UNION TEMPORAL
IJM CAPITAL

Bogotá D. C. 30 de abril de 2025

UTIJM1737- 758 -25

Señores
CONSORCIO INTERVENTOR GAP
Interventoría Técnica, Administrativa y Financiera – PIRCAP – Grupo 2
Ciudad.

Asunto: Respuesta a Observaciones Oficio CGC–INTSDH–OF-0024-2025 – Metodología Componente Tránsito y Movilidad – Grupo 2 – Red de Integración La Estancia

Respetados señores:

En atención al oficio de la referencia, mediante el cual se formularon observaciones a la metodología presentada para el componente de tránsito y movilidad del proyecto PIRCAP – Grupo 2: Red de Integración La Estancia, nos permitimos presentar a continuación la respuesta detallada para cada una de las observaciones, señalando las acciones de ajuste, ampliación o aclaración realizadas:

1. Se sugiere hacer una revisión de los alcances del estudio de tránsito de acuerdo a los Lineamientos y Resoluciones de la SDM, ya que estos varían en función de diferentes aspectos, por ejemplo, en función de la demanda de viajes generada y atraída; por lo tanto se recomienda revisar las preceptos realizados en el Estudio de Tránsito de la Línea del Cable a Potosí, entendiendo que el proyecto se trata de la intervención de vías y espacio público dentro del marco del proyecto del Cable Aéreo de Potosí, y no se prevé que dicha intervención per se modifique los patrones de la demanda de viajes del área de influencia.

RTA: Se ajustó el alcance en el capítulo 6 de la metodología, estableciendo de manera explícita que el estudio tiene como finalidad el diagnóstico actual de condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial, sin incluir simulaciones dinámicas, modelaciones de patrones futuros de demanda ni proyecciones de tráfico. Se eliminó toda referencia a escenarios de modelación o simulación.

2. También se recomienda hacer un documento técnico que contenga diáfana y secuencialmente la metodología a seguir en el componente de tránsito, y evitar caer en generalidades y retóricas que van en detrimento de la claridad del documento presentado, facilitando así las aprobaciones requeridas por parte de la SDM.

RTA: Se atendió la recomendación mediante la reestructuración completa de la metodología presentada. Se consolidó un documento técnico que desarrolla de manera diáfana, precisa y secuencial cada una de las fases del componente de tránsito, eliminando generalidades, redundancias y elementos retóricos. La metodología fue organizada siguiendo la lógica del proceso de diagnóstico: recolección de información secundaria, levantamiento de información primaria (condicionada a verificación previa), análisis técnico de resultados, y formulación de lineamientos de intervención.

Se corrigió la redacción de todos los capítulos para enfocarse en conceptos técnicos claros, orientados exclusivamente a cumplir el objeto contractual, facilitando así la trazabilidad documental, la revisión técnica por parte de la interventoría, y las futuras aprobaciones requeridas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

3. De manera general se insta a hacer una revisión rigurosa del documento presentado, para evitar que se haga referencia a zonas de la ciudad que no hacen parte del proyecto, por ejemplo, en el documento se hace referencia a la Carrera 7, en caso de no ser un error, aclarar.

RTA: Se revisó y depuró todo el documento. Se eliminaron ejemplos y referencias ajenas al corredor real de estudio, asegurando que toda la redacción corresponda estrictamente a la Red de Integración La Estancia.

4. Otra recomendación general es hacer un inventario de los estudios previos en el área de influencia (SDM, Transmilenio, etc.) que permitan conocer patrones de comportamiento y minimizar la toma de información primaria.

RTA: Se incluyó en la metodología el análisis y referencia a los antecedentes históricos revisados, señalando que, dada su antigüedad y cambios en el entorno, requieren ser complementados con información primaria actual. Cabe resaltar que, a la fecha varias entidades no nos han otorgado información que pueda ser tenida en cuenta.

5. El documento entregado a esta Interventoría menciona que se emplearan "tecnologías avanzadas para la recopilación de datos en campo", por favor detallar específicamente a que se hace referencia.

RTA: Se atiende la observación ajustando lo descrito en el parrado 04, del título 01, en el cual se hace referencia sobre los métodos a emplear para la recopilación de información en campo.

6. En los objetivos específicos que persigue el estudio, se menciona que se diseñarán propuestas de semaforización, se sugiere revisar información secundaria y futuras intersecciones a semaforizar por parte de la SDM, a priori no se vislumbran intersecciones a semaforizar. Asimismo en el numeral 3.6, se menciona que "en muchos puntos, los cruces vehiculares y peatonales dependen de la organización espontánea de los actores viales, lo que puede generar conflictos de movilidad y problemas de seguridad vial", precisamente en la metodología se debe definir cómo se cuantificaran dichas zonas conflictivas, para evitar caer en la generalidad de decir que hay muchos lugares conflictivos e inseguros que se regulan por la propia dinámica del tránsito o por reductores de velocidad (que se deberán identificar en el inventario vial). En la metodología se debe definir con certeza como se identificarán dichos riesgos, especialmente para actores vulnerables.

RTA: Se atendió la observación ajustando el cuarto objetivo específico de la metodología, en el cual se modificó la redacción para indicar expresamente que el diseño de semaforización solo se realizará en caso de ser necesario, de acuerdo con el desarrollo del proyecto y la validación formal por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). El objetivo ajustado quedó redactado de la siguiente forma: "… *y semaforización, esta última caso de ser necesarias de acuerdo al desarrollo del proyecto*…". Con esta modificación se evita asumir compromisos de diseño de infraestructura semafórica sin fundamento técnico ni validación institucional.

Adicionalmente, en el título 3.6 de la metodología, correspondiente a la caracterización de infraestructura vial, se incluyó la definición de los parámetros que se utilizarán para identificar los puntos críticos de riesgo dentro del área de influencia. Se dejó establecido que la identificación de zonas conflictivas se realizará mediante una estrategia de observación estructurada en campo, considerando aspectos como la existencia o no de pasos peatonales formales, la presencia de flujo peatonal espontáneo, la carencia de dispositivos de control de tráfico (señalización o reductores de velocidad), los niveles de exposición de los actores vulnerables (peatones, ciclistas), la geometría de intersecciones, y las condiciones de visibilidad y accesibilidad.

Cada sitio crítico identificado será georreferenciado, registrado fotográficamente y documentado mediante fichas de caracterización técnica que permitirán evaluar objetivamente el nivel de riesgo asociado. Esto garantizará que las zonas inseguras no sean referidas de manera general o subjetiva, sino a partir de evidencia técnica verificable, asegurando así un diagnóstico preciso y alineado con los estándares de análisis de seguridad vial urbana.

De esta manera, se atiende integralmente la observación, garantizando trazabilidad, rigor técnico y claridad metodológica en la identificación de necesidades de intervención para la seguridad de todos los actores viales en el sector de estudio.

7. En la Descripción del Corredor, se menciona que se pretende conocer la distribución económica de la población como insumo de la modelación; se recomienda explorar el Estudio de Tránsito de la línea del Cable a Potosí, en donde se realizó una modelación robusta con diferentes escenarios que debería ser la base de cualquier actividad que se pretenda hacer. Se solicita detallar qué macro modelación se pretende hacer dentro del alcance del presente proyecto.

RTA: Se aclara que dentro del alcance del presente proyecto no se contempla la realización de modelaciones de tráfico nuevas ni la construcción de escenarios futuros de movilidad. El estudio se limita al diagnóstico de las condiciones actuales de operación vial, movilidad activa, transporte público y seguridad vial en el área de influencia.

Respecto a la sugerencia de utilizar el Estudio de Tránsito de la Línea del Cable a Potosí como referencia, se informa que, a la fecha, dicho documento no ha sido suministrado formalmente por la entidad contratante o por las instancias correspondientes. No obstante, en caso de que el estudio sea entregado oportunamente, se procederá a su revisión y análisis para tomarlo como insumo complementario de diagnóstico, exclusivamente para validar condiciones operativas y de accesibilidad en la zona, siempre dentro del marco del objeto contractual actual.

La mención en la descripción del corredor sobre la caracterización económica de la población tiene como único propósito contextualizar las condiciones generales de la demanda de movilidad del sector, y no como insumo para la construcción de matrices de origen-destino o la implementación de modelaciones dinámicas, actividades que no están previstas dentro del alcance metodológico aprobado.

En consecuencia, se reitera que el enfoque metodológico planteado para el proyecto PIRCAP – Grupo 2: Red de Integración La Estancia se orienta exclusivamente al análisis y diagnóstico de la situación actual de movilidad y no involucra procesos de macro modelación o micro simulación.

8. Se solicita aclarar qué pretende hacerse en la definición de patrones de movilidad asociados a estratos socioeconómicos. Se recomienda que el documento de metodología sea un documento técnico especifico, acerca de las actividades propias del componente, o detallar cómo va a hacer el manejo urbanístico de las soluciones de accesibilidad en función de la caracterización socioeconómica del área de influencia, que se menciona en el numeral 3.1.

RTA: Se aclara que, dentro del alcance del presente proyecto, la definición de patrones de movilidad no implica la construcción de matrices de viaje ni la proyección de demanda modal asociada a variables socioeconómicas. La caracterización socioeconómica del área de influencia, mencionada en el numeral 3.1 del documento metodológico, tiene como único propósito contextualizar de manera cualitativa las condiciones actuales de movilidad, accesibilidad y exposición de los diferentes grupos de población que habitan en el sector, especialmente los actores viales más vulnerables.

El análisis de la distribución de estratos socioeconómicos se utilizará únicamente como referencia complementaria para orientar los criterios de accesibilidad universal, priorización de infraestructura peatonal, ciclorrutas y transporte público en las propuestas de intervención. Esta caracterización permitirá identificar, de manera referencial, las zonas que requieren mayor atención en términos de conectividad, seguridad peatonal, y facilidad de acceso a servicios públicos y transporte colectivo, contribuyendo así a la formulación de lineamientos de mejoramiento de movilidad activa y seguridad vial.

Se precisa que no se contempla la utilización de variables socioeconómicas para la estimación de patrones de demanda de viajes, modelaciones de tráfico, ni construcción de escenarios futuros, en línea con el alcance técnico aprobado para el componente de tránsito y movilidad.

De esta manera, se da cumplimiento a la recomendación de delimitar el uso de información socioeconómica a los fines específicos del diagnóstico de accesibilidad y movilidad activa, evitando interpretaciones que puedan inducir a proyecciones o modelaciones no previstas en el alcance contractual.

9. Se recomienda utilizar la Encuesta de Movilidad 2023, ya que en el presente documento se tiene en cuenta la encuesta 2019.

RTA: Se atiende la observación realizando las respectivas consultas en base a la Encuesta de Movilidad Bogotá - Región 2023

10. En la metodología presentada se hace referencia a un diagnóstico con respecto a las principales problemáticas de movilidad identificadas en este sector, favor aclarar si este estudio ya fue adelantado por el Contratista, o es realizado sobre información secundaria. En caso de ser con información secundaria favor referenciar formalmente los estudios utilizados, o en el primer caso, describir la metodología utilizada para dicho diagnóstico.

RTA: Se aclara que el diagnóstico de las principales problemáticas de movilidad en el sector La Estancia no ha sido adelantado mediante trabajo de campo directo por parte del consultor al momento de la presentación de la metodología. Las referencias incluidas en el documento corresponden a observaciones preliminares derivadas de la revisión de información secundaria disponible en fuentes oficiales, tales como documentos base del proyecto PIRCAP, el Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, cartografía de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), información urbanística de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y la Encuesta de Movilidad 2023.

Sin embargo, el diagnóstico detallado será realizado mediante la recopilación y procesamiento de la información primaria que se recolectará durante el desarrollo del proyecto, condicionada a la verificación de la vigencia de la información secundaria disponible. Se ajustó la metodología para precisar que el diagnóstico consolidado será el resultado del análisis combinado de la información secundaria validada y de los levantamientos de campo, garantizando así la trazabilidad y validez técnica del estudio.

11. En el numeral 3.5 se menciona que se simularán los patrones de demanda atípicos, como en iglesias y centro deportivos, por favor detallar cómo se realizará dicha simulación.

RTA: Se atendió la observación mediante la eliminación de toda referencia a simulaciones de patrones de demanda atípicos en la metodología ajustada. Inicialmente, en el numeral 3.5 se mencionaba la posibilidad de simular patrones de movilidad en zonas de atracción especial como iglesias y centros deportivos; sin embargo, se aclara que, dentro del alcance del presente proyecto, no se contempla la realización de simulaciones dinámicas de tráfico, proyección de matrices de demanda, ni construcción de escenarios de asignación modal.

La identificación de zonas de atracción especial (como instituciones religiosas, deportivas o comerciales) se realizará únicamente como parte del diagnóstico de infraestructura y movilidad peatonal, mediante observación directa en campo y registro georreferenciado. En ningún caso se planteará la modelación de sus patrones de demanda, sino su caracterización cualitativa como generadores de flujo peatonal o vehicular, con el fin de alimentar los lineamientos de intervención de accesibilidad y seguridad vial.

12. En el numeral 3.6 se proponen algunas medidas para mejorar la seguridad vial de las intersecciones; dado que se trata de un documento metodológico, se espera que el Diseñador plantee cómo va a identificar dichos riesgos para que pueda proceder a mitigarlos; tales intervenciones deben ser específicas para los lugares riesgosos identificados en el área de influencia, no tiene sentido estar proponiendo intervenciones sin especificarse donde, esto será el resultado precisamente del estudio de factibilidad y estudios y diseños definitivos.

RTA: Se atiende la observación retirando cualquier propuesta puntual planteada en el documento técnico.

13. En el Numeral 6, se sugiere ser especifico en cuanto a días de tomas de información, periodos, lugares, movilidad que se aforará, tanto para el llamado Plan General de Manejo de Tránsito, como para el levantamiento de información primaria (factibilidad y diseños), la metodología debería contener por ejemplo los formatos que se utilizaran, de igual manera para el inventario de la infraestructura vial planteado, que pretende capturar información relevante como el estado de las vías, anchos, dispositivos de control de tráfico, etc.; y no limitarse a decir que se tomará información en puntos estratégicos

RTA: Se atendió la observación fortaleciendo y aclarando la metodología en el numeral correspondiente al levantamiento de información primaria y al Plan General de Manejo de Tránsito (PMT).

Respecto a los días de toma de información, períodos horarios, lugares específicos y tipo de movilidad a aforar, se dejó establecido en el documento metodológico que, si bien se plantearon preliminarmente unos puntos estratégicos de aforo, la programación definitiva de días, horarios, cobertura modal (vehicular, peatonal, ciclista) y ubicación exacta de los aforos será concertada mediante oficio posterior, una vez la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) confirme la disponibilidad o inexistencia de información secundaria reciente y la interventoría apruebe la presente metodología. Esta estrategia permite asegurar que los aforos y levantamientos respondan a condiciones operativas vigentes y realistas del sector, evitando programaciones inflexibles o desactualizadas.

Adicionalmente, para el levantamiento del inventario de infraestructura vial, se amplió la descripción de los aspectos que serán registrados, incluyendo: tipo y jerarquía de la vía, ancho de carriles y andenes, estado de la superficie de rodadura, pendientes, radios de curvatura, dispositivos de control de tráfico (señalización vertical y horizontal, reductores de velocidad, hitos, tachones), geometría de intersecciones, existencia de elementos de pacificación de tráfico, pasos peatonales formales e informales, condiciones de accesibilidad universal, entre otros.

El levantamiento de la infraestructura vial se realizará mediante formatos estandarizados de captura de información que permitirán el registro georreferenciado de cada uno de los elementos, con codificación fotográfica, clasificación de estado de conservación (bueno, regular, malo) y ubicación exacta sobre cartografía de referencia. Estos formatos serán desarrollados en medios digitales y físicos, asegurando la trazabilidad, sistematización y posterior integración de los datos en el análisis técnico.

De esta manera, se atiende integralmente la observación, asegurando que la metodología no se limite a enunciados generales, sino que especifique las estrategias, parámetros técnicos y procedimientos para la toma de información primaria y el inventario vial, garantizando la consistencia y calidad técnica de los insumos para el desarrollo del proyecto.

14. Se debe mencionar cómo se identificará la línea base de accidentalidad y velocidad del área de influencia, y si el objetivo de medir velocidades es sólo este, o servirá también para calibrar el modelo. Se reitera la importancia de revisar la información existente, por ejemplo, el Estudio de Tránsito de la línea del Cable a Potosí, en el que se midieron velocidades en el 2022.

RTA: A partir de información base y actualizada, suministrada por la secretaria de movilidad, se podrá determinar la línea base de accidentalidad analizando distintos patrones como tipo de siniestro gravead, lugar del hecho, entre otros

15. Se debe ajustar el listado de información a solicitar a la SDM, por ejemplo, no solicitar “Planeamientos semafóricos”, cuando el mismo documento menciona en el numeral 3.6 que no hay intersecciones semaforizadas. Asimismo, se insta a hacer una revisión documental en portales públicos (SIMUR, ANI, etc.) de los cuales se puede obtener información previa a la solicitud a la SDM; por ejemplo, información de accidentalidad, o información de bloques de señales pueden estar publicados en la última versión del manual de señalización.

RTA: Se atiende la observación retirando la solicitud de planeamiento semafóricos en el documento, cabe resaltar que, bajo el presente estudio optamos por hacer la solicitud de información primaria directamente a las entidades correspondientes, esto con el objetivo de tener la mayor cantidad de información de primera mano dado que en algunos portales y/o paginas web la información publicada no esta actualizada.

16. En el Numeral 6, se sugiere de nuevo ser detallado en cuanto a la toma de información planteada, definiendo con certeza dónde se aforarán camiones y volúmenes direccionales, y estaciones específicas y maestras. Se solicita aclarar por qué se proponen de 16 horas, cuando la ciudad suele tener maestras de 18 y 24 horas.

RTA: Se atendió la observación aclarando en la metodología que la propuesta de toma de aforos presentada inicialmente, incluyendo la identificación de estaciones maestras, estaciones específicas, cobertura modal (livianos, motocicletas, transporte público, carga liviana y pesada) y volúmenes direccionales, corresponde a un planteamiento preliminar, condicionado a la verificación de la disponibilidad de información secundaria vigente y a la concertación posterior con la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la interventoría.

La definición exacta de puntos de aforo, su clasificación como estaciones maestras o específicas, los sentidos de circulación a aforar y la segregación de camiones o transporte de carga será establecida una vez se valide la necesidad de toma de información primaria y se coordine técnicamente el alcance operativo de los aforos. Esta programación se formalizará mediante oficio posterior, conforme a los protocolos establecidos para levantamientos de tránsito en el Distrito.

Respecto a la propuesta preliminar de realizar aforos de 16 horas, se aclara que se basó en el criterio técnico de cubrir de manera representativa las franjas horarias de mayor actividad de movilidad en el sector, garantizando la captura de los períodos de máxima demanda AM y PM, y los períodos intermedios de transición. Sin embargo, atendiendo la observación realizada, se deja claro que, de ser requerido por la SDM o por la interventoría, se podrá ampliar la duración de las estaciones maestras a 18 horas o 24 horas, conforme a los estándares y lineamientos técnicos vigentes en la ciudad para garantizar la representatividad estadística y la validez de los análisis derivados.

De esta manera, se asegura que la toma de información primaria se ajuste plenamente a las condiciones reales de operación del sector, a los requerimientos

técnicos de las entidades competentes, y a las mejores prácticas de recolección de datos de movilidad urbana.

17. En el numeral 7.2.2 se sugiere explorar la posibilidad de aforar la intersección de la carrera 76 con calle 57z sur, dado que es un punto de coincidencia varias rutas de transporte público que bajan de zonas altas de Ciudad Bolívar y Soacha; Igualmente, acogiendo algunas peticiones de la comunidad sobre la importancia que tiene para la zona la Carrera 75, analizar si sería pertinente aforar también la intersección de la carrera 75 con carrera 60A Sur.

RTA: Se informa que actualmente la KR 76 a la altura de la Autopista del sur se encuentra **cerrada** por el contratista CONSORCIO CC INTERSECCION AV BOSA, asociado al contrato de obra: IDU-1013-2022, CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE LA AUTOPISTA SUR (NQS) CON AVENIDA BOSA (publicación del PMT: COI 42 del 2024 N° Rad: 202461203732102), lo cual afecta en el flujo vehicular que circula por la carrera 76 con calle 57z sur

18. En el numeral 7.3, se menciona que se hará uso del sistema Bitcarrier, se sugiere indagar bien con la entidad acerca de la operatividad actual de dicho sistema y validar si ahora las velocidades se reportan con el convenio de Waze. Aclarar esto en la metodología ya que se menciona que se trabajará sólo con Google Maps.

RTA: Como se mencionó en el titulo 7.3 párrafo 03, en estudios de tránsito previos la secretaria de movilidad ha avalado el sistema BITCARRIER como herramienta para reconocer la velocidad sobre un corredor vial de Bogotá, adicional a esto, en el párrafo 04 se indicó que la información recolectada en el BITCARRIER se complementará con los datos de velocidades presentados en el Google Maps, con el objetivo de tener mayor certeza de la velocidad en el área de estudio

19. En el numeral 8.1, no es claro que información se tomará y cual se utilizará de estudios de referencia, se reitera que, de acuerdo a una revisión realizada al Estudio de Tránsito de la línea del Cable a Potosí, dicho proyecto no tiene tránsito vehicular generado ni atraído.

RTA: Se atendió la observación mediante la eliminación del antiguo numeral 8.1, en el cual se hacía referencia a procesos de modelación de tránsito. Se aclara que, dentro del alcance del presente proyecto, no se contempla la modelación de tránsito vehicular generado ni atraído, en concordancia con los hallazgos reportados en el Estudio de Tránsito de la Línea del Cable a Potosí, donde se establece que dicho proyecto no genera tránsito vehicular nuevo.

La información proveniente de estudios previos, en caso de ser suministrada por las entidades competentes, será utilizada únicamente como referencia cualitativa de condiciones de movilidad y accesibilidad, y no para la construcción de nuevos modelos de asignación o simulaciones dinámicas. El diagnóstico del sector La Estancia se basará exclusivamente en el levantamiento de información primaria y secundaria vigente, enfocándose en la caracterización de la operación actual, la accesibilidad peatonal, y la interacción con el transporte público zonal.

20. En el numeral 8.2, se señala que el modelo se calibrará por colas, se sugiere revisar rigurosamente la RESOLUCIÓN NÚMERO 132490 DE 2023, donde se menciona que para un proyecto como el de la línea del Cable a Potosí que no presenta demanda vehicular generada ni atraída, eventualmente no sería necesario un análisis de colas en los accesos vehiculares del proyecto.

RTA: Se aclara que el proyecto PIRCAP – Grupo 2: Red de Integración La Estancia no contempla calibraciones de modelos de tránsito por colas, ni evaluaciones de capacidad vehicular en accesos, dado que no se espera generación o atracción vehicular significativa en el área de influencia.

En atención a la revisión de la Resolución 132490 de 2023, y conforme a su Artículo 14 sobre proyectos sin demanda vehicular nueva, se establece que para proyectos de mejora de infraestructura urbana o de movilidad activa, como el presente, no es obligatorio realizar análisis de colas, ni de niveles de servicio vehicular.

En consecuencia, se eliminó toda referencia a calibraciones por colas, y el análisis operativo se enfocará únicamente en condiciones actuales de flujo peatonal, ciclista y de transporte público, conforme al alcance real del proyecto y a la normativa vigente.

21. Aclarar en el numeral 8.3, ¿qué escenarios futuros se modelarán? ¿Por qué no se utilizan los escenarios tenidos en cuenta en la modelación realizada para la línea del Cable a Potosí?, o ¿si es qué se piensa que los proyectos inmobiliarios de la zona generarán demanda y no fueron incluidos en el estudio del 2022?

RTA: Se aclara que no se modelarán escenarios futuros en el marco del presente estudio. En la metodología ajustada se eliminó el numeral 8.3 que hacía referencia a escenarios futuros, dado que no aplica para el objeto contractual ni corresponde a la naturaleza del proyecto PIRCAP – Grupo 2.

El análisis se limitará al diagnóstico actual de condiciones de movilidad, accesibilidad y seguridad vial, sin realizar modelaciones prospectivas ni evaluaciones de impactos de proyectos inmobiliarios futuros. En caso de ser necesario algún tipo de validación adicional, se utilizará como referencia la información contenida en el Estudio de Tránsito de la Línea del Cable a Potosí, siempre que sea entregado oficialmente, y conforme a los lineamientos establecidos por la Resolución 132490 de 2023.

De esta manera, se garantiza que el estudio se mantenga dentro del alcance técnico definido, sin asumir compromisos de modelación de crecimiento de demanda que no corresponden al contrato vigente.

En consecuencia, las observaciones han sido atendidas de forma integral, incorporando los ajustes, aclaraciones y modificaciones requeridas para el cumplimiento técnico del objeto contractual.

Agradecemos su atenta consideración y quedamos atentos a cualquier requerimiento adicional.

Atentamente,

Unión Temporal IJM Capital



David Tierradentro Nova
Área de Consultoría
Adjunto: 1 PDF
C.C. Secretaría Distrital de Hábitat / Subdirección de Operaciones