BOGOTÁ | SECRETARÍA DE GOBIERNO

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN CONTRACTUAL

(ALCALDÍA LOCAL DE USAQUÉN)

Fecha de Solicitud: 30/12/2025	**Área de Origen:** Área de Gestión del Desarrollo Local - 512

I. RESUMEN CONTRACTUAL

Número Contrato: FDLUSA-CTO-423-2025	**Fecha de Suscripción:** 31/10/2025	**Tipo de Contrato:** Licitación pública (Obra pública)
Plazo Inicial: Diez (10) meses	**Fecha de Inicio:** 26/12/2025	**Fecha de Terminación Inicial:** 25/10/2025

Objeto: *CONTRATAR POR EL SISTEMA DE PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LA INTERVENCIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA Y/O ESPACIO PÚBLICO DE LA LOCALIDAD DE USAQUÉN EN BOGOTÁ CON OBRAS Y ACTIVIDADES DE CONSERVACION.*

Contratista: CONSORCIO CON

Interventor / Supervisor: Daniel Hernando Ortiz Quintero		**Valor Inicial:** $ 12.950.000.000 COP
Número del proceso SECOP I o II: FDLUSA-LP-004-2025	**Fecha de publicación del proceso en SECOP I o II:** 17/09/2025	**Link del proceso en el SECOP I o II:** https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.8905260&isFromPublicArea=True&isModal=False

II. INFORMACIÓN DE LA MODIFICACIÓN SOLICITADA

MODIFICACIÓN No. 01

Adición Valor	Prórroga Tiempo	Modificación o aclaración otras cláusulas
$ 893.028.970	**Tiempo:** UN (01) MES **Fecha Terminación Final**: 25/11/2025	ADICIÓN DEL CONTRATO DE OBRA PÚBLICA No. 423 - 2025 POR $ 893.028.970 Y PRORROGA POR UN MES

III. INFORMACIÓN DE MODIFICACIONES ANTERIORES

MODIFICACIÓN No. N/A

Adición Valor	Prórroga Tiempo	Modificación o aclaración otras cláusulas
N/A	Tiempo: N/A Fecha Terminación Final: N / A	N/A

ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO:

Valor del Contrato:	$ 12.950.000.000
Valor Pagado:	$ 0
Valor a Adicionar:	$ 893.028.970
Valor total (incluyendo la adición solicitada):	$ 13.843.028.970

CONVENIENCIA Y JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN:

La adición y prórroga del contrato de obra para la intervención de malla vial y espacio público se sustenta en la disponibilidad de nuevos recursos de inversión derivados de la distribución parcial de excedentes financieros de los Fondos de Desarrollo Local al cierre de la vigencia 2024, aprobada por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS en sesión No. 15 del 27 de junio de 2025, de conformidad con lo establecido en el literal h) del artículo 10 y el artículo 78 del Decreto Distrital 714 de 1996, así como en los artículos 41 y 42 del Decreto Distrital 158 de 2025.
Dicha distribución fue formalizada mediante la Circular CONFIS No. 03 de 2025, en la cual se asignaron recursos al Fondo de Desarrollo Local de Usaquén destinados, entre otros, a la conservación de la malla vial y el espacio público peatonal, con el fin de atender el deterioro generalizado de los mismos, y mejorar la calidad de vida de las personas que diariamente hacen uso de esta infraestructura. Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Planeación, mediante concepto previo favorable emitido el 17 de julio de 2025, autorizó la incorporación de dichos recursos al presupuesto de gastos de inversión de la vigencia 2025, asignando específicamente recursos a los proyectos de inversión 2639 “Movilidad incluyente para todos” y 2651 “Movilidad incluyente en Usaquén”, lo cual habilita la ampliación del alcance del objeto contractual, incrementando la cantidad de intervenciones a realizar en la localidad. En este contexto, y con base en el traslado y adición presupuestal aprobados, se identificó la necesidad de adicionar y prorrogar el contrato vigente de obra, con el objetivo de garantizar la ejecución integral de los recursos asignados, optimizar las economías de escala y asegurar el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Local en materia de construcción y/o conservación de malla vial urbana y elementos del sistema de espacio público peatonal.

Si bien el 58% de la malla vial local se encuentra en buen estado o en condiciones satisfactorias, el 42% restante está en mal estado, afectando gravemente la movilidad y la seguridad vial en la localidad. Del mismo modo, aunque el 75% de la malla vial intermedia está en buen estado o satisfactorio, el 25% que se encuentra deteriorado tiene un impacto negativo significativo, causando incomodidades y riesgos tanto para los conductores, como para los peatones. Los tramos de la malla vial local e intermedia que se encuentran en mal estado representan un riesgo considerable para la seguridad vial, aumentando la posibilidad de accidentes y dificultando el acceso a servicios básicos, zonas comerciales y residenciales. Este deterioro también incrementa los costos de mantenimiento vehicular para los residentes y disminuye la calidad de vida al hacer los desplazamientos más largos y peligrosos.

Con esta adición presupuestal se plantea aumentar el alcance contractual, para intervenir una mayor cantidad de vías en estado más crítico que se presentan en la localidad, reduciendo los puntos de congestión, mejorando la fluidez del tráfico, y aumentando la seguridad para todos los usuarios. Adicionalmente, mejorar la malla vial local e intermedia es una inversión estratégica para el desarrollo sostenible de Usaquén. Esta intervención fortalecerá la conectividad dentro de la localidad y con otras zonas de Bogotá, facilitando el acceso a oportunidades económicas y sociales para todos los habitantes, y mejorando la calidad de vida en la comunidad.

A pesar de que en los últimos años se han destinado recursos de manera constante y sostenida para el mejoramiento de la malla vial de la localidad de Usaquén, la extensión de la misma y la magnitud de sus necesidades hacen que

el estado actual aún no sea el óptimo. Persisten tramos en condiciones deficientes que afectan la movilidad, generan impactos negativos en la seguridad vial y limitan el acceso adecuado a distintos sectores de la localidad. En este sentido, resulta evidente e inaplazable la necesidad de adelantar nuevas intervenciones tanto en la malla vial como en el espacio público de Usaquén, con el fin de responder a las exigencias de la comunidad y contribuir a mejorar la calidad de vida de quienes habitan, trabajan o transitan temporalmente por la localidad.

La elección, definición y priorización de los segmentos viales y elementos de espacio público que se intervendrán responde a un análisis integral que considera tanto la demanda comunitaria como la necesidad de una distribución equitativa de las intervenciones. El área de infraestructura de la Alcaldía Local recibe aproximadamente 500 derechos de petición al mes, en los cuales se solicitan mejoras en vías y parques.

Aparte de las solicitudes formales, se realizan recorridos y reuniones frecuentes con los habitantes, donde expresan sus necesidades y sugerencias sobre las zonas que requieren intervención. Este proceso participativo permite identificar los tramos con mayor urgencia de intervención. Además, para asegurar una cobertura amplia y equitativa, las intervenciones no se concentran en una sola zona, sino que se distribuyen a lo largo y ancho de la localidad, garantizando que todas las áreas se beneficien de los trabajos de mejora.

En resumen, la definición de los segmentos viales y elementos de espacio público seleccionados responde a la alta demanda ciudadana, la priorización técnica y la necesidad de una distribución justa y equilibrada de los recursos y trabajos.

Adicionalmente, se tienen en cuenta los siguientes criterios de elegibilidad:
• Segmentos requeridos por Acciones Populares interpuestas que exijan su inmediata intervención.
• Segmentos que mejoren la movilidad de la zona ejecutando proyectos que generen mayor beneficio colectivo, realizando intervenciones en vías que conduzcan a la malla vial arterial y a corredores de movilidad o que generen conectividad entre sí.
• Segmentos que cuenten con zonas atractoras con equipamiento de carácter público (servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social), paraderos de rutas del SITP, etc.
• Segmentos que se articulen y/o complementen con proyectos con las entidades del orden distrital (ejemplos: proyectos viales, de espacio público, de infraestructura para la educación, o para la salud, o para recreación, entre otros).
• Intervenciones en vías locales o de acceso a unidades de vivienda.

Del mismo modo, se tuvieron en cuenta los siguientes criterios de viabilidad:
• Segmentos que no se encuentren en zonas de reservas viales definidas por la Secretaría Distrital de Planeación.
• Segmentos que no cuenten con pólizas de estabilidad vigentes.
• Segmentos que no se encuentren en polígonos de Planes Parciales definidos por la Secretaría Distrital de Planeación.
• Segmentos que cuenten con redes de servicios públicos.
• Segmentos que se encuentren en suelo cuya propiedad sea del Distrito.
• Segmentos que no cuenten con reserva por parte de otra entidad para intervención.
• Segmentos que no hagan parte de responsabilidades establecidas en las cargas urbanísticas otorgadas a los desarrolladores de los proyectos.
• Segmentos que no se encuentren en rondas hidráulicas definidas por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

• Segmentos que no se encuentren en el Sistema de Áreas Protegidas definidas por la Secretaría Distrital de Ambiente.

La intervención planeada a la malla vial tiene como objetivo abordar las áreas más críticas de la malla vial local e intermedia mediante acciones de conservación. Estas acciones mejorarán significativamente las condiciones de las vías en peor estado, reduciendo los puntos de congestión, mejorando la fluidez del tráfico, y aumentando la seguridad para todos los usuarios. Estas intervenciones no solo restaurarán y mejorarán segmentos viales directamente afectados, sino que también optimizarán la red vial en su conjunto, redistribuyendo el tráfico de manera más eficiente, reduciendo tiempos de desplazamiento, y minimizando los costos asociados con el deterioro vial, como las reparaciones de vehículos y los retrasos en el transporte.

La intervención de segmentos viales y elementos de espacio público son esenciales para corregir las deficiencias más urgentes en la malla vial local e intermedia de Usaquén. Esto no solo responde a las necesidades inmediatas de los residentes, sino que también prepara a la localidad para los desafíos de movilidad futuros, considerando el crecimiento poblacional y la densificación urbana. Mejorar la malla vial local e intermedia es una inversión estratégica para el desarrollo sostenible de Usaquén. Esta intervención fortalecerá la conectividad dentro de la localidad y con otras zonas de Bogotá, facilitando el acceso a oportunidades económicas y sociales para todos los habitantes, y mejorando la calidad de vida en la comunidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, la intervención en la localidad de Usaquén se fundamenta en la necesidad urgente de corregir las deficiencias más críticas identificadas en la malla vial local e intermedia. Estas condiciones afectan directamente la movilidad, seguridad y calidad de vida de los habitantes, trabajadores y transeúntes de la localidad. Además, el crecimiento poblacional sostenido y el proceso de densificación urbana que atraviesa Usaquén demandan una infraestructura vial adecuada que responda a los desafíos actuales y futuros de desplazamiento. Asimismo, mejorar la red vial y el sistema de espacio público no solo atiende problemáticas inmediatas, sino que también constituye una inversión estratégica orientada al desarrollo sostenible del territorio. Estas acciones fortalecerán la conectividad interna de la localidad y su articulación con otras zonas de Bogotá, facilitando el acceso equitativo a oportunidades económicas, sociales y de servicios. Lo anterior impacta positivamente en la productividad, la inclusión y el bienestar colectivo.

Por el anterior análisis se encuentra que es inminentemente necesario aumentar la meta física existente de intervención a 22 segmentos viales y 20 tramos de espacio público de la localidad de USAQUÉN por medio de intervenciones que permitan suplir una mayor parte de las necesidades.

Esta adición y aumento del alcance contractual es conveniente ya que cuenta con sustento técnico, al estar formulado con base en criterios de elegibilidad y estudios ajustados a la normatividad vigente; institucionalmente, permite avanzar en el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Local en articulación con el sector movilidad; socialmente, mejora la accesibilidad, seguridad y calidad del espacio público, beneficiando a la comunidad; desde lo económico, optimiza el uso de recursos públicos y genera empleo local; y en términos políticos y legales, responde a compromisos de planeación participativa y se ajusta al marco normativo del POT y a los lineamientos distritales de contratación.

Teniendo en cuenta el anterior análisis y con el fin de atender las necesidades de mejorar la movilidad y la calidad de vida de las personas que habitan, laboran o circulan transitoriamente por la localidad de Usaquén, se encuentra necesario adicionar recursos al contrato de obra No. 423 de 2025, ya que la necesidad identificada aún persiste, incluso con la intervención de la meta física planteada inicialmente, por lo cual se hace necesario adicionar recursos

y expandir el alcance contractual, con el fin de atender la mayor cantidad de necesidades posibles, e incrementar al máximo las intervenciones a desarrollar en la localidad.

Análisis del porcentaje del valor de la adición, incluyendo las anteriores si las hubiere con respecto al contrato inicial en SMLV con el CRP del escribir la fecha, cuando aplique:

Valor contrato en SMLV: 9097,30 SMLV
Valor máximo para adición en SMLV: 4548,65 SMLV
Valor adición solicitada en SMLV: 627,35 SMLV

El parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993, que establece que *"los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50 %) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales", la jurisprudencia del Consejo de Estado ha sostenido que dicho límite constituye una autorización y, simultáneamente, un tope máximo para la modificación del valor contractual. En efecto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en el Concepto 1522 del 6 de agosto de 2003, precisó que "el tope del cincuenta por ciento (50 %) se erige como un límite infranqueable de la administración al momento de adicionar el valor del contrato, debiendo efectuarse su cálculo en salarios mínimos con el fin de garantizar precisión y evitar desbordamientos del marco legal". Asimismo, dicha Sala reiteró que, ante la falta de un procedimiento detallado en la ley para realizar modificaciones contractuales, "ha sido la jurisprudencia la que ha estructurado los límites y requisitos que deben ser respetados por la entidad contratante", lo que exige verificar disponibilidad presupuestal, conexidad con el objeto contractual y la estricta sujeción al límite cuantitativo fijado por la Ley 80 de 1993.*

En ese sentido, Colombia Compra Eficiente mediante concepto C-017 de 2025, ha sostenido respecto del artículo 40 de la Ley 50 de 1993 lo siguiente: "*Dicha norma además de consagrar una prohibición trae implícita una autorización, consistente en la posibilidad de adicionar los contratos estatales, siempre que no se supere el tope establecido. La regla establecida en el parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 aplica a todos los contratos estatales regidos por el EGCAP, independientemente de la modalidad de selección, de la tipología contractual del negocio jurídico que se considere necesario adicionar o del sistema de precios pactados".*

IV. APROBACIONES

Con fundamento en lo anterior, en mi calidad de supervisor solicito la aprobación de la modificación Adición y Prórroga del Contrato de Obra Pública No. FDLUSA-CTO-423-2025

Apoyo a la Supervisión
SANTIAGO MORA PINZÓN

Supervisor
DANIEL HERNANDO ORTIZ QUINTERO
ALCALDE LOCAL DE USAQUÉN