2025-CLHSC-CENV-1497

Bogotá D.C., 12 de septiembre de 2025.

Doctor
SERGIO ALFONSO SANDOVAL S.
DIRECTOR DE INTERVENTORÍA
AYESA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA SAU SUCURSAL COLOMBIA
Calle 126 No. 7-26 Piso 8
Teléfono. 7042782
Ciudad.

Ref: CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN 350 DE 2020. "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C." - GRUPO 6.

Asunto: **Solicitud Modificatorio 20 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia de estaciones, taquillas y ciclo estación y carriles mixtos.**

Respetado Ingeniero Sergio,

Mediante la presente comunicación, en calidad de representante legal del **CONSORCIO LHS (en adelante el "Consorcio")**, me permito presentar a la Interventoría, para su respectiva aprobación y posterior trámite ante el **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (en adelante el "IDU" y/o la "Entidad")**, la presente SOLICITUD DE MODIFICACIÓN No. 20 DEL CONTRATO DE OBRA 350 DE 2020 referente a Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia.

I. ANTECEDENTES

A continuación, se presentarán los antecedentes del proyecto y del mismo Contrato de Obra, así como las modificaciones que han surgido en el marco de su ejecución, de manera general:

1. El documento CONPES 3900 de 2019, génesis del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), estableció que el Transmilenio por la Av. 68 serviría de conexión al primero, así:

> Esta estructuración técnica incluyó el diseño de todos los componentes de la PLMB tramo 1 considerados en el Documento CONPES 3882 y actualizados en el Documento CONPES 3899, a un nivel de estudios y diseños de factibilidad. En estos se incluyeron la infraestructura metro (obras civiles, material rodante, sistemas e instalaciones ferroviarias, patios y talleres, etc.), y la reconfiguración de todos los corredores viales que se afecten en su trazado, así como las estaciones de integración con la red actual del Sistema TransMilenio y con sus futuras líneas de alimentación. En este último aspecto, la estructuración técnica contempló la conexión entre los modos metro y BRT[24] a lo largo de la avenida Caracas, entre las calles 1 y 80; en un segmento de la avenida NQS, entre avenida Primero de Mayo y calle 8 sur; en el Portal de las Américas; la avenida Boyacá y la avenida 68, entre otras.

2. Lo anterior, fue plasmado en los estudios previos de la licitación pública que dio lugar a la contratación del proyecto, así como lo dispuesto en el documento CONPES 3945 de 2018, que sobre el particular determinó:

> En este sentido, es importante mencionar que el Documento CONPES 3900 declaró de importancia estratégica el componente férreo del proyecto PLMB - tramo 1. Sin embargo, de este proyecto también hacen parte las cinco troncales, de las cuales tres son alimentadoras y dos son complementarias. Valga precisar que las troncales alimentadoras susceptibles de cofinanciación por parte del Gobierno nacional, definidas en el Documento CONPES 3882 corresponden a: (i) avenida Ciudad de Cali entre la avenida de Las Américas y avenida Circunvalar del Sur (en adelante Av. Cali) (ii) avenida carrera 68 desde la avenida carrera Séptima hasta la Autopista Sur (en adelante Av. 68), y (iii) avenida Boyacá desde la avenida calle 26 hasta la Autopista Sur (en adelante Av. Boyacá).

[…]

> Dicho lo anterior y, dado que el Distrito ha alcanzado el nivel de estudios requerido[14] en las troncales alimentadoras Av. Cali y Av. 68, es procedente que estas sean declaradas de importancia estratégica, por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), para que sean cofinanciadas por parte del Gobierno nacional[15].

3. En virtud de lo anterior, el IDU dio prioridad de manera autónoma a los proyectos del Plan de Desarrollo *"Bogotá Mejor para Todos"*, por lo que decidió iniciar la contratación del proyecto, todo con el propósito de que éste fuera una troncal de conexión para la PLMB, tal como se determinó en los estudios previos:

- **PROYECTO PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ (PLMB)**

La Empresa Metro de Bogotá S.A., adelantó la Licitación Pública Internacional GT-LPI-001-2018, con objeto: Precalificación para la contratación de un *"Contrato de Concesión que tiene por objeto el otorgamiento de una concesión para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1, así como la financiación, diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas metro-ferroviarios y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá, a través de la PLMB – Tramo 1"*.

Según documento RESULTADOS PROCESO DE SELECCIÓN No. GT-LPI-001-2018 del 16 de octubre de 2019, publicada en la Plataforma de Contratación Pública SECOP II, se establece para el referido proceso como OFERENTE GANADOR a la firma APCA TRANSMIMETRO.

La información referente a los antecedentes y desarrollo del proceso de Selección del Concesionario Integral de la PLMB, pueden ser consultados en la Plataforma de Contratación Pública SECOP II, o en la página web de la Empresa Metro de Bogotá https://www.metrodebogota.gov.co/

Con respecto a este proyecto se realizaron sesiones de trabajo entre el Instituto de Desarrollo Urbano y la Empresa Metro de Bogotá, con objeto de armonizar los proyectos Troncal Av. 68 y la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB); producto de estas se generaron lineamientos que se expresan en los siguientes comunicados:

- Mediante comunicado DTP 20192251058201 de septiembre 23 de 2019, dirigida a la Empresa Metro de Bogotá (EMB), el IDU evidencia la necesidad que las obras a cargo del proyecto Metro en la Intersección de la Troncal Av. 68 con Avenida Primera de Mayo se ejecuten con antelación a la intervención del futuro contratista la Construcción de la Troncal AV. 68.

- Con el radicado EXTS19-0002700 (Rad. IDU 20195261243392) emitido por la Empresa Metro de Bogotá (EMB) del 10 de Octubre de 2019, remitido al Centro de Documentación mediante memorando 20192250363493), la EMB establece lineamientos para la adecuada coordinación y

armonización de las obras entre el Concesionario que resulte adjudicatario de la Primera Línea Del Metro de Bogotá (PLMB) y el contratista IDU que resulte adjudicatario para la Construcción de la Troncal AV. 68 en la Intersección con la Avenida Primero de Mayo, la cual se encuentra contemplada en el Grupo 1 del presente proceso de selección.

En dicho oficio se establece:

(...)

En la intersección confluyen cuatro grupos de obras que deben ejecutarse en forma coordinada y con una lógica secuencial, a saber:

- Grupo 1: Dos (2) tuberías de la red matriz de acueducto y sus redes vinculadas.
- Grupo 2: Redes troncales de alcantarillado y sus redes vinculadas.
- Grupo 3: Las del proyecto PLMB que incluyen: la demolición del puente vehicular existente, la construcción de dos (2) puentes vehiculares nuevos, el viaducto y una (1) estación Metro integrada con una estación de Transmilenio.
- Grupo 4. Las del proyecto Troncal Av. 68, que incluyen una (1) estación de Transmilenio de interconexión y la intervención y adecuación de carriles mixtos y carriles exclusivos para Transmilenio.

El trabajo interinstitucional previo de coordinación permitió concluir que la localización actual de las redes de los grupos 1 y 2 entra en conflicto con las cimentaciones del Grupo 3 (pilotes y dados). En armonía con lo anterior, la EMB es responsable de los diseños del Grupo 1, actividades que ejecutará mediante acuerdo con la EAB en los términos de la ley 1682 de 2013 (Ley de Infraestructura). Por su parte, el IDU se encargará de los diseños del Grupo 2, como parte del alcance del contrato de consultoría IDU-1345-2017 que incluye dichas redes como parte de las obras propias de la Troncal Av. 68. Posteriormente, una vez la EMB reciba los diseños debidamente aprobados por parte de la EAB se adelantará, a través del convenio suscrito entre la EMB y la EAB, la ejecución de las obras de los grupos 1 y 2. Según información suministrada por la EAB, dichas obras estarían terminadas en el primer semestre de 2022.

(...)

(...)

Teniendo en cuenta lo manifestado por IDU en el oficio al que se está dando respuesta, en el cual se establece que para la Troncal Av. 68 *"el plazo máximo de ejecución de las obras será de 60 meses, contados desde el segundo semestre del 2020, con lo cual la fecha más tardía de terminación de la Troncal Av. 68 será el mes de julio de 2025"* y que las obras del Grupo 4 deberán iniciar a más tardar en el segundo semestre de 2024, se identifica que estas últimas obras podrán llegar a tener una interacción en ciertos periodos de tiempo con las obras del Grupo 3.

(...)

4. Así mismo, entre el IDU y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio ("Transmilenio") se celebró el Convenio Interadministrativo CONV612-2019, el día 26 de junio de 2019, cuyo objeto es: *"Aunar esfuerzos técnicos y administrativos para la construcción de las Troncales Alimentadoras Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali de la Primera Línea de Metro de Bogotá – PLMB"*

5. A través de la Resolución 010994 del 6 de diciembre de 2019, el IDU ordenó la apertura de la Licitación Pública IDU-LP-SGI-031-2019 con el fin de

seleccionar a un contratista que se encargase de ejecutar, a través de un contrato de obra pública, la *"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C. GRUPO 6".*

6. Mediante la Resolución 001105 del 23 de enero de 2020, el IDU adjudicó el Contrato de Obra 350 de 2020 al Consorcio LHS, una vez cumplidos los trámites legales correspondientes.

7. El 8 de mayo de 2020, las partes suscribieron el Contrato, el cual tiene por objeto la *"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C. GRUPO 6".*

8. El 11 de junio de 2020, las partes suscribieron el acta de inicio del proyecto

9. Posteriormente, el 11 de diciembre de 2020, las partes suscribieron el Modificatorio 1 al Contrato, mediante el cual se modificó la sección 8.1. y la cláusula 13 del Contrato.

10. El 10 de febrero de 2021, el IDU y el Consorcio LHS suscribieron el Modificatorio 2 al Contrato, a través del cual se incluyó el *Anexo 1 – Tabla de hitos* del Apéndice G – *LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN* del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1.

11. El 11 de febrero de 2021, las partes suscribieron el Modificatorio 3 al Contrato de Obra, en donde se modificó (i) la sección 5.1., sección 5.1.8., cláusula 16, Apéndice A numeral 6.3.3., sección 5.2., Anexo 1 numeral 7 literal f y (ii) adicionando al anexo de personal un parágrafo en la etapa de construcción.

12. El 9 de abril de 2021, el IDU y el Consorcio LHS celebraron el Modificatorio 4 al Contrato de Obra (i) incorporando al Contrato el *"Apéndice de*

Bioseguridad – Medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19" y sus anexos; (ii) modificar la cláusula 12 del Contrato denominada *"Fondo de Compensaciones"*; (iii) incluir el numeral 14.11.8 en la cláusula 14.11 denominada *"Pagos Asociados al Fondo de Compensaciones"*; (iv) modificar la sección 5.1. *"Etapa de Preconstrucción"* del Contrato y (v) adicionar al Anexo de Personal un parágrafo en la etapa de construcción.

13. El 14 de mayo de 2021, las partes suscribieron el Modificatorio 5 al Contrato, a través del cual ampliaron el plazo de traslado de determinadas obligaciones de la etapa de preconstrucción a la etapa de construcción.

14. El 2 de febrero de 2022, el Consorcio LHS y el IDU suscribieron el Modificatorio 6, a partir del cual modificaron la cláusula 14.2. *"Remuneración de las Obras para Redes"*, las intervenciones por reacción y adecuaciones temporales, adecuación de vías de desvíos excepto corredor de la Avenida 68. Así mismo, se incluyeron 13 Ítems No Previstos ("NPs") del NP 01 al NP 13, también se modificó la sección 6.2. *"Especificaciones de los Elementos a Implementar"* del Apéndice de Bioseguridad COVID Versión 2 y se incorporó el Apéndice de Bioseguridad COVID 19 Versión 3.

15. El 1 de agosto de 2022, las partes suscribieron el Modificatorio 7, mediante el cual se aclaró el Anexo 1 "Tabla de Hitos" del Apéndice G, en relación con el hito de espacio público y zonas duras.

16. El 1 de septiembre de 2022, las partes suscribieron el Modificatorio 8, mediante el cual se modificó la cláusula 14.11.6 *"Ajustes por variaciones en el precio del insumo del asfalto emitido por ECOPETROL y el ICCP"* del Contrato y se realizó la eliminación del Apéndice de Bioseguridad del Contrato.

17. El 16 de diciembre de 2022, las partes suscribieron el Modificatorio 9 al Contrato, por medio del cual se modificó la cláusula 14.5 *"Remuneración Ambiental y SST"* del Contrato, la cláusula 14.6 *"Remuneración de las labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica"* del Contrato y

la cláusula 14.7 *"Remuneración por manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos"* del Contrato.

18. El 24 de diciembre de 2022, las partes suscribieron el Modificatorio 10 al Contrato, a través del cual se modificó la cláusula 13 *"Aprobaciones Presupuestales"*.

19. El 10 de agosto de 2023, las partes suscribieron el Modificatorio 11 al Contrato, con la finalidad de incorporar la estructura de pago por subhitos en las cláusulas 14.1 *"Remuneración para obras de construcción"* y el Anexo 1 – Tabla de Hitos del Apéndice G.

20. El 10 de agosto de 2023, el Consorcio y el IDU suscribieron el Modificatorio 12 al Contrato, con el fin de aclarar la Tabla de Hitos del Apéndice G *"Lineamientos de Programación para la Elaboración, Seguimiento y Control de Cronograma de Ejecución"* del Contrato, en lo que corresponde al hito del Corredor Calle 46 – Calle 66 C (Mixto).

21. El 12 de septiembre de 2023, las partes suscribieron el Modificatorio 13 al Contrato, con el fin de (i) incluir dentro de la cláusula 5 *"Alcance y Desarrollo del Objeto"* la sección 5.1.3.1. referente a la ejecución de los estudios y diseños para el traslado de la estación de la calle 53; (ii) incorporar la elaboración de estos estudios y diseños en el literal ss. de la cláusula 6; (iii) incluir el pago de los estudios y diseños en el primer párrafo de la cláusula 12 *"Fondo de compensaciones"*; (iv) incluir la sección 14.11.8 relacionada con la forma de pago de estudios y diseños y (v) incluir en la cláusula 4 *"Plazo Estimado"* del Contrato un parágrafo relacionado con el plazo establecido para la ejecución de los estudios y diseños.

22. El 20 de diciembre de 2023 las partes suscribieron el Modificatorio 14 al Contrato, con el fin de modificar la cláusula 6 "Garantidas" del Modificatorio 13 al Contrato.

23. El 24 de diciembre de 2024, las partes suscribieron el Modificatorio 15 al Contrato, referente a modificar la cláusula 13 *"Apropiaciones Presupuestales"* del Contrato.

24. El 7 de febrero de 2025, las partes suscribieron el Modificatorio 16 al Contrato, con el fin de adicionar 14 meses de prórroga de etapa de construcción.

25. El 28 de abril de 2025 las partes suscribieron el Modificatorio 17 al Contrato, con el fin de incorporar la ejecución de los estudios y diseños para el reforzamiento del puente peatonal Simón Bolívar.

26. El 05 de junio 2025 las partes suscribieron el Modificatorio No 18 al contrato, con el incluir al profesional Especialista en Restauración y Conservación por el tiempo de trece (13) meses.

27. El 26 de junio 2025 las partes suscribieron el Modificatorio No 19 al contrato, con el Modificar parcialmente la Cláusula Sexta de la Modificación No. 16 del Contrato de Obra No. IDU-350-2020, en particular su penúltimo inciso, en virtud de la decisión final adoptada por el Panel de Amigable Componedor en el marco de la controversia identificada bajo el número 150152, la cual quedará asi:

    CLAÚSULA SEXTA. "(…) En caso de que el CONTRATISTA no inicie el nuevo trámite de amigable componedor dentro de los veinte (20) días calendario siguientes a la finalización del plazo de cuatro (4) meses correspondientes a la etapa de negociación entre las partes, dirigida a lograr un acuerdo frente a la imputabilidad de la prórroga, el CONTRATISTA asumirá el cien por ciento (100%) de los costos de la prórroga definidos en la presente cláusula. (…)".

TRAZABILIDAD DE LA SOLICITUD DE MODIFICATORIO DE LA TABLA DE SUBHITOS PARA ESTACIONES TAQUILLAS Y CILOESTACION.

A continuación, se presenta la trazabilidad de esta solicitud:

Consecutivo	Remitente	Dirigido a	Asunto	Responsable	Fecha de Documento	Requiere Respuesta	Oficio de respuesta	Fecha de Radicación
2025-CLHSC-CENV-0353	GLHS	INT	**Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia**	Direccion	**4/03/2025**	si	IDU-604-G6-9126	**15/04/2025**
2025-CLHSC-CENV-0509	GLHS	INT	**Alcance al comunicado 2025-CLHSC-CENV-0353 de asunto Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia**	Direccion	**2/04/2025**	si	IDU-604-G6-9126	**15/04/2025**
2025-CLHSC-CENV-0632	GLHS	INT	**Respuesta a comunicado IDU-604-G6-9126 Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia.**	Direccion	**22/04/2025**	si	IDU-604-G6-9360	**21/05/2025**
2025-CLHSC-CENV-0815	GLHS	INT	**Respuesta al comunicado IDU-604-G6-9360 Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia.**	Direccion	**23/05/2025**	si	IDU-604-G6-9450	**4/06/2025**
2025-CLHSC-CENV-0907	GLHS	INT	**Respuesta al comunicado IDU-604-G6-9360 Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia**	Direccion	**6/06/2025**	si	mesa de trabajo 12 jun25	**12/06/2025**
2025-CLHSC-CENV-0967	GLHS	INT	**Alcance al comunicado 2025-CLHSC-CENV-0815 Con asunto "Respuesta al comunicado IDU-604-G6-9360 Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1 del Contrato de referencia"**	Direccion	**14/06/2025**	si	mesa de trabajo 18 jun25	**18/06/2025**
2025-CLHSC-CENV-1048	GLHS	INT	**Trazabilidad de aprobación de tabla de hitos Modificatorio 16 y remisión de tabla de sub hitos para estaciones taquillas y ciclo estación. 14.1**	Direccion	**25/06/2025**	si	IDU-604-G6-9640	**2/07/2025**
2025-CLHSC-CENV-1111	GLHS	INT	**Respuesta oficio IDU-604-G6-9507 con Asunto "Respuesta a comunicado 2025-CLHSC-CENV-1048 "Trazabilidad de aprobación de tabla de hitos Modificatorio 16 y remisión de tabla de sub hitos para estaciones taquillas y ciclo estación". 14.1**	ACABADOS	**7/07/2025**	si	mesa de trabajo 14 jul. 25	**14/07/2025**
2025-CLHSC-CENV-1167	GLHS	INT	**Alcance comunicado 2025-CLHSC-CENV-1111 con asunto "Respuesta oficio IDU-604G6-9507 con Asunto "Respuesta a comunicado 2025-CLHSC-CENV-1048 "Trazabilidad de aprobación de tabla de hitos Modificatorio 16 y remisión de tabla de sub hitos para estaciones taquillas y ciclo estación" 14.1**	Direccion	**15/07/2025**	SI	IDU-604-G6-9932	**4/08/2025**

Remitente	Dirigido a	Consecutivo	Asunto	Responsable	Fecha documen	Requiere Respuesta	Oficio de respuesta	Fecha de Radicació
AYESA	CLHS	IDU-604-G6-9126	u comunicación 2025-CLHSC-CENV-0353, cuyo asunto es: " Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1del Apéndice G y Cláusula 14.1del Contrato de referencia" y su comunicación 2025-CLHSC-CENV-0509, cuyo asunto es: " Alcance al comunicado 2025-CLHSC-CENV-0353 de asunto Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1del Apéndice G y Cláusula 14.1del Contrato de referencia.". "	DIRECCION	15/04/2025	si	2025-CLHSC-CENV-0632	22/04/2025
AYESA	CLHS	IDU-604-G6-9360	Su comunicación 2025-CLHSC-CENV-0632, cuyo asunto es: " Respuesta a comunicado IDU-604-G6-9126 Solicitud Modificatorio 18 Programa de Hitos Anexo 1del Apéndice G y Cláusula 14.1del Contrato de referencia" - Subdivisión de Hitos de Estacio	DIRECCION	21/05/2025	si	2025-CLHSC-CENV-0815	23/05/2025
AYESA	CLHS	IDU-604-G6-9450	Su comunicación 2025-CLHSC-CENV-0815, cuyo asunto es: Respuesta al comunicado IDU-604-G6-9360 Solicitud Modificatorio 18 | Programa de Hitos Anexo 1del Apéndice G y Cláusula 14.1del Contrato de referencia.	DIRECCION	4/06/2025	si	2025-CLHSC-CENV-0907	6/06/2025
AYESA	CLHS	IDU-604-G6-9640	Respuesta a comunicado 2025-CLHSC-CENV-1048 " Trazabilidad de aprobación de tabla de hitos Modificatorio 16 y remisión de tabla de sub hitos para estaciones taquillas y ciclo estación". " 14.1	COSTOS	2/07/2025	si	2025-CLHSC-CENV-1167	15/07/2025
AYESA	CLHS	IDU-604-G6-9932	Respuesta a su comunicación 2025-CLHSC-CENV-1167 Propuesta de subdivisión de hitos – Estaciones, Taquillas y Cicloestación. 14.1	DIRECCION	4/08/2025	no	**Aprobada tabla Hitos**	

II. JUSTIFICACIONES

La cláusula 8.1.1. del Manual de interventoría del IDU contiene las condiciones para tramitar las modificaciones contractuales, señalando expresamente que, dichas solicitudes podrán presentarse pala "reencauzar o recomponer el contrato o superar dificultades en la ejecución que se presenten". Así lo señala expresamente esta cláusula:

> *"(…) 8.1.1 Trámite modificaciones contractuales*
>
> *Los supervisores o interventores deberán analizar las solicitudes de modificación de los contratos que eleven los contratistas y emitir su concepto frente a estas, analizando su alcance técnico, económico y legal, estructurando los ajustes que correspondan. Igualmente, con el fin de reencauzar o recomponer el contrato o superar dificultades en la ejecución que se presenten podrán solicitar las modificaciones a que haya lugar, debidamente sustentadas y con la debida antelación, para lo cual deberán seguir los siguientes lineamientos:*
>
> *- Las modificaciones no pueden alterar el objeto del contrato o la naturaleza sustancial del mismo.*
> *- La adición, prórroga, modificación, aclaración y cesión, según sea el caso, solo podrá solicitarse antes del vencimiento del plazo contractual.*
>
> *- 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 TRANSMILEN/O S.4., este plazo deberá ampliarse a quince (15) días hábiles, para tramitar las apropiaciones presupuestales que se requieran.*
>
> *- El trámite de cualquier modificación deberá contar con la justificación técnica, financiera y legal correspondiente por parte del Contratista, avalada por el interventor o supervisor del contrato, según el caso. Así mismo, deberá dar cumplimiento a las previsiones presupuestales vigentes. Los soportes de la solicitud de modificación contractual harán parie integral del documento de modificación que se suscriba.*
>
> *- Se debe verificar antes de elevar cualquier solicitud de modificación de los contratos, el estado de cumplimiento de estos, verificando que frente al presunto incumplimiento del contratista se estén tramitando /os procesos administrativos sancionatorios correspondientes, para salvaguardar la eficacia*

del contrato y solicitar el reconocimiento de los perjuicios causados a la entidad. En todo caso, en virtud del principio de eficacia, los contratos podrán modificarse sin que la entidad renuncie a perseguir el cumplimiento y la indemnización de perjuicios a través de las actuaciones administrativas y de las acciones judiciales respectivas.

- Las modificaciones deben tramitarse aplicando /os procesos y procedimientos dispuestos por el IDU para ello, y cumpliendo las políticas de los manuales de contratación y supervisión e interventoría.

- Las modificaciones se harán formalmente, a través del documento correspondiente, firmado por el ordenador del gasto y el contratista y deberán ser legalizados como lo establece la normatividad vigente.

- Es competencia de cada dependencia mantener actualizado el Sistema de información y Acompañamiento Contractual SIAC, con todas las actuaciones y modificaciones contractuales que se presenten durante el inicio, ejecución, terminación y liquidación de los contratos, a excepción de otrosíes y la aprobación de las garantías que están a cargo de la Dirección Técnica de Gestión Contractual.

- La Dirección Técnica de Gestión Contractual revisará, aprobará o improbará, según sea el caso, las actualizaciones o anexos modificatorios que se realicen a las garantías contractuales de las adiciones, prórrogas, suspensiones, cesiones, modificaciones y/o aclaraciones y deberán ser publicados en /os portales de contratación (SECOP II) y comunicadas al contratista, al supervisor y al interventor por parte de la Dirección Técnica de Gestión Contractual" (Énfasis añadido).

Con fundamento en esta cláusula, el Consorcio presenta solicitud de modificación de la Cláusula 14.1 del Contrato de Obra "Remuneración para las Obras de Construcción" del Contrato y el Anexo 1 Tabla de Hitos del Apéndice G tabla de hitos para las obras, estaciones, taquillas y ciclo parqueadero, teniendo en cuenta la necesidad de readecuar la estructura de pago por hitos contenida en el contrato como consecuencia del cambio de condiciones con las cuales el IDU estructuró y definió la propuesta inicial de hitos contenida en el Contrato.

Como es de su entero conocimiento en el Modificatorio No. 2 de fecha 10 de febrero de 2021, en el ordinal n) se consagra el compromiso de las partes de evaluar posteriores modificaciones al Contrato, ante la necesidad de adecuar el Anexo 1 -

Tabla de Hitos – del Apéndice G contrato, atendiendo los procedimientos previstos en el Manual de Interventoría y Supervisión del IDU.

> n) Finalmente, las Partes se comprometen a evaluar la necesidad de realizar posteriores modificaciones al Contrato, como consecuencia de la inclusión del Anexo 1 de la tabla de Hitos del Apéndice G del Contrato, la cual se realizará siguiendo los procedimientos previstos en el Manual de Interventoría y Supervisión del IDU.

En atención a este compromiso, el Consorcio LHS solicita a la Interventoría avalar la modificación contractual del Anexo 1-Tabla de Hitos del Apéndice G.). En las siguientes secciones se incorpora la justificación técnica, jurídica y financiera que sustenta la modificación de los Hitos descritos en Cláusula 14.1 del Contrato de Obra 350 de 2020 y en el Anexo 1 – Tabla de Hitos del Apéndice G.

A. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

Referente a taquillas estaciones y ciclo estación.

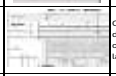
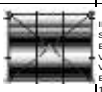
La razonabilidad técnica del modificatorio contractual se fundamenta en las diversas circunstancias que han surgido durante el desarrollo del proyecto. La evidente necesidad de modificar la estructura actual de hitos del contrato se hace patente ante la **Solicitud incorporación modificaciones requeridas por Transmilenio S.A. al diseño de las estaciones, Taquillas y ciclo estaciones**, lo que ha generado no avanzar con el proceso de construcción al no tener ajustados los diseños con dichos requerimientos y aún más al no ser actualizado e incluidos estos requerimientos al contrato, por ende, ha impedido el cumplimiento del hito establecido.

Estos requerimientos están plasmados en el oficio STEST 202434600317011 del 22 de febrero del 2024, la cual solicitan la verificación y evaluación de lineamientos, observaciones recomendaciones aplicables a estaciones, taquillas y ciclo estaciones, objeto de los contratos de obra de la Troncal Avenida Carrera 68 - Conclusiones Mesas IDU-TMSA noviembre 23 y 27 de 2023.

Comunicado STEST 202334601288251 del 27 de julio del 2025 de asunto: Solicitud de revisión de viabilidad de implementación y evaluación de impactos de atender las solicitudes de Transmilenio, relacionadas con Apoyos isquiáticos, mapas en estaciones y mapas hápticos, señalización podo táctil, en estaciones y taquillas externas.

A continuación, se detalla las modificaciones que se debe incorporar a los acabados de estaciones taquillas y ciclo estaciones

.

ITEM	DESCRIPCION BASE DE LOS CAMBIOS SOLICITADOS					
ITEM	DESCRIPCION DEL INSUMO					
	ESPECIFICACIONES TECNICAS POR EDIFICACION	ELEMENTO	DESCRIPCION BASE DE LOS CAMBIOS SOLICITADOS		DESCRIPCION DETALLADA DE NUEVA ESPECIFICACION	
1	ESTACIONES	BARANDA PASARELA		BARANDA DE TRANSICIÓN ENTRE VAGONES PLANOS APROPIADOS TUBULARES HORIZONTALES EN ACERO INOXIDABLE PANEL DE VIDRIO		INSTALACIÓN DE BARANDA DE TRANSICIÓN ENTRE VAGONES QUE CONSTA DE LO SIGUIENTE: PARALES VERTICALES DE 0.70M X 1.70M FABRICADOS EN PLATINA DE 1/2". CELOSÍA METÁLICA DE 0.30 M DE ALTO FABRICADA EN TUBO RECTANGULAR DE 2 X 2 1/2" CALIBRE 18 CON SEPARACIÓN ENTRE LOS MISMOS DE 5 CMS. ICNLUYE VARILLA LISA DE 1/2" COMO SOPORTE EN EL CENTRO DE LA REJA. LÁMINA HR (HOT ROLLED) CALIBRE 3 MM CON PERFORACIONES DE 6 MM Y DISTANCIA ENTRE CENTROS DE 7.5 MM. LO CUAL GARANTIZA UNA TRANSLUCIDEZ DEL 58%, ACABADOS EN PINTURA EPÓXICO Y ESMALTE URETANO COLOR SEGÚN RAL REQUERIDO. TUBO SUPERIOR EN ACERO 304 INOXIDABLE DE 2" SOLDADO A PLATINAS. DOBLE TUBO PASAMANOS EN ACERO INOXIDABLE 304 CALIBRE 16 DE 1 1/2" SOLDADO A PLATINAS DE 1/2"
2		BARANDA RAMPA DE ACCESO		BARANDA DE ACCESO A VAGÓN DE 0.90m DE ALTO PLANOS APROPIADOS TUBULAR HORIZONTAL TUBULARES HORIZONTALES EN ACERO INOXIDABLE PANEL DE VIDRIO		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE BARANDA DE ACCESO A VAGÓN DE 0.90m DE ALTO QUE CONSTA DE LOS SIGUIENTE: PARALES FABRICADOS EN PLATINA DE 2" x ½". REJA TIPO CELOSÍA METÁLICA DE 0.65m DE ALTO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" x ½" COMO RELLENO DE ESTRUCTURA Y MARCO EN TUBO DE 2" x 1", ANCLADA CON PERNOS A LOS PARALES. VARILLA LISA DE ½" COMO SOPORTE DE CELOSÍA. PASAMANOS SUPERIOR EN TUBO DE ACERO INOXIDABLE 304 CALIBRE 16 DE 2". TODA LA ESTRUCTURA SE ENTREGA COMPLETAMENTE PINTADA EN TRATAMIENTO EPÓXICO Y ESMALTE URETANO RAL 7045.
3		APOYO ISQUIATICO		INCORPORACION APOYOS ISQUIÁTICOS		INSTALACIÓN APOYOS ISQUIÁTICOS QUE CONSTA DE LOS SIGUIENTE: PARAL DE APOYO Y PLATINAS DE SUJECIÓN EN COLUMNAS DE LA ESTACIÓN EN PLATINA DE 3/8" PINTADOS EN TRATAMIENTO EPOXICA Y ESMALTE URETANO COLOR SEGÚN RAL REQUERIDO. DOBLE TUBO EN ACERO INOXIDABLE 304 DE 1 1/2" CALIBRE 16 EN DOS ALTURAS VARIABLES
4		FACHADAS		Cambio de los paneles de vidrio y rejas metálicas tipo "voronoi", por paneles de celosías metálicas		INSTALACIÓN DE REJA TIPO CELOSÍA PARA TRAMOS FIJOS QUE CONSTA DE LOS SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X 1" CALIBRE 16. RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ½" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ½"
5		FACHADAS				
6		ESPACIO ENTRE CUBIERTA Y FACHADA INFERIOR		Cerramiento de la zona que queda abierta entre la proyección del plano de la fachada y el plano de la cubierta flotante---- la extensión de misma celosía metálica de la fachada, con mayor Inter distancia entre las láminas horizontales		
7		VIGA PARA PUERTAS		Prever la instalación de un perfil con riel o guía de las puertas automáticas sobrepuesto en la placa de piso. Altura estándar de las puertas automáticas. Estandarizar la dimensión de altura de las puertas automáticas a instalar en las estaciones y en el caso que se presenten diferencias por la mayor altura de las fachadas de las estaciones de las nuevas troncales, se deberá instalar un suplemento armónico con la fachada.		ACERO ESTRUCTURAL PARA ESTACIÓN TIPO TRANSMILENIO. SUMINISTRO,
8		PUERTA ELECTROMECANICA SENCILLA		Instalación de las puertas automáticas antivandálicas, acorde a las nuevas especificaciones de estas, remitidas como parte de los anexos de la solicitud que hizo Transmilenio al IDU, mediante oficio TMSA2023-EE-05587 del 8 de marzo de 2023.--PUERTA SENCILLA (DOS HOJAS DE APERTURA CENTRAL O LATERAL--PUERTA TELESCÓPICA (CUATRO HOJAS DE APERTURA CENTRAL -- SISTEMA DE REDUNDANCIA PARA PUERTAS APERTURA DE PUERTAS ELECTROMECANICAS		PUERTA SENCILLA (DOS HOJAS DE APERTURA CENTRAL O LATERAL)
9		PUERTA ELECTROMECANICA DOBLE				PUERTA TELESCÓPICA (CUATRO HOJAS DE APERTURA CENTRAL)
10		CONECTIVIDAD DE PUERTAS				SISTEMA DE REDUNDANCIA PARA PUERTAS APERTURA DE PUERTAS ELECTROMECANICAS
11		GOTEROS DE CUBIERTA		INSTALACION de FLANCHE O CORTA GOTERO TIPO "Z" PARA REMATE DE CUBIERTAS		FLANCHE O CORTA GOTERO TIPO "Z" CON DESARROLLO DE HASTA 60 CM CAL 18, CON TERMINACION EN ESMALTE URETANO GRIS ACORDE A ESPECIFICACIONES DE PLANOS
12		PUERTAS AUXILIARES		Para las puertas de contingencia, se debe respetar la fachada de las puertas con la misma tipología de la reja en celosía metálica de las fachadas, no obstante, no es exigible mantener un único tipo de puertas y por lo tanto pueden tenerse puertas pivotantes de dos o más hojas, bien sea que abran en dos hojas hacia el exterior del vagón o que sean plegables hacia uno de los costados de la fachada o repartidas. En todo caso en la opción que las puertas abran al exterior y queden abiertas contra las barandas de acceso al vagón, se les debe incluir un elemento tipo pasamanos, que garantice su continuidad para que las personas en condición de discapacidad que las requieran como guía de acceso las sigan teniendo hasta su ingreso al vagón. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE PUERTA BATIENTE ENTRE ESTRUCTURA ENTRE BAGONES Y ACCESO PARA TRAMO FIJO TIPO CELOSÍA		INSTALACIÓN DE PUERTA BATIENTE PARA TRAMO FIJO TIPO CELOSÍA QUE CONSTA DE LO SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" x 1" CALIBRE 16. RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ½" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ½" COMO SOPORTE EN MEDIO DE LA ESTRUCTURA. CHUMACERA DE 1". VARILLA DE 1" CALIBRE 14 PARA PIVOTE. PLATINAS DE ANCLAJE SOLDADAS A ESTRUCTURAS Y PASADORES DE ¾". PASADOR INFERIOR FABRICADO EN PLATINA DE 1" X 1/8" Y VARILLA LISA DE ½". TODA LA ESTRUCTURA SE ENTREGA PINTADA EN TRATAMIENTO EPÓXICO Y ESMALTE URETANO COLOR GRIS RAL 7045.
13		PUERTAS AUXILIARES				INSTALACIÓN DE PUERTA BATIENTE PARA TRAMO FIJO TIPO CELOSÍA QUE CONSTA DE LO SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" x 1" CALIBRE 16. RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ½" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ½" COMO SOPORTE EN MEDIO DE LA ESTRUCTURA. CHUMACERA DE 1". VARILLA DE 1" CALIBRE 14 PARA PIVOTE. PLATINAS DE ANCLAJE SOLDADAS A ESTRUCTURAS Y PASADORES DE ¾". PASADOR INFERIOR FABRICADO EN PLATINA DE 1" X 1/8" Y VARILLA LISA DE ½". TODA LA ESTRUCTURA SE ENTREGA PINTADA EN TRATAMIENTO EPÓXICO Y ESMALTE URETANO COLOR GRIS RAL 7045.
14		ILUMINACION		Implementación del cielo raso interno de las estaciones y Ajustes a la readecuación de luminarias PROTECCION METALICA PARA LAMPARAS LAMPARAS INCRUSTADAS EN CIELO RASO		PROTECCION METALICA PARA LAMPARAS LAMPARAS INCRUSTADAS EN CIELO RASO
15		SEÑALIZACION		MAPA HAPTICO --ARTE INTERNO DE UBICACIÓN DE RED DE TRAFICO TRASNMILENIO SEÑALIZACION PODOTACTIL		MAPA HAPTICO --PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
16		SEÑALIZACION				ARTE INTERNO DE UBICACIÓN DE RED DE TRAFICO TRASNMILENIO PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
17		SEÑALIZACION				DEPENDE DE ESQUEMA DE DISEÑO PROPUESTO PODOTACTIL
18		RECUBRIMIENTOS BAJO VAGON ADICIONALES		ÁNGULO PARTE INFERIOR DE VAGÓN, SE INSTALA SOLDADO EN TRAMOS DE 1.20M A VIGA IPE LATERAL.		INSTALACIÓN DE ÁNGULO DE 2" X 1/8" PARA PARTE INFERIOR DE VAGÓN, SE INSTALA SOLDADO EN TRAMOS DE 1.20M A VIGA IPE LATERAL. INCLUYE CORTES REQUERIDOS, CORDONES DE SOLDADURA 7018 (3 CM CADA UNO) Y APLICACIÓN DE PINTURA EPOXICA (IMPRIMANTE)
19		RECUBRIMIENTOS BAJO VAGON ADICIONALES		SUMINISTRO E INSTALACION DE LÁMINA CR GALVANIZADA CAL 16 SOLDADA BAJO LOS VAGONES Y		SUMINISTRO E INSTALACION DE LÁMINA CR GALVANIZADA CAL 16 SOLDADA BAJO LOS VAGONES Y

	ESPECIFICACIONES TECNICAS POR EDIFICACION	ELEMENTO	DESCRIPCION BASE DE LOS CAMBIOS SOLICITADOS		DESCRIPCION DETALLADA DE NUEVA ESPECIFICACION	
1	TAQUILLAS	SEÑALIZACION		SEÑALETICA RTE DE IDENTIFIAACION DE TAQUILLA		SEÑALETICA PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
2		SUPLENCIA		IMPLEMENTACIÓN DE TRANSFERENCIA MANUAL PARA FUTURA PLANTA DE EMERGENCIA EN LAS TAQUILLAS QUE NO ATIENDEN A LOS VAGONES. SISTEMA DE EXTRACCIÓN DE GASES O FACHADA EN CELOSÍA METÁLICA, PARA EL CUARTO ELÉCTRICO DONDE SE DISPONE LA PLANTA DE SUPLENCIA ADECUACION DE AREA DE SUPLENCIA ELECTRICA INCLUSION DE PUERTA COMPLETAMENTE EN CELOSIA CON MARCO EN ACERO INOX		READECUACION DE DISEÑOS PARA SUPLENCIA ELECTRICA - EXTRACION DE GACES -- INCLUSION DE PUERTA COMPLETAMENTE EN CELOSIA CON MARCO EN ACERO INOX
3		CUBIERTA		CAMBIO DE INCLINACION CUBIERTA A UNA AGUA TIPO SANDWICH CAL 26 Y 28 CON AISLAMIENTO EN POLIURETANO		SUMINISTRO E INSTLACION DE CUBIERTA TIPO SANDWICH CAL 26 Y 28 CON AISLAMIENTO EN POLIURETANO INCLUIR CANAL DE RECOLECCION AGUA EN REMATE
4		CUBIERTA		REMATES O FASCIA METALICA PERIMETRAL PARA EL NUEVO SISTEMA DE CUBIERTA		REMATES O FASCIA METALICA PERIMETRAL PARA EL NUEVO SISTEMA DE CUBIERTA
5		CUBIERTA		SUMINISTRO E INSTALACION DE LINEA DE VIDA		SUMINISTRO E INSTALACION DE LINEA DE VIDA
6		VENTANERIA		DE PERSIANA METALICA DE SEGURIDAD EN VENTANILLAS DE ATENCION		SUMINSITRO E INSTALACION DE PERSIANA METALICA DE SEGURIDAD EN VENTANILLAS DE ATENCION
7		CORTINA ENROLLABLE		CORTINA ENROLLABLE CON FLEJE MICROPERFORADO, Y CUBRE ROLLO, NO INCLUYE SISTEMA MOTORIZADO		SUMINISTRO E INSTALACION DE CORTINA ENROLLABLE CON FLEJE MICROPERFORADO, Y CUBRE ROLLO, NO INCLUYE SISTEMA MOTORIZADO
8		BAÑO		ENCHAPE CERAMICOBLANCO ZONA HUMEDA BAÑO		SUMINISTRO E INSTALACION DE ENCHAPE CERAMICOBLANCO
9		ILUMINACION		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE 2 LUMINARIAS PANEL LED 18 W EXTERNAS ADICIONALES EXTERIOR ZONA TAQUILLA PUBLICO		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE 2 LUMINARIAS PANEL LED 18 W EXTERNAS ADICIONALES
	ESPECIFICACIONES TECNICAS POR EDIFICACION	ELEMENTO	DESCRIPCION BASE DE LOS CAMBIOS SOLICITADOS		DESCRIPCION DETALLADA DE NUEVA ESPECIFICACION	
1	CICLOPARQUEADERO	SEÑALIZACION		SEÑALETICA RTE DE IDENTIFIAACION DE CICLOPARQUEADERO		SEÑALETICA PENDIENTE ENTREGA DE DISEÑOS POR PARTE DE TRANSMILENIO
2		CUBIERTA		CAMBIO DE CUBIERTA POR TIPO SANDWICH		SUMINISTRO E INSTLACION DE CUBIERTA TIPO SANDWICH CAL 26 Y 28 CON AISLAMIENTO EN POLIURETANO
3		CUBIERTA		ANCLAJES DE LINEA DE VIDA EN CUBIERTA		SUMINISTRO E INSTALACION DE LINEA DE VIDA
4		FACHADAS		CAMBIO DE REJA TIPO CELOSÍA MADERA POR METALICA PARA TRAMOS FIJOS		SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE REJA TIPO CELOSÍA PARA TRAMOS FIJOS QUE CONSTA DE LOS SIGUIENTE: MARCO EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X 1" CALIBRE 16. RELLENO DE ESTRUCTURA EN TUBO RECTANGULAR DE 2" X ½" CALIBRE 16 SOLDADO AL MARCO. VARILLA LISA DE ½" COMO SOPORTE EN
5		ESTRUCTURAS		CAMBIO TEXTURA PISO		PISO EN CONCRETO DE 3000 PSI ESMALTADO

De acuerdo a lo anterior es necesario que se materialicen estas otras modificaciones al Contrato, con el fin de generar fluidez en la ejecución de las actividades, no habiendo otra alternativa que modificar la estructura de hitos para liberar el flujo de caja y avanzar en la ejecución de las actividades.

Por ende la necesidad de buscar alternativas para que la condiciones contractuales se adecuen a dicha realidad de ejecución, en este caso el ajuste del cuadro de hitos que permite el reconocimiento financiero de los avances que puede ejecutar el Consorcio con las áreas disponibles a través de la subdivisión de hitos, obviamente manteniendo los porcentajes totales y costo, lo que permite la liberación de inversiones y obras ejecutadas a satisfacción del Interventor e IDU, lo cual permitirá que el Consorcio tenga un mayor dinámica financiera así de evitar atrapamiento los recursos invertidos por causas ajenas al contratista.

A continuación, se presenta la propuesta de subdivisión:

1. Propuesta de Subdivisión de Hitos

1.1. Taquillas

Las comunicaciones emitidas por el IDU (STEST 202434600317011 y STEST 202334601288251) han generado una serie de solicitudes sobrevinientes a Transmilenio S.A. con respecto al diseño de las taquillas proyectadas. Estas modificaciones, que abarcan desde la estructura de la cubierta y los materiales de fachada hasta detalles como enchapes y pisos, representan cambios sustanciales en el diseño original.
El impacto de estas solicitudes es significativo, impidiendo la conclusión de la fase constructiva actual. Esta situación conlleva la imposibilidad de facturar las inversiones ya realizadas, lo que a su vez posterga la recuperación del capital invertido. Dado que la rentabilidad del proyecto depende de la finalización y entrega total de las siete taquillas, se considera imprescindible la subdivisión de los hitos contractuales. Esta reestructuración permitirá la facturación parcial conforme al avance real de la obra y facilitará la recuperación gradual de la inversión, mitigando el riesgo financiero asociado a las constantes modificaciones requeridas. En resumen, la gestión eficiente de estas solicitudes sobrevinientes, a través de una

reestructuración contractual, resulta crucial para la viabilidad económica del proyecto.

Actualmente, el contratista ha culminado la construcción de la cimentación para las taquillas, y ha realizado la adquisición y fabricación de materiales según se evidencia en las imágenes adjuntas, demostrando la inversión efectuada. No obstante, hasta la fecha no ha sido posible gestionar el cobro correspondiente por estos trabajos.

Taquilla 1 - tipo 1: costado occidental k7+955

Se ha avanzado en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las siguientes etapas: corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.
Taquilla 2 - tipo 1: costado oriental K8+025
 
Se ha avanzado en la cimentación, así como en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las etapas de corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.

Taquilla 3 - tipo 1: costado occidental K8+595	
	
Se ha avanzado en la cimentación, así como en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las etapas de corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.	
Taquilla 4 - tipo 2: costado occidental K9+050	
	
Se ha avanzado en la cimentación, así como en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las etapas de corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.	
Taquilla 5 - tipo 1: costado oriental K9+130	
	
Se ha avanzado en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las siguientes etapas: corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.	

<table>
<tr><td colspan="2">Taquilla 6 - tipo 1: costado occidental K9+730</td></tr>
<tr><td colspan="2">
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Se ha avanzado en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las siguientes etapas: corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Taquilla 7 - tipo 1: costado oriental K9+760</td></tr>
<tr><td>
</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">Se ha avanzado en la cimentación, así como en el suministro y fabricación de la estructura metálica, que incluye las etapas de corte, alistamiento, armado, soldadura y limpieza, hasta el nivel de la cubierta.</td></tr>
</table>

De acuerdo a lo anterior se solicita la separación de las siete taquillas contratadas en unidades individuales, dado que estas se encuentran en un solo hito y en obra están distribuidas a lo largo del corredor oriental y occidental. Esta distribución impide llevar a cabo el cobro respectivo por cada unidad, ya que no se dispone de un PMT total que permita su ejecución simultánea. En su lugar, solo se pueden implementar PMT puntuales, según las áreas que se gestionan en el espacio público.

A continuación, se presenta la propuesta subdivisión de hito:

Condición contractual del Hito

OBRA	VALOR TOTAL	VALOR TOTAL
3 Taquillas (E12)	$ 738.132.166,80	$ 1.757.457.540,00
4 Taquillas (E11) (2) E13 (2)	$ 1.019.325.373,20	

Propuesta:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
TAQUILLA 1 EST. # 11	2.00%	CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 2 EST. # 11		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 1 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 2 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 3 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 1 EST. # 13		CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 2 EST. # 13		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
	2.00%		TOTAL	$ 1,757,457,540.00

1.2. Ciclo estación

Al igual que las anteriores estructuras se tiene solicitud de TM de realizar ajustes a los elementos apropiados, que imposibilitan la ejecución continua, además que este hito se manifiesta como una única unidad. Por lo tanto, resulta imperativo subdividir el hito con el fin de recuperar la inversión realizada, conforme al Plan de Trabajo (PDT) 8, y asegurar que los acabados finales se entreguen como parte de la conclusión definitiva del proyecto.

Actualmente el contratista ya ejecuto la cimentación y realizo el suministro fabricación e instalación de la estructura metálica, tal como se evidencia en la siguiente imagen.

Cicloestación

Se ha finalizado la cimentación del cicloparqueadero, junto con la instalación de la estructura metálica correspondiente.

Como es evidente, no se puede realizar un cobro a lo ejecutado ya que este hito es una unidad que solo se recupera inversión cuando se finalice en su totalidad, por tanto, es evidente la necesidad de subdivisión del hito.

Adicionalmente es importante aclara que:

Referente a actualización de la tabla de pago de TAQUILLAS Y CICLOESTACIONES, dispuesta en el numeral: 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN del contrato de referencia, se observa que la tabla de pago de avance de ciclo estación detalla la ejecución de dos ciclo estaciones, conforme a la siguiente presentación.

"(…)

TAQUILLAS Y CICLOESTACIONES. Para el pago de las taquillas y cicloestaciones se deberá tener en cuenta que solo se generará un único pago correspondiente a lo indicado en la siguiente tabla, siempre y cuando la estructura se encuentre finalizada en su totalidad.

AVANCE TAQUILLAS	% DE PAGO SOBRE OBRA
Taquilla estación #11 (2)	29%
Taquilla estación #12 (3)	42%
Taquilla estación #13 (2)	29%

AVANCE CICLOESTACIÓN	% DE PAGO SOBRE OBRA
Cicloestación Estación # 10	50%
Cicloestación Estación # 8	50%

(…)"

La cual no es acorde al alcance del contrato , solo debe ejecutar una ciclo estación denominada simón bolívar, esta afirmación se puede verificar en los siguientes documentos:

- **APÉNDICE A ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE CONSTRUCCIÓN**

En la cual aparece la relación de cicloestaciones que se tiene que ejecutar, que para el caso de grupo 6 corresponde a una unidad:
En dicho documento se consigna la relación de cicloestaciones programadas para ejecución, precisando que, en el caso particular del Grupo 6, corresponde la implementación de una (1) unidad

"(…) 7.3.2 Consideraciones generales para la etapa de construcción

El contratista deberá garantizar la estabilidad y correcto funcionamiento de este corredor troncal de Transmilenio desde el componente estructural, en cada uno de los sectores que conforman el proyecto, no solo con la intervención de las estructuras a continuación señaladas, sino con todas las que se necesiten.

A continuación, se describen las estructuras que hacen parte del proyecto y son, por lo menos y sin limitarse a estas, las requeridas a intervenir:

TRAMO 6		
No.	**ESTRUCTURA**	**LOCALIZACIÓN**
6.1	***Estaciones BRT***	
6.1.1	Estación BRT #11 - tipo T3	Av. 68 – Calle 53
6.1.2	Estación BRT #12 - tipo T3	Av. 68 – Parque Simón Bolívar
6.1.3	Estación BRT #13 - tipo T3	Av. 68 – Calle 66
6.2	***Taquillas y Ciclo estaciones***	

BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS

Página 245

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

APÉNDICE A. ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE CONSTRUCCIÓN "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C.".

TRAMO 6		
No.	**ESTRUCTURA**	**LOCALIZACIÓN**
6.2.1	Taquilla externa (6T1+1T2)	Localizacion específica
6.2.2	Ciclo estaciones (1)	Localizacion específica
6.5	***Puentes Peatonales y Ciclopuentes***	

(…)"

CICLO ESTACIONES

Los ciclo estaciones asociados al Sistema TransMilenio responde a parámetros operacionales, con capacidad para 105 cupos de bicis según modulo, los cuales, para dar mejor servicio a la CicloRuta del corredor, se ubicarán 11 ciclo estaciones al largo del corredor.

Tabla 16 Ciclo estaciones en la Troncal de la Avenida 68

ESTACIÓN ASOCIADA	TIPO
Estación Calle 42 Sur	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 18 Sur	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 8 Sur	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Av. Américas	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 11	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 13	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Av. Esperanza	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Simón Bolívar	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 80	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Calle 98	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Av. Suba	Ciclo estación módulo 105 Bicis
Estación Carrera 19	Ciclo estación bajo puente AutoNorte / Calle 100

Fuente: IDU

- **ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA PROCESOS DE LICITACIÓN PUBLICA, CONCURSO DE MÉRITOS, SELECCIÓN ABREVIADA Y CONTRATACIÓN DIRECTA. NO APLICA PARA CONTRATACIÓN DIRECTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES Y APOYO A LA GESTIÓN, ACUERDOS MARCO DE PRECIOS O MÍNIMA CUANTÍA**.

De igual manera en este documento se evidencia y se registra la meta física a ejecutar por grupo 6 que corresponde a una solo ciclo estación de acuerdo a lo manifestado en el numeral 1.2. Metas IDU en la que se cita:

"(…) ***1.2.2. Metas IDU***

El plan estratégico del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU: *Apunta a generar bienestar a los habitantes de la ciudad mejorando la calidad de vida mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad, contribuyendo a la construcción de*

una ciudad incluyente, sostenible y moderna. Con el objetivo de contribuir en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, respondiendo a las necesidades de la ciudad, mediante la estructuración y desarrollo de proyectos integrales de infraestructura para la movilidad y espacio público.

Plan de acción de la dependencia: *Establece con su visión de liderazgo que las gerencias serán eficientes y competitivas en la aprobación de los informes de interventoría, con calidad, oportunidad y pertinencia, cumpliendo el plan de desarrollo para la conservación del espacio público, la disminución del contingente judicial, y la estructuración y ejecución de los proyectos de infraestructura estratégica.*

Meta Física del proyecto

A continuación, se presentan las metas físicas mínimas requeridas para realizar la ***"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTA, D.C.".***

Metas Físicas Grupo 6:

Grupo 6	
METAS FÍSICAS	
Longitud total del grupo en Km	2,08
Km / carril mixto	13,62
Km / carril BRT	6,14
NUMERO DE CARRILES POR CALZADA BRT	
En sectores de estaciones	2
En sectores entre límite inicio grupo 6 estación a Calle 53	1
En sectores entre estaciones de la Calle 53 a Parque Simón Bolívar	1
En sectores entre estaciones de Parque Simón Bolívar a Calle 66	1
En sectores de intersecciones semaforizadas	2
NUMERO DE CARRILES POR CALZADA MIXTA	

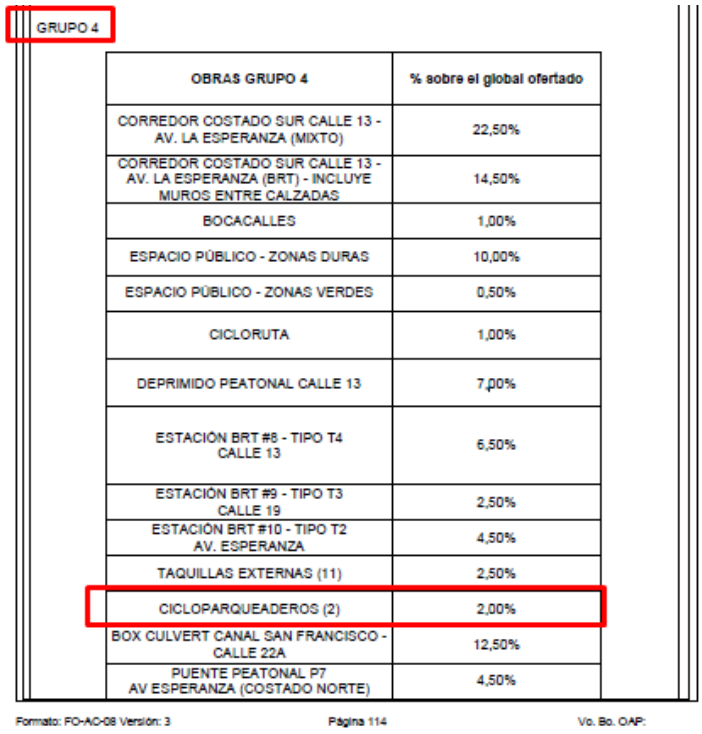
Formato: FO-AC-08 Versión: 3 Página 28 Vo. Bo. OAP:

FORMATO ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA PROCESOS DE LICITACIÓN PUBLICA, CONCURSO DE MÉRITOS, SELECCIÓN ABREVIADA Y CONTRATACIÓN DIRECTA. NO APLICA PARA CONTRATACIÓN DIRECTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES Y APOYO A LA GESTIÓN, ACUERDOS MARCO DE PRECIOS O MÍNIMA CUANTÍA.			ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto de Desarrollo Urbano
CÓDIGO FO-GC-03	PROCESO GESTIÓN CONTRACTUAL	VERSIÓN 10.0	

Corredor	3
CANTIDAD DE ESTACIONES	3
CANTIDAD DE TAQUILLAS	7
CANTIDAD DE CICLOPARQUEADEROS	1

(…)"

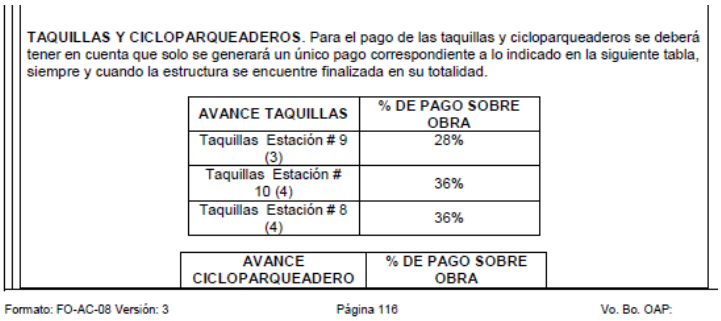
Adicional en este mismo documento se evidencia que las ciclo estaciones relacionadas en la tabla corresponden a grupo 4 con la referencia en su descripción



GRUPO 4

OBRAS GRUPO 4	% sobre el global ofertado
CORREDOR COSTADO SUR CALLE 13 - AV. LA ESPERANZA (MIXTO)	22,50%
CORREDOR COSTADO SUR CALLE 13 - AV. LA ESPERANZA (BRT) - INCLUYE MUROS ENTRE CALZADAS	14,50%
BOCACALLES	1,00%
ESPACIO PÚBLICO - ZONAS DURAS	10,00%
ESPACIO PÚBLICO - ZONAS VERDES	0,50%
CICLORUTA	1,00%
DEPRIMIDO PEATONAL CALLE 13	7,00%
ESTACIÓN BRT #8 - TIPO T4 CALLE 13	6,50%
ESTACIÓN BRT #9 - TIPO T3 CALLE 19	2,50%
ESTACIÓN BRT #10 - TIPO T2 AV. ESPERANZA	4,50%
TAQUILLAS EXTERNAS (11)	2,50%
CICLOPARQUEADEROS (2)	2,00%
BOX CULVERT CANAL SAN FRANCISCO - CALLE 22A	12,50%
PUENTE PEATONAL P7 AV ESPERANZA (COSTADO NORTE)	4,50%

Formato: FO-AC-08 Versión: 3 Página 114 Vo. Bo. OAP:

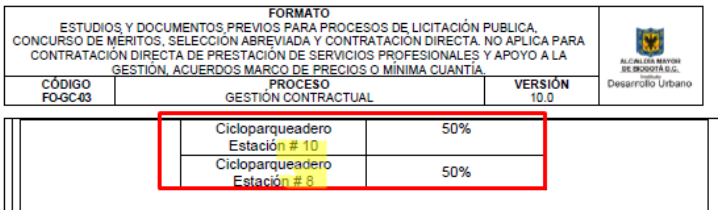


TAQUILLAS Y CICLOPARQUEADEROS. Para el pago de las taquillas y cicloparqueaderos se deberá tener en cuenta que solo se generará un único pago correspondiente a lo indicado en la siguiente tabla, siempre y cuando la estructura se encuentre finalizada en su totalidad.

AVANCE TAQUILLAS	% DE PAGO SOBRE OBRA
Taquillas Estación # 9 (3)	28%
Taquillas Estación # 10 (4)	36%
Taquillas Estación # 8 (4)	36%

AVANCE CICLOPARQUEADERO	% DE PAGO SOBRE OBRA

Formato: FO-AC-08 Versión: 3 Página 116 Vo. Bo. OAP:



FORMATO ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS PARA PROCESOS DE LICITACIÓN PUBLICA, CONCURSO DE MÉRITOS, SELECCIÓN ABREVIADA Y CONTRATACIÓN DIRECTA. NO APLICA PARA CONTRATACIÓN DIRECTA DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES Y APOYO A LA GESTIÓN, ACUERDOS MARCO DE PRECIOS O MÍNIMA CUANTÍA.			ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Desarrollo Urbano
CÓDIGO FO-GC-03	PROCESO GESTIÓN CONTRACTUAL	VERSIÓN 10.0	

Cicloparqueadero Estación # 10	50%
Cicloparqueadero Estación # 8	50%

De acuerdo a lo expuesto se confirma que el contratista debe ejecutar una única cicloestacion por lo tanto se solicita actualizar y aclarar el **numeral: 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN en el párrafo TAQUILLAS Y CILOESTACIONES** la tabla correspondiente a avance de ciclo estación así:

AVANCE CICLOESTACIÓN	AVANCE	% DE PAGO SOBRE OBRA
Cicloestación Simón Bolívar	CIMENTACION	25%
	ESTRUCTURA METALICA	45%
	ARQUITECTURA Y REDES	30%
	TOTAL	100%

Con la siguiente remuneración

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
CICLOESTACION SIMON BOLIVAR (1UN)	0.50%	CIMENTACIÓN	25%	$ 109.841.096,25
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 197.713.973,25
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 131.809.315,50
		TOTAL	**100%**	**$ 439.364.385,00**

Lo anterior, toda vez que ello obedece a un error en la minuta del Contrato frente a las cicloestaciones y no tiene coherencia o concordancia con los estudios y diseños que fueron entregados por parte del IDU, la cual solo contempla la ejecución de una sola de éstas y no de dos. Entendemos que el error obedece a que, en el Grupo 4 sí se previó la ejecución de 2 cicloestaciones y que en el proceso de elaboración de la minuta se copió lo mismo, sin que ello tuviera concordancia con los diseños entregados.

Esto, se destaca, no es una mera interpretación del Contratista, pues desde el PDT versión 0 hasta el último PDT aprobado por la Interventoría, se ha contemplado exclusivamente la ejecución de una sola cicloestación, tal y como se ve en el último PDT versión 8:
Esto se sustenta en los documentos del proyecto, pues desde el PDT versión 0 hasta el último PDT aprobado por la Interventoría, se ha contemplado exclusivamente la

ejecución de una sola cicloestación, tal y como se evidencia en el último PDT versión 8

Nombre de tarea	Duración	anterior	% Avance Conciliado	% Avance Programado (% PV)	% Avance Ejecutado conciliado (% EV)	CPTP	CPRT_2	Costo
Cicloestación (1)	**1001 días**		**0**	**80,00%**	**91,00%**	**$ 351.491.508,00**	**$ 408.608.878,05**	**$ 439.364.385,00**
Inicio cicloestación (1)	0 días		0	0,00%	0,00%	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00
Cicloparqueadero parque simón Bolivar	**1001 días**		**0**	**80,00%**	**91,00%**	**$ 351.491.508,00**	**$ 408.608.878,05**	**$ 439.364.385,00**
Cimentación	35 días		100	100,00%	100,00%	$ 87.872.877,00	$ 87.872.877,00	$ 87.872.877,00
Estructura	25 días		100	100,00%	100,00%	$ 263.618.631,00	$ 263.618.631,00	$ 263.618.631,00
Acabados	20 días		65	0,00%	65,00%	$ 0,00	$ 57.117.370,05	$ 87.872.877,00
Fin cicloestación (1)	0 días		0	0,00%	0,00%	$ 0,00	$ 0,00	$ 0,00

1.3. Estaciones

El contratista la fecha adelanto la fabricación de la estructura metálica así como la instalación en campo de dichos elementos, que una vez finalizado esta actividad se da inicio a la construcción de la Arquitectura, la cual a la fecha ha tenido cambio en el diseño ya que Transmilenio S.A. ha venido realizando solicitudes sobrevinientes en relación con el diseño según notificaciones que ha realizado el IDU por comunicados STEST 202434600317011 y STEST 202334601288251. Estos cambios contemplan ajustes en los acabados de las fachadas, cambio en la tipología de las barreras de control, puertas automáticas en las estaciones, cambio de tipología de puertas, entre otros, que no a permitido avanzar en su ejecución, por lo cual hace necesario la subdivisión de los acabados para poder avanzar en acabados de piso y parte de la cubierta y recuperar la inversión.

A continuación, se presenta como está el hito estructurado.

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	VALOR
ESTACIÓN	5%	CIMENTACIÓN	4%	$ 175,745,754
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		arquitectura	25%	$ 1,098,410,962
		Sistema electromecánico de puertas	29%	$ 1,274,156,716
		TOTAL	**100%**	**$ 4,393,643,849**

De acuerdo al Modificatorio 11, se mantiene parte de la subdivisión y se proyecta segregar la subdivisión los acabados y sistema de electromecánico de puertas de la siguiente manera:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	VALOR
ESTACIÓN	5%	CIMENTACIÓN	4%	$ 175,745,754
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		CUBIERTA (Suministro y Instalación)	6.25%	$ 274,602,741
		Redes (suministro e instalación)	6.25%	$ 274,602,741
		Placa de contrapiso	6.25%	$ 274,602,741
		Acabados (suministro e instalacion)	6.25%	$ 274,602,741
		Sistema electromecánico de puertas (Suministro y fabricación)	14.5%	$ 637,078,358
		Sistema electromecánico de puertas (Transporte y Montaje)	14.5%	$ 637,078,358
		TOTAL	**100%**	**$ 4,393,643,849**

REFERENTE A CARRILES MIXTOS .

La programación del contratista se ve afectada por la falta de disponibilidad de las áreas de ejecución, en contravía del programa de trabajo, elaborado por CLHS y aprobado por la interventoría. En especial, la habilitación incompleta de los carriles mixtos interrumpe la continuidad de las actividades y retrasa el cumplimiento de las metas físicas del contrato. Esta situación genera variabilidad en las áreas de trabajo y dificulta alcanzar los hitos contractuales, comprometiendo la eficiencia del proyecto.

El PMT No. 34, iniciado en febrero de 2025, representa un caso específico de alto impacto que incide directamente en la planificación del contratista. Este PMT, que implica el cierre de 2 km de carriles entre las calles 53 y 66, y cuya implementación se extiende hasta el 14 de agosto de 2025, introduce una modificación significativa al PDT V8 original. La ejecución, que inicialmente se proyectaba a lo largo de todo el corredor, se ha reorientado hacia un enfoque por costados, priorizando el costado occidental donde convergen los carriles BRT y, posteriormente, los carriles mixtos. Esta alteración en la secuencia constructiva responde a la necesidad imperante de utilizar la nueva infraestructura a medida que se construye, garantizando así el cumplimiento de los parámetros operacionales estipulados en el apéndice F del contrato, en lo concerniente a la movilidad. En consecuencia, la modificación de la planeación exige el seccionamiento de la meta física en el mismo período de los carriles mixtos, dada su ejecución de manera seccionada, para adaptarse a las nuevas condiciones dadas por el PMT y asegurar la operatividad del sistema de transporte.

Teniendo en cuenta que el proyecto no contempla la adecuación de desvíos mediante vías alternas fuera del corredor de la Avenida Carrera 68, la implementación de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) se ha venido desarrollando directamente sobre el eje vial intervenido. Esta condición ha determinado una secuencia constructiva particular, caracterizada por la ejecución de frentes de obra con áreas de intervención más reducidas que las contempladas originalmente en la tabla de hitos vigente.

Por tanto, se propone la subdivisión de hitos iguales o superiores a 600 metros en subhitos de longitudes más factibles. Esta medida permitiría una entrega de metas físicas más acorde con el avance real del proyecto, mitigando así potenciales inconvenientes financieros para el contratista.



OBRAS GRUPO 8	% sobre el global ofertado	oct-25	nov-25	dic-25	ene-26	feb-26	mar-26	abr-26
		M07	M06	M07	M08	M09	M10	M11
	31.00%							
	$ 27,240,591,864	$	$	$	$	$	$	$
	Meta física: Long. de carril (m)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	600	
CORREDOR CALLE 80 - CALLE 80 C(MIXTO)	GRANULARES	$	$	$	$	$	$	$
	PORCENTAJE							
	META FISICA							
	BASE ASFALTICA	$	$	$	$	$	$	$
	PORCENTAJE							
	META FISICA							
	RODADURA	$	$	$	$	$	$	$
	PORCENTAJE							
	META FISICA							

Tabla 1 hitos contractual del PDT 8

En esta tabla 1 se evidencia que para capas granulares, base asfáltica y rodadura, contiene una metafísica de longitudes entre 600m hasta 1300m, que de acuerdo al histórico de tener áreas de trabajo con esta proporcionalidad es poco probable lo que dificulta mantener un ingreso suficiente.

Propuesta:

Con el fin de garantizar la trazabilidad y remuneración correspondiente a las actividades efectivamente ejecutadas dentro de la franja del proyecto, se propone una redistribución de la meta física en tramos de 200, 300 y 400 metros lineales, para aquellos hitos que tienen longitudes iguales o superiores a 600m, de acuerdo al caso en el mismo periodo de cobro tal cual se ilustra en la tabla 2.

Esta segmentación permitirá una mejor adaptación a las condiciones reales del terreno y la operación del PMT, sin alterar la meta física total mensual establecida en la tabla de hitos vigente, la cual se mantiene como parámetro de control y seguimiento contractual

Tabla 2 propuesta de subdivisión de hitos

			ago-25	sep-25			oct-25			
OBRAS GRUPO 6	% sobre el global ofertado		M63	M64			M65			
	31.00%		6.84%	6.84%			7.60%			
	$ 27,240,591,864		$ 1,863,177,148	$ 1,863,177,148			$ 2,070,196,832			
	Meta física: Long. de carril (ml)		900	900			1,000			
CORREDOR CALLE 46 - CALLE 66 C(MIXTO)	GRANULARES	$ 797,825,780	$ 318,810,312	$ 318,810,312	$ 318,810,312		$ 318,810,312	$ 318,810,312	$ 318,810,312	
	PORCENTAJE	3.80%	1.52%	1.52%	1.52%		1.52%	1.52%	1.52%	
	META FISICA	500	200	200	200		200	200	200	
	BASE ASFALTICA	$ 103,509,842	$ 41,403,937	$ 41,403,937	$ 41,403,937		$ 41,403,937	$ 41,403,937	$ 41,403,937	
	PORCENTAJE	3.80%	1.52%	1.52%	1.52%		1.52%	1.52%	1.52%	
	META FISICA	500	200	200	200		200	200	200	
	RODADURA	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 53,825,118		$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 53,825,118	$ 80,737,676
	PORCENTAJE	2.28%	2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	1.52%	2.28%
	META FISICA	300	300	200	200		300	200	200	300

nov-25				dic-25				ene-26			
M66				M67				M68			
7.60%				7.60%				7.60%			
$ 2,070,196,832				$ 2,070,196,832				$ 2,070,196,832			
1,000				1,000				1,000			
$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 318,810,312		$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 318,810,312		$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 318,810,312	
2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	1.52%	
300	200	200		300	200	200		300	200	200	
$ 62,105,905	$ 41,403,937	$ 41,403,937		$ 62,105,905	$ 41,403,937	$ 62,105,905		$ 62,105,905	$ 62,105,905	$ 62,105,905	
2.28%	1.52%	1.52%		2.28%	1.52%	2.28%		2.28%	2.28%	2.28%	
300	200	200		300	200	300		300	300	300	
$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 53,825,118	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676
2.28%	1.52%	2.28%	2.28%	2.28%	1.52%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%
300	200	300	300	300	200	300	300	300	300	300	300

feb-26				mar-26				abr-26		
M69				M70				M71		TOTAL OBRA
7.60%				4.56%				7.28%		100.00%
$ 2,070,196,832				$ 1,242,118,099				$ 1,984,190,518.945		$ 27,240,591,864
1,000				600				Hito Final (incluye señalización y semaforización)		12,200
$ 478,215,468	$ 318,810,312	$ 478,215,468		$ 478,215,468	$ 478,215,468	$ 478,215,468		$ 1,527,826,700		$ 20,975,255,735
2.28%	1.52%	2.28%		2.28%	2.28%	2.28%		7.28%		100.00%
300	200	300		300	300	300		Hito Final		12200
$ 82,807,873	$ 62,105,905	$ 62,105,905		$ 82,807,873	$ 62,105,905	$ 62,105,905		$ 198,419,052		$ 2,724,059,186
3.04%	2.28%	2.28%		3.04%	2.28%	2.28%		7.28%		100.00%
400	300	300		400	300	300		Hito Final		12200
$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 80,737,676	$ 107,650,235	$ 257,944,767		$ 3,541,276,942
2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	2.28%	3.04%	7.28%		100.00%
300	300	300	300	300	300	300	400	Hito Final		12200

Esta solicitud no altera la metafísica ni el valor contractual por tanto consideramos que es factible su aprobación.

B. JUSTIFICACIÓN FINANCIERA

Se precisa que, este modificatorio no conllevará previsión presupuestal, teniendo en cuenta que, la solicitud es netamente sobre el global ofertado, y trata directamente de subdividir el hito contractual, tal como se referencio en la justificación técnica de esta solicitud.

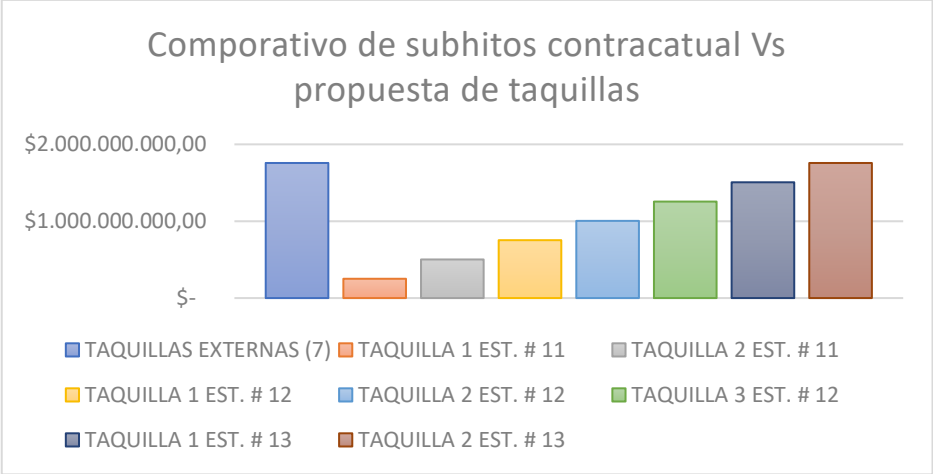
A continuación, se presenta gráficamente el comportamiento positivo que genera esta subdivisión para recuperar la inversión:

Taquillas

Al tener un solo global que agrupan las 7 taquillas, no permite recuperar en el tiempo la inversión, sin embargo al separar las 7 taquillas y subdividirlas en las actividades definidas tales como: CIMENTACIÓN, SUMINISTRO Y FABRICACION, INSTALACIÓN ESTRUCTURA, ARQUITECTURA-PISOS (50%) , ARQUITECTURA - PERIMETRAL Y CUBIERTA (50%) y ACABADOS (Entrega final)

Se puede evidenciar que esta recuperación de inversión puede ser progresiva y que favorece notablemente el ingreso.

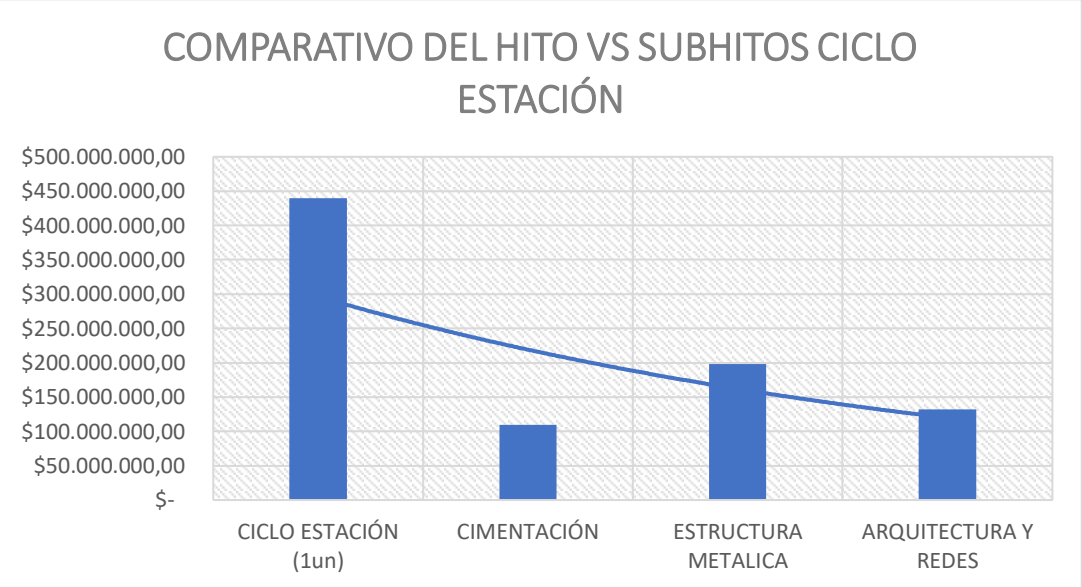
contraactual		propuesta agrupada	
3 Taquillas (E12	$ 755,706,742.00	TAQUILLA 1 EST. # 12	$ 254,831,343.00
		TAQUILLA 2 EST. # 12	$ 246,044,056.00
		TAQUILLA 1 EST. # 12	$ 254,831,343.00
4 Taquillas (E11) (2) E13 (2)	$ 1,001,750,798.00	TAQUILLA 2 EST. # 11	$ 246,044,056.00
		TAQUILLA 3 EST. # 11	$ 254,831,343.00
		TAQUILLA 1 EST. # 13	$ 246,044,056.00
		TAQUILLA 2 EST. # 13	$ 254,831,343.00



Ciclo estación

De igual manera se evidencia el comportamiento de recuperación de inversión aplicada la subdivisión de hitos en la ciclo estación.

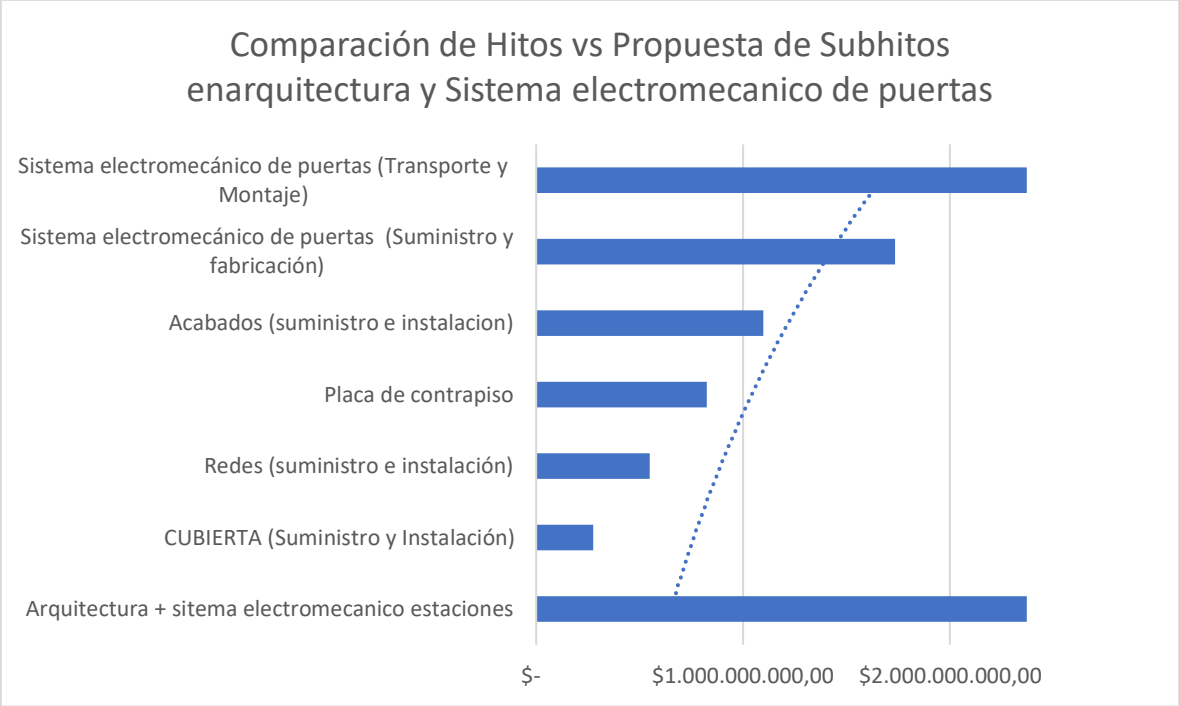
contraactual		Propuesta Subhitos	
CICLOESTACION SIMON BOLIVAR (1 un)	$ 439,364,385.00	CIMENTACIÓN	$ 109,841,096.25
		ESTRUCTURA METALICA	$ 197,713,973.25
		ARQUITECTURA Y REDES	$ 131,809,315.50



Estaciones

En las estaciones se toma las partes referidas acabados y sistema electromecánico estructurados contractualmente en dos fases. La inversión asociada se recupera al completar dichas fases. El contratista presenta una proyección de la subdivisión de hitos asociado a los costos, demostrando una recuperación progresiva y sustancial de la inversión a lo largo del tiempo.

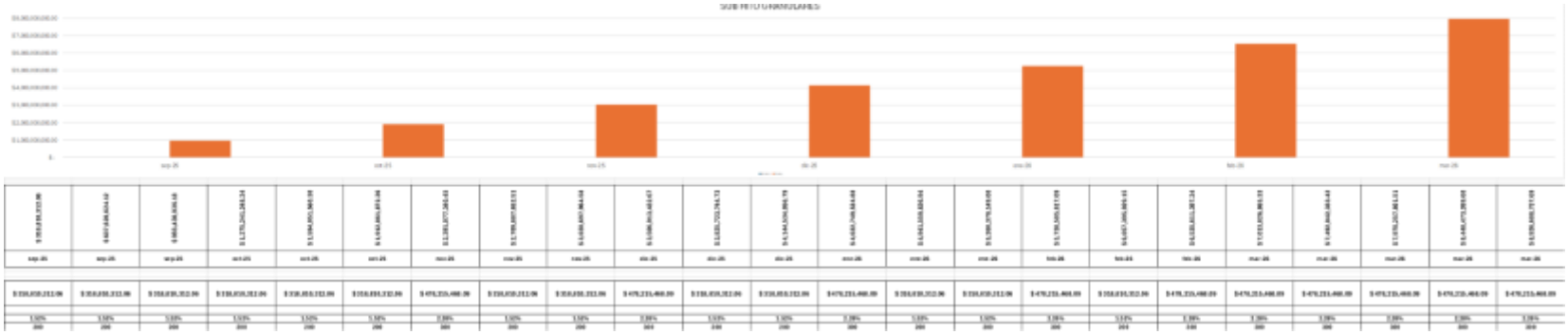
Contractual		Propuesta Subhitos	
arquitectura	$ 1,098,410,962.25	BIERTA (Suministro y Instalaci	$ 274,602,740.56
		edes (suministro e instalación	$ 274,602,740.56
		Placa de contrapiso	$ 274,602,740.56
		Acabados (suministro e instalacion)	$ 274,602,740.56
Sistema electromecánico de puertas	$ 1,274,156,716.21	Sistema electromecánico de puertas (Suministro y	$ 637,078,358.11
		Sistema electromecánico de puertas (Transporte y	$ 637,078,358.11

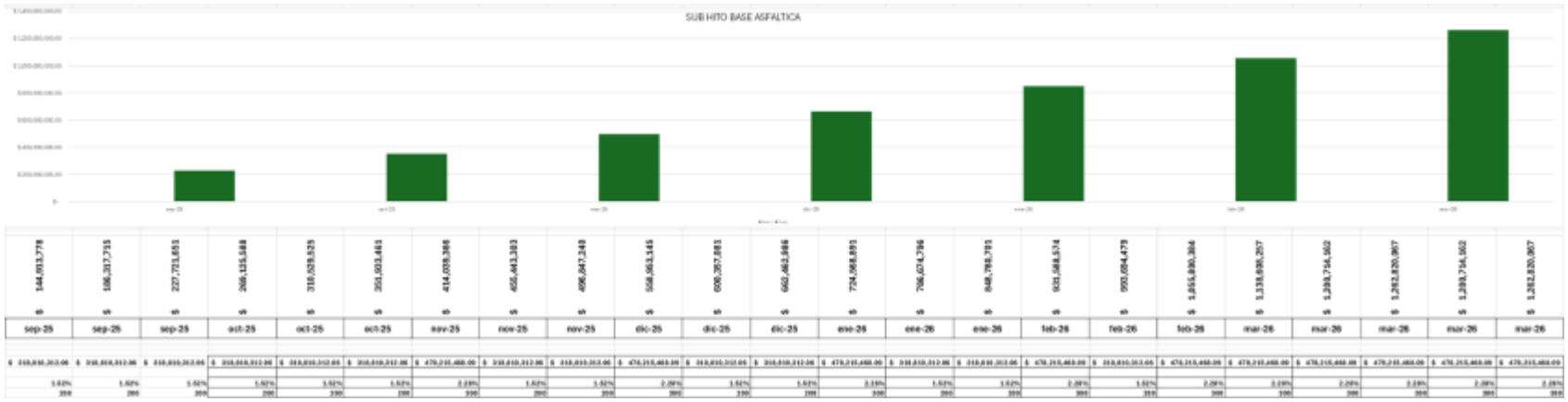


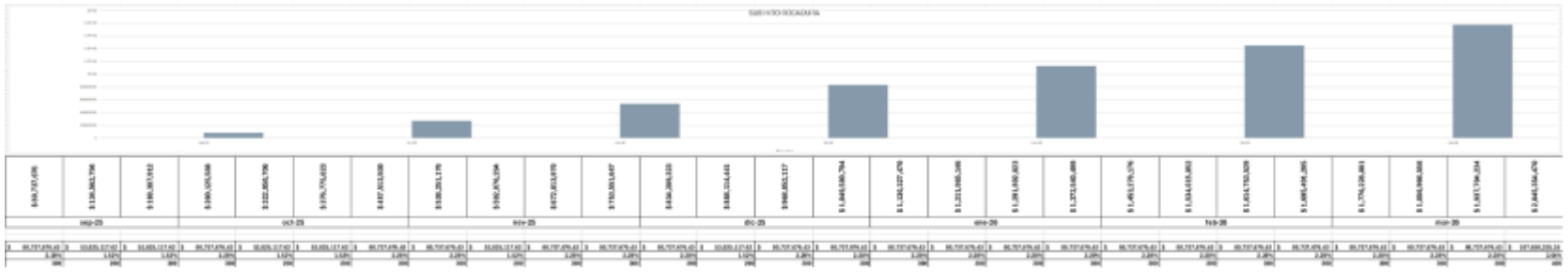
Carriles mixtos

Se precisa que, este modificatorio no conllevará previsión presupuestal, teniendo en cuenta que, la solicitud es netamente sobre el global ofertado, y trata directamente y de subdividir la meta física del hito contractual, tal como se referencio en la justificación técnica de esta solicitud.

A continuación, se presenta gráficamente el comportamiento positivo que genera esta subdivisión para recuperar la inversión:



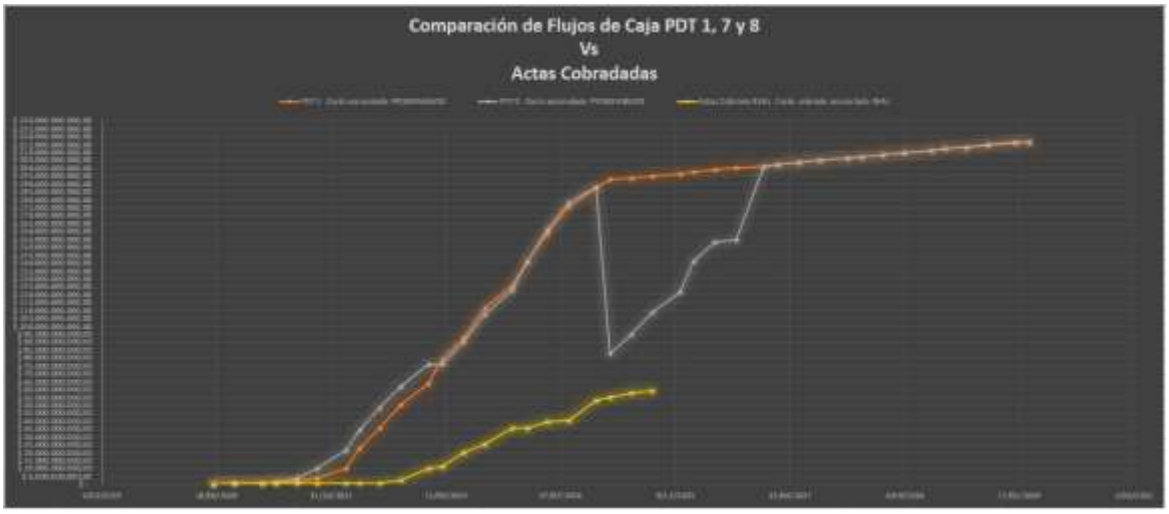

SUB HITO BASE ASFALTICA



A la fecha, el contratista ha ejecutado y cobrado el 30.51% de la etapa de construcción, lo que representa un valor de $60.716.293.566, de un total contractual de $199.002.126.251. No obstante, y a pesar del conocimiento manifiesto del contratista sobre la modalidad de pago, que combina precios globales y unitarios, se han identificado dificultades en la recepción de pagos correspondientes a los ítems pactados a precio global. Específicamente, el contratista enfrenta inconvenientes derivados de la modalidad de pago asociada al cumplimiento de metas físicas establecidas para dichos globales, lo cual genera retrasos en la facturación, ya que la no culminación total del hito impide la formalización del cobro por la parte proporcionalmente ejecutada. Esta situación pone de manifiesto la existencia de problemas relacionados al cumplimiento de las metas físicas establecidas.

CONTRATO 350-2020	CONTRACTUAL	FACTURADO ACTA 196	SALDO POR FACTURAR
CONTRATO	**$ 216,363,454,208**	**$ 61,412,424,351**	**$ 154,951,029,857**
PRECONSTRUCCIÓN	**$ 696,130,785**	**$ 696,130,785**	**$ -**
Componentes	$ 696,130,785	$ 696,130,785	
CONSTRUCCIÓN	**$ 199,002,126,251**	**$ 60,716,293,566**	**$ 138,285,832,685**
Obra civil	$ 130,971,395,286	$ 46,803,798,520	$ 84,167,596,766
Componentes	$ 13,081,395,680	$ 6,419,199,491	$ 6,662,196,189
Fondo de compensaciones SDA y Ensayos	$ 54,949,335,285	$ 8,189,426,340	$ 46,759,908,945
MANTENIMIENTO	**$ 16,665,197,172**		**$ 16,665,197,172**
Obra civil	$ 13,814,736,483		$ 13,814,736,483
Componentes	$ 2,850,460,689		$ 2,850,460,689

Por último, se presenta un análisis de la facturación del contratista en comparación con lo inicialmente programado. Este análisis revela un comportamiento negativo en la recuperación de la inversión, evidenciado por la línea de color amarillo que ilustra la discrepancia entre la facturación real y la proyección original Esta diferencia marca una preocupación significativa en la gestión del proyecto y requiere la subdivisión de hitos inmediata para mitigar posibles impactos financieros.



Comparación de Flujos de Caja PDT 1 y 2 Vs Actas Cobradadas

	PDT 1	PDT 2	Actas Cobrado REAL	Etapa
Trimestre	Costo acumulado PROGRAMADO	Costo acumulado PROGRAMADO	Costo cobrado acumulado REAL	
1/06/2020	$ 61.414.749,61	$ 61.401.256,65	$ 87.016.348,00	PRECONSTRUCCIÓN
1/09/2020	$ 332.362.174,36	$ 332.289.153,61	$ 348.065.392,00	PRECONSTRUCCIÓN
31/12/2020	$ 588.859.069,78	$ 588.729.696,07	$ 723.798.009,00	PRECONSTRUCCIÓN
1/03/2021	$ 1.033.453.608,25	$ 1.032.974.180,39	$ 736.399.244,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-7
1/06/2021	$ 2.108.798.448,65	$ 3.714.467.965,46	$ 757.336.798,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-7
1/09/2021	$ 4.093.362.356,54	$ 10.272.626.487,37	$ 791.953.030,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-7
31/12/2021	$ 10.330.620.190,69	$ 21.572.633.662,64	$ 804.740.807,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-7
1/03/2022	$ 23.100.178.969,26	$ 34.503.441.138,26	$ 835.149.605,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2022	$ 35.389.908.809,98	$ 48.678.410.861,15	$ 897.990.837,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2022	$ 50.211.068.849,79	$ 62.102.147.813,27	$ 2.726.043.509,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2022	$ 63.936.162.124,00	$ 75.658.300.162,16	$ 10.053.726.932,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2023	$ 79.421.463.271,42	$ 75.688.193.191,99	$ 11.300.651.832,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2023	$ 92.833.982.932,20	$ 90.325.372.791,19	$ 20.263.905.589,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2023	$ 111.527.569.018,17	$ 107.375.978.642,51	$ 25.617.316.212,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2023	$ 125.783.654.482,30	$ 122.809.002.180,11	$ 35.511.700.110,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2024	$ 141.156.006.514,57	$ 140.350.995.866,11	$ 35.526.186.728,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2024	$ 158.314.051.428,85	$ 161.053.356.533,40	$ 39.692.179.801,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2024	$ 175.694.020.688,21	$ 177.955.105.463,15	$ 40.226.706.786,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2024	$ 187.760.443.605,93	$ 188.359.328.932,58	$ 52.778.407.206,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2025	$ 193.057.052.729,72	$ 82.639.565.020,49	$ 55.097.516.471,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2025	$ 193.862.887.048,96	$ 94.689.732.099,97	$ 57.859.438.048,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2025	$ 195.080.821.981,93	$ 108.629.460.173,21	$ 59.263.208.932,00	CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2025	$ 196.251.913.263,63	$ 121.603.669.600,26		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2026	$ 197.516.691.847,86	$ 141.342.729.049,07		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2026	$ 198.734.626.780,83	$ 153.312.822.186,19		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2026	$ 199.952.561.713,79	$ 154.561.196.307,52		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2026	$ 201.139.267.545,92	$ 201.180.103.959,31		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2027	$ 202.388.431.579,73	$ 202.366.059.374,57		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2027	$ 203.606.366.512,69	$ 203.598.828.819,38		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2027	$ 204.824.301.445,66	$ 204.847.202.940,71		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2027	$ 206.026.621.828,21	$ 206.048.763.032,50		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2028	$ 207.260.171.311,60	$ 207.250.323.124,28		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2028	$ 208.478.106.244,56	$ 208.483.092.569,09		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2028	$ 209.696.041.177,53	$ 209.700.257.337,39		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2028	$ 210.913.976.110,50	$ 210.917.422.105,69		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2029	$ 212.131.911.043,46	$ 212.134.586.873,99		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/06/2029	$ 213.349.845.976,43	$ 213.367.356.318,80		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/09/2029	$ 214.567.780.909,40	$ 215.146.289.441,69		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
31/12/2029	$ 215.801.330.392,79	$ 216.362.891.209,99		CONSTRUCCIÓN PDT V-8
1/03/2030	$ 216.363.454.208,00	$ 216.363.454.209,99		CONSTRUCCIÓN PDT V-8

C. JUSTIFICACIÓN JURÍDICA

El IDU está habilitado legalmente por el artículo 16 de la Ley 80 de 1993, para adoptar las medidas tendientes a garantizar la ejecución de los contratos, garantizando la satisfacción del interés general inmerso en los contratos estatales y con la finalidad de evitar "la afectación grave del servicio público que se deba satisfacer con él". A su vez, el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, enfatiza en que constituye función pública, ejecutar acciones orientadas a materializar la ejecución de los proyectos de obra de infraestructura. En este caso particular, la Entidad está llamada a adoptar medidas contractuales que permitan mitigar los impactos económicos y la correlativa afectación en el flujo de caja del Contratista, cuya causa consiste en un hecho imprevisible e irresistible para el Contratista y para la Entidad.

En efecto, el IDU, en el marco de la cláusula segunda del Convenio Interadministrativo CONV612-2019 de 2019, tiene a su cargo una obligación que consiste en ***"adelantar las gestiones necesarias para realizar las eventuales modificaciones a los contratos que se suscriban en el marco del objeto del convenio".***

En este mismo sentido, el IDU y el Consorcio LHS, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad, están habilitados para modificar el Programa de Hitos Anexo 1 del Apéndice G y Cláusula 14.1. del Contrato. En efecto, el Contrato se rige por este principio1, según el cual, las partes se encuentran en la facultad de modificar, prorrogar y suscribir otrosíes, siempre y cuando se respeten los fines de la contratación y se promueva la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados.

Pero, además, la ejecución del Contrato se sujeta también a las buenas prácticas de contratación orientadas a garantizar la flexibilidad y adaptabilidad ante las condiciones cambiantes que se presentan en el desarrollo del objeto contratado, a efectos de disponer soluciones ágiles que eviten la paralización del contrato y permitan la eficiencia en la prestación del servicio. Es por esta razón que el artículo 28 de la Ley 80 de 1993 consagra como regla de interpretación la consideración de *"los fines y los principios de que trata esta ley, los mandatos de la buena fe y la igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos conmutativos".*

En desarrollo de lo anterior, la Corte Constitucional[1] en relación con las modificaciones contractuales ha señalado que *"los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para "(…) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación".*

En esta misma sentencia, la Corte Constitucional precisa la necesidad de modificar contratos estatales, como una herramienta para adoptarlos a las circunstancias que puedan afectar su normal ejecución:

> *"La modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, (i) los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y (ii) en el marco de los cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo. En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma cómo el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para que las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico. En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso"* (Énfasis añadido).

Con lo anterior, resulta claro que, esta estructura original determinada por hitos no es coherente con las condiciones actuales del proyecto, con las cuales resulta necesario y viable introducir una restructuración del esquema de ejecución del contrato. Es necesario destacar que, la revisión de la estructura de hitos responde a las buenas prácticas de contratación orientadas a garantizar la flexibilidad y adaptabilidad ante las condiciones cambiantes que se presentan en el desarrollo del objeto contratado, a efectos de disponer soluciones ágiles que eviten la paralización del contrato y permitan la eficiencia en la prestación del servicio. Es por esta razón

[1] Corte Constitucional. Sentencia C-300 de 2012. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

que el artículo 28 de la Ley 80 de 1993 consagra como regla de interpretación la consideración de “los fines y los principios de que trata esta ley, los mandatos de la buena fe y la igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos conmutativos”. Así, el mantenimiento de la estructura de hitos inicial representa en sí mismo, un desconocimiento de los deberes a cargo de la Entidad Estatal, orientados a implementar las medidas que sean necesarias para garantizar la satisfacción de los intereses públicos inherentes a los proyectos de infraestructura. Esto a efectos de evitar, una grave afectación al interés público por eventual afectación en la terminación de las obras contratadas, así como, el correlativo impacto en la operación del Metro de Bogotá, teniendo en cuenta que, este Proyecto hace parte de las rutas alimentadoras interconectadas con el Proyecto Metro.

En esta línea de ideas, el IDU y el Consorcio LHS, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad, están habilitados para modificar los hitos contenidos en el Programa de Hitos contenido en el Anexo No. 1 y en la Cláusula 14.1. del contrato. A su vez, la suscripción del modificatorio se enmarca dentro de las obligaciones funcionales del IDU, que en este caso se concretan en, adaptar el esquema de la remuneración de los hitos del contrato para garantizar que, pese a las variaciones que se han presentado en la ejecución del Contrato por situaciones ajenas al Contratista, pueda garantizarse el cumplimiento de cada hito y la correlativa satisfacción del interés de la entidad que consiste en la ejecución cabal de la obra contratada.

Para todos los efectos, y en particular, para el cumplimiento de los requisitos contenidos en el numeral 8.1.1. del Manual de Interventoría del IDU, se precisa que (i) la modificación no altera el objeto del contrato, ni su naturaleza, (ii) la modificación propuesta, no altera las condiciones sustanciales de adjudicación o celebración del Contrato, ni menos aún conlleva una variación de los elementos esenciales del Contrato, pues tal como se precisó, el IDU al momento de la estructuración ni el contratista al momento de presentación de su propuesta, no previeron ni pudieron resistir las circunstancias presentadas en desarrollo de este Proyecto y (iii) la modificación no conlleva una alteración en el esquema de riesgos del contrato.

III. SOLICITUDES

A continuación, se presentan las solicitudes que se le hacen a la Interventoría para que sean trasladadas al Instituto de Desarrollo Urbano:

1. Aclaración del número de ciclo estaciones en la tabla de pago de TAQUILLAS Y CICLOESTACIONES, dispuesta en el numeral: 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN del contrato de referencia

2. Modificar el Anexo 1 – Tabla de Hitos del Apéndice G con el Anexo 1

3. Modificar la cláusula 14.1 *"Remuneración para obras de construcción del Contrato"* la cual quedar así:

"14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN (…)

TAQUILLAS, Las taquillas se pagarán según avance físico, el cual será determinado por los siguientes porcentajes (%) de pago sobre obra:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
TAQUILLA 1 EST. # 11		CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 2 EST. # 11		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 1 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 2 EST. # 12	**2.00%**	CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 3 EST. # 12		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
TAQUILLA 1 EST. # 13		CIMENTACIÓN	25%	$ 61,511,014.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 110,719,825.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 73,813,217.00
		TOTAL	**100%**	**$ 246,044,056.00**
TAQUILLA 2 EST. # 13		CIMENTACIÓN	25%	$ 63,707,836.00
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 114,674,104.00
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 76,449,403.00
		TOTAL	**100%**	**$ 254,831,343.00**
	2.00%		TOTAL	$ 1,757,457,540.00

CICLO ESTACIONES, se pagarán según avance físico, el cual será determinado por los siguientes porcentajes (%) de pago sobre obra:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	OBSERVACIONES
CICLOESTACION SIMON BOLIVAR (1 un)	0.50%	CIMENTACIÓN	25%	$ 109.841.096,25
		ESTRUCTURA METALICA	45%	$ 197.713.973,25
		ARQUITECTURA Y REDES	30%	$ 131.809.315,50
		TOTAL	100%	$ 439.364.385,00

ESTACIONES. Las estaciones se pagarán según avance físico, el cual será determinado por los siguientes porcentajes (%) de pago sobre obra:

OBRAS GRUPO 6	% SOBRE EL GLOBAL OFERTADO	AVANCE	% PAGO SOBRE LA OBRA	VALOR
ESTACIÓN	5%	CIMENTACIÓN	4%	$ 175,745,754
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		Instalación estructura metálica 50%	21%	$ 922,665,208
		CUBIERTA (Suministro y Instalación)	6.25%	$ 274,602,741
		Redes (suministro e instalación)	6.25%	$ 274,602,741
		Placa de contrapiso	6.25%	$ 274,602,741
		Acabados (suministro e instalacion)	6.25%	$ 274,602,741
		Sistema electromecánico de puertas (Suministro y fabricación)	14.5%	$ 637,078,358
		Sistema electromecánico de puertas (Transporte y Montaje)	14.5%	$ 637,078,358
		TOTAL	**100%**	**$ 4,393,643,849**

Cordialmente,

GABRIEL DAVID SOLARTE VIVEROS
REPRESENTANTE LEGAL
CONSORCIO LHS

Elaboró: **Melquisedec Moreno Vargas**
Revisó: Melquisedec Moreno Vargas
Aprobó: Gabriel David Solarte Viveros

Anexos: agosto 14_ Modificación Subhitos (1)
SUB HITOS AGOSTO 26 2025.

Con Copia a: JULIO HERNAN PENA CASTANEDA-Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema de Transporte