



FECHA: Bogotá D.C., Diciembre 12 de 2025

PARA: **MAURICIO REINA MANOSALVA**
Subdirector General de Infraestructura

DE: Director Técnico de Proyectos

REFERENCIA: **CONTRATO IDU-1740-2023:** CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 183 (INCLUYE INTERSECCIÓN) HASTA LA CALLE 200, CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL UBICADO EN LA CARRERA 7 POR CALLE 200 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

ASUNTO: Recomendación de Modificación y Prórroga 1740 2023

Respetado Arquitecto Reina;

Por medio del presente escrito, atentamente nos permitimos solicitar se sirva adelantar ante la Dirección Técnica de Gestión Contractual, la elaboración de la **Prórroga No. 1 y Modificación No. 3.** al Contrato de obra 1740-2023, cuyo objeto es: *“CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 183 (INCLUYE INTERSECCIÓN) HASTA LA CALLE 200, CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL UBICADO EN LA CARRERA 7 POR CALLE 200 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”*, que incluya lo siguiente:

1.	Modificar la cláusula 1.5 PLAZO TOTAL en su primer inciso y tabla de descripción de etapas y plazo estimado. Prorrogando el contrato en Seis (6) meses
2.	Modificar la cláusula 1.6, en su numeral 1.6.1. Etapa de Preconstrucción, literal (c)
3.	Incluir en la tabla de Hitos del Apéndice G, los siguientes Hitos de diseño, 7.Diseño para el descole Box Coulvert Quebrada Tibabita y 8.Diseño de solución al acceso en sentido norte/sur, al patio portal calle 200 y conexión con la AV. el Polo, cuyo monto asciende a DOS MIL QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS MILLONES CIENTO UN MIL CIENTO TRECE PESOS (\$ 2.546.101.113) M/Cte.
4.	Modificar el ANEXO DE REQUERIMIENTOS DEL PERSONAL MÍNIMO DEL PROYECTO en el numeral 2.1.4 PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO PARA

1



	LA ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN
5.	Modificar la Cláusula 6.1. Valor Estimado del Contrato , con el fin de trasladar del FONDO DE COMPENSACIONES la suma necesaria para cubrir los costos adicionales del componente Principal de la Etapa de Preconstrucción.
6.	Modificación de la Cláusula 6.4 Apropriaciones Presupuestales.
7.	Modificar la Cláusula 7.3. Cálculo de la Remuneración Mensual del Contratista Durante la Etapa de Preconstrucción, con el fin de incluir el párrafo N°1 en el numeral 7.3.2. El Componente Principal de la Remuneración del Contratista (VCPm).
8.	Incluir las manifestaciones de las partes.

A continuación, se describen los antecedentes más relevantes del contrato objeto de Modificación, la solicitud del contratista, el pronunciamiento de la Interventoría, así como el análisis realizado por la Supervisión del Contrato de Interventoría 1786-2023, de conformidad con lo previsto en el Manual de Supervisión y/o Interventoría aplicable.

I. ANTECEDENTES GENERALES DEL CONTRATO

1. Que mediante la Resolución No. 5497 del 22 de noviembre de 2023, el IDU ordenó la apertura de la licitación Pública No. IDU-LP-DG-003-2023 con el fin de seleccionar un Contratista que se encargue de ejecutar, a través de un Contrato de Obra Pública la *“CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 183 (INCLUYE INTERSECCIÓN) HASTA LA CALLE 200, CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL UBICADO EN LA CARRERA 7 POR CALLE 200 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”*
2. Que la licitación se rigió de conformidad con lo previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios y demás normas sobre la materia.
3. Que como resultado del proceso de selección IDU-LP-DG-003-2023, el 1 de diciembre de 2023, el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO y CONSORCIO CC-P 7MA L3, suscribieron el Contrato de obra No. IDU-1740 -2023, cuyo objeto es: CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 183 (INCLUYE INTERSECCIÓN) HASTA LA CALLE 200, CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL UBICADO EN LA CARRERA 7 POR CALLE 200 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”
4. Que de conformidad con la cláusula 1.5 Plazo Total del Contrato de obra No. IDU-1740-2023, el plazo para la ejecución se pactó en **SETENTA Y CUATRO**



(74) MESES, contados a partir de la suscripción del acta de inicio. El plazo se discrimina de la siguiente manera:

ETAPA	DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL
PRECONSTRUCCIÓN	8 meses	74 meses
CONSTRUCCIÓN	30 meses	
MANTENIMIENTO	36 meses	

5. Que las partes acordaron el inicio de la ejecución del Contrato de Obra No. IDU-1740 -2023 a partir del 6 de marzo de 2024, de conformidad con el Acta de inicio del mencionado contrato.
6. Que de conformidad con el acta de ampliación a la suspensión N°32, la fecha de terminación de la etapa de preconstrucción es el 18 de enero de 2026.
7. En virtud de lo anterior, el contrato actualmente se encuentra en la Etapa de Preconstrucción.
8. Que conforme a la cláusula 6.1 del Contrato de obra No. IDU-1740 -2023, el valor inicial del contrato se pactó **CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$ 446.445.908.445)** incluido IVA, equivalentes a 384.867 SMLMV para el año 2023.
9. Que el Contrato IDU-1740-2023 en la Etapa de Preconstrucción cuenta con las siguientes garantías:

ASEGURADORA	AMPAROS	PÓLIZA N°	VIGENCIA		SUMA ASEGURADA
			DESDE	HASTA	VALOR
PÓLIZA DE CUMPLIMIENTO					
Nacional de Seguros S.A	Cumplimiento, multas y cláusula penal	400052579 Anexo No.9	06/03/2024	18/12/2025	\$ 1.287.430.384,00
	pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones		06/03/2024	18/12/2028	\$ 429.143.461,00
	Buen manejo y correcta inversión del anticipo		06/03/2024	18/12/2025	\$ 8.074.538.713,00
	Estabilidad y calidad de las obras		01/08/2024	18/12/2030	\$1.287.430.384
	Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual	400052578 Anexo No. 13	01/12/2023	18/12/2025	\$214.571.730,00



10. Que en el marco del Contrato de obra No. IDU-1740 -2023 se han suscrito las siguientes modificatorios:

EVEN TO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO IDU-1740-2023	FECHA																																															
Modificación N°1	Modificación de la Cláusula 1.8.19 Responsabilidad Civil Extracontractual, literal (j), del Contrato de Obra No. IDU-1740-2023, en los siguientes términos: "(...) (j) En el evento en que el Contratista así lo determine, dicha garantía podrá constituirse de la siguiente manera: Etap a de Preconstrucción: <table><tr><th>Clase de Amparo</th><th>Porcentaje Asegurado</th><th>Vigencia</th></tr><tr><td>Responsabilidad Civil</td><td>5% del Valor Estimado de la etapa de preconstrucción sin</td><td>Desde la Fecha de Iniciación de la Ejecución del Contrato hasta la fecha</td></tr><tr><td>Extracontractual</td><td>que supere 75.000 SMLMV</td><td>de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción.</td></tr></table> Etap a de Construcción: <table><tr><th>Clase de Amparo</th><th>Porcentaje Asegurado</th><th>Vigencia</th></tr><tr><td>Responsabilidad Civil</td><td>5% del Valor Estimado de la etapa de construcción sin que supere 75.000 SMLMV</td><td>Desde la Fecha de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción hasta la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción.</td></tr><tr><td>Extracontractual</td><td></td><td></td></tr></table> Etap a de Mantenimiento: <table><tr><th>Clase de Amparo</th><th>Porcentaje Asegurado</th><th>Vigencia</th></tr><tr><td>Responsabilidad Civil</td><td>5% del Valor Estimado de la etapa de mantenimiento sin que supere 75.000 SMLMV</td><td>Desde la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción, hasta la finalización del plazo estimado de ejecución del contrato.</td></tr><tr><td>Extracontractual</td><td></td><td></td></tr></table>	Clase de Amparo	Porcentaje Asegurado	Vigencia	Responsabilidad Civil	5% del Valor Estimado de la etapa de preconstrucción sin	Desde la Fecha de Iniciación de la Ejecución del Contrato hasta la fecha	Extracontractual	que supere 75.000 SMLMV	de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción.	Clase de Amparo	Porcentaje Asegurado	Vigencia	Responsabilidad Civil	5% del Valor Estimado de la etapa de construcción sin que supere 75.000 SMLMV	Desde la Fecha de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción hasta la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción.	Extracontractual			Clase de Amparo	Porcentaje Asegurado	Vigencia	Responsabilidad Civil	5% del Valor Estimado de la etapa de mantenimiento sin que supere 75.000 SMLMV	Desde la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción, hasta la finalización del plazo estimado de ejecución del contrato.	Extracontractual			11/01/2024																				
Clase de Amparo	Porcentaje Asegurado	Vigencia																																															
Responsabilidad Civil	5% del Valor Estimado de la etapa de preconstrucción sin	Desde la Fecha de Iniciación de la Ejecución del Contrato hasta la fecha																																															
Extracontractual	que supere 75.000 SMLMV	de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción.																																															
Clase de Amparo	Porcentaje Asegurado	Vigencia																																															
Responsabilidad Civil	5% del Valor Estimado de la etapa de construcción sin que supere 75.000 SMLMV	Desde la Fecha de suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción hasta la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción.																																															
Extracontractual																																																	
Clase de Amparo	Porcentaje Asegurado	Vigencia																																															
Responsabilidad Civil	5% del Valor Estimado de la etapa de mantenimiento sin que supere 75.000 SMLMV	Desde la fecha de suscripción del Acta de Finalización de la Etapa de Construcción, hasta la finalización del plazo estimado de ejecución del contrato.																																															
Extracontractual																																																	
Modificación N°2	1. Modificar la Cláusula 6.4 Aprop iaciones Presupuestales del Contrato de obra No. IDU-1740-2023, en el sentido de incorporar la reprogramación de vigencias futura, así: "(...) Toda vez que el plazo estimado del presente Contrato excede la actual vigencia fiscal, existe autorización para comprometer vigencias futuras según los Certificados de Disponibilidad Presupuestal de Vigencias Futuras No. 202412 9232 y 202412 9233 del 16 de diciembre de 2024, suscritos por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, que se relacionan a continuación: <table><tr><th colspan="5">OBRA</th></tr><tr><th>LOTE</th><th>VIGENCIA</th><th>CDP</th><th>VALOR</th><th>EXPEDIDO POR</th></tr><tr><td rowspan="10">3</td><td>2024</td><td>202401 5755</td><td>\$ 10,105,362,837</td><td rowspan="10">TRANSMILENIO S.A</td></tr><tr><td>2025</td><td>202412 9232</td><td>\$213,921,321,233</td></tr><tr><td>2026</td><td>202412 9232</td><td>\$77,174,446,339</td></tr><tr><td>2027</td><td>202412 9232</td><td>\$97,860,322,246</td></tr><tr><td>2028</td><td>202412 9232</td><td>\$36,544,760,255</td></tr><tr><td>2027</td><td>202412 9233</td><td>\$1,354,961,942</td></tr><tr><td>2028</td><td>202412 9233</td><td>\$2,709,923,884</td></tr><tr><td>2029</td><td>202412 9233</td><td>\$2,709,923,884</td></tr><tr><td>2030</td><td>202412 9233</td><td>\$2,709,923,884</td></tr><tr><td>2031</td><td>202412 9233</td><td>\$1,354,961,941</td></tr><tr><td colspan="3">TOTAL</td><td>\$ 446,445,908,445</td><td></td></tr></table> "..."	OBRA					LOTE	VIGENCIA	CDP	VALOR	EXPEDIDO POR	3	2024	202401 5755	\$ 10,105,362,837	TRANSMILENIO S.A	2025	202412 9232	\$213,921,321,233	2026	202412 9232	\$77,174,446,339	2027	202412 9232	\$97,860,322,246	2028	202412 9232	\$36,544,760,255	2027	202412 9233	\$1,354,961,942	2028	202412 9233	\$2,709,923,884	2029	202412 9233	\$2,709,923,884	2030	202412 9233	\$2,709,923,884	2031	202412 9233	\$1,354,961,941	TOTAL			\$ 446,445,908,445		23/12/2024
OBRA																																																	
LOTE	VIGENCIA	CDP	VALOR	EXPEDIDO POR																																													
3	2024	202401 5755	\$ 10,105,362,837	TRANSMILENIO S.A																																													
	2025	202412 9232	\$213,921,321,233																																														
	2026	202412 9232	\$77,174,446,339																																														
	2027	202412 9232	\$97,860,322,246																																														
	2028	202412 9232	\$36,544,760,255																																														
	2027	202412 9233	\$1,354,961,942																																														
	2028	202412 9233	\$2,709,923,884																																														
	2029	202412 9233	\$2,709,923,884																																														
	2030	202412 9233	\$2,709,923,884																																														
	2031	202412 9233	\$1,354,961,941																																														
TOTAL			\$ 446,445,908,445																																														



	2.Modificar parcialmente la cláusula 1.7.2 “Declaraciones y Garantías del IDU” literal (d) del contrato de obra No. IDU-1740-2023, la cual quedará en lo correspondiente al convenio, así: “CLÁUSULA 1.7.2 “DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL IDU” “(…) (d) El Convenio Interadministrativo 020 del 2001 suscrito entre el IDU y Transmilenio S.A., es legal y vinculante para las partes que lo suscribieron, incluye en su objeto la contratación y ejecución del presente Contrato por parte del IDU bajo el entendido que el presupuesto para la ejecución de las Obras de Construcción es de Transmilenio.	
--	---	--

11. Que en el marco del Contrato de obra No. IDU-1740 -2023 y del Contrato de Interventoría IDU-1786-2023, a la fecha, se han suscrito las siguientes suspensiones:

EVENTO CONTRACTUAL	FECHA	N° Días
Acta de suspensión 1 N° 16	1/11/2024	52
Acta de suspensión 2 N° 19	24/12/2024	40
Acta de ampliación a la suspensión N° 20	31/01/2025	28
Acta de ampliación a la suspensión N° 23	28/02/2025	61
Acta de ampliación a la suspensión N° 26	30/04/2025	61
Acta de ampliación a la suspensión N° 27	1/07/2025	45
Acta de ampliación a la suspensión N° 28	15/08/2025	30
Acta de ampliación a la suspensión N° 29	12/09/2025	30
Acta de ampliación a la suspensión N° 30	14/10/2025	31
Acta de ampliación a la suspensión N° 31	14/11/2025	30
Acta de ampliación a la suspensión N° 32	14/12/2025	31



12. Que mediante comunicado 202422501328221 del 15 de octubre de 2024, el IDU solicitó a Transmilenio S.A. información técnica de la flota y/o buses que usarán el retorno operacional solicitado en mesa de trabajo del 8 de octubre de 2024, con el fin de que los vehículos alimentadores que circularán sobre el corredor de la carrera séptima, específicamente los provenientes del norte de la calle 200, puedan acceder al portal de la calle 200.
13. Que mediante comunicado 2024-EE-31531 con radicado IDU 202452601885872 del 5 de noviembre de 2024 TRANSMILENIO S.A., remitió los análisis básicos sobre la malla vial arterial intermedia circundante y con base en los diseños del Corredor Verde, que le permitieron identificar los eventuales puntos geográficos en los cuales respecto de las condiciones operativas del Sistema se podría implementar la solución de retorno operacional para los servicios zonales o de alimentación que ingresarán al portal.

De igual manera TRANSMILENIO S.A., reiteró:

“(...) la necesidad de implementación de este retorno y en línea con lo expuesto en esta misiva, queda atento de poder apoyar los pasos por seguir para la materialización de esta solución. (...)”

14. Que mediante comunicado 202522500150971 del 10 de febrero de 2025, el IDU informó que las posibles localizaciones para el retorno solicitado, planteadas por TRANSMILENIO S.A., fueron analizadas; sin embargo, ninguna se consideró viable por lo que se le solicitó al contratista analizar una alternativa para dar solución a los vehículos alimentadores provenientes que circularán sobre la carrera séptima desde el norte de la calle 200 y que éstos puedan acceder al patio portal de la calle 200.
15. Que mediante comunicado 2025-EE-06862, con radicado IDU 202552600359972 del 10 de marzo de 2025, TRANSMILENIO S.A., dio alcance al comunicado 2024-EE-31531, reiteró la necesidad de implementación del ingreso y salida de flota zonal por el norte del Portal Calle 200, tanto para los buses provenientes de la carrera séptima como aquellos que lleguen por la Av. Polo, obedeciendo a criterios de cobertura, atención de demanda y disponibilidad vial, buscando con el trazado de las rutas atender de manera equilibrada la demanda de los posibles usuarios que surjan de los proyectos derivados de los avances de las unidades funcionales del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca.



16. Que mediante comunicado 2025 EE-25145 con radicado IDU 202552601210382 del 22 de agosto Transmilenio solicitó al IDU considerar:

“(…)

“avanzar en la evaluación técnica y operativa para habilitar un acceso vehicular por el corredor vial de la Carrera Séptima en sentido norte-sur para el Patio Portal Calle 200. Esta medida busca garantizar una adecuada cobertura y conectividad, permitiendo que el trazado de rutas atienda de manera eficiente y equilibrada la demanda proyectada de usuarios provenientes de las unidades funcionales del Plan de Ordenamiento Zonal (POZ) Norte – Ciudad Lagos de Torca (…)”

Lo anterior, teniendo en cuenta que:

“(…) La implementación de este acceso resulta estratégica para facilitar la operación de rutas zonales y troncoalimentadoras que operarán en el borde norte de la calle 200 en el ámbito de los proyectos del POZ Norte Ciudad Lagos de Torca y en ese sentido, conecten directamente con el Portal Calle 200, asegurando una respuesta efectiva a las necesidades de movilidad de los habitantes del norte de la ciudad. Por lo cual es necesario que esta condición sea considerada desde la etapa de construcción del Patio Portal Calle 200, con el fin de garantizar su funcionalidad desde el inicio de operaciones, evitando futuras modificaciones que puedan generar sobrecostos o afectaciones operativas. La habilitación del referido acceso vehicular para la flota del SITP en carril exclusivo no solo optimiza la operación del SITP en esta zona, sino que también responde a criterios de eficiencia operativa, reducción de sobre recorridos y mejora en los tiempos de viaje para los usuarios. Lo anterior se fundamenta en la demanda potencial que se proyecta en Ciudad Lagos de Torca y sus alrededores, que representa un volumen significativo de usuarios que requerirán alternativas de movilidad eficientes y conectadas con el componente troncal del sistema (…)”

17. Que mediante comunicado 2-2024-55309 del 19 de septiembre de 2024 la Subdirección de Renovación Urbana y Desarrollo de la Secretaría Distrital de Planeación remitió al Instituto el radicado SDP No. 1-2024-50416, mediante el cual MASTERPLAN S.A. en su calidad de promotor del Plan Parcial N° 12 Tibabita (Lagos de Torca) remitió ***“(…)el estudio elaborado en el marco de la formulación del Plan Parcial referente al informe hidrológico e Hidráulico de la Quebrada Tibabita que incluye un predimensionamiento de la misma(…)”***, informando que dicho estudio fue actualizado para ser armonizado con los productos 14 y 7 elaborados por el Fideicomiso Lagos de Torca, ***que los ajustes “... obedecen a las cotas de entrega y cruce sobre***



la Avenida Laureano Gómez...” y que dichos ajustes cuentan con el aval del Fideicomiso Lagos de Torca.

18. De igual manera, mediante comunicado 25510-2024-01280 la EAAB, solicitó:

“(…) No obstante, con base en lo discutido en la mesa de trabajo del 23 de agosto de 2024 y en cumplimiento de lo dispuesto en el contrato “Estudios y Diseños Técnicos Fase I de Ingeniería Básica – Producto 14 – Lagos de Torca”, que sirve como referencia para la ejecución del presente contrato, el área afluente del box culvert para el cruce de la Quebrada Tibabita debe incluir la totalidad del área destinada a la restitución del cauce natural de la quebrada. Por lo tanto, también debe considerarse el drenaje de la cuenca alta entre las Calles 193 y 200, para un área total aproximada de 70 hectáreas. Sin embargo, en mesas de trabajo recientes se ha mencionado que a esta área se le dará un tratamiento distinto y se realizará una estructura específica para este sector, es necesario radicar la solución completa para poder revisar que se tiene una solución integral. (negrilla y subraya fuera de texto) (…)”

19. Que mediante comunicado 20253460009781 del 28 de enero de 2025, el IDU le solicitó al contratista la presentación de la propuesta integral a efectos de hacer parte del proyecto:

*“(…) 1. Diseños de acceso al patio portal de la calle 200, sentido norte-sur para los buses de rutas alimentadoras de Transmilenio.
2. Diseños del descole o canal de entrega del flujo de salida del box culvert del canal Tibabita.
(…)”*

20. Que mediante comunicado 202534600983671 del 10 de septiembre de 2025 el IDU manifiesta que estos diseños deben incorporarse dentro de la modificación contractual, mediante un clausulado que defina su alcance, plazo, costo y posterior ejecución, garantizando así su desarrollo formal dentro del contrato de obra IDU-1740-2023.

21. La Entidad actualmente no adelanta procesos administrativos sancionatorios contra del CONSORCIO CC-P 7MA L3, en virtud del contrato objeto del presente documento.



II. SOLICITUD DEL CONTRATISTA DE OBRA - CONSORCIO CC-P 7MA L3

Mediante Comunicado C.CC-P7MAL3/1740-INT-0839-25 del 3 de octubre de 2025, el contratista CONSORCIO CC-P 7MA L3, presenta a la firma interventora CONSORCIO CORREDOR VERDE la propuesta integral para los estudios y diseños de las obras complementarias, así:

“(…)

Por medio de la siguiente comunicación nos permitimos dar respuesta al comunicado del asunto, solicitando la suscripción de un modificatorio con el propósito de incorporar al Contrato IDU No. 1740 del 2023, las actividades para la elaboración de una nueva propuesta de la siguiente manera:

(I) *Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido nortesur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU, como complemento necesario al Contrato IDU 1740-23.*

(II) *Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita.*

Exceptuando:

(III) *Diseños de la intersección de la Cra 7 Y Cra 6a , que permita solucionar la salida hacia el sur, desde los conjuntos residenciales de Buena vista que se encuentran en el costado oriental de la carrera séptima y que actualmente disponen de una salida vial directa en el sentido señalado.*

(IV) *Antecedentes*

(i) *Inició el día 06 de marzo de 2024, mediante el Acta No. 01 suscrita entre el IDU, la Interventoría y este Contratista.*

(ii) *El día 4 de octubre de 2024, y en cumplimiento con lo establecido en el PDT aprobado para la etapa de preconstrucción, el Contratista radicó ante la interventoría las entregas finales del componente de estudios y diseños como se relaciona a continuación:*



C.CC-P7MAL3/1740-INT-0651-24	ENTREGA FINAL COMPONENTE GEOMETRÍA VIAL
C.CC-P7MAL3/1740-INT-0653-24	ENTREGA FINAL COMPONENTE ESTRUCTURAS
C.CC-P7MAL3/1740-INT-0655-24	ENTREGA FINAL COMPONENTE GEOTECNIA
C.CC-P7MAL3/1740-INT-0656-24	ENTREGA FINAL COMPONENTE PAVIMENTOS
C.CC-P7MAL3/1740-INT-0661-24	ENTREGA FINAL COMPONENTE URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ARQUITECTURA
C.CC-P7MAL3/1740-INT-0662-24	ENTREGA FINAL COMPONENTE REDES SECAS
C.CC-P7MAL3/1740-INT-0663-24	ENTREGA FINAL REDES HUMEDAS

Tabla 1 Relación entrega diseños a Interventoría

(iii) La etapa fue suspendida mediante acta N°16 por cincuenta y dos (52) días, a partir del 01/11/2024 en la cual se describen los causales que motivaron la suspensión así:

- Diseño Fotometrico-UAESP
- Disponibilidad Predial
- Plan de manejo de tráfico y señalización
- Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAAB
- Tipología de estaciones BRT
- Permiso de ocupación de cause POC
- Retilap.

Al respecto, por medio de los radicados IDU 202452601846672 del 28 de octubre de 2025 y 2024526601864352 del 30 de octubre de 2024, la interventoría se pronunció sobre las causas invocadas por Este Contratista y se acuerda la suspensión por el periodo indicado.

(iv) La etapa se reanudó el día 23/12/2024 por un (1) día mediante el Acta de reiniciación No 18, con el fin de actualizar reservas presupuestales, **y continuando** con el periodo de suspensión por cuarenta (40) días mediante acta de suspensión N°19 con fecha de 24/12/2024.

(v) Considerando que el Instituto de Desarrollo Urbano mediante comunicado STES 202534600097481 del 28 de enero del 2025, solicita:

“(…)se reitera la solicitud de presentación a más tardar el próximo viernes 31 de enero de 2025 de la propuesta integral para:



1. Diseños de acceso al patio portal de la calle 200, sentido norte-sur para los buses de rutas alimentadoras de Transmilenio. 2. Diseños del descole o canal de entrega del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita. 3. Diseño de adecuación del acceso al predio de la EAAB donde funciona el desarenador. 4. Diseños de adecuación del acceso al predio de la EAAB donde funciona la estación de bombeo.... Por otra parte, se requiere a más tardar para el día 10 de febrero de 2025 la presentación de la propuesta integral, para la elaboración de los diseños de la intersección de la calle 183a, que permita solucionar la salida hacia el sur, desde los conjuntos residenciales que se encuentran en el costado oriental de la carrera séptima y que, actualmente disponen de una salida vial directa en el sentido señalado... Finalmente, cabe recordar la importancia de contar con las propuestas dentro de los plazos establecidos, para que la Entidad evalúe la incorporación de los diseños en el alcance del contrato y consecuentemente se tramiten oportunamente los recursos y plazos necesarios asociados a la etapa de preconstrucción y el inicio de las obras.(...)"

- (vi) Mediante el acta de ampliación de la suspensión No 20 del 31/01/2025, se amplía la suspensión por veintiocho (28) días motivada en que a la fecha de dicha acta, no se habían superado los causales que motivaron la suspensión del acta No 16.
- (vii) Con base en el punto (v), por medio del comunicado **C.CCP-P7MAL3/1740-IDU-0049-25** del 07 de febrero de 2024, se remitió a la Entidad la propuesta para los Estudios y Diseños y se hizo la solicitud del cronograma predial para que, con base en este, se estudiara la propuesta de modificación integral a presentar.
- (viii) Mediante el acta de ampliación de la suspensión No 23 del 28/02/2025, se amplía la suspensión por sesenta y un (61) días motivada en que a la fecha de dicha acta, no se habían superado los causales que motivaron la suspensión del acta No 16.
- (ix) En respuesta al comunicado **C.CCP-P7MAL3/1740-IDU-0049-25**, por medio del oficio **DTP 202522500260991** del 11 de marzo de 2025, el IDU emite concepto sobre la propuesta de estudios y diseños adicionales así:

"(...) 1. Respecto de la solución de acceso a los predios propiedad de la EAAB, donde funcionan un desarenador y la estación de bombeo Codito, el IDU se permite agradecer la propuesta allegada; sin embargo, luego de muchas deliberaciones, se llegó a la conclusión que las obras se deben adelantar tal como se tienen previstas.

2. Respecto al diseño del canal de descole para el box culvert de la quebrada Tibabita, la Entidad está de acuerdo con el alcance técnico presentado por el contratista; sin embargo, se requiere una mesa de trabajo presencial con el representante legal del Consorcio, con el objeto de aclarar la necesidad y dedicación de algunos de los profesionales propuestos.



3. En lo atinente al acceso de los buses de rutas alimentadoras del sistema Transmilenio al patio portal, sentido norte-sur, la Entidad se permite indicar que adelantó mesas de trabajo con la SDM, así como, con Transmilenio S.A., en las cuales, se vio la necesidad de tener en cuenta las futuras rutas que transiten por la carrera 7ª, en suma con las rutas que transiten por la Av. El Polo. De igual manera, se requiere que la solución contemple no solo el ingreso de las rutas alimentadoras, sino que además incluya la salida de los mismos hacia la Av. El polo y hacia la Cra 7ª.

4. Por último, respecto de la alternativa que permita la salida de los vehículos provenientes de la carrera 6, específicamente los vehículos de los conjuntos Colinas del Norte y Brisas del Norte, el IDU informa que llevó a cabo mesas de trabajo con la SDM, en las cuales, se analizó la posibilidad de realizar un giro a la izquierda desde la derecha a la altura de la intersección de la Cra 6ª con la Carrera Séptima. Por lo anterior, se solicita que la propuesta allegada contemple el desarrollo de dicha solución.(...)”

Adicional a los puntos relacionados con los estudios y diseños, por medio de este comunicado se allegó el cronograma predial en el cual, se puede verificar que hay predios cuya fecha de disponibilidad está para abril del 2026.

- (x) Mediante el acta de ampliación de la suspensión No 26 del 30/04/2025, se amplía la suspensión por sesenta y un (61) días motivada en que, a la fecha de dicha acta, no se habían superado los causales que motivaron la suspensión del acta No 16.

Adicionalmente a los causales descritos en el acta de suspensión 16, se suman dos puntos más:

- Modificación contractual como resultado del cambio en las condiciones iniciales del contrato
 - Trámite de estudios y diseños adicionales.
- (xi) Con base en el comunicado mencionado en el punto(ix), se remitió a la entidad el oficio **C.CCP-P7MAL3/1740-IDU-0058-25** del 06 de mayo de 2025 mediante el cual se analiza la afectación al cronograma del proyecto con base en el cronograma predial entregado.
- (xii) Por medio del oficio **C.CCP-P7MAL3/1740-IDU-0066-25** del 07 de mayo de 2025, se radica ante la Entidad la solicitud de modificación integral al contrato, en la cual se plantean diez (10) puntos que buscan modificar integralmente el contrato y adaptarlo a las nuevas necesidades del proyecto.
- (xiii) Mediante el acta de ampliación de la suspensión No 27 del 01/07/2025, se amplía la suspensión por cuarenta y cinco (45) días motivada en que, a la fecha de dicha acta, no se habían superado los causales que motivaron la suspensión del acta No 16 y los adicionales en el acta No 26.



- (xiv) *Mediante el acta de ampliación de la suspensión No 28 del 15/08/2025, se amplía la suspensión por treinta (30) días motivada en que, a la fecha de dicha acta, no se habían superado los causales que motivaron la suspensión del acta No 16 y los adicionales en el acta No 26.*
- (xv) *Mediante comunicado CCV-1371-2025 del 24 de septiembre del 2025, la Interventoría da traslado al comunicado IDU DTP 202522501033951, donde el IDU responde “la Entidad se permite informar que está de acuerdo en la inclusión y reconocimiento de los diseños necesarios para el descole del box coulvert de la Quebrada Tibabita y para la adecuación del acceso al portal de la calle 200, para que contemple el acceso de los vehículos alimentadores provenientes de la carrera séptima al norte de la calle 200 y la avenida El Polo.*

No obstante lo anterior, una vez revisada la propuesta para el diseño que tiene por objeto plantear la solución de conexión de la salida de los conjuntos residenciales Colinas del Norte, Brisas del Norte y Portal de la Séptima con la carrera séptima sentido Norte-Sur, se evidencia que el mismo se encuentra dentro del límite de intervención del proyecto, por lo que, se considera que dicho diseño debe ser asumido por el Contratista de Obra en el marco de las obligaciones contenidas en el contrato de Obra IDU 1740, específicamente las contenidas en la cláusula 3. Estudios y Diseños...Por lo anteriormente expuesto, se solicita a la firma interventora analizar lo expuesto por la Entidad, y realizar los ajustes respectivos tanto a su propuesta, como a la propuesta presentada por el contratista de Obra.”.

Justificación Técnica

De conformidad con los antecedentes expuestos, para permitir el desarrollo del proyecto de la referencia, se requiere suscribir un modificadorio en el que se incorporen nuevas actividades al contrato IDU-1740-2023 y se adicione, en consecuencia, el valor de estas con el propósito de efectuar los estudios y diseños para:

- ii. Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido nortesur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU, como complemento necesario al Contrato IDU 1740-23.*
- iii. Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita.*

De acuerdo con el comunicado IDU DTP 202522501033951, se exceptúa:

- iv. Diseños de la intersección de la Cra 7 Y Cra 6a , que permita solucionar la salida hacia el sur, desde los conjuntos residenciales de Buena vista que se encuentran en el costado oriental de la carrera séptima y que actualmente disponen de una salida vial directa en el sentido señalado.*



Acorde con lo solicitado por la entidad mediante comunicado STEST 202534600097481, considerando que estos diseños resuelven las necesidades solicitadas por Transmilenio S.A, para el proyecto, garantizando la movilidad y conectividad de la ciudad en este sector.

En el marco de lo indicado, en respuesta al oficio del IDU STEST 202534600097481 del 28 de enero del 2025 y luego de aclarado y entregado de manera completa por parte del IDU las necesidades y requerimientos para adelantar la propuesta económica referente a los estudios y diseños y las observaciones manifestadas por la Interventoría en su comunicado CCV-1359-2025 del 17 de julio del 2025, este contratista presentó propuesta mediante el comunicado C.CC-P7MAL3/1740-INT-00826-25 de 18 de julio del 2025 los ajustes señalados, a la propuesta de los estudios y diseños de: (i) Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte-sur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU, como complemento necesario al Contrato IDU 1740-23. (ii) Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita y (ii) Diseños de la intersección de la Cra 7 Y Cra 6a , que permita solucionar la salida hacia el sur, desde los conjuntos residenciales de Buena vista que se encuentran en el costado oriental de la carrera séptima y que actualmente disponen de una salida vial directa en el sentido señalado.

Finalmente, la Interventoría revisó, aprobó la propuesta presentada por el Consorcio CC-P 7MA L3 y remitió propuesta integral de diseños adicionales a la Entidad, mediante comunicado CCV-1361-2025 del 21 de julio del 2025 donde manifiesta:

“Una vez atendidas las observaciones por parte del contratista, el 18 de julio de 2025 mediante el comunicado del asunto, el contratista remite la propuesta integral de los diseños adicionales que, una vez revisada por esta interventoría, nos permitimos manifestar: 1. Los diseños presentados por el contratista de obra son producto del requerimiento del IDU, realizado con el oficio STEST 202534600097481 del 28 de enero de 2025. 2. La propuesta remitida por el contratista de obra contempla: • Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte-sur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU, como complemento necesario al Contrato IDU 1740-23. • Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita. • Diseños de la intersección de la Cra 7 Y Cra 6a , que permita solucionar la salida hacia el sur, desde los conjuntos residenciales de Buena vista que se encuentran en el costado oriental de la carrera séptima y que actualmente disponen de una salida vial directa en el sentido señalado.

Haciendo la revisión de la propuesta integral del contratista se concluye:

1. **Duración:** El tiempo solicitado por el contratista de obra es de cinco (5) meses para realizar los diseños solicitados por la entidad y nombradas líneas arriba y un (1) mes para para el proceso de aprobación, conciliación entre las parte y entrega final. Tiempo que, esta interventoría considera razonable.
2. **Valor de los diseños:** El valor propuesto por el contratista para realizar los diseños anteriormente mencionados es de \$ 3.313.715.662





La interventoría al realizar en análisis de la propuesta presenta por el contratista la encuentra procedente en cuanto a duración, alcance de la entrega, así como la inclusión de ensayos de laboratorio como parte de reembolsable.

No obstante, con respecto al personal, la Interventoría considera pertinente que el Contratista de Obra cuente con los siguientes profesionales que entre otras cosas requieren atender las diferentes entregas del contratista a los productos de los diseños:

• ESPECIALISTA AMBIENTAL, FORESTAL Y FAUNA. Profesionales que en caso de algún requerimiento por parte de la Autoridad Ambiental Competente para los diseños del descole de la quebrada Tibabita, se atiendan a la brevedad posible y dentro del plazo manifestado por el contratista.

• ESPECIALISTA EN SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO. Profesional que debe estar para el cargue de toda la información de afiliaciones, pago de planillas, entre otros que hacen parte de las actividades de esta especialidad.

• PROFESIONAL SOCIAL. Profesional encargada de realizar las diferentes solicitudes de la entidad, comunidad y demás entes de control.

En concordancia con lo anteriormente expuesto y con lo señalado por la Interventoría en el oficio CCV-1367-2025, se propone modificar el contrato en lo relacionado con el Anexo de Personal para la Etapa de Preconstrucción, con el objetivo de exigir únicamente los profesionales estrictamente necesarios para la gestión de los estudios y diseños derivados de la ampliación de dicha etapa. Esta propuesta busca optimizar el uso de los recursos disponibles, minimizando el impacto económico sobre el proyecto, sin comprometer la cobertura integral de las necesidades técnicas y operativas requeridas en esta fase.

En este sentido, se ha evidenciado y concertado que no es necesario proveer la totalidad de los perfiles contemplados originalmente, dado que las actividades proyectadas son de carácter técnico específico y algunos profesionales no tienen participación directa en las tareas a ejecutar, como es el caso de los Profesionales BIC y de Restauración, quienes ya cumplieron con la entrega de sus productos, y los nuevos diseños no generan actividades en estos campos.

De acuerdo con el alcance actual de la prórroga y los requerimientos definidos por la Entidad, no se contempla la ejecución de actividades de conservación, restauración de bienes muebles o inmuebles, ni intervenciones en Bienes de Interés Cultural (BIC) durante la elaboración de los estudios y diseños a desarrollar.

Respecto al componente social, y considerando el entorno en el que se circunscribe el proyecto, así como la intención de prestar el mejor servicio posible optimizando los recursos, se ha determinado —tras mesa de trabajo— que no se ejecutarán todas las acciones sociales previstas inicialmente. Por lo tanto, se solicita reducir el número de profesionales del área social durante la prórroga de la etapa de preconstrucción, manteniendo únicamente los siguientes perfiles:



- *Profesional Social*
- *Residente Social*
- *Profesional en Comunicación Social (tiempo parcial)*

Los demás perfiles del componente social (como el pedagogo y el economista) serán activados únicamente en caso de requerirse, previa aprobación de la Interventoría.

Adicionalmente, se aclara que el profesional BIM ya se encuentra incluido dentro de la propuesta técnica y económica de los estudios y diseños adicionales, por lo que no se requiere su activación como parte de la plantilla mínima de preconstrucción.

Este ajuste permite una gestión más eficiente de los recursos asignados, sin afectar la calidad ni el cumplimiento de los entregables pactados. En consecuencia, se solicita que el valor correspondiente a los profesionales no activados sea modifique temporalmente del presupuesto de la prórroga, y que su eventual incorporación se tramite mediante solicitud complementaria, en caso de ser necesario.

Justificación jurídica

De acuerdo con lo expuesto en precedencia, resulta proporcional y adecuado, incorporar las actividades al contrato para efectuar los estudios y diseños considerando que según lo expuesto por la Entidad, estos diseños resuelven las necesidades solicitadas por Transmilenio S.A, para el proyecto, garantizando la movilidad y conectividad de la ciudad en este sector.

Sobre la viabilidad de la modificación de los contratos estatales, la Corte Constitucional se ha pronunciado en los siguientes términos:

“Por regla general, 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, entre otros (...)”¹

Adicionalmente, vale la pena destacar lo señalado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en Concepto del 13 de agosto de 2009:

“La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo (...)”²

De igual forma, la Corte se ha pronunciado de la siguiente forma:



“Así pues, las modificaciones o adiciones contractuales, a la luz de la Ley 80 de 1993, deben apuntar al cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran en la consecución de esos fines. A partir de ello, el artículo 40 de esa normativa dispone la facultad de las entidades estatales de “celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales (...)”³

De igual forma, la Modificación del Contrato en mención cumple con los requisitos de la normatividad vigente, en la medida que es congruente con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, y en consecuencia es viable jurídicamente la presente solicitud, resaltando que, la licitación pública por la que el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) seleccionó al Consorcio CC-7MA L3, se rigió por Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, sus decretos reglamentarios y demás normas sobre la materia.

Al respecto, es pertinente traer a colación lo dispuesto por el H. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto del 13 de agosto de 2009, rad. 1.952, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo, respecto a la modificación de los contratos estatales indicó lo siguiente:

“La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.

La ley permite una cierta discrecionalidad en la toma de las decisiones de modificar los contratos, pues es muy difícil regular detalladamente el tema, en especial ante la infinidad de situaciones que pueden presentarse durante la ejecución. Por esto utiliza locuciones relativamente amplias, a las que debe someterse la administración. A manera de ejemplo, se citan las siguientes tomadas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública: mantener las condiciones técnicas, económicas y financieras, (artículo 4.8), no sobrevenga mayor onerosidad, (artículo 4.9), acordarán los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar ... diferencias, (ibidem), evitar la paralización y la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, (artículo 14); etc. Nótese que, sin embargo, en ellas van inmersas las ideas de una causa cierta y unos fines públicos que hay que salvaguardar.”

La modificación no altera en ninguna medida los criterios de asignación de puntaje previstos en los pliegos de condiciones del proceso de selección IDU-LP-DG-003-2023 que dio origen a la adjudicación del Contrato de la referencia, lo que constituye una razón adicional para que las partes se encuentren en plena capacidad y facultad para suscribir el Modificadorio requerido.

Ahora bien, la Sala de Consulta y Servicio Civil del H. Consejo de Estado, en Concepto 2263 del 17 de marzo del 2017 expresó lo siguiente:



“(…) No podría aceptarse un poder ilimitado o absoluto de modificación, aun frente a circunstancias excepcionales. Por ello la modificación no podrá afectar el núcleo esencial del objeto, o la naturaleza global del contrato. Con independencia de las razones y circunstancias imprevisibles que puedan presentarse, no es posible que el contrato mute o se transforme en un contrato sustancialmente distinto. Si se sustituyen las obras, los suministros o los servicios pactados por otros diferentes, o se modifica el tipo de contratación, o el núcleo esencial del objeto, se presentaría una novación del negocio jurídico y su objeto.

[...] -Las causas que justificarían la modificación del contrato deben obedecer al acaecimiento de situaciones o circunstancias imposibles de prever, con una diligencia debida, que hagan imperiosa o necesaria la modificación de algunas estipulaciones del contrato, como única manera de conjurarlas. Debe tratarse de la existencia de circunstancias surgidas de un riesgo imprevisible, no necesariamente de una situación no prevista, que pueda razonablemente considerarse en un futuro mediano o que debieron ser previstas en la etapa de planeación del contrato. Ello supone la existencia de circunstancias posteriores, externas a las partes y no agravadas por su acción u omisión, puestas de manifiesto o imposibles de advertir en la etapa precontractual, que, además, muestren la imposibilidad de cumplir lo pactado inicialmente, o su falta de idoneidad. Estas circunstancias pueden obedecer a razones de tipo geológico, medioambiental o de otra índole, que no pudieron ser razonablemente previstas. [...]

Asimismo, la Corte Constitucional en Sentencia C-068 de 2009, M.P. Mauricio González Cuervo, señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación– pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal, como en el caso que nos ocupa en el sentido de realizar una modificación integral en aras a garantizar condiciones de viabilidad de la obra, así:

“(…) 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 (...)”

Por lo expuesto, se precisa para todos los efectos jurídicos que la solicitud de modificación en comento no altera la observancia de la aplicación de los principios de selección objetiva e igualdad, así como las condiciones establecidas en los pliegos de condiciones, dado que, se mantienen los requisitos habilitantes y de ponderación del proceso de selección IDU-LPDG-003-2023 que dio origen a la adjudicación del Contrato de la referencia.



El Contratista se permite precisar lo siguiente frente a lo señalado por la Entidad en el comunicado IDU DTP 202522501033951:

(...) No obstante lo anterior, una vez revisada la propuesta para el diseño que tiene por objeto plantear la solución de conexión de la salida de los conjuntos residenciales Colinas del Norte, Brisas del Norte y Portal de la Séptima con la carrera séptima sentido Norte-Sur, se evidencia que el mismo se encuentra dentro del límite de intervención del proyecto, por lo que, se considera que dicho diseño debe ser asumido por el Contratista de Obra en el marco de las obligaciones contenidas en el contrato de Obra IDU 1740, específicamente las contenidas en la cláusula 3. Estudios y Diseños...Por lo anteriormente expuesto, se solicita a la firma interventora analizar lo expuesto por la Entidad, y realizar los ajustes respectivos tanto a su propuesta, como a la propuesta presentada por el contratista de Obra.”

El Contratista manifiesta su desacuerdo con la interpretación realizada por la Entidad en relación con el alcance del riesgo de diseño. En tal sentido, y sin que ello implique aceptación alguna respecto de dicha interpretación, el Contratista, en aras de no afectar la continuidad del proyecto, accede a avanzar con el desarrollo de los dos diseños respecto de los cuales no existe controversia.

No obstante, esta actuación no podrá ser entendida, bajo ninguna circunstancia, como una aceptación tácita o expresa de la posición de la Entidad. En consecuencia, el Contratista reitera y deja expresa constancia de que los diseños relativos a la intersección con el sector de El Codito no hacen parte del objeto contractual. El hecho de que dicha intersección se encuentre dentro del área geográfica del proyecto no implica, por sí mismo, que se incluya dentro del alcance contratado.

El Consejo de Estado ha precisado lo siguiente respecto de los Contratos a precio global:

(...) Los contratos de obra por precio global son aquellos en los que el contratista, a cambio de las prestaciones a que se compromete, obtiene como remuneración una suma fija siendo el único responsable de la vinculación de personal, de la elaboración de subcontratos y de la obtención de materiales, mientras que en el contrato a precios unitarios la forma de pago es por unidades o cantidades de obra y el valor total corresponde al que resulta de multiplicar las cantidades de obras, como lo ha señalado la jurisprudencia, en el contrato a precio global se incluyen todos los costos directos e indirectos en que incurrirá el contratista para la ejecución de la obra y, en principio, no origina el reconocimiento de obras adicionales, **de todos modos, en uno y otro caso, el contratista tiene el derecho a reclamar en oportunidad por las falencias atribuibles a la entidad sobre imprevistos en el proceso de selección o en el contrato, o por hechos que la administración debe conocer, que desequilibran la ecuación financiera y que están por fuera del control del contratista, cuando quiera que no se hayan adoptado las medidas encaminadas a restituir el contrato a sus condiciones económicas iniciales⁴”.** (subrayado fuera del texto original)

Frente a lo anterior, este Contratista solicita que las obras que se deriven de la implementación de estos diseños sean pagadas por concepto de precios unitarios.

Justificación financiera

Calle 22 No. 6 - 27
Código Postal 11031
Tel: 3386660
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195
FO-DO-08_V14





El Consorcio CC-P 7MA L3, en el marco del desarrollo del Contrato de Obra IDU 1740-2023, atendiendo la solicitud realizada por el Instituto comunicado STES 20253460009748, ha presentado y concertado en diversos escenarios técnicos y administrativos la solicitud de incorporación de diseños complementarios y propuestas necesarias para el inicio de las obras del Lote 3 del Corredor de la Carrera Séptima. Estas propuestas fueron discutidas en mesas de trabajo con participación de representantes del Consorcio, la Interventoría y la Entidad, destacándose especialmente la sesión del 21 de marzo de 2025, donde se definieron los lineamientos para su presentación.

En cumplimiento de lo acordado, el Consorcio presentó una propuesta que requiere 6 meses de elaboración y un costo de \$3.313.715.662, la cual contempla los diseños de acceso al Patio Portal de la calle 200, el diseño del Canal Tibabita y solución a la intersección vial en el sector de Buenavista (calle 183ª x Cra. 6ª). Esta propuesta fue evaluada por la Interventoría, que emitió un concepto afirmativo sobre su viabilidad técnica y pertinencia dentro del alcance contractual, reconociendo su importancia para garantizar la correcta ejecución de las obras.

Adicionalmente, se concertó que el tiempo requerido para la elaboración y ejecución de los diseños propuestos se encuentra alineado con los plazos establecidos por la Entidad, permitiendo así la gestión oportuna de los recursos y la planificación de la etapa de preconstrucción. La propuesta incluye y considera las observaciones emitidas por la supervisión del contrato en las mesas de trabajo, lo que refuerza su coherencia con las necesidades del proyecto y su factibilidad dentro del marco contractual vigente.

Posteriormente, la Entidad en su comunicado IDU DTP 202522501033951 solicitó ajustar la propuesta económica aprobada anteriormente por la Interventoría mediante comunicado CCV-1361-2025 del 21 de julio del 2025 (...) No obstante lo anterior, una vez revisada la propuesta para el diseño que tiene por objeto plantear la solución de conexión de la salida de los conjuntos residenciales Colinas del Norte, Brisas del Norte y Portal de la Séptima con la carrera séptima sentido Norte-Sur, se evidencia que el mismo se encuentra dentro del límite de intervención del proyecto, por lo que, se considera que dicho diseño debe ser asumido por el Contratista de Obra en el marco de las obligaciones contenidas en el contrato de Obra IDU 1740, específicamente las contenidas en la cláusula 3. Estudios y Diseños...Por lo anteriormente expuesto, se solicita a la firma interventora analizar lo expuesto por la Entidad, y realizar los ajustes respectivos tanto a su propuesta, como a la propuesta presentada por el contratista de Obra.”.

Dado el alcance técnico y operativo de la propuesta presentada por el Consorcio CC P 7MA L3, y considerando el concepto afirmativo emitido por la Interventoría, se evidencia la necesidad de ampliar el tiempo destinado a la etapa de preconstrucción. Esto permitirá incorporar adecuadamente los diseños complementarios, realizar los ajustes contractuales requeridos y garantizar una planeación integral de las actividades previas al inicio de obra. En este sentido, se solicita la prórroga de la etapa de preconstrucción por un período de seis (6) meses, con el fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos establecidos y la correcta ejecución del proyecto.



Adicionalmente, se considera indispensable adicionar los recursos correspondientes a los componentes ambiental y tránsito y modificara el social, dado que estos aspectos son fundamentales para la implementación de las soluciones propuestas y su articulación con el entorno urbano. La inclusión de estos componentes permitirá atender las exigencias normativas, mitigar impactos y facilitar la gestión con las comunidades y actores involucrados, asegurando así la sostenibilidad y viabilidad del proyecto en su fase de ejecución.

En complemento a la solicitud de prórroga de la etapa de preconstrucción, se considera necesario modificar el personal de la plantilla mínima requerido para esta fase, el cual, si bien no está contemplado dentro de los componentes transversales, resulta indispensable para garantizar la continuidad técnica, administrativa y operativa del proyecto. Este personal cumple funciones clave en la estructuración, seguimiento y articulación de los diseños complementarios, así como en la coordinación con las entidades involucradas.

La presencia permanente de este equipo durante la etapa de preconstrucción es esencial para atender las exigencias del contrato, responder oportunamente a los requerimientos de la Interventoría y asegurar el cumplimiento de los cronogramas establecidos. Por lo tanto, se solicita formalmente la adición presupuestal para cubrir los costos asociados a este personal, que durante los seis meses de prórroga asciende a la suma de \$471.139.848, permitiendo así mantener la capacidad operativa del Consorcio y avanzar de manera eficiente hacia el inicio de las obras.

Con el fin de facilitar la gestión contractual y administrativa del proyecto, se propone que el pago de los diseños complementarios presentados por el Consorcio CC-P 7MA L3 se realice bajo una modalidad similar a la utilizada para los diferentes aspectos de la etapa de preconstrucción. Esta forma de pago ha demostrado ser eficiente y adecuada para cubrir actividades técnicas previas al inicio de obra, permitiendo una ejecución ordenada y conforme a los lineamientos establecidos por la Entidad.

La homologación del esquema de pago para los diseños garantizará una trazabilidad clara en la ejecución financiera del contrato, además de permitir una articulación efectiva con los demás componentes que hacen parte de la preconstrucción. Esta propuesta busca mantener la coherencia operativa del proyecto, optimizar los tiempos de trámite y asegurar que los recursos asignados se utilicen de manera oportuna y transparente.

N°	RUBRO	VALOR CONTRATO	VALOR PRORROGA 1 (EYD)
1	ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN	\$ 4.291.434.612	\$ 3.620.225.313
1.1	COMPONENTE PPAL PRECONSTRUCCIÓN	\$ 3.002.829.971	\$ -
1.2	COMPONENTES TRASNSVERSALES	\$ 1.288.604.641	\$ -
	COMPONENTE AMBIENTAL	\$ 215.673.872	\$ -
	COMPONENTE SOCIAL	\$ 915.652.201	\$ -
	COMPONENTE TRANSITO	\$ 157.278.568	\$ -
1.3	PRORROGA 1 PRECONSTRUCCIÓN	\$ -	\$ 3.620.225.313
	COMPONENTE ESTUDIOS Y DISEÑOS		\$ 2.546.101.113
	COMPONENTE AMBIENTAL		\$ 161.755.406
	COMPONENTE SOCIAL		\$ 233.397.626
	COMPONENTE TRANSITO		\$ 113.541.826
	COMPONENTE ARQUEOLOGÍA		\$ 123.850.920
	COMPONENTE CONSERVACION		\$ -
	COMPONENTE BIC		\$ -
	COMPONENTE TECNICO		\$ 347.288.928
	AJUSTES PRECONSTRUCCIÓN		\$ 94.289.494

Donde el cálculo de los valores por cada componente resulta de la siguiente manera:

N°	RUBRO	VALOR CONTRATO	VALOR PRORROGA (6m)
1	COMPONENTES TRASNVERSALES	\$ 1.288.604.641	\$ 508.694.858
	COMPONENTE AMBIENTAL	\$ 215.673.872	\$ 161.755.406
	COMPONENTE SOCIAL	\$ 915.652.201	\$ 233.397.626
	COMPONENTE TRANSITO	\$ 157.278.568	\$ 113.541.826

Componente Ambiental

INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO									
SUBDIRECCION GENERAL DE DESARROLLO URBANO									
DIRECCION TECNICA DE PROYECTOS									
OBJETO DE LA CONTRATACION:		ACTUALIZACION, COMPLEMENTACION, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACION DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 93A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMAS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. - LOTE 3 CALLE 163 A CALLE 200, INCLUYE PATIO PORTAL							
SISTEMA DE GESTION AMBIENTAL, SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO									
OBRAS INICIALES Y GESTIONES PRELIMINARES								6	MESES
EJECUCION DE OBRA								0	MESES
COMPONENTE A - PERSONAL									
PRECONSTRUCCION									
ITEMS	UNL	CAT	CANT	DEBIC HMMES	TOTAL DEBIC IMPROY	TARIFA (MES)	F.P.	TOTAL ACTIVIDAD	
1 RESIDENTE AMBIENTAL	MES	6	1	0.50	3.00	\$ 6.339.000	1,4524	\$ 27.620.291,00	
2 RESIDENTE FORESTAL	MES	6	1	0.50	3.00	\$ 6.339.000	1,4524	\$ 27.620.291,00	
3 BIOLOGO	MES	6	1	0.50	3.00	\$ 6.339.000	1,4524	\$ 27.620.291,00	
4 RESIDENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SSIT)	MES	6	1	1.00	6.00	\$ 6.339.000	1,4524	\$ 58.240.582,00	
5 RESIDENTE MAQUINARIA Y EQUIPOS	MES	6	0	0.10	0.00	\$ 6.339.000	1,4524	\$ 0,00	
BRIGADA DE ORDEN, ASEO Y LIMPIEZA									
6 TARIFA MES - PERSONAL DE OBRA - AYUDANTE (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	MES		0	1.00	0.00	\$ 1.160.000	1,9242	\$ 0,00	
SUBTOTAL PERSONAL PRECONSTRUCCION								\$ 138.101.455,00	
SUBTOTAL ETAPA PRECONSTRUCCION								\$ 138.101.455,00	
A.L.U. ETAPA PRECONSTRUCCION (solo Impuestos y polizas)								17,128%	
								\$ 23.653.351,00	
SUBTOTAL ETAPA PRECONSTRUCCION - INCLUYE A.L.U.								\$ 161.755.406,00	



Componente Social

CONSEJO DE LA CIUDADANÍA
CONSEJO DE LA CIUDADANÍA

FORMATO	CÓDIGO	PROCESO	VERSIÓN							
		Proyectos								
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO										
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO URBANO										
DIRECCIÓN TÉCNICA DE PROYECTOS										
OBJETO DE LA CONTRATACIÓN:		ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 93A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. - LOTE 3 CALLE 183 A CALLE 200, INCLUYE PATIO PORTAL								
		PRECONSTRUCCIÓN	8 MESES							
		EJECUCIÓN DE OBRA	30 MESES							
CONTROL DE INVERSIÓN DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA PARA OBRAS DEL IDU										
PRECONSTRUCCIÓN										
COMPONENTE	Unidad	TARIFA (MIS)	Factor prestacional	CATEGORIA	Cantidad	Dedicación H/Mes	Plazo (Meses)	Dedicación Total (Meses)	Subtotal	
Componente A. Personal Profesional de Gestión Social										
A.1	Profesional Social de apoyo y/o Auxiliar Social	MES	\$ 7.108.000	1,8079	5	1,00	1,00	5,00	\$ 68.573.719,00	
A.2	Residente Social	MES	\$ 6.339.000	1,4524	6	1,00	1,00	6,00	\$ 55.240.682,00	
A.3	Profesional en pedagogía	MES	\$ 6.339.000	1,4524	6		1,00	6,00	\$ 0,00	
A.3	Profesional comunicador Social	MES	\$ 6.339.000	1,4524	6	1,00	0,50	6,00	\$ 27.620.291,00	
A.4	Profesional en Economía	MES	\$ 6.339.000	1,4524	6		1,00	6,00	\$ 0,00	
ACTAS DE VECINDAD										
A.5	Profesional social para actas de vecindad	MES	\$ 6.339.000	1,4524	6		1,00	6,00	\$ 0,00	
A.6	Profesional Ingeniero o Arquitecto para actas de vecindad	MES	\$ 6.339.000	1,4524	6		1,00	6,00	\$ 0,00	
GUÍA CÍVICO										
A.7	TARIFA MES - PERSONAL DE OBRA - AYUDANTE (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	MES	\$ 1.160.000	1,5242			0,98	6,00	\$ 0,00	
Subtotal Componente personal Fase PreConstrucción									\$ 161.434.682,00	
Componente B. Plan de Gestión social										
COMPONENTE	Unidad	Valor Unitario			Cantidad Obra				Subtotal	
B.1	Programa de Información		ETAPA DE PRECONSTRUCCION						\$ 671.200,00	
B.1.1	VIDEO BEAM - ALQUILER POR DIA	DIA	\$ 95.200,00			6,00			\$ 571.200,00	
					ETAPA DE PRECONSTRUCCION				\$ 402.188,00	
B.2.1	IMPRESIÓN HOJA CARTA, A 1X2 TINTAS EN PAPEL BOND DE 75 GR.	UN	\$ 119,00			850,00			\$ 101.150,00	
B.2.2	VOLANTES TAMAÑO 1/2 CARTA POLICROMIA COTE DE 115 GR.	UN	\$ 83,00			425,00			\$ 35.275,00	
B.2.3	PLEGABLES DE SOSTENIBILIDAD EN TRES CUERPOS TAMAÑO CARTA A 4X4 TINTAS EN PROPALCOTE	UN	\$ 500,00			425,00			\$ 212.500,00	
B.2.4	AFICHE TAMAÑO MEDIO PLEGO A 4X2 TINTAS EN PROPALCOTE DE 115 GR.	UN	\$ 1.309,00			37,50			\$ 49.088,00	
B.2.5	VOLANTES TAMAÑO CARTA POLICROMIA DE 114 GR.	UN	\$ 167,00			25,00			\$ 4.175,00	
B.3 Programa de Atención al ciudadano										
COMPONENTE	Unidad	Valor Unitario			Cantidad	Dedicación Mes	Plazo (Meses)	Dedicación Total (Meses)	Subtotal	
B.3.1	Adecuación del punto IDU-Atención al ciudadano		ETAPA DE PRECONSTRUCCION						\$ 64.979.162,00	
B.3.1.1	ALQUILER DE SILLA PARA ESCRITORIO PARA PUESTO DE TRABAJO	UN/MES	\$ 9.529,00			4,00	1,00	6,0	24,00	\$ 236.296,00
B.3.1.2	ALQUILER DE PUESTO DE TRABAJO - ESCRITORIO 75X120X50CM	UN/MES	\$ 10.984,00			4,00	1,00	6,0	24,00	\$ 263.616,00
B.3.1.3	ALQUILER DE SILLA PLÁSTICA SIN BRAZOS	UN/MES	\$ 2.887,00			20,00	1,00	6,0	120,00	\$ 347.640,00
B.3.1.4	TARIFA MES - ARRIENDO OFICINA INCL. ADMINISTRACIÓN, SERVICIOS PÚBLICOS, COMUNICACIONES	M2/MES	\$ 45.108,00			200,00	1,00	6,0	1200,00	\$ 54.129.600,00
SUBTOTAL COSTO DE PERSONAL PARA EL PLAN DE GESTION SOCIAL ETAPA PRECONSTRUCCIÓN									\$ 161.434.682,00	
SUBTOTAL COSTOS DE SUBPROGRAMAS DE PLAN DE GESTION SOCIAL ETAPA PRECONSTRUCCIÓN									\$ 66.962.540,00	
AIU (Sólo Impuestos y pólizas)									12,642%	
TOTAL COSTO PARA DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA PRECONSTRUCCIÓN									\$ 28.010.484,00	
									\$ 233.397.826,00	

● 本教材为《2019 年注册会计师全国统一考试教材》之一，由财政部注册会计师考试委员会办公室组织编写，经中国注册会计师协会审核通过。

Componentes Arqueología y Técnico

25



Componente Arqueología

ITEM	CARGO	CANT	DEDICACIÓN MES	TOPE MÁXIMO SALARIO	FACTOR P.	No. MESES	SALARIO MÁS PRESTACIONES
		A	B	C	D	E	E = A * B * C * D * E
COD 1	PERSONAL PROFESIONAL (Ingenieros y Otros)						
9108 1,001	DIRECTOR DE OBRA		1,00	\$ 21.000.000,00	1,450578	6,00	\$ -
9110 1,002	COORDINADOR DE OBRA		1,00	\$ 12.000.000,00	1,451613	6,00	\$ -
9111 1,007	ARQUEÓLOGO	2	1,00	\$ 7.108.000,00	1,452013	6,00	\$ 123.850.920,00
9112 1,008	ARQUEÓLOGO		0,00	\$ 6.339.000,00	1,452508	6,00	\$ -
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN (DESGLOSE AIU)							\$ 123.850.920,00

Componente Técnico

ITEM	CARGO	CANT	DEDICACIÓN MES	TOPE MÁXIMO SALARIO	FACTOR P.	No. MESES	SALARIO MÁS PRESTACIONES
		A	B	C	D	E	E = A * B * C * D * E
COD 1	PERSONAL PROFESIONAL (Ingenieros y Otros)						
9108 1,001	DIRECTOR DE OBRA	1	1,00	\$ 21.000.000,00	1,450578	6,00	\$ 182.772.783,00
9110 1,002	COORDINADOR DE OBRA	1	1,00	\$ 12.000.000,00	1,451613	6,00	\$ 104.516.145,00
9111 1,007	ARQUEÓLOGO		1,00	\$ 7.108.000,00	1,452013	6,00	\$ -
9112 1,008	ARQUEÓLOGO		0,00	\$ 6.339.000,00	1,452508	6,00	\$ -
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN (DESGLOSE AIU)							\$ 287.288.928,00

2	GASTOS OPERACIONALES						
COD. IDU 2,1	GASTOS OPERACIONALES MENSUALES EN OBRA	AREA (M2)	DEDICACIÓN	DEDICACIÓN X AREA (M2)	COSTO (\$/M2.MES)	No. MESES	VALOR (\$)
	SERVICIO DE VIGILANCIA		1,00		\$ 10.000.000,00	6,00	\$ 60.000.000
SUBTOTAL GASTOS OPERACIONALES MENSUALES PRECONSTRUCCIÓN							\$ 60.000.000

Ajustes Preconstrucción

A continuación, se muestra el cálculo de los valores a origen de contrato octubre del 2023, correspondientes a los componentes Ambiental-SST, Social, Tránsito, Arqueología y Técnico.

“Cláusula 7.3. Cálculo de la Remuneración Mensual del Contratista Durante la Etapa de Preconstrucción.....7.3.8. Ajustes: Los Componentes **Transversales** serán objeto de ajuste con base en las fórmulas señaladas en numeral 8.5.71.1(d) del presente Contrato.”

Para la siguiente modificación se solicita incluir en la remuneración de la etapa de prórroga de preconstrucción, los ajustes de los componentes transversales Ambiental-SST, Social, Tránsito, Arqueología y Técnico.



N°	RUBRO	VALOR PRORROGA 1 (A)	lo oct-23	lo sep-25	F (I/Io)-1	Ajustes (a)*F
3	PRORROGA 1 PRECONSTRUCCIÓN	\$ 3.525.935.819	126,57	138,75	0,09623	\$ 94.289.494
	COMPONENTE ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$ 2.546.101.113	NA	NA	NA	NA
	COMPONENTE AMBIENTAL	\$ 161.755.406	126,57	138,75	0,09623	\$ 15.565.723
	COMPONENTE SOCIAL	\$ 233.397.626	126,57	138,75	0,09623	\$ 22.459.854
	COMPONENTE TRANSITO	\$ 113.541.826	126,57	138,75	0,09623	\$ 10.926.130
	COMPONENTE ARQUEOLOGIA	\$ 123.850.920	126,57	138,75	0,09623	\$ 11.918.174
	COMPONENTE CONSERVACION	\$ -	126,57	138,75	0,09623	\$ -
	COMPONENTE BIC	\$ -	126,57	138,75	0,09623	\$ -
	COMPONENTE TECNICO	\$ 347.288.928	126,57	138,75	0,09623	\$ 33.419.614

SOLICITUD

Por todo lo expuesto, solicitamos proceder con el modificadorio del contrato para:

Incorporar dentro del alcance del contrato las actividades de estudios y diseños de:

- (I) Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte-sur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU, como complemento necesario al Contrato IDU 1740-23.
- (II) Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita.

Así como los componentes transversales a los estudios y diseños, incluidas las labores Ambiental-SST, Social y Tráfico, Arqueología, Conservación, BIC requeridas para el desarrollo de los estudios y diseños referidos, incluido su plazo de ejecución y forma de pago.

Como consecuencia de lo anterior, adicionar el valor del contrato por la suma de \$3.620.225.313, donde El Consorcio ratifica que cuenta con los recursos técnicos, financieros, de personal, requeridos para la ejecución de la etapa de pre construcción fundamentada en los estudios y diseños a contratar.

Así mismo el consorcio CC-P 7MA L3, manifiesta que la forma de pago será la establecida en el contrato para el reconocimiento de la etapa de Preconstrucción, de la siguiente manera:

Para el componente Principal, la establecida en Cláusula 7.3. "Cálculo de la Remuneración Mensual del Contratista Durante la Etapa de Preconstrucción, donde 7.3.2. El Componente Principal de la Remuneración del Contratista (VCPm). (a) El Componente Principal remunera la totalidad de las obligaciones a cargo del Contratista durante la Etapa de Preconstrucción que no se remuneran con cargo a los Componentes Transversales; las Partes acuerdan que el pago se hará cuando se cumplan los Hitos señalados en el Apéndice G del presente Contrato....



7.3.3. Componente Ambiental y SST (VMRRAPm) de la Remuneración del Contratista. El valor mensual real por el Componente de las Labores Ambientales y SST que se pagará durante la Etapa de Preconstrucción se causará contra la firma del Acta Mensual de Preconstrucción que verifique el cumplimiento de las Labores Ambientales y SST, que se calculará de la siguiente manera....

7.3.4. Componente de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica (VMRRSPm) de la Remuneración del Contratista. El valor mensual real por el Componente de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica que se pagará durante la Etapa de Preconstrucción se causará contra la firma del Acta Mensual de Preconstrucción que verifique el cumplimiento de las Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, que se calculará de la siguiente manera....

7.3.5. Componente por Manejo de Tráfico y Señalización (VMRRPMTMm) de la Remuneración del Contratista. El valor mensual real por el Componente de Manejo de Tráfico y Señalización que se pagará durante la Etapa de Preconstrucción se causará contra la firma del Acta Mensual de Preconstrucción que verifique el cumplimiento de las Labores de Manejo de Tráfico y Señalización, que se calculará de la siguiente manera....

A continuación, se define el cuadro de hitos para el reconocimiento económico del componente principal para la prórroga de preconstrucción, así:

Anexo Apéndice G Prórroga de Preconstrucción:

No.	Descripción	% sobre el valor de Diseños	valor componente de diseños
1	Radicación a Interventoría Diseño Conceptual del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte-sur y viceversa) hacia el patio portal	25,00%	\$ 636.525.278
2	Radicación a Interventoría Diseño Conceptual del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita.	20,00%	\$ 509.220.223
3	Finalización etapa de Revisión Diseños por parte de Interventoría	50,00%	\$ 1.273.050.557
4	Cierre y aprobaciones de productos finales de ESP	5,00%	\$ 127.305.056
			\$ 2.546.101.113

En caso de que el IDU considere otra forma de pago a la aquí planteada, este Contratista deberá recalcular los costos de la propuesta presentada e incluir impuestos, pólizas, gastos de administración e imprevistos no contemplados en la misma y cuya adición aumentará el valor aquí consignado.

El plazo para la etapa de Preconstrucción, de acuerdo con los criterios concertados con Interventoría, para el presente modificadorio es de seis (6) meses.



Solicitud de modificación del Anexo de Personal así:

Para el personal Técnico mínimo requerido para la etapa de Preconstrucción, se encuentran definidos los siguientes perfiles:

2.1.4. CANTIDAD, CATEGORIA Y DEDICACIONES DE PERSONAL PROFESIONAL DE LAS ETAPAS DE PRECONSTRUCCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO (LOTE 3)

A continuación, se muestra la cantidad, categoría y dedicaciones del personal profesional mínimas requeridas:

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN			ETAPA DE EJECUCION DE OBRA				ETAPA DE MANTENIMIENTO		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN	CANT	CAT	DEDICACIÓN	DEDICACIÓN FASE DE RECIBO	CANT	CAT	DEDICACIÓN (ANUAL)
DIRECTOR DE OBRA	1	2	100%	1	2	100%	100%	1	4	50%
COORDINADOR DE OBRA	1	4	50%	1	4	100%	100%	N/A	N/A	N/A
RESIDENTE DE OBRA	1	4	50%	2	4	100%	100%	1	6	100%

Se propone modificarlos de la siguiente manera:

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN		
	CANT.	CAT	DEDICACIÓN
DIRECTOR DE OBRA	1	2	100%
COORDINADOR DE OBRA	1	4	100%

Para el otro personal técnico mínimo requerido durante la etapa de Preconstrucción, se encuentran definidos los siguientes perfiles:

OTROS

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN			ETAPA DE EJECUCION DE OBRA				ETAPA DE MANTENIMIENTO		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN	CANT	CAT	DEDICACIÓN	DEDICACIÓN FASE DE RECIBO	CANT	CAT	DEDICACIÓN (ANUAL)
ESPECIALISTA BIM Y SIG	1	5	100%	1	5	20%	20%	1	5	5%
ARQUEOLOGO 1	2	5	100%	4	7	100%	100%	N/A	N/A	N/A
ARQUEOLOGO 2	8	6	100%	4	7	50%	50%	N/A	N/A	N/A
PROFESIONAL BIENES DE INTERES CULTURAL - ARQUITECTO BIC	1	4	75%	1	4	100%	60%	N/A	N/A	N/A
PROFESIONAL EN CONSERVACIÓN- RESTAURACIÓN DE MONUMENTOS- BIENES MUEBLES	1	5	75%	1	5	100%	60%	N/A	N/A	N/A

Se propone modificarlos de la siguiente manera:

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN		
	CANT.	CAT	DEDICACIÓN
ARQUEOLOGO 1	2	5	100%

Para el componente Ambiental, el personal mínimo requerido durante la etapa de Preconstrucción, se encuentran definidos los siguientes perfiles y se propone mantenerlos:



AMBIENTAL

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION			ETAPA DE EJECUCION DE OBRA			ETAPA DE MANTENIMIENTO		
	CAT	CANT	DEDICACIÓN	CAT	CANT	DEDICACIÓN	CAT	CANT	DEDICACIÓN (ANUAL)
RESIDENTE AMBIENTAL	5	1	50%	5	2	100%	5	1	30%
RESIDENTE FORESTAL	6	1	50%	6	2	100%	6	1	50%
RESIDENTE EN FAUNA SILVESTRE	6	1	50%	6	1	100%	6	1	30%
RESIDENTE SEGURIDAD	5	1	100%	5	2	100%	5	1	80%

Para el componente Social, el personal mínimo requerido durante la etapa de Preconstrucción, se encuentran definidos los siguientes perfiles:

SOCIAL

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION			ETAPA DE EJECUCION DE OBRA			ETAPA DE MANTENIMIENTO		
	CAT	CANT	DEDICACIÓN	CAT	CANT	DEDICACIÓN	CAT	CANT	DEDICACIÓN (ANUAL)
PROFESIONAL SOCIAL	5	1	100%	5	1	100%	N/A	N/A	N/A
RESIDENTE SOCIAL	6	1	100%	6	1	100%	6	1	34%
PROFESIONAL EN PEDAGOGÍA	6	2	100%	6	2	100%	6	1	34%
PROFESIONAL COMUNICADOR SOCIAL	6	1	100%	6	1	100%	N/A	N/A	N/A
PROFESIONAL EN ECONOMÍA	6	1	100%	6	1	100%	N/A	N/A	N/A

Se propone modificarlos de la siguiente manera:

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN		
	CANT.	CAT	DEDICACIÓN
PROFESIONAL SOCIAL	1	5	100%
RESIDENTE SOCIAL	1	5	100%
PROFESIONAL COMUNICADOR SOCIAL	1	6	50%

Para el componente de tránsito, el personal mínimo requerido durante la etapa de Preconstrucción, se encuentran definidos los siguientes perfiles y se propone mantenerlos:

TRÁNSITO

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION			ETAPA DE EJECUCION DE OBRA			ETAPA DE MANTENIMIENTO		
	CAT	CANT	DEDICACIÓN	CAT	CANT	DEDICACIÓN	CAT	CANT	DEDICACIÓN (ANUAL)
ESPECIALISTA EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE	3	1	80%	3	1	50%	4	1	25%



*Adicional a lo anterior, se deja constancia de que la presente solicitud de modificación se materializa por causas ajenas al Contratista y que por ende cualquier juicio que se pretenda sobre la atribución de responsabilidad asociada a esta modificación es improcedente. Ahora bien, igualmente se destaca que el único competente para realizar la evaluación de responsabilidad del Contratista, en otras palabras un “juicio de atribución de responsabilidad” es el IDU, precedido de lo que establece el artículo 86 de la ley 1474 del 2011, que garantiza el derecho al debido proceso del Contratista. Por lo tanto, el Contratista no avala que sea la Interventoría quien emita juicios de imputabilidad, debido a que ello es potestad de la Entidad siempre y cuando se cumpla a cabalidad con lo que establece la ley.
(...)”*

III. ANÁLISIS DE LA INTERVENTORÍA CONSORCIO CORREDOR VERDE CONTRATO IDU-1786-2023

La firma interventora mediante Comunicado CCV-1377-2025 con radicado IDU 202552601534192 del 22 de octubre de 2025, se pronunció en los siguientes términos:

“(…)”

En relación con la solicitud de modificación del contrato de obra pública No. IDU – 1740 de 2023, presentada por el Consorcio CC – P 7 MA L3, contenida en su oficio C.CC-P7MAL3/1740-INT -0839-25 del 3 de octubre del año en curso, esta interventoría presenta su análisis técnico, financiero y jurídico en los siguientes términos:

I. EL OBJETO DE LA MODIFICACIÓN SOLICITADA

Conforme se desprende de su comunicación, la modificación contractual tendría como fin principal incorporar dentro del objeto del contrato la elaboración de los siguientes diseños:

- a) *“Diseño de acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte – sur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A., y el IDU (…)”*
- b) *“Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box culvert del canal Tibabita”*

Precisándose por el contratista de obra que quedarían exceptuados “los Diseños de la intersección de la Cra 7 Y Cra 6ª, que permita solucionar la salida hacia el sur, desde los conjuntos residenciales de Buena Vista que se encuentran en el costado oriental de la carrera séptima y que actualmente disponen de una salida vial directa en el sentido señalado.”



II. FUNDAMENTOS QUE SOPORTAN LA SOLICITUD DE LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA PÚBLICA NO. IDU – 1740 DE 2023

A. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

Tal solicitud de modificatorio contractual, en lo que corresponde a los diseños del descole o canal del entrega del flujo de salida del box culvert del canal Tibabita, obedece a la solicitud del IDU, contenida en su oficio STEST 202534600097481 del 28 de enero de 2025, conforme al cual, en atención a los requerimientos de la EAAB fruto de su revisión de los productos de consultoría del componente hidráulico, se hace necesario elaborar los diseños del descole o canal de entrega del flujo de salida del box culvert del canal Tibabita, no contemplados dentro del alcance del contrato de obra IDU-1740-2023.

Por otro lado, en lo atinente a los diseños del acceso vehicular de las rutas alimentadoras, el IDU, con el fin atender los requerimientos de la SDM en el sentido de habilitar el funcionamiento y conexión con la red vial existente, de la futura Avenida el Polo a través de una solución de diseño en relación con el acceso al patio portal, mediante su oficio STEST 202534600097481 del 28 de enero de 2025 le solicitó al contratista de obra la presentación de una propuesta para incorporar al objeto de su contrato los diseños de acceso al patio portal de la calle 200, sentido norte-sur para los buses de rutas alimentadoras de Transmilenio.

En concepto de esta Interventoría, desde un punto de vista técnico, los productos de diseño a los que se refiere la modificación solicitada resultan necesarios para asegurar la debida funcionalidad del proyecto desde sus componentes hidráulicos, de transitabilidad y de la debida prestación del servicio de transporte público, por las siguientes razones:

- *Con relación a los diseños del acceso vehicular de las rutas alimentadoras del patio portal, tal y como lo ha manifestado la Empresa Transmilenio en las diferentes mesas de trabajo en conjunto con el IDU y notificadas a esta Interventoría mediante el oficio STEST 202434600809921 del 20 de junio de 2024, los diseños no establecen como es el acceso al patio portal de las rutas alimentadoras en el sentido norte sur y la conexión del BRT del proyecto de corredor verde no quedaría habilitada con la futura Avenida el Polo, por lo cual los brazos del puente quedarían inutilizados, lo que generaría que las rutas alimentadoras tomarán otras rutas de salida, aumentando sus tiempos de desplazamiento y por ende un nivel de servicio inferior, afectando la percepción de los usuarios del sistema, lo que conlleva no utilizarlo, razón por la cual es necesaria realizar los ajustes a los diseños, con el fin de atender los requerimientos de la entidad y de Transmilenio y así evitar inconformidades con la comunidad y garantizar el acceso directo Norte – Sur.*



- En referencia al diseño de descole de la quebrada Tibabita, actualmente se tiene contemplado la construcción de la Cuneta Verde y del Box culvert, para conectar los recorridos hídricos de la reserva ambiental con el canal que continúa en el Plan Parcial 12 de Lagos de Torca que continúa en el costado oriental. Sin embargo, estas obras que se tienen contempladas realizar contractualmente, solo garantizarían la solución en una parte del corredor (costado oriental), y no se tendría clara la entrega o descole (costado occidental) de estas obras que, debido a que este descole se encuentra a cargo del Fideicomiso Lagos de Torca, se realizaría posteriormente, en caso de realizarlo con posterioridad, hasta tanto se realizaran las obras, se generaría represión de las aguas de escorrentía por la construcción de las obras de la cuneta verde y Box culvert, con lo cual sería inviable la construcción; razón por la cual es necesario realizar los diseños, para garantizar el desagüe de estas obras y su normal funcionamiento y así garantizar la estabilidad de las obras a ejecutar.

Amén de que solucionan algunas causas que motivaron la suspensión que hoy afecta la ejecución de los contratos de obra e interventoría.

B. JUSTIFICACIÓN FINANCIERA

i. Estudios Y Diseños Adicionales

El contratista de Obra ha estimado que la duración de las actividades correspondientes a los estudios y diseños adicionales en 6 meses, plazo en el que se deberá prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra y se aplicará a su etapa de preconstrucción.

Adicionalmente, definido como quedó que tener tales diseños requeridos por la EAAB y de la SDM como presupuesto para la viabilidad de los productos de la consultoría que requieren su aprobación y/o visto bueno y que los mismos no hacen parte del alcance inicial de las obligaciones a cargo del Consorcio CC-P 7MA L3, este contratista le propone a la entidad adicionar el valor del contrato en la suma de \$ 2.546.101.113,00 desglosados de la siguiente manera:

- Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte-sur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU: \$ 1.802.019.440.
- Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box culvert del canal Tibabita: \$ 744.081.673

Tarifas del personal profesional: Se evidencia que el Contratista ha tomado la tarifa establecida por el visor IDU - 1A.-Visor_BPR_2024-I_Fase-II_MO_2025_30-01-2025 la cual incluye el factor prestacional.

1. Los profesionales propuestos por el contratista de obra para realizar los diseños son:

- DIRECTOR DE CONSULTORÍA



- COORDINADOR DE CONSULTORÍA
- ESPECIALISTA EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE
- INGENIERO EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE
- INGENIERO MODELADOR
- ESPECIALISTA EN DISEÑO GEOMÉTRICO
- ESPECIALISTA EN URBANISMO Y ESPACIO PÚBLICO
- ARQUITECTO DE APOYO EN PAISAJISMO
- ARQUITECTO DE APOYO EN URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ANIMACIONES E IMAGENES 3D
- ESPECIALISTA EN REDES HIDROSANITARIAS
- ESPECIALISTA EN REDES HIDROSANITARIAS (RED MATRIZ)
- INGENIERO DE APOYO EN REDES HIDROSANITARIAS Y ANIMACIONES E IMÁGENES 3D
- ESPECIALISTA EN REDES ELECTRICAS, TELEMATICOS, FIBRA ÓPTICA Y GAS
- INGENIERO DE APOYO EN REDES ELECTRICAS, TELEMATICOS, FIBRA ÓPTICA, GAS E IMAGENES 3D
- ESPECIALISTA EN ESTRUCTURAS
- INGENIERO DE APOYO EN ESTRUCTURAS
- ESPECIALISTA EN GEOTECNIA
- INGENIERO DE APOYO EN GEOTECNIA
- ESPECIALISTA EN PAVIMENTOS
- PROFESIONAL DE COSTOS Y PRESUPUESTO
- PROFESIONAL DE APOYO DE COSTOS Y PRESUPUESTO
- INGENIERO Y/O ARQUITECTO (ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROGRAMACIÓN)
- COORDINADOR BIM- SIG-CAD
- INGENIERO TOPOGRÁFICO (COMISIÓN DE TOPOGRAFÍA)
- AUXILIAR DE INGENIERIA
- PERSONAL ADMININISTRATIVO
- PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO

2. Las dedicaciones del personal se pueden evidenciar en la siguiente tabla:



DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	TARIFA (\$)	DEDICACIÓN (ELABORACIÓN DE DISEÑOS) (meses)					RECIBO
			1	2	3	4	5	
DIRECTOR/COORDINACIÓN								
DIRECTOR DE CONSULTORÍA	1	10.640.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.11
COORDINADOR DE CONSULTORÍA	1	9.060.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.75	0.11
ESPECIALISTAS Y/O PROFESIONALES								
TRÁNSITO								
ESPECIALISTA EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE	1	9.060.000,00	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.06
INGENIERO EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE	1	9.060.000,00	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6	0.06
INGENIERO MODELADOR	1	9.060.000,00	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.06
DISEÑO GEOMÉTRICO								
ESPECIALISTA EN DISEÑO GEOMÉTRICO	1	9.060.000,00	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.06
DISEÑO URBANO (URBANISMO, ARQUITECTURA, PAISAJISMO Y ACCESIBILIDAD)								
ESPECIALISTA EN URBANISMO Y ESPACIO PÚBLICO	1	9.060.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
ARQUITECTO DE APOYO EN PAISAJISMO	1	8.172.000,00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
ARQUITECTO DE APOYO EN URBANISMO, ESPACIO PÚBLICO Y ANIMACIONES E IMÁGENES 3D	1	8.172.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
REDES HIDROSANITARIAS								
ESPECIALISTA EN REDES HIDROSANITARIAS	1	9.060.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
ESPECIALISTA EN REDES HIDROSANITARIAS (RED MATRIZ)	1	9.060.000,00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.11

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	TARIFA (\$)	DEDICACIÓN (ELABORACIÓN DE DISEÑOS) (meses)					RECIBO
			1	2	3	4	5	
INGENIERO DE APOYO EN REDES HIDROSANITARIAS Y ANIMACIONES E IMAGENES 3D	1	8.172.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.50	0.11
REDES SECAS								
ESPECIALISTA EN REDES ELECTRICAS, TELEMATICOS, FIBRA ÓPTICA Y GAS	1	9.060.000,00	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.06
INGENIERO DE APOYO EN REDES ELECTRICAS, TELEMATICOS, FIBRA ÓPTICA, GAS E IMAGENES 3D	1	8.172.000,00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.06
ESTRUCTURAS								
ESPECIALISTA EN ESTRUCTURAS	1	9.060.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
INGENIERO DE APOYO EN ESTRUCTURAS	1	8.172.000,00	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	0.06
GEOTECNIA								
ESPECIALISTA EN GEOTECNIA	1	9.060.000,00	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.11
INGENIERO DE APOYO EN GEOTECNIA	1	8.172.000,00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	0.06
PAVIMENTOS								
ESPECIALISTA EN PAVIMENTOS	1	9.060.000,00	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40	0.06
PRESUPUESTO Y PROGRAMACION								
PROFESIONAL DE COSTOS Y PRESUPUESTO	1	9.060.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
PROFESIONAL DE APOYO DE COSTOS Y PRESUPUESTO	1	8.172.000,00	0.85	0.85	0.85	0.90	0.90	0.06
INGENIERO Y/O ARQUITECTO (ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y PROGRAMACIÓN)	1	9.060.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.50	0.11
CAD - BIM								
COORDINADOR BIM-SIG-CAD	1	8.172.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
TOPOGRAFÍA								
INGENIERO TOPOGRÁFICO	1	8.172.000,00	0.9	0.9				0.1
TARIFA MES - PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO - CADENERO 1 (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	1	2.204.000,00	0.9	0.9				0.11
TARIFA MES - PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO - CADENERO 2 (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	1	1.920.000,00	0.9	0.9				0.11
TARIFA MES - PERSONAL TÉCNICO - DIBUJANTE 1 (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	1	3.143.000,00	0.9	0.9				0.11
PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO								
TARIFA MES - PERSONAL TÉCNICO - AUXILIAR DE INGENIERÍA (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	1	2.997.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11



DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	TARIFA (\$)	DEDICACIÓN (ELABORACIÓN DE DISEÑOS) (meses)					RECIBO
			1	2	3	4	5	
PERSONAL ADMINISTRATIVO								
TARIFA MES - PERSONAL ADMINISTRATIVO - ADMINISTRADOR (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	1	3.310.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
OTRO PERSONAL								
TARIFA MES - PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO - CONDUCTOR O MOTORISTA (NO INCLUYE FACTOR DE PRESTACIONES)	1	1.597.000,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11

3. En cuanto a los costos operacionales, el contratista en su propuesta presenta la siguiente información:

COSTOS OPERACIONALES	UNIDAD	TARIFA (\$)	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6 (RECIBO)
TOPOGRAFÍA								
SISTEMA GNSS, multifrecuencia o doble frecuencia, precisión geodésica. (Accesorios: Base, Rover, colector de datos, Antena, tripodes, baterías, flexómetro, entre otros). TARIFA DIA	DIA	321.300,00	21.6	21.6				2.7
TARIFA MES - PERSONAL TÉCNICO - CELADOR ARMADO (24 horas por 30 días divididos en 3 turnos de 8 horas diarias. Incluye prestaciones de ley, Administración y servicios).	MES	14.320.209,00	0,3	0,3				0,04
OTROS INSUMOS								
TARIFA MES - ALQUILER DE VEHICULO: CAMPERO, PICK-UP, CAMIONETA, CAMION O SIMILAR DE 1300cc A 2000cc DE CILINDRADA, MODELO 2014 A 2011. 75% DE LA TARIFA ESTABLECIDA. INCLUYE TODOS LOS COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO EXCEPTO EL SALARIO DEL CONDUCTOR	MES	5.263.866,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
ALQUILER DE PORTATIL. CARACTERÍSTICAS: PROCESADOR INTEL, CORE I3 4005U, CELERON O SIMILAR, MEMORIA RAM DE 4 GB (2 X 2048 MB) DISCO DURO DE 500GB A 7200 RPM PANTALLA LED HP BRIGHTVIEW WIDESCREEN DE ALTA DEFINICIÓN CON 35,6 CM (14") O SIMILAR, HD INTEL GRAPHIC HD4400 UNIDAD DE DVD QUEMADOR BLUETOOTH	N/MES	103.841,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11
TARIFA MES - EDICIÓN DE INFORME MENSUAL DE INTERVENTORÍA O CONSULTORÍA. Incluye 4 tapas plastificadas tamaño carta color blanco, con 6 tornillos, hojas de papel bond tamaño carta 75 gramos, 170 folios	UN/MES	210.924,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11

COSTOS OPERACIONALES	UNIDAD	TARIFA (\$)	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6 (RECIBO)
TARIFA MES - GASTOS OFICINA (PAPELERIA, FOTOCOPIAS Y OTROS)	GLB/MS	1.008.217,00	0.75	0.75	0.75	0.75	0.5	0.11

4. Dentro de la propuesta del consultor para realizar los diseños, se contempla un valor asociado a los ensayos de laboratorio por un valor de \$ 187.443.069,00, los cuales deberán ser reembolsables contra aprobación de Interventoría.

5. Los entregables de cada uno de los diseños se encuentran desglosados en la propuesta del contratista, discriminado por áreas, que se listan a continuación:



- Diseños del descole o canal de entrega aproximadamente de 400m, del flujo de salida del box culvert del canal Tibabita.

✓ Topografía:

- Informe Levantamiento planimétrico y altimétrico.
- Carteras topográficas de la zona.

✓ Arquitectura, urbanismo y espacio público:

- Planos 2D en REVIT: Plantas y secciones del espacio público ajustado.
- Modelo BIM LOD 350 Box: Con integración de estructuras y redes.
- Modelo BIM LOD 350: Con integración de canal, contenciones y redes.
- Informe Descriptivo Técnico para el Box: Con justificación del diseño y coordinación interdisciplinaria.
- Informe Descriptivo Técnico para el Canal: Con enfoque en integración territorial y ambiental.

✓ Geotecnia:

- Informe correspondiente a la Zona de Estudio.
- Memorias de Cálculo correspondientes a las soluciones.
- Anexos complementarios al informe.
- Planos de las soluciones (Si aplica)

✓ Estructuras:

- Modelo de Análisis Estructural: Utilizando software especializado.
- Memoria de Cálculo Estructural: Del box y el canal de descole.
- Planos Estructurales Detallados: De localización, geometría y construcción.
- Modelo BIM Estructural: Coordinado con urbanismo e hidráulica.

✓ Redes húmedas:

- Planos 2D.
- Modelo 3D.
- Informe Descriptivo.
- Memorias de Cálculo.
- Modelos hidráulicos e hidrológicos

✓ Presupuesto

- Diseño del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la Carrera 7 (sentido norte-sur y viceversa) hacia el patio portal, así como la conexión de la avenida El Polo hacia el Patio Portal y viceversa conforme a los lineamientos establecidos por Transmilenio S.A y el IDU, como complemento necesario al Contrato IDU 1740-23.

✓ Topografía:

- Informe Levantamiento planimétrico y altimétrico.
- Carteras topográficas de la zona.

✓ Arquitectura, urbanismo y espacio público:

- Planos 2D en REVIT: Incluye plantas, fachadas, secciones y detalles constructivos del espacio público. Modelo BIM desde REVIT - LOD 350.



- *Modelo BIM LOD 350: Desarrollado en REVIT, integrando geometría vial, espacio público, paisajismo y redes.*
- *Informe Descriptivo Técnico: Justificación de las decisiones de diseño, criterios normativos aplicados y memoria de coordinación interdisciplinaria.*

✓ *Geotecnia:*

- *Informe correspondiente a la Zona de Estudio.*
- *Memorias de Cálculo correspondientes a las soluciones.*
- *Anexos complementarios al Informe.*
- *Documentación referente a la Exploración Geotécnica (Anexos).*
- *Planos de las soluciones (Si aplica).*
- *Análisis geotécnico sobre los impactos a las estructuras existentes ya diseñadas en el Corredor Verde Lote 3*

✓ *Geometría Vial:*

- *Informe memoria de cálculo del diseño geométrico.*
- *Planos trazado geométrico del tramo*

✓ *Estructuras:*

- *Modelo de Análisis Estructural: Generado en software especializado.*
- *Memoria de Cálculo Estructural: Detalla el análisis y diseño elementos estructurales requeridos para la intervención y obras complementaria.*
- *Planos Estructurales: Incluye planos de localización, geometría y detalles constructivos de los elementos estructurales.*
- *Modelo BIM Estructural: Coordinado con las disciplinas de urbanismo, geometría vial y redes.*

✓ *Redes húmedas:* ▪ *Planos 2D.*

- *Modelo 3D.*
- *Informe Descriptivo.*
- *Memorias de Cálculo*

✓ *Redes secas:* ▪ *Planos 2D.*

- *Modelo 3D.*
- *Informe Descriptivo.*
- *Memorias de Cálculo*

✓ *Tránsito:*

- *Informe de control de cambios al estudio de tránsito*

✓ *Presupuesto*

La interventoría al realizar en análisis de la propuesta presenta por el contratista la encuentra procedente en cuanto a duración, alcance de la entrega, así como la inclusión de ensayos de laboratorio como parte de los gastos reembolsable.

ii. MODIFICACIÓN PLANTILLA MÍNIMA PARA ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN



En cuanto a la plantilla mínima que se encuentra establecida en el contrato de obra durante la etapa de construcción, se evidencia la necesidad de algunos de los profesionales allí establecidos con el fin de dar cumplimiento a los requerimientos propios de la etapa de preconstrucción, dentro de los componentes y actividades transversales en el proyecto, enfocados en la ejecución exclusivamente de la adición y prórroga correspondiente a estudios y diseños.

Los principales componentes identificados dentro del Anexo de personal del contrato de Obra, se analizan a continuación:

1. Dirección y Coordinación de obra: Este grupo de profesionales hacen parte de la plantilla mínima del contrato de obra, complementando el trabajo de dirección y coordinación de la consultoría de Estudios y Diseños. Por consiguiente, se mantiene la dedicación establecida en el anexo de personal para el director, la cual corresponde al 100%. Para el caso del Coordinador de personal, el contratista propone la unificación de coordinación y residente, dejando un solo cargo, correspondiente a Coordinación de obra con una dedicación del 100%.

2. Ambiental: El grupo ambiental mantiene las dedicaciones establecidas en el anexo de personal del contrato de Obra. No hay modificaciones propuestas por el contratista.

3. Social: Para este componente, de los 6 profesionales que se requerían en la etapa inicial de preconstrucción, para la ejecución de adición se reduce a 3 profesionales que corresponde a Profesional Social de apoyo y/o Auxiliar Social, residente social, profesional comunicador social. Cada uno de ellos manteniendo la dedicación contemplada dentro del contrato de obra para esta etapa. Esta propuesta se basa en las actividades que serían necesarias durante la prórroga y adición de los estudios y diseños durante la etapa de preconstrucción.

4. Tránsito: Se mantiene la dedicación establecida en el anexo de personal del contrato de Obra. No hay modificaciones propuestas por el contratista

5. Otros: Para este componente, de los 13 profesionales que se requerían inicialmente en la etapa de preconstrucción, para la ejecución de la adición se reduce a 2 profesionales correspondientes al perfil de cargo “arqueólogo 1”, manteniendo la dedicación propuesta en el anexo de personal de obra; los demás profesionales no se incluirían bajo los siguientes conceptos:

- **Especialista BIM y SIG:** El tiempo, costo y dedicación de este profesional ya fue incluida por parte del contratista de obra dentro del personal requerido en cada uno de los estudios y diseños a elaborar con la dedicación correspondiente.
- **Arqueólogo 2:** El contratista manifiesta que las labores de campo requerida en la zona del proyecto ya fueron culminadas en su totalidad y que los estudios y diseños de esta adición no requieren de actividades de campo adicionales a las ya ejecutadas, por consiguiente, no se requiere ninguno de los 8 profesionales indicados en el anexo de personal de obra.



• *Profesional Bienes de interés cultural – Arquitecto BIC: El contratista manifiesta que las labores relacionadas con el área BIC, ya fueron culminadas en su totalidad y que los estudios y diseños de esta adición no requieren actividades que involucren este componente; por consiguiente, no se requiere este profesional indicado en el anexo de personal de obra.*

• *Profesional Conservación – Restauración de monumentos-bienes inmuebles: El contratista manifiesta que las labores relacionadas con esta área, ya fueron culminadas en su totalidad y que los estudios y diseños de esta adición no requieren actividades que involucren este componente; por consiguiente, no se requiere este profesional indicado en el anexo de personal de obra*

La interventoría ha realizado un análisis de la propuesta del contratista con relación a la modificación de las dedicaciones de los profesionales que hacen parte de las actividades transversales antes propuestas y las encuentra coherentes y adecuadas con los requerimientos de la Entidad para llevar a cabo las actividades de Estudios y diseños mencionadas en nuestro aparte de Justificación técnica.

iii. Costos Directos Incluidos en el Presupuesto Inicial de Obra – Afectados por AIU

Teniendo en cuenta los documentos contractuales, especialmente el desglose de los componentes transversales, se ajustaron algunas actividades que, por su duración y necesidad se requieren para continuar en la etapa de preconstrucción, separado de la siguiente manera:

1. Componente social:

En este componente, para Plan de Gestión social, se consideraron las siguientes actividades en los seis (6) meses de solicitud de prórroga y adición del contratista:



Programa de Información		
	CANTIDAD	CANTIDAD
VÍDEO BEAM - ALQUILER POR DIA	DIA	6
IMPRESIÓN HOJA CARTA, A 1X0 TINTAS EN PAPEL BOND DE 75 GR	UN	850
VOLANTES TAMAÑO 1/2 CARTA POLICROMÍA COTE DE 115 GR.	UN	425
PLEGABLES DE SOSTENIBILIDAD EN TRES CUERPOS TAMAÑO CARTA A 4X4 TINTAS EN PROPALCOTE.	UN	425
AFICHE TAMAÑO MEDIO PLIEGO A 4X0 TINTAS EN PROPALCOTE DE 115 GR	UN	37,5
VOLANTES TAMAÑO CARTA POLICROMÍA DE 114 GR.	UN	25
Adecuación del punto IDU-Atención al ciudadano		
ALQUILER DE SILLA PARA ESCRITORIO PARA PUESTO DE TRABAJO	UN/MES	1
ALQUILER DE PUESTO DE TRABAJO - ESCRITORIO 75X120X50CM	UN/MES	1
ALQUILER DE SILLA PLÁSTICA SIN BRAZOS	UN/MES	1
TARIFA MES- ARRIENDO OFICINA INCL. ADMINISTRACIÓN, SERVICIOS PÚBLICOS, COMUNICACIONES	M2/MES	1

2. COMPONENTE DE TRÁNSITO:

Con base en las actividades de señalización temporal y canalización del tránsito, en caso de requerirse para la solicitud de prórroga, se establecieron las siguientes:

- ALQUILER SEÑAL TEMPORAL MÓVIL ECONÓMICA CON TRÍPO DE TIPO SIO-SP-SI-SRDE (100X50CM-75X75CM-80X50CM) LÁMINA GALVANIZADA CAL. 20 Y ÁNGULOS DE 1" X 1/2" X 1/8" (2 un/mes).
- PALETA PARE-SIGA REGLAMENTADA (2 unidades)
- SEÑALIZACIÓN TUBULAR COLOMBINA PLÁSTICA (10 unidades)
- CINTA DE DEMARCACIÓN Cal. 3 (Rollo 500 m x 0.10m) (1 Unidad)

II. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Adicionalmente a lo establecido en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 a propósito del límite cuantitativo aplicable a la modificación en valor de los contratos estatales, salvo a los de interventoría¹, ("Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) del valor del respectivo contrato"), por vía de la jurisprudencia y el ejercicio de la función consultiva del Honorable Consejo de Estado², se han establecido los siguientes límites a la posibilidad de modificar los contratos estatales sometidos al régimen del Estatuto General de Contratación Estatal:

A) La preservación de los principios de igualdad, transparencia y libertad de concurrencia durante la fase de ejecución del contrato:



La preservación de tales principios se debe analizar en relación con los derechos de los terceros o licitantes en el proceso de selección que antecedió de la celebración del contrato, de modo tal que la pretendida modificación no puede tener la identidad suficiente para alterar las condiciones sustanciales (requisitos habilitantes y los que son objeto de calificación) que permitieron elegir la oferta del hoy contratista, en otros términos, si de la modificación se desprende que la propuesta adjudicataria no sería la ganadora del proceso, o que otros interesados hubieran podido participar en el proceso, esta no sería posible.

En el caso concreto esta Interventoría no observa que como consecuencia de la incorporación al objeto del contrato de la elaboración de los diseños mencionados y la consecuencia prórroga de su plazo de ejecución y adición en valor se vulneren los principios de igualdad, transparencia y libre concurrencia.

B) Que la modificación del contrato se lleve a cabo durante su vigencia: A propósito de lo anterior debe resaltarse que la pretendida modificación se hace estando vigente el plazo del contrato y, es más, también de su etapa de preconstrucción.

C) En cuanto a su motivación y justificación: Como se indicó líneas atrás, en concepto de la interventoría, desde un punto de vista técnico y financiero, la modificación solicitada por el contratista de obra está debidamente motivada y justificada, en resumen, en la atención de las peticiones formuladas por la EAAB y la SDM, de cara a sus necesidades para asegurar la debida atención de los servicios públicos a su cargo y la debida funcionalidad del proyecto objeto del contrato de obra, debiendo resaltar que entre unas y otras necesidades existe conexidad técnica, económica y funcional, lo que hace posible que en desarrollo del contrato que nos ocupa se elaboren los diseños ya mencionados.

D) Límite cuantitativo: Como ya se mencionó, la adición en valor del contrato de obra no supera el 50% de su valor inicial, expresado este en SMLM.

E) La prohibición de fraccionar el contrato o su objeto: En el caso concreto, como ya se indicó, se trata de modificar el contrato para efectos de involucrar dentro del mismo el desarrollo de unas actividades de consultoría, este no se está dividiendo o disminuyendo para posteriormente celebrar otro contrato, lo que al rompe evidencia que la modificación no tiene como fin pretermitir procesos de selección objetiva.

F) Límites a la variación del objeto y al contenido sustancial del contrato: En concepto de esta Interventoría, con la modificación no se altera el núcleo esencial del objeto del contrato No. IDU – 1740 de 2023, que no se limita a la construcción de unas obras, precisamente por ello, dentro de sus etapas, se involucró la precontractual, que de cara al deber de la debida planeación conlleva la necesidad de contar con los diseños necesarios y aprobados por las entidades correspondientes que desde sus diferentes componentes permitan construir debidamente las obras contratadas, amén de que éstas no se sustituyen y tampoco se modifica el tipo o la naturaleza del contrato.



Adicionalmente y sin desconocer los límites a los que ya se hizo alusión, debe tenerse en cuenta que conforme lo previsto en el artículo 1602 del Código Civil, las partes podrán celebrar los acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y se requieran para el cumplimiento de sus fines, sin limitar o restringir su ejecución en el tiempo y que en ellos podrán incluirse modalidades, condiciones, cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público; lo cual para efectos del presente caso permite ampliar el plazo de ejecución inicialmente pactado y el valor del contrato, conforme a la justificación técnica, financiera, de plazo y jurídica expuesta por el contratista en su solicitud presentada.

En conclusión, esta interventoría considera que desde el punto de vista jurídico la modificación a la que se refiere este pronunciamiento se encuentra justificada.

CONCLUSIÓN:

Con base en todo lo anterior, esta Interventoría considera que la modificación solicitada por el contratista en su comunicación C.CC-P7MAL3/1740-INT -0839-25 del 3 de octubre de 2025, atiende lo solicitado por el IDU, los requerimientos de la EAAB y la SDM y partiendo de estos encuentra sustento técnico, financiero y jurídico.

I. FUNDAMENTOS QUE SOPORTAN LA SOLICITUD DE LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA.

Con el fin de cumplir lo establecido en los artículos 83 y 85 de la Ley 1474 de 2011, que dicen:

“ARTÍCULO 83. SUPERVISIÓN E INTERVENTORÍA CONTRACTUAL. Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda.

“La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría.

“Por regla general, no serán concurrentes en relación con un mismo contrato, las funciones de supervisión e interventoría. Sin embargo, la entidad puede dividir la vigilancia del contrato principal, caso en el cual, en el contrato respectivo de interventoría, se deberán indicar las actividades técnicas a cargo del interventor y las demás quedarán a cargo de la Entidad a través del supervisor.



“Artículo 85. Continuidad de la interventoría. Los contratos de interventoría podrán prorrogarse por el mismo plazo que se haya prorrogado el contrato objeto de vigilancia. En tal caso el valor podrá ajustarse en atención a las obligaciones del objeto de interventoría, sin que resulte aplicable lo dispuesto en el párrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

PARÁGRAFO. *Para la ejecución de los contratos de interventoría es obligatoria la constitución y aprobación de la garantía de cumplimiento hasta por el mismo término de la garantía de estabilidad del contrato principal; el Gobierno Nacional regulará la materia. En este evento podrá darse aplicación al artículo 7o de la Ley 1150, en cuanto a la posibilidad de que la garantía pueda ser dividida teniendo en cuenta las etapas o riesgos relativos a la ejecución del respectivo contrato.”*

Frente a la modificación del contrato de obra consideramos que es necesario, a su turno, modificar el objeto del contrato No. IDU - 1786 de 2023, su plazo de ejecución y su valor, con el fin de que la interventoría realice el seguimiento al debido cumplimiento de las obligaciones que se involucrarán en el objeto de aquel negocio jurídico, de modo tal que se asegure la debida vigilancia y control de la ejecución integral del contrato de obra.

Teniendo en cuenta lo anterior, en archivo adjunto se remite la propuesta que presentamos a su consideración con el fin de llevar a cabo el seguimiento, la revisión y aprobación de los estudios y diseños cuya elaboración es materia de la pretendida modificación contractual del contrato de obra, la cual asciende a \$1.390.270.014 (...).”

IV. ANÁLISIS DE LA SUPERVISIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA IDU-1786-2023

Las áreas que Supervisan el contrato IDU-1786-2023 el cual efectúa la interventoría sobre el contrato IDU-1740-2023, adelantaron la revisión de la solicitud del CONSORCIO CC- P7MA L3, así como los conceptos y la aprobación de la interventoría, y consideran procedente la modificación del contrato de obra IDU-1740-2023 de acuerdo con las justificaciones que han sido manifestadas en las comunicaciones del contratista y de interventoría.

1. PRONUNCIAMIENTO FRENTE AL DISEÑO SOLUCIÓN DE ACCESO BUSES ALIMENTADORES PROVENIENTES DE LA AV. EL POLO Y CARRERA SÉPTIMA AL NORTE DE LA CALLE 200

Aunado a las comunicaciones dadas por Transmilenio S.A., es relevante mencionar el SITP es un sistema integrado de transporte, donde los componentes troncal y zonal se complementan para que los usuarios decidan en función a sus necesidades de viaje, así como disminuir tiempos por trayecto y costos de viaje. Para tal efecto, las rutas de TransMizional en corredores troncales facilitan la accesibilidad de los usuarios para viajes cortos sobre el corredor y la complementariedad de los dos medios de



transporte público.

Ahora bien, teniendo en cuenta el lapso de tiempo transcurrido entre las etapas de prefactibilidad y la ejecución de los contratos de obra de la Carrera Séptima, se han presentado cambios significativos en las condiciones de movilidad dentro del área de influencia del proyecto. Dichos cambios se reflejan en la variación de los flujos y volúmenes de tránsito de la ciudad, asociados al tiempo transcurrido entre las fases del proyecto.

Adicionalmente, de acuerdo con el Plan Maestro de Movilidad el eje estructurante de la movilidad es el transporte público, en este sentido, la prioridad por el beneficio social que representa, indica la necesidad de contar con infraestructura de soporte que facilite la integración de sus servicios.

Razón por la cual desde las entidades a cargo del subsistema de transporte (Transmilenio, IDU, SDM), teniendo en cuenta características actuales de flujos vehiculares, capacidad de estaciones, orígenes y destinos de las rutas troncales y zonales del sistema, se solicitó el ajuste de los seis (6) paraderos identificados en el estudio de tránsito de esta infraestructura zonal (paraderos) a lo largo del corredor.

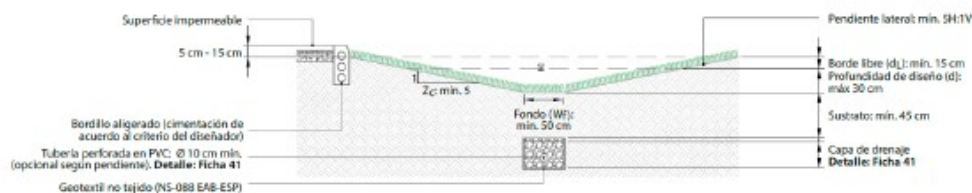
Por lo anteriormente expuesto, la supervisión considera viable adicionar a las obligaciones del contrato de obra 1740 de 2023, la elaboración de una alternativa para dar solución a los vehículos alimentadores provenientes que circularán sobre la carrera séptima desde el norte de la calle 200 y que éstos puedan acceder al patio portal de la calle 200; lo anterior en línea con la recomendación dada por la firma interventora en lo concerniente al alcance y valor allegado mediante comunicado CCV-1377-2025.

2. PRONUNCIAMIENTO FRENTE AL DISEÑO DEL DESCOLE O CANAL DE ENTREGA DEL FLUJO DE SALIDA DEL BOX COULVERT DEL CANAL TIBABITA

Una vez revisado el ANEXO TÉCNICO ADENDA 3 se evidencia que el IDU estimó para conectar los recorridos hídricos de la reserva ambiental con el canal que continuará en el Plan Parcial 12 Tibabita (Lagos de Torca), polígonos en el costado oriental de la carrera séptima con el fin de plantear una cuneta verde por lo cual se contempló que el contratista debía elaborar los alcances técnicos necesarios para la gestión del permiso de ocupación de cauce del box coulvert y la cuneta verde ante las autoridades competentes y el desarrollo de demás obras complementarias para el paso del Canal Tibabita, como se evidencia a continuación:



Figura 17. Corte transversal - cuneta verde tipo
Fuente: Anexo C Norma Técnica NS-166 del EAAB-ESP.

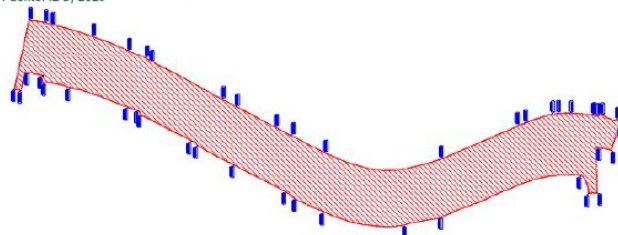


Tomando en cuenta la implementación de esta estructura a continuación se presentan los puntos del polígono de intervención de la cuneta verde de la Quebrada Tibabita.

Figura 18. Ubicación de la cuneta verde
Fuente: IDU, 2023



Figura 16. Coordenadas Obra Especial Canal Tibabita
Fuente: IDU, 2023



Como se evidencia en el numeral inmediatamente anterior, el alcance contemplado por el Instituto para la infraestructura de la Quebrada Tibabita contemplaba el diseño y construcción de la cuneta verde y el box coulvert que atravesará la carrera séptima como se evidencia en el ANEXO 1 - ANEXO TÉCNICO ADENDA 3.

De igual manera el APÉNDICE A ESPECIFICACIONES PARTICULARES DE CONSTRUCCIÓN DE LA ADENDA 5 del proceso de selección IDU-LP-DG-003-2023 en su numeral 7.3.2 establece que las estructuras contempladas en el contrato de obra IDU-1740-2023 son las siguientes:



LISTA DE ESTRUCTURAS LOTE 3:		
No.	ESTRUCTURA	LOCALIZACIÓN
3.1	Estaciones BRT	
3.1.1	Estación BRT - Tipo T1, T2 y/o T3 (Ver nota 2)	AK. 7 – Calle 183
3.1.2	Estación BRT - Tipo T1, T2 y/o T3 (Ver nota 2)	AK. 7 – Calle 191
3.2	Taquillas y Ciclo estaciones	
3.2.1	Taquillas externas (ver nota 1)	Localización específica
3.2.2	Ciclo estaciones (ver nota 1)	Localización específica
3.3.	Deprimidos	
3.3.1	Semideprimido acceso Portal Calle 200	AK. 7 – Calle 200
3.4.	Puentes Vehiculares	
3.4.1	Puente vehicular intersección de la Calle 200 por Carrera 7	Intersección de la AK. 7 con Calle 200
3.4.2	Puente vehicular acceso Portal Calle 200	Acceso patio portal calle 200
3.5	Box Culverts	
3.5.1	Box Culvert Acceso Plataforma Regiotram	Patio Portal Calle 200 (Entre el edificio conector de Regiotram y el edificio de Plataforma)
3.5.2	Box Culvert quebrada Tibabita	Patio Portal Calle 200.
3.6	Muros de Contención	
3.6.1	Muros de contención sector Calle 189	Sobre la AK. 7 con Calle 189 costado occidental.
3.6.2	Muros de contención sector Calle 189 - 191	Sobre la AK. 7 entre Calles 189 y 191 en el centro del corredor de la calzada.
3.6.3	Muros de contención sector Calle 191	Sobre la AK. 7 con Calle 191 costado oriental.
3.6.4	Muros pantalla para conformación del patio.	Patio portal Calle 200, sector Edificio Conector Regiotram, sector Edificio Administrativo.
3.7	Edificaciones	
3.7.1	Edificio Plataforma - Buses articulados y biarticulados.	Patio portal Calle 200.
3.7.2	Edificio Acceso Portal Calle 200	Patio portal Calle 200.

En el mismo sentido, la firma interventora CONSORCIO CORREDOR VERDE mediante oficio CCV-536-2024 remite la comunicación CC-P7MAL3/1740-INT-0371-24 en la cual el contratista de obra CONSORCIO CC-P 7MA L3 informa:

“(…) En consecuencia, se entiende que el Proyecto Lagos de Torca es el directamente encargado y responsable de la construcción del punto de descarga o canal de descole necesario para poner en funcionamiento la Cuneta Verde y el Box Culvert Tibabita, obras complementarias que inexorablemente deben contar con el punto de descarga correspondiente para su correcto funcionamiento.

No obstante, es claro para esta Parte que el Proyecto Lagos de Torca aún no ha iniciado y no tiene fecha de inicio en el corto plazo que permita contemplar un parte de tranquilidad frente a la construcción del descole.

Al respecto, se debe mencionar que, los días 03 de mayo de 2024, 07 de junio de 2024, 20 de junio de 2024 y 04 de julio de 2024, este Contratista sostuvo diferentes reuniones con el objeto de presentar el proyecto Corredor Verde y su correspondiente armonización con el Fideicomiso Lagos de Torca, contando con la presencia a su vez de la EAAB-ESP, el IDU e Interventoría por medio de las cuales se ha informado lo siguiente:



Fideicomiso Lagos de Torca confirmo que la restitución de la Quebrada Tibabita cuenta con los Estudios y Diseños Técnicos Fase I de Ingeniería Básica – Producto 14 y dio claridad que los diseños de detalle y construcción de las obras de la restitución de la Quebrada Tibabita no se tienen previstos a corto plazo, ya que a la fecha el Plan Parcial No. 12 Tibabita se encuentra en formulación ante la Secretaría Distrital de Planeación y aún no se cuenta con la adopción del mismo, en este caso, el proceso que debe surtir es la adopción de los planes parciales, desarrollo de diseños de detalle, aprobación de las entidades correspondientes y apropiación de los recursos para activación de la unidad funcional. Finalmente, informan que conforme a la formulación del Plan Parcial No. 12 Tibabita, mediante la resolución No. 0571 de 2024 se adopta la delimitación de la Zona de Reserva para la Avenida Alberto Lleras Camargo, con el fin, de dar continuidad al trazado del cauce desde el punto de descarga del Box Culvert a las obras de la restitución de la Quebrada Tibabita (300 mts), sin embargo, no se cuenta con diseños básicos ni de detalle de dicha estructura de transición. (...)”

Con base en lo anterior se hace indispensable que el contratista de obra adelante los diseños y entregue los insumos necesarios para el trámite de este permiso por parte del IDU ante la autoridad ambiental, lo anterior, con el propósito de dar continuidad hidráulica y ecológica de la Quebrada Tibabita aguas abajo, desde el punto de descarga del Box Culvert hasta las obras de restitución del cuerpo de agua, ubicadas en la Zona de Reserva para la Avenida Alberto Lleras Camargo, conforme a lo establecido en la Resolución No. 0571 de 2024.

3. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A MODIFICACIÓN PARA LA INCLUSIÓN DE HITOS DE DISEÑO

Que en el proceso de selección IDU-LP-DG-003-2023 se estableció que los pagos para la Etapa de Preconstrucción se harán por medio de Hitos de Obra conforme a la tabla de Hitos del Apéndice G, de la siguiente manera:



No.	Descripción	% sobre el valor de la Etapa de Preconstrucción
1	Aprobación por parte de la Interventoría del Cronograma de la Etapa de Preconstrucción	10,00%
2	Terminación del proceso de revisión por parte de la Interventoría de los Estudios y Diseños	18,29%
3	Radicación para aprobaciones/trámites/permisos en las entidades con aprobación por parte del Interventor	Ministerio de Cultura
		ICANH
4	Radicación para aprobaciones/trámites/permisos en las ESP con aprobación por parte del Interventor	EAAB
		Enel /UAESP
		Vanti
		Movistar / Tigo
		ETB
5	Firma Acta de Finalización de la Etapa de Preconstrucción e inicio de la Etapa de Construcción	20,00%
6	Cierre y aprobaciones de productos finales de ESP	5,00%

Con base en los numerales (1. SOLUCIÓN DE ACCESO BUSES ALIMENTADORES PROVENIENTES DE LA AV. EL POLO Y CARRERA SÉPTIMA AL NORTE DE LA CALLE 200 y 2. DISEÑOS DEL DESCOLE O CANAL DE ENTREGA DEL FLUJO DE SALIDA DEL BOX COULVERT DEL CANAL TIBABITA) del presente documento, se hace necesario la inclusión de los hitos de diseño:

7.Diseño para el descole Box Coulvert Quebrada Tibabita (incluye, topografía, geotecnia, estructuras, urbanismo y presupuesto).

8.Diseño de solución al acceso en sentido norte/sur, al patio portal calle 200 y conexión con la AV. el Polo (incluye, topografía, Arquitectura, Urbanismo, Espacio Público, Geotecnia, Geometría Vial, Pavimentos, estructuras, redes húmedas y redes secas)

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se muestran los porcentajes actualizados de Hitos de Obra para la Etapa de Preconstrucción, por lo cual a continuación se muestra la modificación planteada a la tabla de Hitos del Apéndice G, incluyendo los hitos de diseño mencionados:



No.	Descripción	% sobre el valor de la Etapa de Preconstrucción Modificado
1	Aprobación por parte de la Interventoría del Cronograma de la Etapa de Preconstrucción	5,41%
2	Terminación del proceso de revisión por parte de la Interventoría de los Estudios y Diseños	9,89%
3	Radicación para aprobacionestrámitespermisos en las entidades con aprobación por parte del Interventor	Ministerio de Cultura ICANH 2,29%
4	Radicación para aprobacionestrámitespermisos en las ESP con aprobación por parte del Interventor	EAAB Enel IAESP Vanti 0,32%
		Movistar / Tigo ETB 0,05%
5	Firma Acta de Finalización de la Etapa de Preconstrucción e inicio de la Etapa de Construcción	10,82%
6	Cierre y aprobaciones de productos finales de ESP	2,71%
7	Diseño para el descole Box Couvert Quebrada Tibabita (incluye, topografía, geotecnia, estructuras, urbanismo y presupuesto).	13,41%
8	DISEÑO DE SOLUCIÓN AL ACCESO EN SENTIDO NORTE/SUR, AL PATIO PORTAL CLL 200 y CONEXIÓN CON LA AV. EL POLO. (incluye, topografía, Arquitectura, Urbanismo, Espacio Público, Geotecnia, Geometría	32,48%

Así las cosas, la inclusión de los Hitos de diseño evidenciados en los numerales 7 y 8 de la tabla de Hitos del Apéndice G del numeral inmediatamente anterior, se hace necesario prorrogar la Etapa de Preconstrucción por un periodo de 6 meses.

Que para la prórroga a la Etapa de Preconstrucción necesaria para desarrollar los Hitos de los numerales mencionados anteriormente se hace necesario trasladar del FONDO DE COMPENSACIÓN a los diferentes componentes el valor de **TRES MIL QUINIENTOS VEINTICINCO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$ 3.525.935.819) M/Cte.**

La cláusula 6.1 Valor Estimado del Contrato establece en su numeral 6.1.1 un valor estimado del contrato de **CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$ 446.445.908.445)**, discriminado en la siguiente tabla:



No.	Componente de la Remuneración	Valor en Pesos corrientes
1	Componente Principal	
1.1	Componente Principal de la Etapa de Preconstrucción	3.002.829.971
1.2	Componente Principal de la Etapa de Construcción (incluye AIU)	311.610.056.147
2	Componente de Obras Para Redes. (incluye AIU)	44.385.267.030
3	Componente por Labores Ambientales y SST	
3.1	Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Preconstrucción	215.673.872
3.2	Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción	10.569.569.599
3.3	Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Mantenimiento	977.602.383
4	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	
4.1	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Preconstrucción	915.652.201
4.2	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción	3.097.683.411
4.3	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Mantenimiento	438.615.697
5	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización	
5.1	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Preconstrucción	157.278.568
5.2	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción	5.611.300.216
5.3	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Mantenimiento	1.155.989.079
6	Componente de Obras Especiales (incluye AIU)	9.757.608.965
	Componente de las actividades de acero a precios unitarios (incluye AIU)	1.063.904.380
7	Valor Máximo del Fondo de Compensaciones	41.430.368.150
8	Componente de Mantenimiento	6.920.029.864
9	Componente de ensayos de laboratorio	4.695.261.396
10	VALOR FONDO ESPECIAL PARA REEMBOLSO DE COMPENSACIONES, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL (INCLUYE FONDO POR CAMBIO DE VIGENCIA E IVA)	441.217.516

Valor total del contrato	446.445.908.445
---------------------------------	------------------------



De la anterior tabla se evidencia que el numeral 7 Valor Máximo del Fondo de Compensaciones es de CUARENTA Y UN MIL CUATROCIENTOS TREINTA MILLONES TRESCIENTOS SESENTA Y OCHO MIL CIENTO CINCUENTA PESOS (\$41.430.368.150).

La Cláusula 6.3 FONDO DE COMPENSACIONES establece:

- 6.3.1. Parte de los recursos presupuestales con que cuenta Transmilenio para este Contrato, estarán afectos a un Fondo de Compensaciones, mediante el cual se pagarán al Contratista, los valores que correspondan por la asunción, por parte del IDU de los siguientes riesgos:
- (a) Mayores Cantidades de Obra para Redes;
 - (b) Mayores Cantidades de Obra para Obras Especiales
 - (c) Ítems de Obra no Previstos
 - (d) Compensación por Eventos Eximentes de Responsabilidad;
 - (e) Obras Sociales
 - (f) Amigable Compondor
 - (g) Ajustes a los Componentes de la Remuneración:
 - (i) Ajuste de Actividades de Acero de los Componentes Principal y a Precios Unitarios.
 - (ii) Variaciones en el precio del insumo asfalto de los Componentes Principal y a Precios Unitarios.
 - (iii) Ajuste en el precio del insumo concreto de los Componentes Principal y a Precios Unitarios.
 - (iv) Ajuste de los Componentes Principal y a Precios Unitarios por insumos diferentes al Asfalto, Concreto y Acero.
 - (v) Incremento de la mano de obra (oficiales y ayudantes) en razón a la disminución de la jornada laboral decretada en la ley 2101 de 2021.

Una vez revisadas las actas de pago correspondiente al Contrato de Obra IDU-1740-2023 registradas en SIGPAGOS, las cuales cuentan con revisión y aval de la firma interventora, se evidencia en los diferentes cuadros de control financiero, que el FONDO DE COMPENSACIONES ha sido afectado de la siguiente forma:

	Valor	Saldo
--	-------	-------



Fondo de compensaciones	\$ 41.430.368.150,00	\$ 41.430.368.150,00
Acta de recibo parcial No 3	\$ 25.186.691,00	\$ 41.405.181.459,00
Acta de recibo parcial No 4	\$ 4.570.373,00	\$ 41.400.611.086,00
Acta de recibo parcial No 5	\$ 7.606.971,00	\$ 41.393.004.115,00
Acta de recibo parcial No 6	\$ 3.891.566,00	\$ 41.389.112.549,00
Acta de recibo parcial No 7	\$ 31.160.615,00	\$ 41.357.951.934,00
Acta de recibo parcial No 8	\$ 3.942.619,00	\$ 41.354.009.315,00
Acta de recibo parcial No 9	\$ 3.490.116,00	\$ 41.350.519.199,00
TOTAL	\$ 79.848.951,00	\$ 41.350.519.199,00

Con lo anterior se evidencia que a la fecha el FONDO DE COMPENSACIONES tiene un valor de CUARENTA Y UN MIL TRESCIENTOS CINCUENTA MILLONES QUINIENTOS DIECINUEVE MIL CIENTO NOVENTA Y NUEVE PESOS (\$ 41.350.519.199,00) M/Cte.

Modificar la tabla contenida en el numeral 6.1.1 de la Cláusula 6.1 del Contrato de Obra IDU-1740-2023, denominada “Valor Estimado del Contrato”, en el sentido de trasladar del Fondo de Compensaciones la suma de **TRES MIL QUINIENTOS VEINTICINCO MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS DIECINUEVE PESOS (\$ 3.525.935.819) M/Cte, incluido AIU**, y a su vez redistribuir esta suma en la proporción correspondiente en cada bolsa de los componentes de la Etapa de Preconstrucción denominados: Componente Principal de la Etapa de Preconstrucción, Componente por labores ambientales y SST, Componente labores de diálogo ciudadano y comunicación estratégica y Componente de Manejo de Tráfico y Señalización, de acuerdo con la siguiente distribución:



Componente	Valores iniciales estimados para el contrato	Valores a adicionar y concepto		Valores actualizados según Modificadorio
Componente Principal de la Etapa de Preconstrucción	\$ 3.002.829.971	\$2.546.101.113	Componente Estudios y diseños	\$ 6.020.070.932
		\$ 347.288.928	Componente técnico	
		\$ 123.850.920	Componente Arqueología	
Componente Por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Preconstrucción	\$ 215.673.872	\$ 161.755.406	Componente ambiental y SST	\$ 377.429.278
Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Preconstrucción	\$ 915.652.201	\$ 233.397.626	Componente social	\$ 1.149.049.827
Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Preconstrucción	\$ 157.278.568	\$ 113.541.826	Componente Tránsito	\$ 270.820.394

Una vez
aplicado el
traslado
señalado, el
balance del

antes

Fondo de Compensaciones quedará en los siguientes términos:



DESCRIPCIÓN	VALOR TOTAL FONDO DE COMPENSACIONES
VALOR PARA PAGOS ASOCIADOS AL FONDO DE COMPENSACIONES (INICIAL)	\$ 41.430.368.150
VALOR MODIFICACIÓN No. 3 Y PRÓRROGA No. 1	\$3.525.935.819
VALOR PARA PAGOS ASOCIADOS AL FONDO DE COMPENSACIONES (MODIFICACIÓN 3 Y PRÓRROGA 1)	\$ 37.904.432.331
VALOR PAGADOS ASOCIADOS AL FONDO DE COMPENSACIONES (SEGÚN ACTA DE PAGO N°9)	\$ 79.848.951
SALDO DISPONIBLE DEL FONDO DE COMPENSACIONES EN LA MODIFICACIÓN N°3 Y PRÓRROGA N°1	\$ 37.824.853.380

Por

consiguiente, la cláusula 6.1 del Contrato de Obra No. IDU-1740-2023 quedará de la siguiente manera:

“(…)

CAPÍTULO 6. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO

Cláusula 6.1. Valor Estimado del Contrato

6.1.1. El valor estimado del presente Contrato es la suma de CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$ 446.445.908.445) incluido IVA, equivalentes a 384.867 SMLMV para el año 2023. Este valor corresponde a la de los siguientes Componentes de la Remuneración:

CONTRATO IDU-1740-2023

Subsistema de Gestión Antisoborno - IDU
denuncia.soborno@idu.gov.co
Para descargar la versión firmada mecánicamente
puede escanear el código QR



1	Componente Principal	
1,1	Componente Principal de la Etapa de Preconstrucción	\$ 6.020.070.932
1,2	Componente Principal de la Etapa de Construcción (incluye AIU)	\$ 311.610.056.147
2	Componentes de obras para redes (incluye AIU)	\$ 44.385.267.030
3	Componente por Labores Ambientales y SST	
3,1	Componentes por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Preconstrucción	\$ 377.429.278
3,2	Componentes por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción	\$ 10.569.569.599
3,3	Componentes por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Mantenimiento	\$ 977.602.383
4	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	
4,1	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Preconstrucción	\$ 1.149.049.827
4,2	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción	\$ 3.097.683.411
4,3	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Mantenimiento	\$ 438.615.697
5	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización	
5,1	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Preconstrucción	\$ 270.820.394
5,2	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción	\$ 5.611.300.216
5,3	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Mantenimiento	\$ 1.155.989.079

56

Calle 22 No. 6 - 27
Código Postal 11031
Tel: 3386660
www.idu.gov.co
Info: Línea: 195
FO-DO-08_V14





4. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A MODIFICACIÓN PLANTILLA MÍNIMA PARA ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN

La Entidad acoge la recomendación de la interventoría específicamente lo concerniente a la Modificación de plantilla mínima para la Etapa de Preconstrucción para la elaboración de los Estudios y Diseños complementarios de la presente prórroga.

Por lo anterior se debe modificar el ANEXO DE REQUERIMIENTOS DEL PERSONAL MÍNIMO DEL PROYECTO de la siguiente manera:

2.1.4 CANTIDAD, CATEGORÍA Y DEDICACIONES DE PERSONAL PROFESIONAL DE LAS ETAPAS DE PRECONSTRUCCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO (LOTE 3)

A continuación, se muestra la cantidad, categoría y dedicaciones del personal profesional mínimas requeridas para la Etapa de Preconstrucción:

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
DIRECTOR DE OBRA	1	2	100%
COORDINADOR DE OBRA	1	4	100%

AMBIENTAL

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
RESIDENTE AMBIENTAL	1	5	50%
RESIDENTE FORESTAL	1	6	50%
RESIDENTE EN FAUNA SILVESTRE	1	6	50%
RESIDENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SST)	1	5	100%
INSPECTOR SST AMBIENTAL	N/A	N/A	N/A



RESIDENTE DE MAQUINARIA Y EQUIPOS	N/A	N/A	N/A
--	-----	-----	-----

Para el personal A&SST relacionado, se describe la cantidad mínima y categoría requerida para el proyecto, se reitera que el contratista a partir de esto, deberá efectuar el análisis correspondiente para determinar el personal total requerido para el desarrollo con calidad y oportunidad de las actividades administrativas y operativas del contrato.

SOCIAL

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
PROFESIONAL SOCIAL	1	5	100%
RESIDENTE SOCIAL	1	6	100%
PROFESIONAL COMUNICADOR SOCIAL	1	6	100%

TRÁNSITO

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
ESPECIALISTA EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE	1	3	800%

OTROS

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
ARQUEOLOGO 1	2	5	100%

5. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A MODIFICACIÓN FORMA DE PAGO

La Entidad acoge la recomendación de la interventoría específicamente lo concerniente a la FORMA DE PAGO de los Estudios y Diseños complementarios de la presente prórroga.



V. . ANÁLISIS JURÍDICO DEL ÁREA

La Prórroga y Modificación solicitada por el Contratista no representa ninguna vulneración a los principios de contratación pública, toda vez que la modificación se origina en eventos excepcionales de carácter técnico, que han surgido con posterioridad a la adjudicación del Contrato, tales como requerimientos de empresas de servicios públicos, solicitudes sobrevinientes de la comunidad y la necesidad de atender la demanda proyectada de los futuros usuarios derivados de las unidades funcionales del POZ Norte – Ciudad Lagos de Torca.

Por todo lo anterior, se trata de situaciones especiales que se han presentado durante la Etapa de Preconstrucción del Contrato, que impiden cumplir con las limitantes reguladas en el mismo y en sus apéndices. Adicionalmente, se trata de situaciones que han sido evidenciadas durante la ejecución del Contrato que fueron debidamente revisadas, avaladas y confirmadas por el Interventor y la supervisión técnica del IDU, respecto de los cuales no se podría alegar un desconocimiento de los principios de contratación pública, en la medida en que las nuevas necesidades no eran de conocimiento de la entidad en el momento de adelantar el proceso de selección No. IDU-LP- DG-003-2023.

Sobre el particular, es importante manifestar que la jurisprudencia ha sido clara al señalar que, al momento de la estructuración de un proyecto, es difícil regular detalladamente todas las situaciones que se puedan llegar a presentar durante la ejecución de un Contrato.

Entonces, teniendo en cuenta la imposibilidad de prever desde el Contrato inicialmente estructurado todas las posibles situaciones que pueden ocurrir durante la ejecución, y con miras a evitar conflictos entre los contratantes o afectaciones al desarrollo de aquél, se permite la modificación de ciertos aspectos del Contrato.

Sin embargo, el límite a estas modificaciones está dado por su naturaleza, en la medida en que no pueden ser sustanciales, así como tampoco se pueden realizar modificaciones sobre aspectos que fueron tenidos en cuenta por el IDU como criterios de calificación de los oferentes.

Además de la fundamentación legal y reglamentaria expuesta, se presenta a continuación la argumentación jurídica que soporta la presente solicitud de Modificación del Contrato de Obra IDU-1740 de 2023, así: El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo o Ley 1437 de 2011 dentro de los principios orientados de la función administrativa contemplan los Principios de



Igualdad, Moralidad, Eficacia, Economía, Celeridad, Buena Fe, Responsabilidad, Coordinación y Transparencia, entre otros, aplicables todos en materia de contratación estatal, para la consecución de los fines del Estado.

El artículo 3 de la Ley 80 de 1993 o Estatuto General de Contratación, dispone:

“Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continuidad y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administradores que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines. Los particulares por su parte tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar los contratos con las entidades estatales que colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social que, como tal, implica obligaciones”.

La posibilidad de introducir modificaciones al contrato estatal se encuentra prevista en los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993, que 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”, entre otros. Lo que no significa que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante, pues, por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica.

A su vez, la Corte Constitucional respecto de la modificación contractual, ha establecido que:

*“Por regla general, 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”.*¹

*“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”, entre otros. En el mismo sentido, en la sentencia C-949 de 2001², la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal.”*³ Al respecto, vale la pena destacar lo señalado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto del 13 de agosto de 2009:

¹ Ibid. Sobre la naturaleza instrumental del contrato para alcanzar los fines propios del estado social de derecho, ver la sentencia C-932 de 2007, M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra.

² M.P. Clara Inés Vargas Hernández

³ Ver también la sentencia C-068 de 2009, M.P. Mauricio González Cuervo, sobre la constitucional de la posibilidad de prorrogar los contratos de concesión portuaria (artículo 8º de la ley 1º de 1991)



“La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.”⁴

“2.1.2. 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.”⁵

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 (...).”

Así mismo, el Artículo 40 de la Ley 80 de 1993, dispone que las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permita la autonomía de la voluntad y que se requieran para el cumplimiento de los fines estatales.

En relación con la viabilidad de modificar los contratos estatales, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado ha considerado que:

“En general, es válido afirmar que la actividad de la administración está determinada por la realización de los fines que le son propios, no sólo

⁴ Cfr. Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto del 13 de agosto de 2009, rad. 1.952, C.P. Enrique José Arboleda Perdomo. En este concepto la Sala de Consulta se ocupó, entre otras preguntas, de la siguiente formulada por el Ministerio de Transporte: “1. ¿Bajo el supuesto que en un contrato de concesión existan razones de conveniencia que permitan una mejora del objeto contratado y una mejor prestación del servicio público encomendado a la entidad estatal contratante, es posible, por fuera de lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 80 de 1993 y en caso de que las partes hubieran pactado una modificación de común acuerdo desde la licitación, acudir a tal previsión y modificar el contrato, teniendo en cuenta, además, que con la modificación se busca un efectivo cumplimiento de los fines estatales y una eficiente prestación de los servicios públicos”.

⁵ Esta clasificación es tomada de la literatura del análisis económico del derecho. Ver WILLIAMSON, Oliver E. “Transaction-Cost Economics: The Governance of Contractual Relations”. En: Journal of Law and Economics, Vol. 22, No. 2 (Oct.1979), pp. 233-261. SHAVELL, Steven. “Foundations of Economic Analysis of Law”. Harvard University Press, 2004. Dentro de esta literatura, también se señalan como causas de los contratos incompletos, (i) los altos costos de estructuración del contrato, esto es, las altas inversiones que deben realizar las partes para prever las contingencias y diseñar remedios; cuando tales costos exceden los beneficios esperados por las partes, estas últimas pueden optar por celebrar contratos incompletos y dejar por fuera, por ejemplo, previsiones o cláusulas relacionadas con contingencias de baja probabilidad. (ii) Los altos costos de hacer cumplir ciertas cláusulas, y (iii) la dificultad posterior de probar en sede judicial la ocurrencia de ciertas contingencias o variables, entre otras. Vale la pena mencionar que por estas razones la mayoría de los contratos tienden a ser incompletos



en cuanto a los genéricos del Estado, sino de aquellos concretos que le son asignados a cada estructura pública. La organización del Estado, los procedimientos, el reparto de competencias, la actuación material de sus agentes, etc., están concebidos para el cumplimiento de sus fines, como aparece en el artículo 2° de la Constitución Política.

La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado.”⁶ (Resaltado fuera del texto).

De esta forma, es posible afirmar que las modificaciones al contrato estatal son posibles, siempre y cuando se realicen con el fin de obtener la consecución del objeto del contrato estatal y la finalidad pública, como consecuencia lógica. La jurisprudencia de la Corte Constitucional, y los conceptos de la Sala de Consulta y Servicio Civil, coinciden en establecer que, para las modificaciones contractuales, es necesario que exista “una causa real y cierta, contemplada en la ley, diferente a la mera voluntad de los contratantes”⁷ y que dicha modificación sea “en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica”.⁸

Entonces, teniendo en cuenta la imposibilidad de prever desde el contrato inicialmente estructurado todas las posibles situaciones que pueden tener lugar durante la ejecución, y con miras a evitar conflictos entre los contratantes o afectaciones al desarrollo de aquél, se permite la modificación de ciertos aspectos del contrato. No obstante, la misma Sala de Consulta y Servicio Civil ha conceptualizado lo siguiente:

“...el Consejo de Estado ha señalado la prohibición para la Administración de modificar las condiciones sustanciales del contrato estatal y de su pliego de condiciones, incluido el objeto y los criterios habilitantes y de ponderación aplicados en el proceso de selección.

Corresponderá determinar la noción de “condiciones sustanciales del contrato”, que debe definirse en función de cada caso en concreto, según la naturaleza del contrato y las obligaciones estipuladas. A partir de este supuesto, algunos elementos pueden precisar este concepto jurídico

⁶ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto jurídico del 13 de agosto de 2009. Radicación No.: 11001-03-06-000-2009-00033- 00(1952). Consejero Ponente Enrique José Arboleda Perdomo

⁷ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto jurídico del 13 de agosto de 2009. Radicación No.: 11001-03-06-000-2009-00033- 00(1952). Consejero Ponente Enrique Jose Arboleda Perdomo.

⁸ CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 del 25 de abril de 2012. Referencia: expediente D-8699. Magistrado Ponente Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.



indeterminado.”⁹

De esta forma, mientras la modificación no afecte las condiciones sustanciales para la adjudicación/celebración del contrato, y no se viole el principio de igualdad de oferentes, podrá realizarse la modificación. En este mismo sentido, la Sala de Consulta y Servicio Civil ha conceptuado:

“Puede adicionarse una razón a las expuestas para justificar que la simple voluntad de las partes no es causa de modificación de los contratos estatales, la cual consiste en el respeto por el principio de igualdad de los oferentes. Si se acepta que los contratos pueden modificarse por el simple común acuerdo, fácilmente se podría licitar determinado objeto con el fin de adjudicárselo a cierta persona, a sabiendas de que se cambiarán las obligaciones, una vez celebrado.”¹⁰

En conclusión, se tiene que es posible la modificación del contrato estatal siempre que (i) ocurra una causa real y cierta, (ii) que genere la necesidad de un cambio en lo estipulado en el contrato para la consecución del objeto contractual, (iii) las partes estén de acuerdo en dicha modificación, (iv) la modificación no sea de un elemento sustancial del contrato o del pliego de condiciones y (v) no se viole el principio de igualdad de oferentes, cuando resulte aplicable.

En virtud de lo expuesto, se concluye que legal y jurisprudencialmente es viable que las partes del Contrato estatal, de manera bilateral, procedan a modificar el Contrato ante la existencia de una causa cierta y debidamente justificada, con el fin de salvaguardar los fines públicos que orientan la actividad contractual de la Administración.

Con fundamento en la solicitud presentada por parte del contratista, avalada por la Interventoría, así como el análisis y recomendación de las Áreas Supervisoras, la Dirección Técnica de Construcciones y la Dirección Técnica de Proyectos, recomiendan a la Subdirección General de Infraestructura, en calidad de ordenadora del gasto, adelantar la solicitud de Prórroga No.1 y Modificación No. 3 al Contrato de Obra IDU-1740 de 2023, a la Dirección Técnica de Gestión Contractual, en los términos presentados en el presente documento.

⁹ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto del 17 de marzo de 2016. Concepto No. 2263. Consejero Ponente Édgar Gonzáles López.

¹⁰ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto jurídico del 13 de agosto de 2009. Radicación No.: 11001-03-06-000-2009-00033- 00(1952). Consejero Ponente Enrique José Arboleda Perdomo



V. ANÁLISIS DE LA SUPERVISIÓN DEL CONTRATO DE INTERVENTORÍA IDU-1786-2023 FRENTE AL TRASLADO DE VIGENCIAS PRESUPUESTALES

La Supervisión del contrato IDU-1786-2023 el cual efectúa la interventoría para el contrato de obra IDU-1740-2023, expone las razones de carácter administrativo que justifican la necesidad de modificar el Contrato de obra en el sentido de modificar la Cláusula 6.4 Apropriaciones Presupuestales, así:

El cronograma del proyecto contempla, actualmente, para el Contrato de Obra las etapas de pre construcción (8 meses), construcción (28 meses), etapa de recibo (2 meses) y mantenimiento (36 meses), según lo contemplado en la Cláusula 1.5 del contrato de obra IDU 1740-2023.

En virtud de la necesidad de adelantar las gestiones necesarias para la ejecución de la infraestructura física del sistema Transmilenio en la ciudad de Bogotá, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio, celebraron el Convenio Interadministrativo 020 de 2001, con la finalidad de cooperar para la ejecución de la infraestructura del Sistema de Transporte Masivo en el Distrito Capital. En el marco de dicho convenio, fue suscrito el contrato de obra IDU-17402023, que a la fecha se encuentra en ejecución de la etapa de pre construcción.

Para amparar la ejecución del Contrato de Obra IDU-1740-2023, de conformidad con lo previsto en el Convenio Interadministrativo 020 de 2001, cuyo objeto es "... definir las condiciones en que las partes cooperarán para la ejecución de las obras de infraestructura física para el Sistema TransMilenio", fue asumido como compromiso, entre otros, el siguiente:

"(...) 3. Los certificados de disponibilidad presupuestal, necesarios para la apertura de las licitaciones y concursos, para la contratación misma, para respaldar los eventuales contratos adicionales o modificatorios o, en general, para cualquier otro fin relacionado con la ejecución de las obras a que se refiere el objeto del presente convenio, serán otorgados por TRANSMILENIO, con cargo a su presupuesto de la vigencia fiscal de 2001 y/o a la autorización de compromiso de vigencias futuras. Será el IDU el único responsable de definir la necesidad de estos recursos, dentro del límite de las apropiaciones presupuestales con que se cuenta TRANSMILENIO, y hacer la solicitud correspondiente a TRANSMILENIO, para que esta última entidad expida los certificados de disponibilidad presupuestal respectivos."

A la fecha se han presentado las circunstancias y eventos relacionados en el capítulo 1 del presente documento, de antecedentes generales del contrato, los cuales modificaron las fechas de las etapas del contrato de obra y por lo tanto la



programación presupuestal del Proyecto Corredor Carrera 7 lote 3.

Encontrándose temporalmente suspendida la ejecución de los Contratos de Obra e Interventoría del Proyecto Corredor Verde Carrera 7 lote 3, al proyectar el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC), se observó que, si bien es cierto están soportados presupuestalmente la totalidad de los recursos asociados a la ejecución del contrato, acorde a forma de pago de estos, es necesario reprogramar los recursos asignados a cada vigencia, con el fin de gestionar adecuadamente la planeación financiera del proyecto.

Mediante el oficio SDP 1-2025-60141 y 1-2025-61135, la Secretaría Distrital de Planeación comunicó que el **CONFIS Distrital**, en sesión No. 37 del **10 de diciembre de 2025**, autorizó a **TRANSMILENIO S.A.** la reprogramación de las vigencias futuras del proyecto de inversión **7251 – “Desarrollo y Gestión de la Infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá”**, en su componente **“Corredor Verde Carrera Séptima”**, conforme al siguiente detalle:

Reprogramación vigencias futuras - 2025- 2031

Vigencia	PESOS CONSTANTES 2025	PESOS CORRIENTES
2025	222.349.480.605	222.349.480.605
2026	484.059.974.292	499.307.863.482
2027	417.739.105.869	443.824.824.335
2028	182.809.753.441	200.052.067.750
2029	16.488.703.134	18.585.207.120
2030	15.229.829.228	17.681.258.140

Así mismo presentó los antecedentes y consideraciones y concluyó:

Esta autorización ha sido otorgada por el CONFIS Distrital de conformidad con lo establecido en el artículo 14° de la Ley 2116 de 2021, y artículos 6° y 8° del Decreto 191 de 2021, el análisis de viabilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo considerando los indicadores de la Ley 358 de 1997, la Ley 819 de 2003, el límite de vigencias futuras establecido por el CONFIS Distrital y teniendo en cuenta que la empresa Transmilenio SA, efectuó los estudios técnicos, legales y financieros que respaldan la presente solicitud de reprogramación, debiendo observar en la ejecución de las vigencias futuras el objeto para la cual se autorizan y la destinación específica de los recursos conforme con lo dispuesto en la ley.



Es de esta forma que, se requiere reprogramar los siguientes Certificados de Disponibilidad Presupuestal de las vigencias 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030 y 2031, que respaldan el valor inicial del contrato:

OBRA				
LOTE	VIGENCIA	CDP	VALOR	EXPEDIDO POR
3	2024	202401 5755	\$ 10,105,362,837	TRANSMILENIO S.A.
	2025	202412 9232	\$213,921,321,233	
	2026	202412 9232	\$77,174,446,339	
	2027	202412 9232	\$97,860,322,246	
	2028	202412 9232	\$36,544,760,255	
	2027	202412 9233	\$1,354,961,942	
	2028	202412 9233	\$2,709,923,884	
	2029	202412 9233	\$2,709,923,884	
	2030	202412 9233	\$2,709,923,884	
	2031	202412 9233	\$1,354,961,941	
TOTAL			\$446,445,908,445	

Teniendo en cuenta la aprobación de la reprogramación de las vigencias futuras asociadas a la ejecución del Proyecto Corredor Carrera 7, dada por el CONFIS, TRANSMILENIO S.A., y acorde con el Programa Anual de Caja (PAC) teniendo en cuenta el plazo actual del contrato y los recursos pendientes de ejecutar para el cierre del año 2025, se procedió a tramitar los Certificados de Disponibilidad Presupuestal por parte de TRANSMILENIO S.A, con ocasión del desarrollo del proyecto.

Lo anterior, aclarando que dicha reprogramación contempla las vigencias ya señaladas y no afecta lo ya ejecutado a la fecha.

Teniendo en cuenta la reprogramación de recursos (PAC) y la ejecución de la presente vigencia, se liberan los saldos 2025 según las reprogramaciones de la actual y las siguientes vigencias, así:



REPROGRAMACIÓN (DIC 2025)				
OBRA-1740-2023				
LOTE	VIGENCIA	CONTRATO	VALOR	EXPEDIDO POR
3	2024	IDU-1740-2023	\$10.105.362.837	TRANSMILENIO S.A.
	2025	IDU-1740-2023	\$156.290.544.577	
	2026	IDU-1740-2023	\$164.798.332.942	
	2027	IDU-1740-2023	\$55.930.962.443	
	2028	IDU-1740-2023	\$50.287.626.034	
	2029	IDU-1740-2023	\$3.613.231.846	
	2030	IDU-1740-2023	\$3.613.231.846	
	2031	IDU-1740-2023	\$1.806.615.920	
TOTAL			\$446.445.908.445	

En concordancia con las competencias asignadas a la Dirección Técnica de Proyectos, mediante memorando 202433500248373- “Designación de supervisión de contratos en trámites de estudios y diseños.”, del 21 de agosto de 2024, la Dirección Técnica de Construcciones DTC y la Subdirección De Ejecución del Subsistema de Transporte STES, manifiestan que han acompañado el proceso de elaboración de la presente solicitud, mas no se manifiestan sobre los análisis de fondo los cuales corresponden a la Dirección Técnica de Proyectos, por estar netamente asociados con estudios y diseños, y aspectos relacionados a los mismos.

CLAUSULADO PROPUESTO

CLÁUSULA PRIMERA: Prorrogar el Plazo de la Etapa de Preconstrucción del contrato IDU-1740-2023 en SEIS (06) MESES, en consecuencia, **MODIFICAR** la cláusula **1.5 PLAZO TOTAL** en su primer inciso y tabla de descripción de etapas y plazo estimado, así:

1.5.1.El Plazo Total del Contrato, sin incluir el plazo de liquidación del Contrato, es de ochenta (80) Meses contados del día siguiente a la fecha del vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente documento y los anexos que sustentan el mismo.

PARÁGRAFO: La presente prórroga se aplicará a la Etapa de Preconstrucción.



Etapa	Duración
Presconstrucción	14 meses
Construcción	
Construcción	28 meses
Recibo	2 meses
Total Construcción	30 meses
Mantenimiento	30 meses
Total	80 meses

CLÁUSULA SEGUNDA: Modificar la cláusula 1.6, en su numeral **1.6.1. Etapa de Presconstrucción, literal (c)** así:

(c) La duración máxima de la Etapa de Presconstrucción es de catorce (14) meses, sin perjuicio de que ésta termine antes si se llegaren a cumplir todas y cada una de las obligaciones que le asisten a las partes con anterioridad al plazo de esta etapa.

CLÁUSULA TERCERA: Incluir en la tabla de **Hitos del Apéndice G** para la etapa de presconstrucción, los siguientes Hitos de diseño:

Hito N°7. Diseño para el descole Box Coulvert Quebrada Tibabita (incluye, topografía, geotecnia, estructuras, urbanismo y presupuesto).

Hito N° 8. Diseño de solución al acceso en sentido norte/sur, al patio portal calle 200 y conexión con la AV. el Polo (incluye, topografía, Arquitectura, Urbanismo, Espacio Público, Geotecnia, Geometría Vial, Pavimentos, estructuras, redes húmedas y redes secas), por lo cual la tabla quedará así:



No.	Descripción	% sobre el valor de la Etapa de Preconstrucción Modificado
1	Aprobación por parte de la Interventoría del Cronograma de la Etapa de Preconstrucción	5,41%
2	Terminación del proceso de revisión por parte de la Interventoría de los Estudios y Diseños	9,89%
3	Radicación para aprobaciones/trámites/permisos en las entidades con aprobación por parte del Interventor	Ministerio de Cultura ICANH E AAB Enel /IAESP Vanti Movistar / Tigo ETB
4	Radicación para aprobaciones/trámites/permisos en las ESP con aprobación por parte del Interventor	2,29% 19,70% 2,32% 0,81% 0,05% 0,05% 0,05%
5	Firma Acta de Finalización de la Etapa de Preconstrucción e inicio de la Etapa de Construcción	10,82%
6	Cierre y aprobaciones de productos finales de ESP	2,71%
7	Diseño para el descole Box Coulvert Quebrada Tibabita (incluye, topografía, geotecnia, estructuras, urbanismo y presupuesto).	13,41%
8	DISEÑO DE SOLUCIÓN AL ACCESO EN SENTIDO NORTE/SUR, AL PATIO PORTAL CLL 200 y CONEXIÓN CON LA AV. EL POLO. (incluye, topografía, Arquitectura, Urbanismo, Espacio Público, Geotecnia, Geometría	32,48%

CLÁUSULA CUARTA: EL valor de los Hitos No. 7 y 8 asciende a **DOS MIL QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS MILLONES CIENTO UN MIL CIENTO TRECE PESOS (\$2.546.101.113) M/Cte**, en consideración de ello, se realiza un traslado para los componentes transversales requeridos para la presente prórroga por un valor de **NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS SEIS PESOS (\$ 979.834.706) M/Cte**, tal como se muestra a continuación:

Componente	Valor
Estudios y diseños	\$ 2.546.101.113,00
Ambiental	\$ 161.755.406,00
Social	\$ 233.397.626,00
Tránsito	\$ 113.541.826,00
Arqueología	\$ 123.850.920,00
Técnico	\$ 347.288.928,00
VALOR TOTAL	\$ 3.525.935.819,00



CLÁUSULA QUINTA: Modificar la Cláusula 6.1. **Valor Estimado del Contrato**, con el fin de trasladar del **FONDO DE COMPENSACIONES** la suma necesaria para cubrir los costos adicionales del componente Principal de la Etapa de Preconstrucción, por lo cual la cláusula 6.1.1 quedará así:

6.1.1. El valor estimado del presente Contrato es la suma de CUATROCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO MILLONES NOVECIENTOS OCHO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS MCTE (\$ 446.445.908.445), incluido el AIU y el IVA (en los componentes que aplique) equivalentes a 331.984,383 SMLMV para el año 2023. Este valor corresponde a la sumatoria de los siguientes Componentes de la Remuneración:

CONTRATO IDU-1740-2023		
1	Componente Principal	Valores actualizados según Modificadorio
1,1	Componente Principal de la Etapa de Preconstrucción	\$ 6.020.070.932
1,2	Componente Principal de la Etapa de Construcción (incluye AIU)	\$ 311.610.056.147
2	Componentes de obras para redes (incluye AIU)	\$ 44.385.267.030
3	Componente por Labores Ambientales y SST	
3,1	Componentes por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Preconstrucción	\$ 377.429.278
3,2	Componentes por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción	\$ 10.569.569.599
3,3	Componentes por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Mantenimiento	\$ 977.602.383
4	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	
4,1	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Preconstrucción	\$ 1.149.049.827
4,2	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción	\$ 3.097.683.411
4,3	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Mantenimiento	\$ 438.615.697
5	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización	
5,1	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Preconstrucción	\$ 270.820.394
5,2	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción	\$ 5.611.300.216
5,3	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Mantenimiento	\$ 1.155.989.079



6	Componente de Obras Especiales (incluye AIU)	\$ 9.757.608.965
	Componente de las actividades de acero a precios unitarios (incluye AIU)	\$ 1.063.904.380
7	Valor Máximo del Fondo de Compensaciones	\$ 37.904.432.331
8	Componente de Mantenimiento	\$ 6.920.029.864
9	Componente de ensayos de laboratorio	\$ 4.695.261.396
10	Valor Fondo Especial para reembolso de compensaciones, evaluación y seguimiento de la autoridad ambiental (incluye fondo por cambio de vigencia e iva)	\$ 441.217.516
VALOR TOTAL		\$ 446.445.908.445
El IDU cuenta con el Valor Máximo por concepto de Compensaciones y Ensayos de Laboratorio cuya suma asciende a Cinco Mil Ciento Treinta y Seis Millones Cuatrocientos Setenta y Ocho Mil Novecientos Doce Pesos (\$ 5.136.478.912) M/Cte, y que será usado para reembolsar al Contratista las Compensaciones y los Ensayos de Laboratorio que ejecute durante el Contrato en los términos señalados en la Cláusula 8.4 del presente Contrato.		

PARÁGRAFO PRIMERO: Con la presente modificación, el balance del **FONDO DE COMPENSACIONES** es el siguiente:

DESCRIPCIÓN	VALOR TOTAL FONDO DE COMPENSACIONES
VALOR PARA PAGOS ASOCIADOS AL FONDO DE COMPENSACIONES (INICIAL)	\$ 41.430.368.150
VALOR MODIFICACIÓN No. 3 Y PRÓRROGA No. 1	\$3.525.935.819
VALOR PARA PAGOS ASOCIADOS AL FONDO DE COMPENSACIONES (MODIFICACIÓN 3 Y PRÓRROGA 1)	\$ 37.904.432.331
VALOR PAGADOS ASOCIADOS AL FONDO DE COMPENSACIONES (SEGÚN ACTA DE PAGO N°9)	\$ 79.848.951
SALDO DISPONIBLE DEL FONDO DE COMPENSACIONES EN LA MODIFICACIÓN N°3 Y PRÓRROGA N°1	\$ 37.824.853.380

CLÁUSULA SEXTA: Modificar la Cláusula 7.3. Cálculo de la Remuneración Mensual del Contratista Durante la Etapa de Preconstrucción., en el sentido de incluir el parágrafo 1 en el numeral 7.3.2 El Componente Principal de la Remuneración del Contratista (VCPm).



“(…)

Cláusula 7.3. Cálculo de la Remuneración Mensual del Contratista Durante la Etapa de Preconstrucción.

7.3.2. El Componente Principal de la Remuneración del Contratista (VCPm).

(…)

PARÁGRAFO PRIMERO: El IDU pagará el valor de los estudios y diseños de la prórroga N° 1 de la siguiente manera:

7.3.2. El Componente Principal de la Remuneración del Contratista (VCPm). (a) El Componente Principal remunera la totalidad de las obligaciones a cargo del Contratista durante la Etapa de Preconstrucción que no se remuneran con cargo a los Componentes Transversales; las Partes acuerdan que el pago se hará cuando se cumplan los Hitos señalados en el Apéndice G del presente Contrato....

7.3.3. Componente Ambiental y SST (VMRRAPm) de la Remuneración del Contratista. El valor mensual real por el Componente de las Labores Ambientales y SST que se pagará durante la Etapa de Preconstrucción se causará contra la firma del Acta Mensual de Preconstrucción que verifique el cumplimiento de las Labores Ambientales y SST, que se calculará de la siguiente manera....

7.3.4. Componente de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica (VMRRSPm) de la Remuneración del Contratista. El valor mensual real por el Componente de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica que se pagará durante la Etapa de Preconstrucción se causará contra la firma del Acta Mensual de Preconstrucción que verifique el cumplimiento de las Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, que se calculará de la siguiente manera....

7.3.5. Componente por Manejo de Tráfico y Señalización (VMRRPMTM) de la Remuneración del Contratista. El valor mensual real por el Componente de Manejo de Tráfico y Señalización que se pagará durante la Etapa de Preconstrucción se causará contra la firma del Acta Mensual de Preconstrucción que verifique el cumplimiento de las Labores de Manejo de Tráfico y Señalización, que se calculará de la siguiente manera....

A continuación, se define el cuadro de hitos para el reconocimiento económico del componente principal para la prórroga de preconstrucción, así:

Anexo Apéndice G Prórroga de Preconstrucción:



N°	Descripción	% sobre el valor de diseños	valor componente diseños
1	Radicación a interventoría diseño conceptual del acceso vehicular rutas alimentadoras desde la carrera 7 (sentido norte-sur) hacia el patio portal	25,00%	\$ 636.525.278,00
2	Radicación a interventoría diseño conceptual del adiescole o canal de entrega aproximadamente de 400 m, del flujo de salida del box coulvert del canal Tibabita	20,00%	\$ 509.220.223,00
3	Aprobación de diseños por parte de interventoría	50,00%	\$ 1.273.050.557,00
4	Cierre y aprobaciones de productos finales de ESP	5,00%	\$ 127.305.056,00
Valor Total			\$ 2.546.101.114,00

PARÁGRAFO: Los demás apartados, notas y párrafos descritos en la cláusula 7.3 que no han sido objeto de modificación, continúan vigentes y surten los efectos legales que ellas fijan.

CLÁUSULA SÉPTIMA: Modificar ANEXO DE REQUERIMIENTOS DEL PERSONAL MÍNIMO DEL PROYECTO en el numeral 2.1.4. CANTIDAD, CATEGORÍA Y DEDICACIONES DE PERSONAL PROFESIONAL DE LAS ETAPAS DE PRECONSTRUCCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO (LOTE 3), quedando así:

“(…)

2.1.4 CANTIDAD, CATEGORÍA Y DEDICACIONES DE PERSONAL PROFESIONAL DE LAS ETAPAS DE PRECONSTRUCCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO (LOTE 3)

A continuación, se muestra la cantidad, categoría y dedicaciones del personal profesional mínimas requeridas para la Etapa de Preconstrucción:

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
DIRECTOR DE OBRA	1	2	100%
COORDINADOR DE OBRA	1	4	100%

AMBIENTAL



CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
RESIDENTE AMBIENTAL	1	5	50%
RESIDENTE FORESTAL	1	6	50%
RESIDENTE EN FAUNA SILVESTRE	1	6	50%
RESIDENTE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SST)	1	5	100%
INSPECTOR SST - AMBIENTAL	N/A	N/A	N/A
RESIDENTE DE MAQUINARIA Y EQUIPOS	N/A	N/A	N/A

SOCIAL

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
PROFESIONAL SOCIAL	1	5	100%
RESIDENTE SOCIAL	1	6	100%
PROFESIONAL COMUNICADOR SOCIAL	1	6	100%

TRÁNSITO

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN
ESPECIALISTA EN TRÁNSITO Y TRANSPORTE	1	3	800%

OTROS

CARGO	ETAPA DE PRECONSTRUCCION		
	CANT	CAT	DEDICACIÓN



ARQUEOLOGO 1	2	5	100%
--------------	---	---	------

PARÁGRAFO: Los demás apartados, notas y párrafos descritos en el ANEXO DE REQUERIMIENTOS DEL PERSONAL MÍNIMO DEL PROYECTO que no han sido objeto de modificación, continúan vigentes y surten los efectos ilegales que ellas fijan.

CLAUSULA OCTAVA: Modificar la Cláusula 6.4 Apropriaciones Presupuestales del Contrato de obra No. IDU-1740-2023, en el sentido de incorporar la reprogramación de vigencias futura, así:

Toda vez que el plazo estimado del presente Contrato excede la actual vigencia fiscal,
existe autorización para comprometer vigencias futuras según los Certificados de Disponibilidad Presupuestal de Vigencias Futuras, suscritos por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio, que se relacionan a continuación:

OBRA-CTO IDU 1740-2023				
LOTE	VIGENCIA	CDP	VALOR	EXPEDIDO POR
3	2024	2024015755	\$10.105.362.837	TRANSMILENIO S.A.
	2025	2024129232	\$156.290.544.577	
	2026	XXXXXXXXZ	\$164.798.332.942	
	2027	XXXXXXXXZ	\$55.930.962.443	
	2028	XXXXXXXXZ	\$50.287.626.034	
	2029	XXXXXXXXZ	\$3.613.231.846	
	2030	XXXXXXXXZ	\$3.613.231.846	
	2031	XXXXXXXXZ	\$1.806.615.920	
TOTAL			\$446.445.908.445	

PÁRAGRAFO PRIMERO: Teniendo en cuenta que la reprogramación de que trata la presente modificación, la cual pretende regularizar presupuestalmente el contrato y atender la proyección real de pagos derivada del mismo, de manera anualizada y con la vigencia futura asociada el año de ejecución y giro, la programación de vigencias futuras deberán ser revisadas y de ser necesario ajustadas, previa culminación del plazo contractual, con el fin de realizar una nueva reprogramación ajustándola al desarrollo del contrato y el plazo final de su ejecución.



PARÁGRAFO SEGUNDO: Para el presente Modificadorio al Contrato de obra No. IDU-1740- 2023, no se requiere adición de recursos.

CLÁUSULA NOVENA: MANIFESTACIONES

- MANIFESTACIONES DE CONSORCIO CC-P 7MA L3

En virtud de lo anterior, el contratista deja expresa constancia de que no renunciará a ninguna de las pretensiones pactadas en la convocatoria del amigable componedor que está en curso. Esto debido a que se deja expresa salvedad que el IDU se encuentra incumplido en la entrega de los predios tal y como se establece en el contrato. Por lo anterior el IDU no se encuentra en las condiciones aptas para entregar al contratista la viabilidad predial estipulada en el contrato.

Lo anterior, debido a que en el último cronograma predial remitido por la entidad el 29 de octubre de 2025, se sigue haciendo evidente el incumplimiento respecto de la entrega de predios por parte del IDU.

Una vez suscrito el modificadorio, el Contratista solicitará un plazo de diez (10) días hábiles para allegar las respectivas pólizas de preconstrucción, así como las hojas de vida del personal mínimo requerido para la fase de preconstrucción.

VII. ANEXOS DE LA SOLICITUD

Se adjunta a la presente solicitud de Modificación Contractual, la siguiente documentación:

1. Certificado de existencia y representación legal reciente de cada uno de los consorciados.
2. Copia de la cédula de quien firma el contrato, autorización para suscribir y REDAM.
3. Consulta de antecedentes ante Policía, Contraloría, Procuraduría, Personería y RNMC del Representante Legal.
4. Certificado de paz y salvo pagos sociales y parafiscales, Consorcio y Consorciados.
5. Solicitud de la Interventoría – CCV-1377-2025 con radicado IDU 202552601534192 del 21 de octubre de 2025.
6. PDT – Reprogramación PDT No 1 – Etapa de Preconstrucción prórroga No 1.
7. Balance presupuestal.
8. Acta de solicitud de adición y prórroga



Los siguientes anexos pueden ser consultados en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1GxQQmjqTG7ypLkpfeFaanIMbiKgdfSjM?usp=drive_link

Cordialmente,

WILLIAM ORLANDO LUZARDO TRIANA

Director Técnico de Proyectos

Firma mecánica generada el 12-12-2025 09:27:59 PM autorizada mediante Resolución No. 400 de marzo 11 de 2021

Aprobó: EDWIN OSWALDO SANTISTEBAN BALAGUERA-Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema de Transporte
Aprobó: ISIS PAOLA DIAZ MUNIZ-Dirección Técnica de Construcciones
Revisó: María Camila Cáceres Peña- Abogada – Dirección Técnica de Proyectos
Elaboró: DIEGO FERNANDO VARGAS GORDILLO-Dirección Técnica de Proyectos