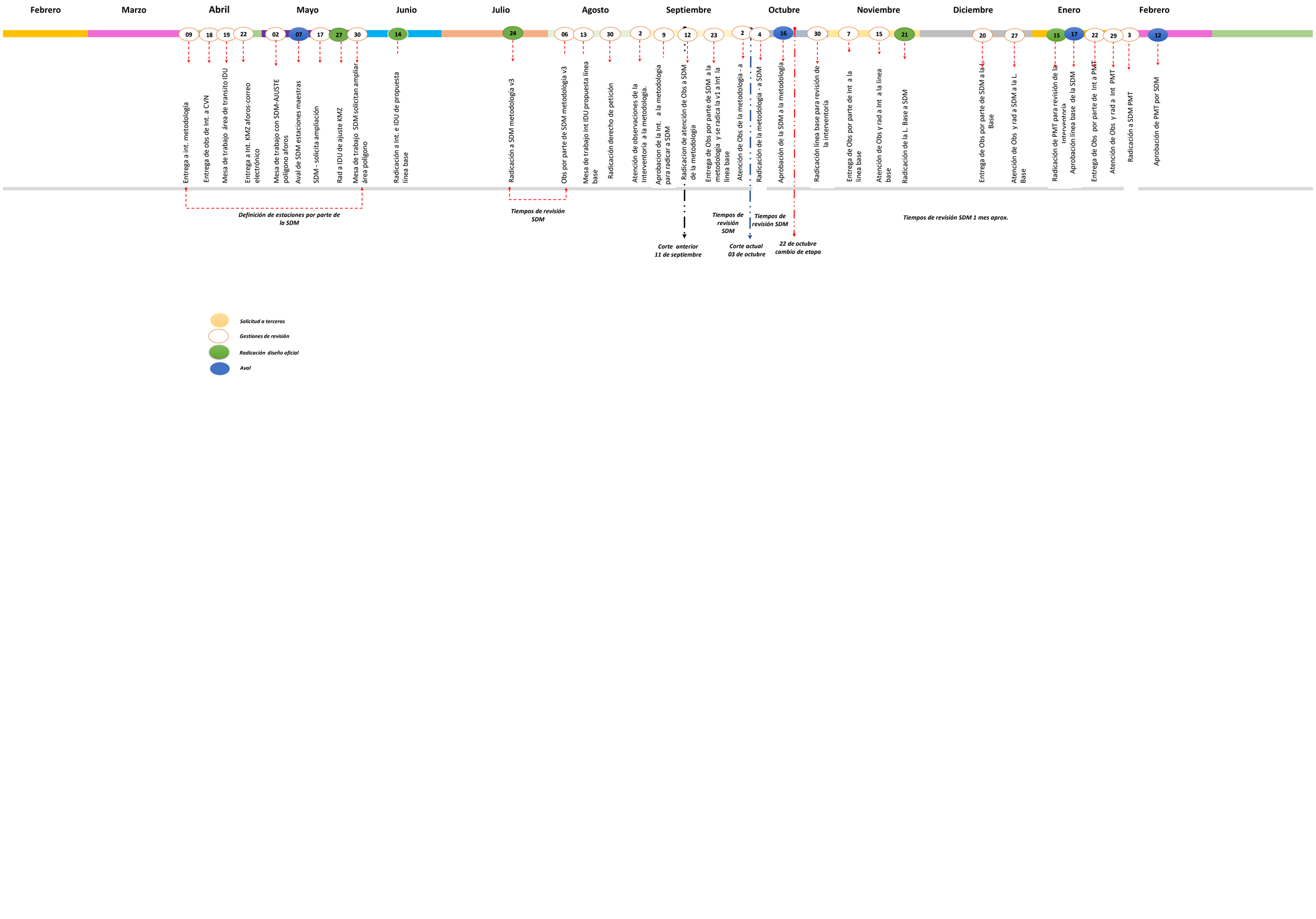
Cordialmente,

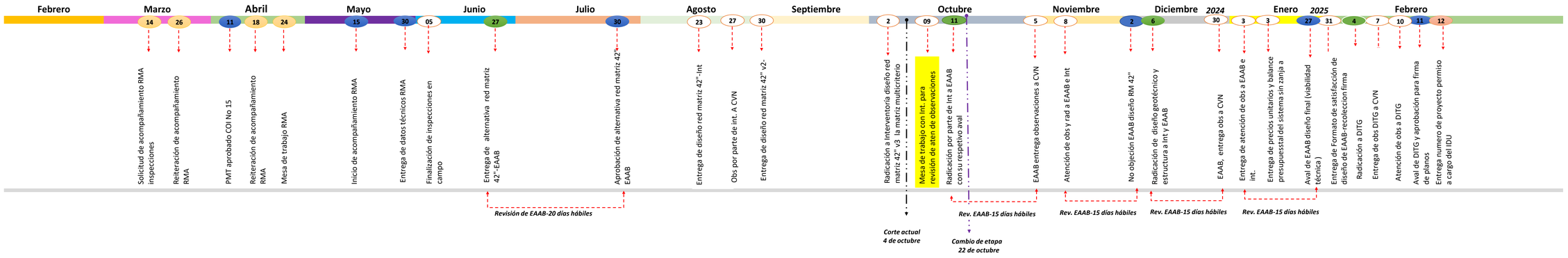
JUAN CARLOS SAAVEDRA VANEGAS

Firmado digitalmente por JUAN CARLOS SAAVEDRA VANEGAS
Fecha: 2024.10.07 19:10:00 -05'00'

JUAN CARLOS SAAVEDRA VANEGAS
Representante Legal
CONSORCIO VIAL DEL NORTE
Elaboró: NFP/JGC/IDG
Revisó: JCS
Anexos: https://drive.google.com/drive/folders/11KRAeENKBrp6Df8mvuYd2_9N1mbDvPtk?usp=sharing
Copia: Instituto de Desarrollo Urbano – IDU - Calle 22 No. 6-27 - correspondencia@idu.gov.co


Febrero
Marzo
Abril
Mayo
Junio
Julio
Agosto
Septiembre
Octubre
Noviembre
Diciembre
Enero
Febrero
Mayo
9
14
21
5
11
14
20
23
27
11
19
25
2
16
28
04
17
19
26
7
9
11
5
12
03
5
30
11
18
25
01
12
15
Solicitud a la EAAB caudales
Reiteración solicitud a la EAAB
Reiteración solicitud a la EAAB caudales
Reiteración solicitud a la EAAB
Radicación modelo hidráulico a int. datos preliminares
Mesa de trabajo (DRTA)-parámetros de diseño
Radicación de diseño Int.
Devolución de diseño por int. Por soporte oficial de caudales
Mesa de trabajo (DRTA)-entrega extraoficial de caudales
Radicación de diseño Int.
Atención de obs a Interventoría y radiación de diseño a la EAAB
Mesa de trabajo de seguimiento
ENTREGA DE INFORME IDIGER INUNDACION POR EAAB
Entrega de OBS. por parte de la
Mesa de trabajo de seguimiento
Mesa de trabajo prioritaria revision modelo EAAB
2 Mesa de trabajo prioritaria revision modelo EAAB
Radicación de atención de obs. Int
Mesa de trabajo para revisión de aten de observaciones
Radicación a la EAAB
Entrega de OBS por parte de la EAAB
Radicación atención de OBS a la EAAB
No objeción EAAB al diseño Hid.
Entrega de diseño geotéc. y estruct a la EAAB
Aval por parte de EAAB (viabilidad técnica y ambiental)
Radicación a DITG EAAB
Revisión por parte DITG y entrega de obs
Radicación a DITG de obs
Aval de DITG y aprobación para firma de planos
Radicación SDA solicitud de POC planos aprobados y aval de la EAAB
Aprobación SDA solicitud de POC
Demora de 4 meses de EAAB, en la entrega de información
Revisión de Interventoría y atención de obs
Revisión de la EAAB de 15 días hábiles
Revisión de la EAAB de 15 días hábiles
Revisión de la EAAB de 15 días hábiles
Revisión de la SDS de 60 días calendario
Corte actual 04 de octubre
Cambio de etapa 22 de octubre
Solicitud a terceros
Gestiones de revisión
Radicación diseño oficial
Aval EAAA y DITG
Radicación SDA - solicitud POC
Radicación SDA - solicitud POC
Radicación SDA - solicitud POC
Radicación SDA - solicitud POC


Febrero
Marzo
Abril
Mayo
Junio
Julio
Agosto
Septiembre
Octubre
Noviembre
Diciembre
Enero
Febrero
09
18
19
22
02
07
17
27
30
14
24
06
13
30
2
9
12
23
2
4
16
30
7
15
21
20
27
15
17
22
29
3
12
Entrega a int. metodología
Entrega de obs de Int. a CVN
Mesa de trabajo área de transito IDU
Entrega a Int. KMZ aforos-correo electrónico
Mesa de trabajo con SDM-AJUSTE polígono aforos
Aval de SDM estaciones maestras
SDM - solicita ampliación
Rad a IDU de ajuste KMZ
Mesa de trabajo SDM solicitan ampliar área polígono
Radicación a Int. e IDU de propuesta línea base
Radicación a SDM metodología v3
Obs por parte de SDM metodología v3
Mesa de trabajo Int IDU propuesta línea base
Radicación derecho de petición
Atención de observaciones de la Interventoria a la metodología.
Aprobacion de la Int. a la metodologia para radicar a SDM
Radicacion de atención de Obs a SDM de la metodologia
Entrega de Obs por parte de SDM a la metodologia y se radica la v1 a Int. la linea base
Atención de Obs de la metodologia - a
Radicación de la metodologia - a SDM
Aprobación de la SDM a la metodologia
Radicación línea base para revisión de la interventoria
Entrega de Obs por parte de Int a la linea base
Atención de Obs y rad a Int a la linea base
Radicación de la L. Base a SDM
Entrega de Obs por parte de SDM a la L. Base
Atención de Obs y rad a SDM a la L. Base
Radicación de PMT para revisión de la Interventoria
Aprobación línea base de la SDM
Entrega de Obs por parte de Int a PMT
Atención de Obs y rad a Int PMT
Radicación a SDM PMT
Aprobación de PMT por SDM
Definición de estaciones por parte de la SDM
Tiempos de revisión SDM
Tiempos de revisión SDM
Tiempos de revisión SDM
Tiempos de revisión SDM 1 mes aprox.
Corte anterior 11 de septiembre
Corte actual 03 de octubre
22 de octubre cambio de etapa
Solicitud a terceros
Gestiones de revisión
Radicación diseño oficial
Aval


Febrero
Marzo
Abril
Mayo
Junio
Julio
Agosto
Septiembre
Octubre
Noviembre
Diciembre
2024
Enero
2025
Febrero
14
26
11
18
24
15
30
05
27
30
23
27
30
2
09
11
5
8
2
6
30
3
3
27
31
4
7
10
11
12
Solicitud de acompañamiento RMA inspecciones
Reiteración de acompañamiento RMA
PMT aprobado COI No 15
Reiteración de acompañamiento RMA
Mesa de trabajo RMA
Inicio de acompañamiento RMA
Entrega de datos técnicos RMA
Finalización de inspecciones en campo
Entrega de alternativa red matriz 42" EAAB
Aprobación de alternativa red matriz 42" EAAB
Entrega de diseño red matriz 42"-Int
Obs por parte de int. A CVN
Entrega de diseño red matriz 42" v2-
Radicación a Interventoría diseño red matriz 42" v3 la matriz multicriterio
Mesa de trabajo con Int. para revisión de aten de observaciones
Radicación por parte de Int a EAAB con su respetivo aval
EAAB entrega observaciones a CVN
Atención de obs y rad a EAAB e Int
No objeción EAAB diseño RM 42"
Radicación de diseño geotécnico y estructura a Int y EAAB
EAAB, entrega obs a CVN
Entrega de atención de obs a EAAB e int.
Entrega de precios unitarios y balance presupuesstal del sistema sin zanja a
Aval de EAAB diseño final (viabilidad técnica)
Entrega de Formato de satisfacción de diseño de EAAB-recolección firma
Radicación a DITG
Entrega de obs DITG a CVN
Atención de obs a DITG
Aval de DITG y aprobación para firma de planos
Entrega numero de proyecto permiso a cargo del IDU
Revisión de EAAB-20 días hábiles
Rev. EAAB-15 días hábiles
Rev. EAAB-15 días hábiles
Rev. EAAB-15 días hábiles
Rev. EAAB-15 días hábiles
Corte actual 4 de octubre
Cambio de etapa 22 de octubre