

Bogotá D.C., 07 de marzo de 2025

Al responder cite:
694-2489-TM-IDU

Señores:
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU
Luis Fernando Quesada Saltarín
Dirección Técnica de Construcciones
Calle 22 No. 6 – 27 Piso 8
Bogotá

REFERENCIA: Contrato N°1848-2021: “ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN A LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE LAS ESTACIONES GRUPO 4, DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”

ASUNTO: ALCANCE A COMUNICADO 694-2457 SOLICITUD PRORROGA CONTRATO IDU 1848-2021 - CE-CT4-ADM-2153

Cordial saludo

En cumplimiento de nuestros compromisos contractuales, el CONSORCIO RUTA JAL, en nuestra calidad de interventores del Contrato de Obra N.º 1848 de 2021, cuyo objeto se menciona en la referencia, remitimos el presente documento como alcance al comunicado 694-2457-TM-IDU, con radicado IDU No. 202552600317372 del 28 de febrero de 2025.

Tras la revisión de la solicitud de prórroga y adición presentada por el CONSORCIO TRONCAL 4, mediante los oficios CE-CT4-ADM-2153 del 4 de febrero de 2025 y CE-CT4-ADM-2189 del 6 de marzo de 2025, la interventoría, luego del análisis correspondiente, emite el siguiente concepto:

La presente solicitud tiene como objetivo la extensión del plazo de la etapa de obra en las estaciones SOCORRO por UN (1) MES, OLAYA por DOS (2) MESES y en la estación CAMPIÑA por TRES (3) MESES y adición presupuestal por valor de QUINIENTOS CINCO MILLONES CIENTO OCHENTA MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 505,180,281.00)

Es fundamental señalar que esta solicitud se está presentando dentro del plazo correspondiente, esto es, no excediendo los QUINCE (15) DÍAS HÁBILES necesarios para la realización de todos los trámites y reuniones vinculadas al proceso de modificación del contrato y su respectiva adición de conformidad con lo estipulado en la versión 9 del Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos, específicamente en su apartado “8.1.1 Trámite de Modificaciones Contractuales”, el cual establece que:

(...) “Cualquier modificación deberá tramitarse ante el IDU por lo menos diez (10) días hábiles de antelación a su fecha de vencimiento. Cuando los contratos se hayan celebrado con recursos de TRANSMILENIO S.A., este plazo deberá ampliarse a quince (15) días hábiles, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requiera, (...)”

Acorde a la solicitud inicial presentada por el CONSORCIO TRONCAL 4 se tiene lo siguientes:



AFILIADO
CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



www.jasb.com.co

ANTECEDENTES

- Información general del Contrato de Obra No. 1848 de 2021

PRÓRROGA, MODIFICACIONES, ADICIONES Y/O SUSPENSIONES DEL CONTRATO DE OBRA		
MODIFICACIÓN	FECHA	TRÁMITE
Modificación No. 1	8/07/2022	Modificar la Cláusula 9 denominada FORMA DE PAGO para aclaración de pagador y la modificación de la tabla del numeral 9.1.1.2.1. – PRODUCTOS SIN AVAL DE TERCEROS en el sentido ajustar al valor correcto el VALOR A PAGAR FIJO MENSUAL.
Suspensión 1	23/08/2022	Veinte (20) días
Ampliación Suspensión 2	12/09/2022	Ocho (8) días
Ampliación Suspensión 3	19/09/2022	Ocho (8) días
Prorroga 1	30/09/2022	Prorroga el plazo del contrato en etapa de estudios y diseños por tres (3) meses. Dicho plazo será para la fase de trámites y aprobaciones.
Suspensión 4	29/12/2022	Trece (13) días
Ampliación suspensión 5	11/01/2023	Cinco (5) días
Ampliación Suspensión 6	16/01/2023	Ocho (8) días
Prorroga 2	27/01/2023	Prorroga el plazo del contrato en etapa de estudios y diseños por dos (2) meses. Dicho plazo será para la fase de trámites y aprobaciones.
Modificación No. 2	27/01/2023	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en dos (2) meses, Eliminar el APÉNDICE COVID de los documentos contractuales, así como eliminar de cualquier aparte del contrato, capítulo técnico o documento contractual referido a requerimientos por protocolo de bioseguridad o de la emergencia sanitaria, para los contratos IDU-1848-2021 e IDU-1853-201.
Modificación No. 3	18/03/2023	Modificar la CLÁUSULA 13. ANTICIPO, del el Contrato de Obra No. IDU-1848-2021, El IDU, previa constitución de la garantía de buen manejo y correcta inversión del anticipo, del cumplimiento de los requisitos señalados para la entrega de este y de la aprobación del Plan Detallado de Inversión del Anticipo, debidamente aprobado por la interventoría, hará entrega, a título de anticipo de la suma equivalente al veinte (20%) del valor de las OBRAS CIVILES Y REDES INCLUIDO AIU y bolsa del componente del acero. El CONTRATISTA deberá amortizar el veinte (20) % del valor de cada acta de recibo parcial de obra hasta completar el cien por ciento (100%) del valor entregado a título de anticipo.
Prorroga 3	27/03/2023	Prorroga el plazo del contrato en etapa de estudios y diseños por dos (2) meses. Dicho plazo será para la fase de trámites y aprobaciones.
Modificación No. 4	27/03/2023	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en dos (2) meses,
Modificación No. 5	26/05/2023	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en dos (2) meses,
Prorroga 4	27/05/2023	Prorroga el plazo del contrato en etapa de estudios y diseños por dos (2) meses. Dicho plazo será para la fase de trámites y aprobaciones.
Modificación No. 6	10/07/2023	Traslapar la fase de Trámites y Aprobaciones de la Etapa de Estudios y Diseños con la etapa de construcciones, con el fin de iniciar la misma por unidades funcionales para las estaciones denominada UNIVERSIDAD NACIONAL y RICAURTE.
Prorroga 5	27/07/2023	Prorroga el plazo del contrato en etapa de estudios y diseños por un (1) meses. Dicho plazo será para la fase de trámites y aprobaciones.
Modificación No 7	27/07/2023	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en un (1) mes,
Prorroga 6	27/08/2023	Prorroga el plazo del contrato en etapa de estudios y diseños por Veinte (20) días. Dicho plazo será para la fase de trámites y aprobaciones.

Modificación No 8	27/08/2023	Solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en veinte (20) días,
Modificación No 9	1/12/2023	Adición No. 1 por mayores Cantidades Inclusión de NPs por SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO PESOS M/CTE (\$7.586.783.625).
Modificación No 10 y Prorroga 7	27/12/2023	Adición No. 1 por mayores Cantidades y bolsa de ajustes de cambio de vigencia Inclusión de NPs por SEIS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL QUINIENTOS QUINCE MIL CIENTO VEINTINUEVE PESOS M/CTE (\$6.851.515.129) y prorroga de dos (2) meses para las estaciones Olaya y Socorro.
Modificación No 11 y Prorroga 8	16/07/2024	Se solicita prórroga de CUARENTA Y CINCO (45) DÍAS aplicada a la fase de construcciones para las estaciones OLAYA, CAMPIÑA, SOCORRO y PUENTE LARGO, identificada como Fase I teniendo en cuenta armonización presupuestal que está llevando a cabo el IDU.
Modificación No.12, Prorroga No. 9 y Adición No.3	30/08/2024	Prorrogar el plazo por el término de CUATRO (4) MESES Y QUINCE (15) DIAS, se aplicará a la Etapa de Construcción por el termino de DOS (2) MESES Y QUINCE (15) DIAS para las estaciones Olaya y Puente Largo y CUATRO MESES (4) Y QUINCE (15) DIAS para las estaciones de Socorro y Campiña,
Modificación no. 13, Prórroga No. 10 y Adición No. 4	14/12/2024	Prorrogar el plazo por el termino de DOS (2) MESES Y DIECISIETE (17) DÍAS CALENDARIO, Etapa de Construcción para la Estación Olaya por el termino de 4 MESES Y 17 DIAS, adición por \$ 8.335.507.180 OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS SIETE MIL CIENTO OCHENTA PESOS.

• Cuadro Control Financiero Contrato de Obra No. 1848 de 2021

CUADRO DE CONTROL FINANCIERO					
No ORDEN DE PAGO	No FACTURA (RECURSOS IDU) No. ACTA (RECURSOS TRANSMILENIO)	CRP No.	SALDO CRP AFECTADO (Transmilenio)	VALOR A PAGAR	SALDO CONTRATO
4439	Acta 6	202201 3356	\$ 25,725,234,309.00	\$ 116,096,126.00	\$ 40,943,936,368.00
4725	Acta 7	202201 3356	\$ 25,609,138,183.00	\$ 57,313,531.00	\$ 40,886,622,837.00
5103	Acta 8	202201 3356	\$ 25,551,824,652.00	\$ 19,356,793.00	\$ 40,567,266,044.00
5375	Acta 14	202301 755	\$ 25,232,467,859.00	\$ 24,136,014.00	\$ 40,443,130,030.00
5756	Acta 15	202301 755	\$ 25,065,076,035.00	\$ 4,389,534,094.00	\$ 36,053,595,936.00
5747	Acta 16	202301 755	\$ 25,108,331,845.00	\$ 43,255,810.00	\$ 36,010,340,126.00
6134	Acta 18	202301 755	\$ 20,675,541,941.00	\$ 237,323,361.00	\$ 35,773,016,765.00
6430	Acta 20	202301 755	\$ 20,438,218,580.00	\$ 64,848,545.00	\$ 35,708,168,220.00
6640	Acta 21	202301 755	\$ 20,373,370,035.00	\$ 1,085,370,359.00	\$ 34,622,797,861.00
6827	Acta 22	202301 755	\$ 19,287,999,676.00	\$ 302,481,211.00	\$ 34,320,316,650.00
7024	Acta 24	202301 755	\$ 18,985,518,465.00	\$ 519,863,385.00	\$ 33,800,453,265.00
7242	Acta 26	202301 755	\$ 18,465,655,080.00	\$ 1,067,028,519.00	\$ 32,733,424,746.00
7531	Acta 29	202301 755	\$ 17,398,626,561.00	\$ 1,769,895,377.00	\$ 30,963,529,369.00
7801	Acta 36	202301 755	\$ 15,628,731,184.00	\$ 1,383,958,772.00	\$ 29,579,570,597.00

8229	Acta 38	202301 755	\$ 14,244,772,412.00	\$ 415,726,990.00	\$ 29,163,843,607.00
8124	Acta 39	202301 755	\$ 13,829,045,422.00	\$ 4,315,322,365.00	\$ 24,848,521,242.00
8227	Acta 41, 42, 43 y 44	202301 755	\$ 9,513,723,057.00	\$ 420,589,143.00	\$ 24,427,932,099.00
8393	Acta 45	202401 1345	\$ 9,093,133,914.00	\$ 3,202,651,656.00	\$ 21,225,280,443.00
8394	Acta 47	202401 1345	\$ 5,890,482,258.00	\$ 582,762,034.00	\$ 20,642,518,409.00
8604	Acta 49	202401 1345	\$ 5,307,720,224.00	\$ 1,456,516,899.00	\$ 19,186,001,510.00
8711	Acta 51	202401 1345	\$ 3,851,203,325.00	\$ 2,241,080,377.00	\$ 16,944,921,133.00
8887	Acta 55	202401 1345	\$ 1,610,122,948.00	\$ 1,610,122,948.00	\$ 15,334,798,185.00
		202401 4491	\$ 7,586,783,625.00	\$ 83,994,622.00	\$ 15,250,803,563.00
8992	Acta 57	202401 4491	\$ 7,502,789,003.00	\$ 1,039,948,204.00	\$ 14,210,855,359.00
9241	Acta 61	202401 4491	\$ 6,462,840,799.00	\$ 1,396,618,236.00	\$ 12,814,237,123.00
9405	Acta 64	202401 4491	\$ 5,066,222,563.00	\$ 904,694,385.00	\$ 11,909,542,738.00
9543	Acta 67	202401 4491	\$ 4,161,528,178.00	\$ 951,324,014.00	\$ 10,958,218,724.00
9713	Acta 69	202401 4491	\$ 3,210,204,164.00	\$ 924,624,292.00	\$ 10,033,594,432.00
9946	Acta 71	202401 4491	\$ 2,284,850,442.00	\$ 1,168,390,413.00	\$ 17,199,981,769.00
10271	Acta 74	202401 4491	\$ 1,116,460,029.00	\$ 1,116,460,029.00	\$ 16,083,521,740.00
		202401 5282	\$ 283,353,612.00	\$ 283,353,612.00	\$ 15,800,168,128.00
		202401 5283	\$ 3,076,070,793.00	\$ 3,076,070,793.00	\$ 12,724,097,335.00
		202401 5284	\$ 3,492,090,724.00	\$ 85,370,594.00	\$ 12,638,726,741.00
	Acta 77	202501 1631	\$ 3,406,720,130.00	\$ 3,406,720,130.00	\$ 9,232,006,611.00
		202501 3231	\$ 896,499,431.00	\$ 896,499,431.00	\$ 8,335,507,180.00
		202501 4474	\$ 2,847,742,989.00	\$ 19,920,458.00	\$ 8,315,586,722.00
	Acta 79	202501 4474	\$ 2,827,822,531.00	\$ 1,165,324,004.00	\$ 7,150,262,718.00
TOTAL				\$ 42,245,276,956.00	\$ 7,150,262,718.00

A la fecha, se ha realizado el pago del 86.52% al contratista.

A continuación, se presenta el estado de avance actual conforme al informe semanal 151:

SEMANA #151	Programado	Ejecutado	Avance ejecutado semanal	Estado	Fecha Terminación Obras – 31 mar-25
10-FEB-25				(Adelanto/ Atraso)	
Proyecto	72.06%	84.57%	2.12%	12.51%	31-mar-25
Construcción	71.35%	84.18%	2.16%	12.83%	31-mar-25
CAD	100%	100%	-	-	12/10/2023 Entregado el 22/12/2023
NARIÑO	100%	100%	-	-	12/10/2023 Entregado el 24/11/2023
UNIVERSIDAD NACIONAL	100%	100%	-	-	30-mar-24 Entregado el 25/04/2024
RICAUITE	100%	100%	-	-	15-abr-24



AFILIADO
CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



					Entregado el 21/06/2024
SOCORRO	57.97%	71.11%	0.51%	13.14%	31-mar-25
OLAYA	24.47%	60.78%	0.91%	36.31%	31-mar-25
PUENTE LARGO	100%	98.93 %	0.00%	-1.07%	14-nov-24 Entregado el 08/11/2024 * La estación entró en operación el 09/11/2024 y la variación corresponde a la obra de conexión final de la tubería de 12"
CAMPIÑA	34.78%	73.67%	4.07%	38.89%	31-mar-25 * Se realizó la entrega del vagón ampliado el 13/12/2024

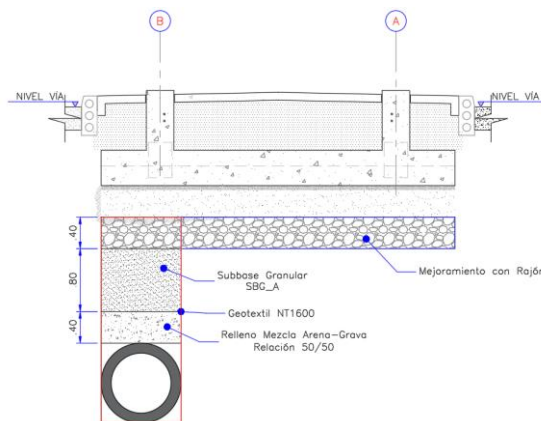
A continuación, se especifica aspecto técnico y concepto jurídico, financiero e imputabilidades por cada una de las estaciones:

1. ESTACIÓN OLAYA:

1.1 ASPECTO TÉCNICO

Para comenzar, como quedó consignado en la bitácora de obra del día 29 de noviembre del 2024, al momento de llegar al nivel de subrasante en el área del nuevo vagón, se evidenció un material limo-arcilloso, de aproximadamente 0.40m de espesor, el cual presentaba evidente saturación

En concordancia con lo anterior, el día 12 de diciembre de 2024, el especialista en geotecnia del CONSORCIO TRONCAL 4, realizó una visita en campo en donde identificó 2 zonas a las cuales eran necesarias realizarles un mejoramiento. La primera zona, correspondía a la zona sobre la tubería de red matriz de Ø30" mientras que la segunda zona, correspondía a los laterales de la zona 1.



Para el caso de la Zona 1 (Recuadro Rojo), en la cual se presentaba material suelto y saturado, el especialista recomendó realizar el retiro de este material mediante excavación manual sin sobrepasar la cota clave de la tubería, con la finalidad de no comprometer la estabilidad de la misma. Así mismo, dicho proceso debía realizarse mediante el método de trincheras de máximo 3.00 metros

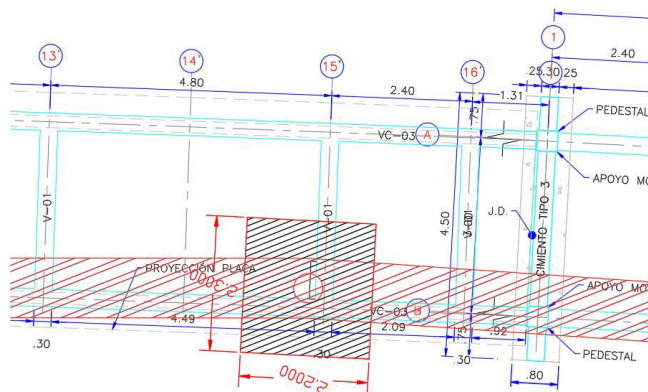
de longitud. Una vez retirado este material, el especialista propuso instalar una estructura compuesta por una capa de mezcla de arena-grava en una relación 50/50 de 0.40m de espesor, seguido de un geotextil no tejido NT1600, una subbase granular tipo A de 0.80m y finalmente una capa de rajón de aproximadamente 0.40m.

Por otra parte, para el caso de la Zona 2 (Recuadro Azul), se recomendó el retiro del material tipo recebo (0.10m de espesor) y el material saturado hasta llegar a una capa natural tipo arcilla, para así posteriormente realizar un mejoramiento con rajón hasta llegar al nivel de relleno de cimentación.



Dicho lo anterior y teniendo en cuenta las limitantes al momento de realizar el retiro y mejoramiento mediante trincheras no mayores a 3 metros de longitud, los tiempos de actividades de rellenos y cimentación del área de vagón se vieron retrasadas considerablemente.

Adicionalmente, como es de conocimiento de las partes, en la zona de pasarela se encuentra un pozo de inspección de la tubería de red matriz de Ø30". Dicho pozo, presenta una interferencia con la cimentación de la nueva pasarela, más específicamente con la viga corrida VC-03 y la viga transversal V-01 del eje 15', tal y como se puede evidenciar en la siguiente imagen:



En concordancia con lo anterior, y teniendo en cuenta que no se va intervenir la red matriz, es necesario realizar una modificación a la cimentación de la pasarela, eliminando así la interferencia con el pozo de inspección.

Por lo tanto, considerando lo mencionado anteriormente, así como las otras razones que se han expuesto, es necesario ampliar el tiempo de la etapa de obra en DOS (2) MESES para garantizar la correcta ejecución de la estación OLAYA. Es importante resaltar que la presente solicitud de prórroga no afectará la ejecución de las demás unidades funcionales que se encuentran en etapa de obra.

1.2. CONCEPTO TÉCNICO DE INTERVENTORÍA:

1.2.1 ANTECEDENTES Y CONTEXTO

Condiciones In Situ:

En la bitácora de obra del 29 de noviembre de 2024 se constató la existencia de un estrato limo-arcilloso saturado de aproximadamente 0.40 m de espesor en el área del nuevo vagón.

Este hallazgo implica riesgos potenciales para la estabilidad y calidad del emplazamiento de la infraestructura.

Visita del Especialista en Geotecnia:

El 12 de diciembre de 2024, el especialista en geotecnia del CONSORCIO TRONCAL 4 identificó dos zonas críticas:

Zona 1 (Recuadro Rojo):

Presencia de material suelto y saturado sobre la tubería de red matriz (Ø30"), lo que demanda la remoción cuidadosa mediante excavación manual sin afectar la cota clave de la tubería. Se recomendó, un sistema de mejoramiento escalonado (capa de mezcla arena-grava 50/50 de 0.40 m, geotextil NT1600, subbase granular tipo A de 0.80 m y capa de rajón de 0.40 m).

Zona 2 (Recuadro Azul):

Se detectó la necesidad de retirar el recebo (0.10 m) y el material saturado hasta alcanzar la capa natural tipo arcilla, para posteriormente aplicar mejoramiento con rajón hasta llegar al nivel de relleno de cimentación.

Restricción Constructiva:

La metodología de intervención, mediante trincheras de máximo 3 m de longitud, fue determinada para evitar el riesgo de sobrepasar la cota clave de la tubería y, de este modo, preservar la estabilidad de la red matriz.

Interferencia en la Pasarela:

Se ha identificado que el pozo de inspección de la tubería (Ø30") interfiere con la cimentación de la nueva pasarela, afectando la ubicación de la viga corrida VC-03 y la viga transversal V-01 en el eje

de 15'. Esta situación requiere una modificación en el diseño de la cimentación para eliminar dicha interferencia sin intervenir la red matriz.

1.2.2. ANÁLISIS TÉCNICO

Validez de la Justificación:

La observación y documentación de los problemas geotécnicos (material saturado y suelto) se fundamentan en inspecciones de campo y visitas técnicas especializadas, lo que confiere veracidad de la solicitud presentada. Las recomendaciones para el manejo de las zonas críticas, así como la metodología de intervención (excavación manual, uso de trincheras de 3 m, y aplicación de un sistema de mejoramiento por capas), se alinean con prácticas técnicas necesarias para el mejoramiento de suelos y la protección de infraestructura subterránea.

Impacto en la Ejecución:

Las limitaciones impuestas por la metodología (trincheras no superiores a 3 m) y la necesidad de adaptar la cimentación de la pasarela debido a la interferencia del pozo, generaron retrasos en las actividades de relleno y cimentación en el área del vagón. Estas contingencias técnicas justifican la extensión del plazo de ejecución para asegurar la correcta implementación de las obras y evitar afectaciones en la estabilidad estructural.

1.2.3 CONCLUSION TECNICA

Se considera que la justificación técnica presentada es verídica, respaldada por evidencias documentadas y el análisis de los especialistas en geotecnia tanto del CONSORCIO TRONCAL 4 como el del CONSORCIO RUTA JAL. Ya que las medidas de intervención propuestas son coherentes y necesarias para garantizar la integridad del sistema y la estabilidad de la infraestructura.

1.3. CONCEPTO JURÍDICO

De conformidad con lo establecido en los contratos de la referencia interventoría No. 1853 de 2021 y Obra 1848 de 2021:

(...)

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS

(...)

CLÁUSULA 6 MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Si por circunstancias previamente revisadas y validadas por el INTERVENTOR y el IDU, se requiere modificar el contrato, las partes suscribirán el respectivo documento de acuerdo con las disposiciones legales y procedimientos establecidos en los Manuales, Guías, Planes y Procedimientos del IDU vigentes durante la ejecución del Contrato.

Cuando dichas modificaciones sean solicitadas por El CONTRATISTA, éste deberá hacer la petición de suscripción del respectivo documento, con una antelación no menor de DIEZ (10) DÍAS HÁBILES a la fecha de vencimiento del plazo originalmente estipulado, anexando para

ello los documentos soporte, el nuevo cronograma de obra previamente revisado y aprobado por el INTERVENTOR del contrato.

Todas las solicitudes de modificación elevadas por el contratista deben ser revisadas y avaladas por el interventor.

El incumplimiento del plazo aquí previsto podrá dar lugar a la actuación administrativa correspondiente y también podrá implicar que no se dé trámite a la solicitud del contratista por su extemporaneidad, atendiendo los requisitos y gestiones que deben adelantarse de forma previa a la suscripción de cualquier modificación.

Cuando se requiera prorrogar el plazo del contrato por causas exclusiva o parcialmente imputables al CONTRATISTA, para lograr el fin del proyecto y evitar un daño o afectación mayor para la Entidad, sin perjuicio de las actuaciones administrativas de incumplimiento que se adelanten, los costos que se generen por esta prórroga, incluido el pago de la interventoría, serán por cuenta del CONTRATISTA en la proporción equivalente a su imputabilidad.

En cualquier caso, el valor del pago total o parcial de la interventoría se descontará en los pagos inmediatamente siguientes a la fecha en la que se suscriba la modificación correspondiente y en caso de no ser suficiente, en el acta de liquidación del presente contrato (...).

La modificación planteada atiende a los principios aplicables a la Contratación pública y bajo la Autonomía de la voluntad de las Partes, contando la prórroga solicitada con el aval técnico necesario, corresponde ahora viabilizar jurídicamente la novedad contractual para ampliar el plazo del Contrato de obra para la estación OLAYA.

La normatividad aplicable es el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, para el caso, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, el cual establece como fines de la contratación estatal:

“la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con la administración en la consecución de dichos fines”.

En concordancia con lo anterior, el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 80 de 1993 establece que para la realización de los fines de la contratación estatal los contratistas, entre otros deberes, tienen la obligación de colaborar con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad; acatarán las órdenes que durante el desarrollo del contrato ellas les impartan y, de manera general, obrarán con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando las dilaciones y entramamiento que pudieran presentarse.

En particular, el Artículo 40 consagra la posibilidad de incluir modificaciones contractuales, en los siguientes términos:

"Art. 40.- 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".

Los requisitos y trámites por surtir corresponden a lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

A su turno, la posibilidad de incluir modificaciones contractuales para ampliar los plazos de ejecución de los Contratos ha sido reconocida por el Consejo de Estado, toda vez que las razones que las que se puntualizan hacen parte de las realidades de la ejecución de la obra y están respaldadas con las evidencias aportadas y verificadas, lo cual significa que –efectivamente– han generado atrasos no recuperables.

Lo anterior, en virtud de la Autonomía de la voluntad de las Partes, siendo estas las llamadas a introducir las novedades contractuales que consideren pertinentes, conforme con la justificación presentada se requiere las presentes modificaciones.

A su vez es importante aclarar que esta solicitud se está presentando con QUINCE (15) DÍAS HÁBILES necesarios para lograr surtir todos los trámites y reuniones a las que haya lugares provenientes del proceso para la modificación del contrato y lograr la adición, tal y como lo establece el:

**MANUAL DE INTERVENTORÍA Y/O SUPERVISIÓN DE CONTRATOS VERSIÓN 9
"8.1.1 TRAMITE DE MODIFICACIONES CONTRACTUALES"**

(...) "Cualquier modificación deberá tramitarse ante el IDU por lo menos diez (10) días hábiles de antelación a su fecha de vencimiento. Cuando los contratos se hayan celebrado con recursos de TRANSMILENIO S.A., este plazo deberá a quince (15) días hábiles, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requiera, (...)

Por lo tanto, reafirmamos que esta solicitud se hace con el objetivo de otorgarle a la entidad el tiempo necesario para procesarla, considerando que la finalización del contrato y la etapa de construcción están programadas para el 31 de marzo de 2025.

1.4. CONCEPTO FINANCIERO:

Los cálculos para los rubros de COSTO ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIÁLOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA y el COSTO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, fueron ajustados de acuerdo con la asignación mensual para cada estación y teniendo en cuenta la prórroga de DOS 2 MESES para la etapa de obra para la estación OLAYA.

Por lo tanto, la estimación de recursos de los rubros queda de la siguiente manera:

COMPONENTE	VALOR ADICIÓN 2 PRORROGA 7	VALOR POR ESTACIÓN	VALOR MES X ESTACIÓN
COSTO ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST	\$ 142,249,769.00	\$ 71,124,884.50	\$ 35,562,442.25

COMPONENTE	VALOR ADICIÓN 2 PRORROGA 7	VALOR POR ESTACIÓN	VALOR MES X ESTACIÓN
COSTO DIÁLOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA	\$ 34,168,188.00	\$ 17,084,094.00	\$ 8,542,047.00
COSTO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	\$ 79,724,737.00	\$ 39,862,368.50	\$ 19,931,184.25

- Costo de Actividades Ambientales y SST:

$$\$ 35,562,442.00 \times 2 \text{ meses} = \$ 71,124,884.00$$

- Costo de Diálogo Ciudadano y de Comunicación Estratégica:

$$\$ 8,542,047.00 \times 2 \text{ meses} = \$ 17,084,094.00$$

- Costo del Plan de Manejo de Tránsito (PMT):

$$\$ 19,931,184.00 \times 2 \text{ meses} = \$ 39,862,368.00$$

Total, de la Adición Presupuestal:

$$\$ 71,124,884.00 + \$ 17,084,094.00 + \$ 39,862,368.00 = \$ 128,071,346.00$$

Esta interventoría ratifica que el valor a adicionar al contrato de obra No 1848 de 2021 es por un valor de **CIENTO VEINTIOCHO MILLONES SETENTA Y UN MIL TRESCIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$ 128,071,346.00)** en el frente estación de OLAYA.

A su vez es importante aclarar que la interventoría informa dentro de los tiempos necesarios para lograr surtir todos los trámites y reuniones a las que haya lugares provenientes del proceso para la modificación del contrato y lograr la adición, tal y como lo establece el:

MANUAL DE INTERVENTORÍA Y/O SUPERVISIÓN DE CONTRATOS VERSIÓN 9
"8.1.1 TRAMITE DE MODIFICACIONES CONTRACTUALES"

(...) *"Cualquier modificación deberá tramitarse ante el IDU por lo menos diez (10) días hábiles de antelación a su fecha de vencimiento. Cuando los contratos se hayan celebrado con recursos de TRANSMILENIO S.A., este plazo deberá a quince (15) días hábiles, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requiera, (...)"*

Por lo tanto, reafirmamos que esta solicitud se hace con el objetivo de otorgarle a la entidad el tiempo necesario para procesarla, considerando que la finalización del contrato y la etapa de construcción están programadas para el 31 de marzo de 2025.

1.5. IMPUTABILIDADES:

Con base en el análisis técnico realizado por la Interventoría, se puede evidenciar que la imputabilidad de la prórroga solicitada por parte del CONSORCIO TRONCAL 4 no recae en el contratista, sino en factores exógenos. Estas situaciones imprevistas ocurrieron durante la etapa de construcción del contrato No. 1848 de 2021.



AFILIADO
CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



- El terreno presenta condiciones naturales no completamente previsible, lo que genera la necesidad de modificaciones en la ejecución.
- El hallazgo en la zona de pasarela de un pozo de inspección que no se encontraba castrado en los planos récord ni en el inventario.

Por lo tanto, se concluye que no existe responsabilidad del contratista en la solicitud de prórroga.

1.6. AVAL DE LA SOLICITUD DE PRÓRROGA ESTACION OLAYA

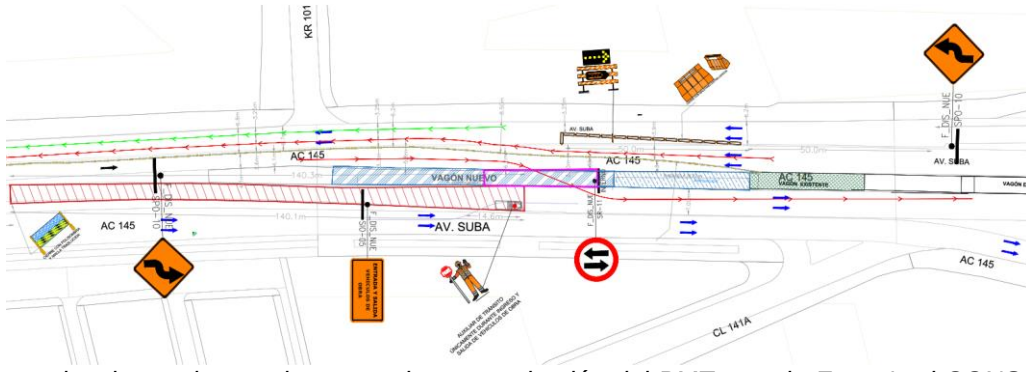
Considerando todos los antecedentes técnicos y administrativos, la interventoría avala la solicitud de prórroga por DOS (2) MESES iniciando desde 1 de abril de 2025 a 31 de mayo de 2025, dentro de este tiempo se contempla el mes de entrega, con lo cual la etapa de obra culminaría el 31 de mayo 2025, presentada por el contratista. Las razones justificadas incluyen:

- Se identificó un estrato limo-arcilloso saturado de aproximadamente 0.40 m de espesor, lo que compromete la estabilidad del área del nuevo vagón.
- La presencia de material suelto y saturado sobre la red matriz de Ø30" requiere excavaciones controladas y mejoramiento del suelo para evitar asentamientos diferenciales o fallas estructurales.
- Se evidenció que el pozo de inspección de la red matriz Ø30" interfiere con la cimentación de la pasarela, específicamente con la viga corrida VC-03 y la viga transversal V-01.
- Para evitar afectaciones, se requiere una modificación del diseño estructural de la cimentación, lo que implica ajustes en obra que demandan tiempo adicional.
- La prórroga de DOS (2) MESES no afectará el cronograma de las demás unidades funcionales, lo que asegura que el impacto global del proyecto será mínimo. Además, el contratista ha informado que aún se deberá hacer una evaluación posterior sobre el desvío de la red, lo que podría implicar una nueva solicitud de tiempo en el futuro.

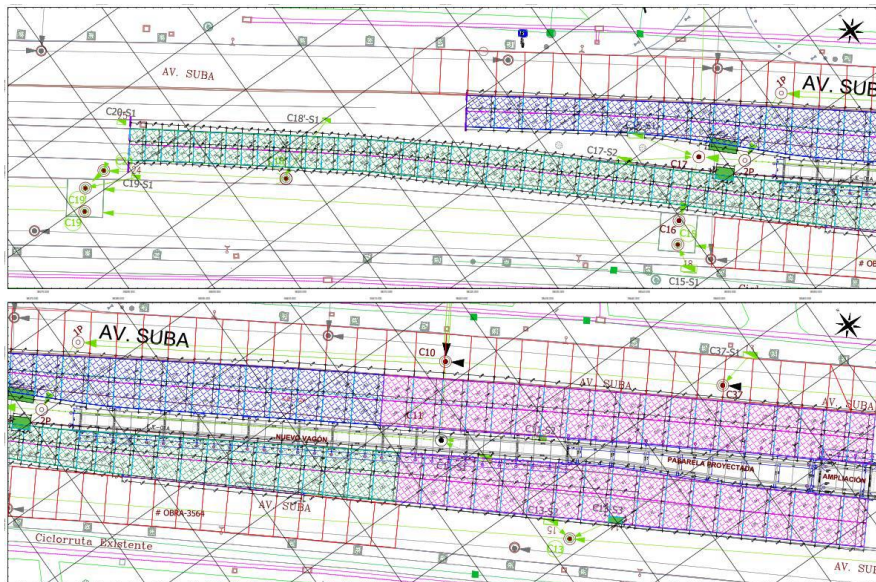
2. ESTACIÓN CAMPIÑA:

2.1 ASPECTO TÉCNICO

Como es de pleno conocimiento de las partes, la aprobación del PMT para la intervención de la Fase 1 y Fase 2 de pavimentos, hacia parte de la ruta crítica de la estación dado que no solo marcaba el inicio de las actividades de pavimentos sino también el de las obras de ampliación del nuevo vagón W69. Lo anterior, debido a los desvíos a implementarse en la zona donde quedara ubicado este nuevo vagón.



En concordancia con lo anterior y ante la no aprobación del PMT para la Fase 1, el CONSORCIO TRONCAL 4 gestionó la aprobación del PMT para la implementación de la Fase 3 de pavimento (Losas Rosadas), en aras de realizar la entrega del vagón ampliado el día 7 de diciembre de 2024. Ante esta modificación, el inicio de la Fase 1 pasaba a estar supeditado a la finalización de la Fase 3 de pavimentos, dado que como se muestra en la imagen del desvío propuesto en la Fase 1, es necesario contar con los dos carriles de la calzada BRT Sur, para garantizar el flujo de los buses que no iban a contar con parada en el vagón ampliado de la estación LA CAMPIÑA.



No obstante, durante la ejecución de la Fase 3 se generaron atrasos en su ejecución debido a que, al momento de la demolición de las losas se evidenció la presencia de un material no apto para la instalación de la estructura de pavimentos aprobada en los diseños. Dicha situación fue informada a la interventoría mediante oficio CE-CT4-ADM-2029 del 28 de septiembre, en donde se radicó los resultados de los ensayos realizados y el concepto del especialista en pavimentos, en donde recomienda el retiro y remplazo de este material por una capa de subbase granular SBG_A, tal y como se enuncia en el informe de pavimentos. Es importante resaltar que este mejoramiento fue aprobado por la interventoría, el día 02 de octubre mediante oficio 694-2220-TM-IDU.

De la mano con lo anterior, durante el mes de octubre las lluvias ralentizaron el mejoramiento a realizar en las calzadas internas dado que estas se presentaron durante el retiro del material no apto, contaminando la excavación. Así mismo, al momento de realizar los llenos con subbase granular estos presentaron fallos que conllevaron a realizar el retiro del material y realizar nuevamente el lleno y compactación del mismo, generando que las actividades de mejoramiento tuvieran una duración mayor a lo esperado.

Adicionalmente, las lluvias obligaron a reprogramar en múltiples ocasiones las actividades de instalación de mezcla asfáltica MD-12 y la fundida de losas de concreto MR45 acelerado a 3 días.

FRENTE DE OBRA	REPORTE DE PRECIPITACIONES OCTUBRE 2024																															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
SOCORRO																																
OLAYA																																
PUENTE LARGO																																
CAMPIÑA																																

Una vez finalizada la intervención de los carriles internos y de acuerdo con la experiencia en la intervención los carriles internos, se tomó la determinación de no iniciar inmediatamente con la demolición de las losas de los carriles externos sino esperar un tiempo prudente a que la frecuencia de las lluvias disminuyese para así evitar que el material de la subbase se contaminara y así evitar reprocesos. En concordancia con lo anterior, el CONSORCIO TRONCAL 4 informó en el comité de seguimiento a la etapa de obra realizado el día 6 de noviembre de 2024, que se tenía previsto finalizar la fase 3 de pavimentos el 14 de noviembre de 2024, por lo que esta fecha era plazo máximo para obtener la aprobación al PMT de la Fase 1 de pavimentos o de lo contrario el plazo solicitado en la prórroga No. 10 iba a ser insuficiente para finalizar las obras de ampliación de la estación La Campiña.

Sin embargo, la fecha de finalización de la Fase 3 prevista no pudo ser cumplida dado que como se muestra en el registro climático de la estación La Campiña, nuevamente a lo largo del mes de noviembre se presentaron lluvias que ralentizaron las actividades de mejoramiento, instalación de mezcla asfáltica MD-12 y fundida de losas de concreto MR45 acelerado a 3 días.

FRENTE DE OBRA	REPORTE DE PRECIPITACIONES NOVIEMBRE 2024																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
SOCORRO																															
OLAYA																															
PUENTE LARGO																															
CAMPIÑA																															

Llegado a este punto, es importante resaltar que, si bien la intervención de la Fase 3 de pavimentos no finalizó en la fecha prevista, el 14 de noviembre no hubiera sido posible iniciar con la intervención de Fase 1, dado que la aprobación del PMT fue recibida solo hasta el día 5 de diciembre de 2024 mediante el COI 49. Adicionalmente, debido a que dentro del Plan de Manejo se contemplaba el desvío de la flota troncal y rutas del componente zonal, era necesario notificar tanto a la Dirección Técnica de BRT como a la Dirección Técnica de Buses por lo menos con 15 días de antelación el inicio de la implementación del desvío, para realizar la respectiva socialización con los concesionarios afectados. Así mismo, el componente social del CONSORCIO TRONCAL 4 debía realizar la socialización a la comunidad, sobre las rutas que se verían afectadas por el cierre y los desvíos durante la implementación del PMT.

En concordancia con lo anterior, no fue sino hasta el 18 de diciembre de 2024 que se dio la implementación del Plan de Manejo de Tránsito, superando en UN (1) MES y CUATRO (4) DIAS, la fecha máxima establecida por el CONSORCIO TRONCAL 4 para que el tiempo solicitado en la prórroga No. 10 fuera insuficiente.

Dada la situación, el CONSORCIO TRONCAL 4 en aras de minimizar estos atrasos, ingresó dos retroexcavadoras para que atendieran de manera simultánea las actividades de demolición de losas existentes, reduciendo el tiempo de duración de la misma. No obstante, al igual que en la Fase 3, se evidenció la presencia de un material limo-arenoso con algunos sobre tamaños, por lo que el CONSORCIO TRONCAL 4 nuevamente extrajo muestras con la finalidad de validar el cumplimiento del material como una Subbase Granular tipo A (SBG_A), de acuerdo con lo enunciado en el informe de pavimentos.



Una vez realizados los ensayos respectivos por parte de IDICOL, se evidencia que el mismo no cumple de acuerdo con la especificación IDU-2011, dado que no cumple con el contenido de materia orgánica, por lo cual, el especialista en pavimentos del CONSORCIO TRONCAL 4 recomendó hacer el retiro y remplazo de este material por una Subbase Granular tipo A y posteriormente instalar la estructura de pavimentos propuesta en el diseño de pavimentos.

CUMPLIMIENTO DEL AGREGADO PARA SUB BASES GRANULARES TABLA 400.3					
CARACTERISTICA		Norma de ensayo INV	RESULTADO I-0032510-2025	CLASE DE BASE GRANULAR	
Ensayo				SBG_A	CUMPLIMIENTO
DUREZA					
Desgaste Los Angeles	En seco, 500 revoluciones, % máximo	INV E-218-13		40	NO REPORTA
Micro Deval, % máximo	Agregado Grueso	NV-E-238-13		30	NO REPORTA
10% de finos	Valor en seco, kN mínimo	INV-E-224-13		60	NO REPORTA
	Relación húmedo/seco, % mínimo			75	NO REPORTA
DURABILIDAD					
Pérdidas en ensayo de solidez en sulfatos, % máximo	Sulfato de Magnesio	INV E-220-13		18	NO REPORTA
LIMPIEZA					
Contenido de materia orgánica, % máximo		INV E-121 -13	1	0	NO CUMPLE
Límite Líquido, % máximo		INV E-125 -13	25	25	CUMPLE
Índice de Plasticidad, % máximo		INV E-126-13	2	3	CUMPLE
Equivalente de Arena, % mínimo (1)		INV E-133-13		20	NO REPORTA
Valor de Azul de Metileno, máximo		NV-E-235-13		10	NO REPORTA
Terrones de arcilla y partículas deleznales, % máximo		INV E-211-13		2	NO REPORTA

Es importante denotar que tanto los resultados de estos ensayos y el concepto del especialista en pavimentos fueron radicados a la interventoría el día 15 de enero del presente año mediante oficio CE-CT4-ADM-2126.

En concordancia con lo anterior y teniendo en cuenta que las actividades de pavimento tendrán una duración mayor a la esperada debido a que el mejoramiento a realizarse no estaba contemplado en los diseños aprobados, el CONSORCIO TRONCAL 4 procedió tanto con las actividades de cimentación del nuevo vagón W69 desde el eje 30 hasta el eje 17 como con el izaje de este tramo del vagón y la pasarela de conexión entre el vagón ampliado y el nuevo vagón W69. Esto con la finalidad de mitigar los atrasos derivados por el mejoramiento a realizarse.

A pesar de ello, es importante denotar que hay actividades que no son posible iniciar hasta no finalizar la intervención de pavimentos Fase 1, dado que el tramo de cimentación faltante (eje 1 al 17) está ubicado en la zona donde actualmente se encuentra la estructura de pavimentos que permite la reincorporación de los buses que vienen en contraflujo saliendo del portal de Suba a su flujo normal en la calzada norte (Ver imagen 4). Así mismo, una vez finalizada esta intervención, la demolición de esta estructura de pavimento debe hacerse tomando todas las precauciones con la finalidad de no afectar la estabilidad tanto del tramo del vagón ya izado como de la calzada BRT ya finalizada.

De acuerdo a lo anterior, las actividades de acabados de la estación y redes eléctricas se verán afectadas ante la imposibilidad de poder realizar la cimentación e izaje del tramo faltante del vagón W69. Por lo tanto, considerando lo mencionado anteriormente, así como las otras razones que se han expuesto, es necesario ampliar el tiempo de la etapa de obra en TRES (3) MESES para garantizar la correcta ejecución de la estación CAMPIÑA. Es importante resaltar que la presente solicitud de prórroga no afectará la ejecución de las demás unidades funcionales que se encuentran en etapa de obra.

2.2. CONCEPTO TÉCNICO DE INTERVENTORÍA

2.2.1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO

De acuerdo con la información suministrada por el CONSORCIO TRONCAL 4, la ejecución de las fases de pavimentación de la estación CAMPIÑA ha presentado retrasos debido a múltiples factores, entre ellos la no aprobación oportuna del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), la presencia de materiales no aptos en la subrasante, las condiciones climáticas adversas y la necesidad de realizar intervenciones adicionales no contempladas en los diseños originales.

La Fase 3 de pavimentos, cuya ejecución se adelantó con el fin de mitigar el retraso en la Fase 1, enfrentó dificultades derivadas de la identificación de materiales no aptos en la estructura de soporte. Como resultado, fue necesario un mejoramiento del suelo con la instalación de una subbase granular tipo A (SBG_A), proceso que fue aprobado por la interventoría mediante oficio 694-2220-TM-IDU el 2 de octubre de 2024. No obstante, las lluvias recurrentes durante el mes de octubre retrasaron significativamente la ejecución de estas actividades al generar contaminación en la excavación y afectar la compactación de los materiales.

Adicionalmente, las lluvias obligaron a reprogramar múltiples actividades, entre ellas la instalación de mezcla asfáltica MD-12 y la fundida de losas de concreto MR45 acelerado a 3 días. Como consecuencia, la finalización de la Fase 3 se extendió más allá de la fecha prevista (14 de noviembre de 2024), retrasando la aprobación del PMT de la Fase 1, la cual solo se obtuvo el 5 de diciembre de 2024.

Cabe resaltar que la aprobación del PMT estaba sujeta a la implementación de desvíos de la flota troncal y rutas zonales, lo que requirió una notificación con al menos 15 días de antelación a las entidades correspondientes, generando un desfase adicional hasta el 18 de diciembre de 2024.

2.2.2. ANÁLISIS TÉCNICO

La interventoría ha verificado que las situaciones descritas por el CONSORCIO TRONCAL 4 son consistentes con los informes técnicos y las condiciones observadas en campo. Se han identificado los siguientes aspectos clave que justifican la ampliación del plazo solicitado:

a. Afectaciones en la Fase 3 de pavimentos:

La presencia de materiales no aptos, evidenciada en los ensayos de suelos radicados mediante oficio CE-CT4-ADM-2029 el 28 de septiembre de 2024, requirió el retiro y reemplazo de la subrasante, generando tiempos adicionales no contemplados en el cronograma original.

Las condiciones climáticas adversas retrasaron la ejecución de los trabajos de mejoramiento del suelo, compactación de subbase granular, instalación de mezcla asfáltica y fundida de losas de concreto.

b. Retrasos en la aprobación e implementación del PMT de la Fase 1:

La no aprobación oportuna del PMT de la Fase 1 impidió el inicio de las actividades programadas dentro de la ruta crítica del proyecto. La aprobación tardía el 5 de diciembre de 2024 y la necesidad de socialización con los concesionarios y comunidad retrasaron su implementación hasta el 18 de diciembre de 2024.

c. Hallazgos en la intervención de la Fase 1:

Durante la demolición de losas en la Fase 1, se identificó nuevamente la presencia de un material limo-arenoso con sobre tamaños, el cual no cumple con las especificaciones IDU-2011, según los resultados de laboratorio presentados el 15 de enero de 2025 mediante oficio CE-CT4-ADM-2126.

Como consecuencia, fue necesario proceder con el retiro y reemplazo de este material por una subbase granular tipo A antes de continuar con la instalación de la estructura de pavimentos.

d. Afectación en la cimentación del nuevo vagón W69:

Debido a los retrasos en la Fase 1 de pavimentos, la cimentación del nuevo vagón W69 entre los ejes 1 y 17 no ha podido ejecutarse, ya que la zona se encuentra ocupada por la estructura de pavimentos que permite la reincorporación de los buses que transitan en contraflujo.

La demolición de esta estructura de pavimentos debe ejecutarse con precaución para evitar afectaciones en la estabilidad del tramo del vagón ya izado y en la calzada BRT finalizada.

2.2.3. CONCLUSIÓN TECNICA

Con base en la verificación de los hechos y el análisis técnico presentado, la interventoría considera que los retrasos en la ejecución de la estación CAMPIÑA obedecen a factores justificados, incluyendo la no aprobación oportuna del PMT, la identificación de suelos no aptos en las fases de pavimentación y las condiciones climáticas adversas.

Dado que estos factores han generado un impacto directo en la ejecución de las actividades de cimentación y acabados de la estación, la interventoría viabiliza la solicitud de ampliación del plazo en TRES (3) MESES, considerando que esta extensión es necesaria para garantizar la correcta ejecución y estabilidad de las obras sin afectar la operatividad de las demás unidades funcionales en ejecución.

2.3. CONCEPTO JURÍDICO

De conformidad con lo establecido en los contratos de la referencia interventoría No. 1853 de 2021 y Obra 1848 de 2021:

(...)

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS

(...)

CLÁUSULA 6 MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Si por circunstancias previamente revisadas y validadas por el INTERVENTOR y el IDU, se requiere modificar el contrato, las partes suscribirán el respectivo documento de acuerdo con las disposiciones legales y procedimientos establecidos en los Manuales, Guías, Planes y Procedimientos del IDU vigentes durante la ejecución del Contrato.

Cuando dichas modificaciones sean solicitadas por El CONTRATISTA, éste deberá hacer la petición de suscripción del respectivo documento, con una antelación no menor de DIEZ (10) DÍAS HÁBILES a la fecha de vencimiento del plazo originalmente estipulado, anexando para ello los documentos soporte, el nuevo cronograma de obra previamente revisado y aprobado por el INTERVENTOR del contrato.

Todas las solicitudes de modificación elevadas por el contratista deben ser revisadas y avaladas por el interventor.

El incumplimiento del plazo aquí previsto podrá dar lugar a la actuación administrativa correspondiente y también podrá implicar que no se dé trámite a la solicitud del contratista por su extemporaneidad, atendiendo los requisitos y gestiones que deben adelantarse de forma previa a la suscripción de cualquier modificación.

Cuando se requiera prorrogar el plazo del contrato por causas exclusiva o parcialmente imputables al CONTRATISTA, para lograr el fin del proyecto y evitar un daño o afectación mayor para la Entidad, sin perjuicio de las actuaciones administrativas de incumplimiento que se adelanten, los costos que se generen por esta prórroga, incluido el pago de la interventoría, serán por cuenta del CONTRATISTA en la proporción equivalente a su imputabilidad.

En cualquier caso, el valor del pago total o parcial de la interventoría se descontará en los pagos inmediatamente siguientes a la fecha en la que se suscriba la modificación correspondiente y en caso de no ser suficiente, en el acta de liquidación del presente contrato (...).

La modificación planteada atiende a los principios aplicables a la Contratación pública y bajo la Autonomía de la voluntad de las Partes, contando la prórroga solicitada con el aval técnico necesario, corresponde ahora viabilizar jurídicamente la novedad contractual para ampliar el plazo del Contrato de obra para la estación CAMPIÑA.

La normatividad aplicable es el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, para el caso, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, el cual establece como fines de la contratación estatal:

“la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con la administración en la consecución de dichos fines”.

En concordancia con lo anterior, el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 80 de 1993 establece que para la realización de los fines de la contratación estatal los contratistas, entre otros deberes, tienen la

obligación de colaborar con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad; acatarán las órdenes que durante el desarrollo del contrato ellas les impartan y, de manera general, obrarán con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando las dilaciones y entramamiento que pudieran presentarse.

En particular, el Artículo 40 consagra la posibilidad de incluir modificaciones contractuales, en los siguientes términos:

"Art. 40.- 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".

Los requisitos y trámites por surtir corresponden a lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

A su turno, la posibilidad de incluir modificaciones contractuales para ampliar los plazos de ejecución de los Contratos ha sido reconocida por el Consejo de Estado, toda vez que las razones que las que se puntualizan hacen parte de las realidades de la ejecución de la obra y están respaldadas con las evidencias aportadas y verificadas, lo cual significa que –efectivamente– han generado atrasos no recuperables.

Lo anterior, en virtud de la Autonomía de la voluntad de las Partes, siendo estas las llamadas a introducir las novedades contractuales que consideren pertinentes, conforme con la justificación presentada se requiere las presentes modificaciones.

A su vez es importante aclarar que esta solicitud se está presentando con QUINCE (15) DÍAS HÁBILES necesarios para lograr surtir todos los trámites y reuniones a las que haya lugares provenientes del proceso para la modificación del contrato y lograr la adición, tal y como lo establece el:

MANUAL DE INTERVENTORÍA Y/O SUPERVISIÓN DE CONTRATOS VERSIÓN 9 "8.1.1 TRAMITE DE MODIFICACIONES CONTRACTUALES"

(...) "Cualquier modificación deberá tramitarse ante el IDU por lo menos diez (10) días hábiles de antelación a su fecha de vencimiento. Cuando los contratos se hayan celebrado con recursos de TRANSMILENIO S.A., este plazo deberá a quince (15) días hábiles, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requiera, (...)

Por lo tanto, reafirmamos que esta solicitud se hace con el objetivo de otorgarle a la entidad el tiempo necesario para procesarla, considerando que la finalización del contrato y la etapa de construcción están programadas para el 31 de marzo de 2025.

2.4. CONCEPTO FINANCIERO:

Los cálculos para los rubros de COSTO ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIÁLOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA y el COSTO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, fueron ajustados de acuerdo con la asignación mensual para cada estación y teniendo en cuenta la prórroga de TRES (3) MESES para la etapa de obra para la estación de CAMPIÑA.

Por lo tanto, la estimación de recursos de los rubros queda de la siguiente manera:

COMPONENTE	VALOR ADICIÓN 2 PRORROGA 7	VALOR POR ESTACIÓN	VALOR MES X ESTACIÓN
COSTO ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST	\$ 142,249,769.00	\$ 71,124,884.50	\$ 35,562,442.25
COSTO DIÁLOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA	\$ 34,168,188.00	\$ 17,084,094.00	\$ 8,542,047.00
COSTO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	\$ 79,724,737.00	\$ 39,862,368.50	\$ 19,931,184.25

- Costo de Actividades Ambientales y SST:*

Total, para 3 meses

$$\text{\$ } 35,562,442.25 \times 3 = \text{\$ } 106,687,326.00$$

- Costo de Diálogo Ciudadano y de Comunicación Estratégica:*

Total, para 3 meses

$$\text{\$ } 8,542,047.00 \times 3 = \text{\$ } 25,626,141.00$$

- Costo del Plan de Manejo de Tránsito (PMT):*

Total, para 3 meses

$$\text{\$ } 19,931,184.25 \times 3 = \text{\$ } 59,793,552.00$$

Total, de la Adición Presupuestal:

$$\text{\$ } 106,687,326.00 + \text{\$ } 25,626,141.00 + \text{\$ } 59,793,552.00 = \text{\$ } 192,107,019.00$$

En concordancia con lo anterior, se requiere una adición presupuestaria por la suma de **CIENTO NOVENTA Y DOS MILLONES CIENTO SIETE MIL DIECINUEVE PESOS M/CTE (\$192,107,019.00)**, para cubrir los costos adicionales derivados de la extensión del plazo de la obra en la estación CAMPIÑA. Esta adición presupuestaria es necesaria para asegurar que las medidas de gestión ambiental, salud y seguridad en el trabajo, diálogo ciudadano, comunicación estratégica y manejo del tránsito se mantengan adecuadamente durante el periodo adicional de ejecución.

2.5. IMPUTABILIDADES

Con base en el análisis técnico realizado por la Interventoría, se puede evidenciar que la imputabilidad de la prórroga solicitada por parte del CONSORCIO TRONCAL 4 no recae en el contratista, sino en factores exógenos. Estas situaciones imprevistas ocurrieron durante la etapa de construcción del contrato No. 1848 de 2021.

- Demora en la aprobación del PMT: La Fase 1 de pavimentos no pudo iniciar a tiempo debido a que la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT) se recibió hasta el 5 de diciembre de 2024, lo que retrasó la planificación y ejecución de obras.
- Requerimientos de socialización del PMT: La normativa exigió notificar con al menos 15 días de anticipación a la Dirección Técnica de BRT y concesionarios afectados, lo que sumó tiempo administrativo antes de la implementación efectiva.
- Condiciones del terreno no contempladas en diseños: La presencia de material no apto para pavimentos no estaba prevista en los diseños aprobados por la entidad, lo que generó la necesidad de mejoramientos adicionales.
- Impacto de lluvias constantes: Las precipitaciones durante octubre y noviembre contaminaron excavaciones y afectaron compactaciones, generando retrasos y reprocesos en la colocación de la subbase granular y mezcla asfáltica.
- Riesgo de contaminación del material: Ante la experiencia en la Fase 3, se decidió retrasar la demolición de los carriles externos hasta la disminución de lluvias, para evitar nuevos reprocesos

Por lo tanto, se concluye que no existe responsabilidad del contratista en la solicitud de prórroga.

2.6. AVAL DE LA SOLICITUD DE PRÓRROGA

Considerando todos los antecedentes técnicos y administrativos, la interventoría avala la solicitud de prórroga por TRES (3) MESES iniciando desde 1 de abril de 2025 a 30 de junio de 2025, dentro de este tiempo se contempla el mes de entrega, con lo cual la etapa de obra culminaría el 30 de junio de 2025, presentada por el contratista. Las razones justificadas incluyen:

- Demora en la aprobación del PMT: La fase 1 de pavimentos dependía del PMT, cuya aprobación solo se obtuvo el 5 de diciembre de 2024, retrasando el inicio de las actividades.
- Condiciones del terreno no previstas: Se evidenció material no apto para la estructura de pavimentos, lo que obligó a realizar estudios y un mejoramiento de suelo no contemplado en los diseños.
- Impacto de las lluvias: Las constantes lluvias contaminaron las excavaciones y afectaron la compactación de materiales, generando reprocesos en las fases 3 y 1 de pavimentos.
- Interferencia con la operación del BRT: La cimentación del tramo final del vagón W69 no puede ejecutarse hasta completar la Fase 1 de pavimentos, ya que interfiere con la reincorporación de buses en contraflujo.
- Reprogramación operativa: La implementación del PMT requirió coordinación con entidades y socialización con concesionarios, lo que sumó tiempos administrativos al proceso.
- Mitigación de atrasos: Se realizaron trabajos paralelos en cimentación e izaje de estructuras, pero aún quedan actividades dependientes de la culminación de pavimentos.
- La prórroga de TRES (3) MESES no afectará el cronograma de las demás unidades funcionales, lo que asegura que el impacto global del proyecto será mínimo. Además, el

contratista ha informado que aún se deberá hacer una evaluación posterior sobre el desvío de la red, lo que podría implicar una nueva solicitud de tiempo en el futuro.

3. ESTACION SOCORRO

3.1 ASPECTOS TECNICOS

En cuanto a esta estación, se sufrieron atrasos en el cronograma de obra teniendo en cuenta que desde el momento que la entidad y Transmilenio SA, solicitaron al CONSORCIO TRONCAL 4, analizar la construcción de un nuevo acceso por el costado norte de la estación, las actividades de instalaciones eléctricas debieron ser detenidas dado que en caso de aprobar la construcción este nuevo acceso, bien sea con taquilla o sin ella, debía realizarse una modificación al diseño eléctrico aprobado.

En concordancia con lo anterior, no era posible adelantar ninguna actividad de instalaciones eléctricas hasta no definir la ubicación del gabinete eléctrico de consolidación, la cual dependía de la definición de la construcción de este nuevo acceso y de cuál de las opciones propuestas (acceso con taquilla o acceso sin taquilla) se iba a realizar.

Este proceso de definición tomo UN (1) MES teniendo en cuenta que este proceso inicio con la mesa de trabajo presencial realizada el día 3 de febrero del presente año, junto con el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio, en donde se presentó la propuesta inicial del nuevo acceso y finalizó el día 4 de marzo cuando el Instituto de Desarrollo Urbano informó que no se haría la construcción de este nuevo acceso, mediante este contrato.

Por lo tanto, considerando lo mencionado anteriormente, así como las otras razones que se han expuesto, es necesario ampliar el tiempo de la etapa de obra en UN (1) MES para garantizar la correcta ejecución de la estación SOCORRO. Es importante resaltar que la presente solicitud de prórroga no afectará la ejecución de las demás unidades funcionales que se encuentran en etapa de obra.

3.2. CONCEPTO TÉCNICO DE INTERVENTORÍA

En atención a la justificación presentada respecto a los atrasos en el cronograma de obra de la estación SOCORRO, se emite el siguiente concepto técnico de interventoría:

1. Análisis de los Atrasos en la Ejecución: De acuerdo con la información suministrada, se evidencia que las actividades de instalaciones eléctricas debieron ser detenidas debido a la solicitud por parte de la entidad contratante y Transmilenio S.A. para evaluar la viabilidad de construir un nuevo acceso por el costado norte de la estación. La posible modificación en el diseño eléctrico aprobado generó la necesidad de suspender temporalmente la ejecución de estas actividades hasta la definición final del acceso.
2. Proceso de Definición del Nuevo Acceso: Se constató que este proceso de definición tuvo una duración de un (1) mes, iniciando con la mesa de trabajo realizada el 3 de febrero del presente año y finalizando el 4 de marzo, cuando el Instituto de Desarrollo Urbano comunicó que no se llevaría a cabo la construcción del nuevo acceso mediante el contrato vigente.

Durante este tiempo, no fue viable la continuación de las instalaciones eléctricas, ya que la ubicación del gabinete eléctrico de consolidación dependía de la opción de acceso a ejecutar (con taquilla o sin taquilla).

3. Repercusión en el Cronograma de Obra: La suspensión de actividades relacionadas con las instalaciones eléctricas generó un retraso en la ejecución del proyecto, impactando el desarrollo de la estación SOCORRO. No obstante, se menciona que esta situación no afecta la ejecución de las demás unidades funcionales que actualmente se encuentran en etapa de obra.
4. Recomendación de la Interventoría: Considerando los antecedentes expuestos y la necesidad de garantizar la correcta ejecución de la estación SOCORRO, la interventoría conceptúa favorablemente la ampliación del plazo de ejecución en un (1) mes. Esta extensión permitirá completar las actividades suspendidas y asegurar la adecuada finalización de la obra, cumpliendo con los estándares de calidad y seguridad exigidos.

3.2.1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO

En el desarrollo de la obra correspondiente a la estación SOCORRO, se presentaron atrasos en el cronograma debido a la solicitud realizada por TRANSMILENIO S.A. al CONSORCIO TRONCAL 4, con el propósito de analizar la viabilidad de construir un nuevo acceso por el costado norte de la estación. Esta solicitud generó la suspensión de las actividades relacionadas con las instalaciones eléctricas, dado que cualquier modificación en la infraestructura requeriría ajustes en el diseño eléctrico previamente aprobado.

La necesidad de definir la ubicación del gabinete eléctrico de consolidación representó un punto crítico en el avance de la obra, ya que dicha ubicación dependía directamente de la decisión sobre la construcción del nuevo acceso. La discusión en torno a esta intervención contemplaba dos opciones: un acceso con taquilla o un acceso sin taquilla, lo que demandaba un análisis técnico y administrativo para determinar la viabilidad de cada alternativa.

El proceso de definición de esta situación tuvo una duración de UN (1) MES, iniciando con una mesa de trabajo presencial el día 3 de febrero del presente año, en la que participaron el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y Transmilenio S.A. Durante esta reunión, se presentó la propuesta inicial del nuevo acceso. Posteriormente, el 4 de marzo, el Instituto de Desarrollo Urbano comunicó la decisión de no ejecutar la construcción de dicho acceso dentro del marco del contrato vigente.

Dado el tiempo requerido para la definición de esta situación y su impacto en la ejecución de las actividades eléctricas, se considera necesaria la ampliación del plazo de la etapa de obra en UN (1) MES, con el fin de garantizar la correcta finalización de la estación SOCORRO. Es relevante señalar que esta prórroga no afectará la ejecución de las demás unidades funcionales actualmente en obra.

3.2.2. ANÁLISIS TÉCNICO

Desde el punto de vista técnico, la solicitud de análisis para la construcción de un nuevo acceso en el costado norte de la estación SOCORRO implicó un impacto directo en la ejecución de las instalaciones eléctricas. La detención de estas actividades fue necesaria para evitar modificaciones posteriores al diseño eléctrico aprobado, en caso de que se optara por la implementación del nuevo acceso con o sin taquilla.



El proceso de evaluación y definición de la viabilidad de esta construcción demandó la coordinación entre las diferentes entidades involucradas, lo que derivó en la suspensión temporal de trabajos clave en la obra. Esta situación generó una afectación en el cronograma, dado que la localización del gabinete eléctrico de consolidación dependía directamente de la decisión final sobre la ejecución del nuevo acceso.

El retraso de UN (1) MES en la etapa de obra responde a la necesidad de garantizar la correcta planificación y ejecución de las actividades eléctricas sin incurrir en reprocesos. La intervención de la interventoría en este contexto consistió en realizar el seguimiento de los tiempos de análisis y las mesas de trabajo entre las partes, verificando que la pausa en las actividades eléctricas estuviera plenamente justificada desde el punto de vista técnico y contractual.

Finalmente, con la confirmación de que el nuevo acceso no será construido dentro del presente contrato, se puede proceder con la instalación eléctrica conforme al diseño aprobado inicialmente.

3.2.3. CONCLUSIÓN TECNICA

La interventoría una vez realizada la revisión de la solicitud presentada por el contratista mediante oficios CE-CT4-ADM-2153 del 4 de febrero de 2025 y CE-CT4-ADM-2189 del 6 de marzo; **avala la solicitud de prórroga de UN (1) MES** realizada por el contratista de acuerdo con los factores ya expuestos.

Esta ampliación permitirá al contratista finalizar las obras en la estación Socorro de manera adecuada, cumpliendo con las especificaciones técnicas requeridas y garantizando la seguridad de la infraestructura sin afectar otras áreas del proyecto. La interventoría realizará un seguimiento detallado del cumplimiento del cronograma y de la implementación de los estudios actualizados, para asegurar el éxito en la ejecución de esta etapa del proyecto.

3.3. CONCEPTO JURÍDICO

De conformidad con lo establecido en los contratos de la referencia interventoría No. 1853 de 2021 y Obra 1848 de 2021:

(...)

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS

(...)

CLÁUSULA 6 MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

Si por circunstancias previamente revisadas y validadas por el INTERVENTOR y el IDU, se requiere modificar el contrato, las partes suscribirán el respectivo documento de acuerdo con las disposiciones legales y procedimientos establecidos en los Manuales, Guías, Planes y Procedimientos del IDU vigentes durante la ejecución del Contrato.

Cuando dichas modificaciones sean solicitadas por El CONTRATISTA, éste deberá hacer la petición de suscripción del respectivo documento, con una antelación no menor de DÍEZ (10) DÍAS HÁBILES a la fecha de vencimiento del plazo originalmente estipulado, anexando para ello los documentos soporte, el nuevo cronograma de obra previamente revisado y aprobado por el INTERVENTOR del contrato.

Todas las solicitudes de modificación elevadas por el contratista deben ser revisadas y avaladas por el interventor.

El incumplimiento del plazo aquí previsto podrá dar lugar a la actuación administrativa correspondiente y también podrá implicar que no se dé trámite a la solicitud del contratista por su extemporaneidad, atendiendo los requisitos y gestiones que deben adelantarse de forma previa a la suscripción de cualquier modificación.

Cuando se requiera prorrogar el plazo del contrato por causas exclusiva o parcialmente imputables al CONTRATISTA, para lograr el fin del proyecto y evitar un daño o afectación mayor para la Entidad, sin perjuicio de las actuaciones administrativas de incumplimiento que se adelanten, los costos que se generen por esta prórroga, incluido el pago de la interventoría, serán por cuenta del CONTRATISTA en la proporción equivalente a su imputabilidad.

En cualquier caso, el valor del pago total o parcial de la interventoría se descontará en los pagos inmediatamente siguientes a la fecha en la que se suscriba la modificación correspondiente y en caso de no ser suficiente, en el acta de liquidación del presente contrato (...).

La modificación planteada atiende a los principios aplicables a la Contratación pública y bajo la Autonomía de la voluntad de las Partes, contando la prórroga solicitada con el aval técnico necesario, corresponde ahora viabilizar jurídicamente la novedad contractual para ampliar el plazo del Contrato de obra para la estación SOCORRO.

La normatividad aplicable es el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, para el caso, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, el cual establece como fines de la contratación estatal:

“la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con la administración en la consecución de dichos fines”.

En concordancia con lo anterior, el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 80 de 1993 establece que para la realización de los fines de la contratación estatal los contratistas, entre otros deberes, tienen la obligación de colaborar con las entidades contratantes en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad; acatarán las órdenes que durante el desarrollo del contrato ellas les impartan y, de manera general, obrarán con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales, evitando las dilaciones y entramamiento que pudieran presentarse.

En particular, el Artículo 40 consagra la posibilidad de incluir modificaciones contractuales, en los siguientes términos:

“Art. 40.- 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".

Los requisitos y trámites por surtir corresponden a lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

A su turno, la posibilidad de incluir modificaciones contractuales para ampliar los plazos de ejecución de los Contratos ha sido reconocida por el Consejo de Estado, toda vez que las razones que las que se puntualizan hacen parte de las realidades de la ejecución de la obra y están respaldadas con las evidencias aportadas y verificadas, lo cual significa que –efectivamente– han generado atrasos no recuperables.

Lo anterior, en virtud de la Autonomía de la voluntad de las Partes, siendo estas las llamadas a introducir las novedades contractuales que consideren pertinentes, conforme con la justificación presentada se requiere las presentes modificaciones.

A su vez es importante aclarar que esta solicitud se está presentando con QUINCE (15) DÍAS HÁBILES necesarios para lograr surtir todos los trámites y reuniones a las que haya lugares provenientes del proceso para la modificación del contrato y lograr la adición, tal y como lo establece el:

**MANUAL DE INTERVENTORÍA Y/O SUPERVISIÓN DE CONTRATOS VERSIÓN 9
"8.1.1 TRAMITE DE MODIFICACIONES CONTRACTUALES"**

(...) "Cualquier modificación deberá tramitarse ante el IDU por lo menos diez (10) días hábiles de antelación a su fecha de vencimiento. Cuando los contratos se hayan celebrado con recursos de TRANSMILENIO S.A., este plazo deberá a quince (15) días hábiles, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requiera, (...)

Por lo tanto, reafirmamos que esta solicitud se hace con el objetivo de otorgarle a la entidad el tiempo necesario para procesarla, considerando que la finalización del contrato y la etapa de construcción están programadas para el 31 de marzo de 2025.

3.4. CONCEPTO FINANCIERO:

Los cálculos para los rubros de COSTO ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIÁLOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA y el COSTO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, fueron ajustados de acuerdo con la asignación mensual para cada estación y teniendo en cuenta la prórroga de UN (1) MES para la etapa de obra para la estación de SOCORRO

Por lo tanto, la estimación de recursos de los rubros queda de la siguiente manera:

COMPONENTE	VALOR ADICIÓN 2 PRORROGA 7	VALOR POR ESTACIÓN	VALOR MES X ESTACIÓN
COSTO ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST	\$ 142,249,769.00	\$ 71,124,884.50	\$ 35,562,442.25
COSTO DIÁLOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA	\$ 34,168,188.00	\$ 17,084,094.00	\$ 8,542,047.00

COMPONENTE	VALOR ADICIÓN 2 PRORROGA 7	VALOR POR ESTACIÓN	VALOR MES X ESTACIÓN
COSTO PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO	\$ 79,724,737.00	\$ 39,862,368.50	\$ 19,931,184.25

- Costo de Actividades Ambientales y SST:*

Total, para 1 mes

\$ 35,562,442.25

- Costo de Diálogo Ciudadano y de Comunicación Estratégica:*

Total, para 1 mes

\$ 8,542,047.00

- Costo del Plan de Manejo de Tránsito (PMT):*

Total, para 1 mes

\$ 19,931,184.25

Total, de la Adición Presupuestal:

\$ 35,562,442.00 + \$ 8,542,047.00 + \$ 19,931,184.00 = \$ **64,035,673.00**

En concordancia con lo anterior, se requiere una adición presupuestaria por la suma de **SESENTA Y CUATRO MILLONES TREINTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS SETENTA Y TRES PESOS M/CTE (\$ 64,035,673.00)**, para cubrir los costos adicionales derivados de la extensión del plazo de la obra en la estación SOCORRO. Esta adición presupuestaria es necesaria para asegurar que las medidas de gestión ambiental, salud y seguridad en el trabajo, diálogo ciudadano, comunicación estratégica y manejo del tránsito se mantengan adecuadamente durante el periodo adicional de ejecución

3.5. IMPUTABILIDADES

Con base en el análisis técnico realizado por la Interventoría, se puede evidenciar que la imputabilidad de la prórroga solicitada por parte del CONSORCIO TRONCAL 4 no recae en el contratista, sino en factores exógenos. Estas situaciones imprevistas ocurrieron durante la etapa de construcción del contrato No. 1848 de 2021.

3.6. AVAL DE LA SOLICITUD DE PRÓRROGA

La interventoría, tras analizar los hechos y la justificación presentada, otorga su aval a la solicitud de prórroga por UN (1) MES, el cual iniciará el 1 de abril y culminará el 30 de abril de 2025. Esta extensión es indispensable para mitigar los efectos del retraso causado por la evaluación del nuevo

acceso y garantizar la correcta ejecución del proyecto, asegurando su calidad, seguridad y operatividad sin comprometer su funcionalidad ni calidad estructural.

4. CONCEPTO DE LA INTERVENTORÍA FRENTE A LA SOLICITUD PRÓRROGA Y ADICIÓN CONTRATO DE OBRA 1848-2021

De acuerdo con lo expuesto, la Interventoría considera viable la solicitud de prórroga y adición del Contrato de Obra No.1848 de 2021, La presente solicitud tiene como objetivo la extensión del plazo de la etapa de obra en las estaciones SOCORRO en UN (1) MES, OLAYA en DOS (2) MESES y en TRES (3) MESES para la estación CAMPIÑA de acuerdo con la necesidad informada para lograr la meta física del contrato a lo largo de este comunicado.

Una vez suscrita esta solicitud, los plazos quedarán establecidos de la siguiente manera:

- UN (1) MES para la estación SOCORRO A partir del 1 de abril de 2025 hasta el 30 de abril de 2025.
- DOS (2) MESES para la estación OLAYA. A partir del 1 de abril de 2025 hasta el 31 de mayo de 2025.
- TRES (3) MESES para la estación de CAMPIÑA. A partir del 1 de abril de 2025 hasta el 30 de junio de 2025.

De esta forma, esta Interventoría respetuosamente solicita al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU) ampliar el plazo de la Etapa de Obra del Contrato de Obra N.º 1848 de 2021, modificando la cláusula 5 “PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO”. 5 “PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO”, aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y NUEVE (39) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.

1. Para la unidad funcional de OLAYA DOS (2) MESES, modificando la cláusula 5 “PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO”, aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y OCHO (38) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.
2. Para la unidad funcional de CAMPIÑA TRES (3) MESES, modificando la cláusula 5 “PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO”, aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y NUEVE (39) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.
3. Para la unidad funcional de SOCORRO UN (1) MES, modificando la cláusula 5 “PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO”, aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y SIETE (37) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.

5. ASPECTO FINANCIERO GENERAL

“De acuerdo con lo que se ha venido presentando en la ejecución del proyecto, donde se hace un ejercicio enmarcado en el cumplimiento del objeto contractual del contrato de obra No 1848 de 2021, el cual es la ejecución de las 8 estaciones, de los cuales se han entregado 4 estaciones en funcionamiento Transmilenio es importante recalcar a la entidad que el buen



ejercicio que hace la interventoría es informar el estado del proyecto donde se cumpla a cabalidad el objeto contractual del contrato en mención.”

A continuación, se hace un análisis de lo expuesto por el contratista:

BOLSAS DE COMPONENTES PMA - PGS - PMT

En cuanto a los componentes transversales mencionados en el apartado financiero para las estaciones SOCORRO, OLAYA Y CAMPIÑA se tiene un valor total de **QUINIENTOS CINCO MILLONES CIENTO OCHENTA MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 505,180,281.00).**

De acuerdo con los tiempos solicitados, los cuales están soportados en el presente documento y a su vez han sido revisados y avalados por la interventoría, son necesarios y están dentro de los componentes a reconocer al contratista en el contrato de obra No 1848 de 2021.

5.1. CONCLUSIONES ASPECTO FINANCIERO

Una vez realizado el análisis de la solicitud presentada por el **CONSORCIO TRONCAL 4**, mediante los oficios CE-CT4-ADM-2153 del 4 de febrero de 2025 y CE-CT4-ADM-2189 del 6 de marzo de 2025 la interventoría CONSORCIO RUTA JAL avala dicha solicitud de acuerdo con la evaluación técnica, jurídica y económica. Por lo tanto, esta interventoría recomienda adicionar el contrato de obra No 1848 de 2021 por un valor de **QUINIENTOS CINCO MILLONES CIENTO OCHENTA MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 505,180,281.00).**

6. VERIFICACIÓN ADICIONES CONTRACTUALES

En cuanto al valor de las adiciones, es importante aclarar que de acuerdo con lo enunciado por la ley 80 de 1993 en su artículo 40, más específicamente en el parágrafo 1

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

Llega a este punto es importante denotar que teniendo en cuenta que las dos adiciones realizadas en el mes de diciembre del año 2023, obedecen al resultado del presupuesto obtenido una vez fueron aprobados los diseños por parte de la interventoría y la entidad para cumplir con el objeto del contrato, y así mismo cumplir con el alcance y requerimientos exigidos por Transmilenio S.A. al ser este un contrato mixto cuyo objeto es la ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN A LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE LAS ESTACIONES GRUPO 4, DEL SISTEMA DE TRANSMILENIO EN TRONCALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ., este debe ser tenido en cuenta como el presupuesto inicial para la ejecución del contrato.

*A la fecha el contrato no ha llegado a este 50%, teniendo en cuenta que, el valor inicial del contrato era de **VEINTICINCO MIL SETECIENTOS VEINTICINCO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS NUEVE PESOS M/CTE (\$ 25,725,234,309.00)** correspondientes a **28,315.35** salarios mínimos mensuales legales vigentes de acuerdo con el salario mínimo legal mensual pactado para el año 2021, que fue de **NOVECIENTOS OCHO MIL QUINIENTOS***

VEINTISÉIS PESOS M/CTE (\$ 908,526.00), con los cuales se define el tope máximo para adición, obteniendo el un total de **14,157.68** salarios mínimos

VALOR INICIAL DEL CONTRATO		\$	25,725,234,309.00
SMMLV	2021	\$	908,526.00
VALOR INICIAL DEL CONTRATO EN SMMLV			28,315.35
50% TOPE ADICION			14,157.68

Teniendo en cuenta lo descrito en el apartado jurídico, a continuación, se relacionan los valores que son imputables al concepto de adición, obteniendo lo siguiente

- ADICIÓN No. 1**

En el año 2023, mediante el modificadorio No. 9 se realizó la adición No.1 al contrato por valor de **SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y SEIS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y TRES MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO PESOS M/CTE (\$7,586,783,625.00)**, distribuidos de la siguiente manera:

CONCEPTO	VALOR	SMMLV 2023	APLICA 50%
MAYORES CANTIDADES CONTRACTUALES	\$ 4,706,509,809.00	4,057.336	NO
AJUSTES POR CAMBIOS DE VIGANCIA PARA OBRAS-AIU-PMA-PGS-PMT-ACEROS	\$ 1,745,825,274.00	1,505.022	NO
ITEMS NO PREVISTOS	\$ 826,356,694.00	712.376	SI
COMPONENTES (COSTOS ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIALOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATEGIA Y COSTO PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	\$ -	-	SI
COSTOS DE ACTIVIDADES ACERO (INCLUYE A.I.U Y CAMBIO DE VIGENCIA)	\$ 357,657,847.00	308.326	NO
MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD (J)	-\$ 49,565,999.00	- 42.729	NO
TOTAL	\$ 7,586,783,625.00	6,540.331	

Dicho lo anterior, el único concepto que afecta el tope del 50% es el de **ITEM NO PREVISTOS**, el cual tiene un valor de **OCHOCIENTOS VEINTISÉIS MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y CUATRO PESOS MC/TE (\$ 826,356,694.00)** que equivale a **712.376 SMMLV** teniendo en cuenta que para el año 2023, año en el que se realizó la adición de recursos, el valor de salario mínimo era de **UN MILLÓN CIENTO SESENTA MIL PESOS M/CTE (\$ 1,160,000.00)**

- **ADICIÓN No. 2**

Posteriormente, mediante el modificadorio No. 10 se realizó una adición por valor de **SEIS MIL OCHOCIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES QUINIENTOS QUINCE MIL CIENTO VEINTINUEVE PESOS M/CTE (\$6,851,515,129.00)**, distribuidos de la siguiente manera:

CONCEPTO	VALOR	SMMLV 2023	APLICA 50%
MAYORES CANTIDADES CONTRACTUALES	\$ 2,672,329,957.00	2,303.733	NO
AJUSTES POR CAMBIOS DE VIGANCIA PARA OBRAS-AIU-PMA-PGS-PMT-ACEROS	\$ 3,883,572,322.00	3,347.907	NO
ITEMS NO PREVISTOS	\$ 22,290,095.00	19.216	SI
COMPONENTES (COSTOS ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIALOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATEGIA Y COSTO PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	\$ 256,142,694.00	220.813	SI
COSTOS DE ACTIVIDADES ACERO (INCLUYE A.I.U Y CAMBIO DE VIGENCIA)	\$ 17,180,061.00	14.810	NO
MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD (J)	\$ -	-	NO
TOTAL	\$ 6,851,515,129.00	5,906.479	

Para el caso de la adición No. 2, el valor que afecta el tope del 50%, corresponde a **DOSCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y DOS MIL SETECIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS MC/TE (\$ 278,432,789.00)** que equivalen a **240.028 SMMLV** teniendo en cuenta que para el año 2023, año en el que se realizó la adición de recursos, el valor de salario mínimo era de **UN MILLÓN CIENTO SESENTA MIL PESOS M/CTE (\$ 1,160,000.00)**.

- **ADICION No. 3**

En el año 2024, mediante el modificadorio No. 12 se realizó la adición No.3 al contrato por valor de **OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y UN PESOS MC/TE (\$ 896,499,431.00)**, distribuidos de la siguiente manera:

CONCEPTO	VALOR	SMMLV 2024	APLICA 50%
MAYORES CANTIDADES CONTRACTUALES	\$ -	-	NO
AJUSTES POR CAMBIOS DE VIGANCIA PARA OBRAS-AIU-PMA-PGS-PMT-ACEROS	\$ -	-	NO
ITEMS NO PREVISTOS	\$ -	-	SI
COMPONENTES (COSTOS ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIALOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATEGIA Y COSTO PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	\$ 896,499,431.00	689.615	SI
COSTOS DE ACTIVIDADES ACERO (INCLUYE A.I.U Y CAMBIO DE VIGENCIA)	\$ -	-	NO
MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD (J)	\$ -	-	NO
TOTAL	\$ 896,499,431.00	689.615	

Dicho lo anterior, el único concepto que afecta el tope del 50% es el de COMPONENTES TRANSVERSALES, el cual tiene un valor de **OCHOCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y UN PESOS MC/TE (\$ 896,499,431.00)** que equivale a **689.615 SMMLV** teniendo en cuenta que para el año 2024, año en el que se realizó la adición de recursos, el valor de salario mínimo era de **UN MILLÓN TRESCIENTOS MIL PESOS M/CTE (\$ 1,300,000.00)**

- **ADICION NO. 4**

Finalmente, mediante el modificadorio No. 13 se realizó una adición por valor de **OCHO MIL TRESCIENTOS TREINTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS SIETE MIL CIENTO OCHENTA PESOS M/CTE (\$ 8,335,507,180.00)**, distribuidos de la siguiente manera:

CONCEPTO	VALOR	SMMLV 2024	APLICA 50%
MAYORES CANTIDADES CONTRACTUALES	\$ 5,393,873,130.00	4,149.133	NO
AJUSTES POR CAMBIOS DE VIGANCIA PARA OBRAS-AIU-PMA-PGS-PMT-ACEROS	\$ 1,612,352,725.00	1,240.271	NO
ITEMS NO PREVISTOS	\$ 1,003,729,612.00	772.100	SI
COMPONENTES (COSTOS ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIALOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATEGIA Y COSTO PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	\$ 614,102,105.00	472.386	SI
COSTOS DE ACTIVIDADES ACERO (INCLUYE A.I.U Y CAMBIO DE VIGENCIA)	-\$ 288,550,392.00	- 221.962	NO
MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD (J)	\$ -	-	NO
TOTAL	\$ 8,335,507,180.00	6,411.929	

Dicho lo anterior, el valor que afecta el tope del 50%, corresponde a **MIL SEISCIENTOS DIECISIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y UN MIL SETECIENTOS DIECISIETE PESOS MC/TE (\$ 7,011,704,847.00)** que equivalen a **1,244.486 SMMLV** teniendo en cuenta que para el año 2024, año en el que se realizó la adición de recursos, el valor de salario mínimo era de **UN MILLÓN TRESCIENTOS MIL PESOS M/CTE (\$ 1,300,000.00)**



AFILIADO
CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA



Llegado a este punto, es importante denotar que todo lo expuesto anteriormente, es basado en el concepto del 09 de septiembre de 2008 proferido por la sala de consulta y servicio del consejo de estado, en donde se excluyen las mayores cantidades de obra del cálculo del 50% del valor inicial representado en salarios mínimos legales vigentes. Lo anterior de acuerdo nuevamente a un concepto del consejo de estado del 18 de julio de 2002

(...) **“Es preciso, entonces, entender que solamente habrá verdadera «adición» a un contrato cuando se agrega al alcance físico inicial del contrato algo nuevo, es decir, cuando existe una verdadera ampliación del objeto contractual, y no cuando solamente se realiza un simple ajuste del valor estimado inicialmente del contrato, en razón a que el cálculo de cantidades de obra estimada en el momento de celebrar el contrato no fue adecuada;** en otros términos, los mayores valores en el contrato no se presentan debido a mayores cantidades de obra por cambios introducidos al alcance físico de las metas determinadas en el objeto del contrato, sino que esas mayores cantidades de obra surgen de una deficiente estimación inicial de las cantidades de obra requeridas para la ejecución de todo el objeto descrito en el contrato” (...) (negrilla fuera de texto).

Adicional a lo anterior, no se deben tener en cuenta las bolsas de ajustes por cambio de vigencia, dado que de acuerdo a lo enunciado en el numeral 13 de la Ley 80 de 1993

(...) **“Las autoridades constituirán las reservas y compromisos presupuestales necesarios, tomando como base el valor de las prestaciones al momento de celebrar el contrato y el estimativo de los ajustes resultantes de la aplicación de la cláusula de actualización de precios” (...)**

En concordancia con lo expuesto anteriormente, para el cálculo del valor restante por adicionar en salarios mínimos, a la fecha se han añadido al contrato **TRES MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE MILLONES CIENTO VEINTE MIL SEISCIENTOS TREINTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 3,619,120,631.00) equivalentes a 2,886.506 SMMLV, los cuales a su vez representan el 20.39% del límite del 50% establecido en la ley 80 de 1993.**

	VALOR	SLMLV	LIMITE 50%
CUPO GASTADO A LA FECHA	\$ 3,619,120,631.00	2,886.506	20.39%
CUPO DISPONIBLE	\$ 16,044,511,691.16	11,271.171	79.61%

Adicionalmente, como se puede observar en la tabla anterior, se tiene un cupo disponible de **11,271.171 SMMLV** que equivalen a **DIECISÉIS MIL CUARENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS ONCE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 16,044,511,691.00)** teniendo en cuenta que el salario mínimo para el presente año es de **UN MILLÓN CUATROCIENTOS VEINTITRÉS MIL QUINIENTOS PESOS M/CTR (\$ 1,423,500.00)**

Por lo que teniendo en cuenta la presente adición por valor de **QUINIENTOS CINCO MILLONES CIENTO OCHENTA MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 505,180,281.00)** se obtiene lo siguiente:

CONCEPTO	VALOR	SMMLV 2025	APLICA 50%
MAYORES CANTIDADES CONTRACTUALES	\$ -	-	NO
AJUSTES POR CAMBIOS DE VIGANCIA PARA OBRAS-AIU-PMA-PGS-PMT-ACEROS	\$ 120,966,243.00	84.978	NO
ITEMS NO PREVISTOS	\$ -	-	SI
COMPONENTES (COSTOS ACTIVIDADES AMBIENTALES Y SST, COSTO DIALOGO CIUDADANO Y DE COMUNICACIÓN ESTRATEGIA Y COSTO PLAN DE MANEJO DE TRANSITO	\$ 384,214,038.00	269.908	SI
COSTOS DE ACTIVIDADES ACERO (INCLUYE A.I.U Y CAMBIO DE VIGENCIA)	\$ -	-	NO
MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD (J)	\$ -	-	NO
TOTAL	\$ 505,180,281.00	354.886	

En este caso, el valor que aplica para el cálculo del límite del 50% corresponde únicamente el valor de los componentes transversales del contrato que ascienden a **TRESCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CATORCE MIL TREINTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$ 384,214,038.00)** lo cual equivale a **269.908 SMMLV**, considerando que el salario mínimo legal vigente para el año 2025 es de **UN MILLÓN CUATROCIENTOS VEINTITRÉS MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$1,423,500.00)**.

Con base en lo anterior, con la presente solicitud se alcanza el 22.29% del límite del 50% establecido por la Ley 80 de 1993. En este sentido, aún se cuenta con un cupo disponible de **11,001.263 SMMLV**, equivalentes a **QUINCE MIL SEISCIENTOS SESENTA MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA Y TRES PESOS M/CTE (\$ 15,660,297,653.16)**, considerando el salario mínimo legal vigente para el año 2025.

	VALOR	SLMLV	LIMITE 50%
CUPO GASTADO A LA FECHA	\$ 4,003,334,669.00	3,156.414	22.29%
CUPO DISPONIBLE	\$ 15,660,297,653.16	11,001.263	77.71%

6.1. TRAMITE ADICIONES Y MODIFICACIONES IDU.

Con base en el manual de interventoría versión 9, reza lo siguiente:

(...) “Cualquier modificación deberá tramitarse ante el IDU por lo menos **diez (10) días hábiles** de antelación a su fecha de vencimiento. Cuando los contratos se hayan celebrado con recursos de TRANSMILENIO S.A., **este plazo deberá ampliarse a quince (15) días hábiles**, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requiera, (...)”

Si se hace un análisis jurídico del párrafo antes mencionado, dice claramente “**quince (15) días hábiles, para tramitar apropiaciones presupuestales que se requiera**” que para nuestro caso específico es el que aplica de acuerdo con la solicitud que se está presentando, adicionalmente informa que ese plazo debe ser con antelación a su fecha de vencimiento.

Es importante aclarar que la fecha de terminación del contrato general es el 31 de marzo de 2025, fecha que concuerda con lo que se encuentra publicado en SECOP.

De igual manera dentro del contrato en los plazos establecidos se tiene definido las fases de la siguiente manera:

ETAPAS	
ESTUDIOS Y DISEÑOS	RAI
	Actualización y/o Complementación EYD
	Trámites y Aprobaciones
Construcción	Obra
	Recibo

PARÁGRAFO QUINTO. PLAZO PARA EL RECIBO DE LA OBRA. Un (1) mes antes de la finalización del plazo de ejecución del contrato, el Contratista deberá haber concluido la ejecución del cien por ciento de la meta física contratada, de manera que, durante el plazo restante de ejecución del contrato se adelanten

Como lo informa en el contrato de obra 1848 de 2021, deja con absoluta claridad que la fecha de terminación del contrato es uno solo en ningún momento hace alusión a fases dentro de la etapa de construcción.

7. SOLICITUDES Y PETICIONES

Una vez analizados los aspectos técnicos, jurídicos y económicos, expuestos en este documento, como interventoría del contrato nos permitimos solicitar amablemente a el IDU la aprobación de las siguientes solicitudes:

- Ampliación de la duración de la etapa de obra en DOS (2) MESES, para la unidad funcional de OLAYA, modificando la cláusula 5 "PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO", aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y OCHO (38) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.
- Ampliación de la duración de la etapa de obra en TRES (3) MESES, para la unidad funcional de SOCORRO, modificando la cláusula 5 "PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO", aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y NUEVE (39) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.
- Ampliación de la duración de la etapa de obra en UN (1) MES, para la unidad funcional de SOCORRO, modificando la cláusula 5 "PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO", aclarando que el plazo de contrato de TREINTA Y SEIS (36) MESES Y SIETE (7) DIAS

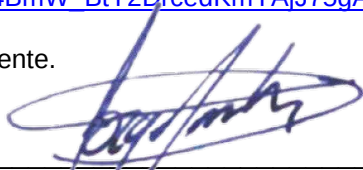
CALENDARIO pasa a ser de TREINTA Y SIETE (37) MESES Y SIETE (7) DIAS CALENDARIO.

- Adición presupuestal por valor de QUINIENTOS CINCO MILLONES CIENTO OCHENTA MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 505,180,281.00), teniendo en cuenta lo expuesto en el apartado financiero de la presente solicitud.

Los documentos de soporte del presupuesto y la programación, los cuales fueron revisado y avalados por la interventoría, de acuerdo con la solicitud expuesta se encuentran archivados en el siguiente enlace:

https://jasb-my.sharepoint.com/:f/g/personal/walter_ramirez_jasb_com_co/Ep-aT2_QbhNGhNy-H39vdb4BmW_BtY2DrcedKmYAjJ75gA?e=eUE5wP

Atentamente.



ING. JORGE ALVARO SANCHEZ BLANCO
Representante Legal
CONSORCIO RUTA JAL

Copia: CONSORCIO TRONCAL 4 - consorciotroncal4@gmail.com
Anexos: LO ENUNCIADO
Preparó: Ing. Royner Enrique Vivas / Ing. Walter Iván Ramirez Torres
Revisó: Abg. Susana Margarita Guerra Becerra
Aprobó: Ing. Mauricio Gomez

