Información del solicitante	
Dependencia solicitante:	Dirección Técnica Troncal
Nombre y cargo del Jefe de la dependencia solicitante:	Lucy Amparo Cucaita Cruz Directora
Fecha de la solicitud	30 de marzo de 2026
Información básica del contrato a modificar:	
No del contrato o convenio a modificar:	CTO1180-25
Objeto:	Contratar una(s) persona(s) natural(s) y/o jurídica(s) que apoye(n) la gestión de TRANSMILENIO S.A., para desarrollar actividades operativas, logísticas y técnicas del Sistema Transmilenio en: Portal de las Américas con su zona de influencia, Portal del Sur con su zona de influencia, Portal del Tunal con su zona de influencia, Portal de Usme con su zona de influencia, Portal 20 de Julio con su zona de influencia, Portal el Dorado con su zona de influencia, Portal del Norte con su zona de influencia, Portal de Suba con su zona de influencia, Portal de la 80 con su zona de influencia, en coordinación técnica permanente de TRANSMILENIO S.A.
Nombre del contratista:	Consorcio TRANSPORTALES 10-25
Código del requerimiento inicial (alias):	DBRTC48
Plazo de ejecución inicial:	Once (11) meses y doce (12) días o hasta al agotamiento de los recursos
Plazos adicionados previamente:	N/A
Valor inicial:	6.905.809.684 COP
Valor adicionado previamente:	N/A
Modificación (plazo, aclaración, presupuesto, etc)	
Tipo de modificación:	1. Reconocimiento de recursos en compensación por materialización del riesgo de variación de los costos de mano de obra. 2. Prórroga del plazo de ejecución contractual, adición de recursos y modificación del Anexo Técnico (frente a asignación salarial de algunos puestos de trabajo con ocasión del salario mínimo fijado para la vigencia 2026) a partir del 6 de abril de 2026.
Requerimiento de la modificación (alias):	DTTC55
Valor de la adición:	2.006.665.685 COP
Tiempo (plazo) de la adición:	Tres (3) meses y dos (2) días

Fecha de terminación del contrato o convenio	7 de julio de 2026
Justificación.	

1. RECONOCIMIENTO DE RECURSOS EN COMPENSACIÓN POR MATERIALIZACIÓN DEL RIESGO DE VARIACIÓN DE LOS COSTOS DE MANO DE OBRA.

Una vez recibida la comunicación remitida por el contratista y de conformidad con las mesas de trabajo realizadas, para el reconocimiento se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones:

Por medio de los Decretos 1469 y 1470 de 2025, el Gobierno Nacional fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2026 en **1.750.905 COP** y el auxilio de transporte para aquellos trabajadores que devengan hasta dos veces dicho monto en **249.095 COP**.

Dicho incremento del salario mínimo tuvo un valor atípicamente superior a la inflación, en contravía de la tendencia histórica frente al particular.

Debido a los efectos económicos de esta variación, los adjudicatarios de la Licitación Pública presentaron reclamaciones de igual índole a Transmilenio.

Por otra parte, el Consejo de Estado decretó la suspensión provisional del precitado Decreto 1469 de 2025, ordenando expedir en su lugar un nuevo Decreto transitorio que cumpliera con los lineamientos establecidos en la respectiva providencia judicial[1].

En cumplimiento de lo anterior, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 0159 del 19 de febrero de 2026, por medio del cual estableció como salario mínimo transitorio el mismo valor señalado en el suspendido Decreto 1469 de 2025.

En virtud de la cantidad de reclamaciones recibidas por Transmilenio y la incertidumbre generada por el proceso judicial que se adelanta en contra del Decreto 1469 de 2025 conllevaron que su análisis se extendiera por un término superior a dos (2) meses.

Así las cosas, una vez analizadas las reclamaciones radicadas por los contratistas TRANSMILENIO S.A., determinó la viabilidad de reconocer el ajuste solicitado por concepto de salarios y auxilio de transporte a los puestos de trabajo correspondientes.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, las matrices de riesgos de los procesos de selección identificados en el numeral 1 asignaron conjuntamente a Transmilenio y a sus adjudicatarios el riesgo de variaciones del precio de la mano de obra. Dicha asignación tuvo en consideración los siguientes aspectos:

a) Los documentos de la Licitación Pública estableció valores mínimos aceptables para los salarios de cada perfil requerido por Transmilenio para la ejecución de los respectivos contratos (en adelante los "**Perfiles Requeridos**"). Dichos valores se encontraban por encima del salario mínimo legal mensual vigente del año de adjudicación.

[1] CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda, Subsección A. Rad. No. 11001-03-25-000-2026-00004-00. Auto del 13 de febrero de 2026. C.P.: Juan Camilo Morales Trujillo.

b) En particular, las ofertas económicas que podían realizar los proponentes estaban limitadas, además del valor máximo dispuesto para el proceso de selección, por el valor máximo estimado para el componente de nómina o equipo de trabajo por parte de Transmilenio. Este ítem, contenido en los respectivos análisis de sector, corresponde al costo de los salarios y prestaciones sociales de los Perfiles Requeridos. Es decir, no incluía los costos correspondientes al personal administrativo y gerencial dispuesto para la ejecución del contrato, pues dicho personal se costea con cargo al ítem de administración, imprevistos y utilidad (en adelante "**AIU**").

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado, la incorporación de un riesgo en el valor de la oferta económica busca que el oferente soporte los efectos de su materialización[2].

A la luz de dicho criterio jurisprudencial, la asignación conjunta del riesgo de las variaciones del costo de la mano de obra debe interpretarse de tal forma que los efectos de la materialización de dicho riesgo sean distribuidos de acuerdo con el margen que tenían los proponentes de la Licitación Pública para incorporarlo en sus respectivas ofertas económicas.

En atención al valor superior de la remuneración mínima aceptable de los Perfiles Requeridos respecto del salario mínimo de 2025, el valor máximo estimado por Transmilenio para el componente de nómina o equipo de trabajo de la Licitación Pública no incorporó el valor de posibles aumentos de los costos laborales derivados del incremento de dicho estándar para el año 2026. De haberse producido un incremento congruente con el comportamiento de la inflación, los valores mínimos fijados por Transmilenio para la remuneración de los Perfiles Requeridos habrían sido suficientes para internalizar la materialización del referido riesgo. No obstante, como ello no fue así, al momento de presentar su oferta, los adjudicatarios no pudieron incorporar en el precio propuesto la asunción del riesgo de variaciones en la magnitud en que ocurrió.

Por el contrario, la mayor discrecionalidad en la determinación del AIU permitió a los adjudicatarios de la Licitación Pública incorporar el riesgo de la variación de la mano de obra costeada con cargo a este ítem en sus ofertas económicas.

De conformidad con lo establecido en el análisis de sector de la Licitación Pública, el componente de imprevistos del AIU remunera la asunción de los riesgos previsibles del contrato, entre los que se encuentra el riesgo de la mano de obra identificado y asignado en la matriz de riesgos del contrato.

En virtud del carácter imperativo de las normas laborales y de las obligaciones contractuales a cargo de los adjudicatarios de la Licitación Pública, a la fecha de elaboración del presente documento, y de acuerdo con lo informado por los contratistas en mesas de trabajo sostenidas con ellos, estos han asumido en su integridad los efectos de las variaciones del precio de la mano de obra con recursos adicionales a los contemplados para el componente de imprevistos. Lo anterior por cuanto estos han resultado insuficientes para sufragar dichas variaciones en virtud de su destinación ordinaria para el pago, entre otros, de los mayores costos derivados de la reforma laboral - Ley 2466 de 2025 y de reemplazos de personal.

De conformidad con lo expuesto, y con base en el principio de la buena fe contractual que rige las relaciones entre las partes contratantes, Transmilenio asumirá los efectos económicos de dichas variaciones que no hayan podido

[2] CONSEJO DE ESTADO, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección A. Rad. No. 25000233600020200039601 (70.250). Sentencia del 7 de febrero de 2025. C.P.: José Roberto Sáchica Méndez.

ser incorporados por los adjudicatarios en sus ofertas económicas, lo que impone la necesidad de reconocer el valor que han pagado y que deben pagar los adjudicatarios de la Licitación Pública durante todo el plazo de ejecución contractual por este concepto y que de acuerdo con lo informado por los contratistas en mesas de trabajo sostenidas con ellos, no han podido ser sufragados con cargo al componente de imprevistos.

Por las razones expuestas, lleva a concluir que Transmilenio compense al Contratista por la variación de los costos de la mano de obra derivada del aumento del salario mínimo respecto de los Perfiles Requeridos, pero no respecto de aquellos trabajadores contratados con cargo al componente de AIU del Contrato.

En virtud de lo anterior, se procede a reconocer al contratista la suma de hasta **165.447.511 COP,** valor correspondiente al periodo del 1 de enero al 5 de abril de 2026, con cargo a los recursos no ejecutados del contrato.

Forma de pago.

El pago correspondiente a la compensación al Contratista por la materialización del riesgo de variación de los costos de la mano de obra, se realizará en un solo pago, el cual deberá ser cobrado por el Contratista en la factura siguiente a la suscripción del otrosí. Dicho pago se efectuará dentro de los plazos establecidos en el Contrato.

2. PRÓRROGA DEL PLAZO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL – VALOR DE LA PRÓRROGA - ADICIÓN DE RECURSOS - MODIFICACIÓN DEL ANEXO TÉCNICO

En atención a los nuevos desafíos, respecto del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, y en consonancia con lo establecido en el Acuerdo Distrital No. 927 de 2024, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura"" que constituye el marco de acción de las políticas, programas, estrategias y proyectos de la Administración Distrital, se identificó la necesidad de modificar de la estructura organizacional de TRANSMILENIO S.A.

En concordancia, mediante el Acuerdo de Junta Directiva No. 05 del 25 de julio de 2024, fue adoptado el Plan Estratégico de TRANSMILENIO S.A. para el periodo 2024–2028, replanteándose la misión, en el sentido de determinar que la Empresa es responsable de gestionar el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá D.C., que conecta a las personas con las oportunidades que brinda la ciudad en condiciones de calidad, seguridad y eficiencia.

Asimismo, en su rol de Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público, TRANSMILENIO S.A. desarrolla su plataforma estratégica a través de 5 Objetivos Corporativos, a saber: i) Experiencia del usuario; ii) Seguridad; iii) Sostenibilidad; iv) Viabilidad financiera y; v) Capacidad organizacional.

De esta manera, de conformidad con sus atribuciones legales y estatutarias, y acorde con la autonomía propia de las entidades descentralizadas, la Junta Directiva de TRANSMILENIO S.A., de manera unánime, aprobó la reformulación de la estructura organizacional de la Empresa en la sesión del 1 de septiembre de 2025, con fundamento en los conceptos técnicos favorables de la Secretaría General, del Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital y de la Secretaría de Hacienda Distrital.

En consecuencia, se expidió el Acuerdo de la Junta Directiva de TRANSMILENIO S.A., Nro. 05 de 2025 (01 de septiembre de 2025), por el cual se establece la estructura organizacional y las funciones de las dependencias de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. y se dictan otras disposiciones.

De este modo, para el cumplimiento del objeto y las funciones generales, TRANSMILENIO S.A., y como parte de la estructura organizacional de la Empresa, se crea la Subgerencia de Operaciones, cuyo objetivo es fijar los lineamientos y directrices para asegurar la correcta operación del Sistema Integrado de Transporte Público en sus distintos componentes, en términos de calidad, continuidad, eficiencia y seguridad.

Para el año 2026, la Subgerencia de Operaciones orienta su gestión hacia la consolidación de un sistema integrado, eficiente y seguro, que responda a los retos operativos en cada uno de los componentes del SITP y a las expectativas de los usuarios. Para ello, se ha definido un plan de trabajo estratégico que articula líneas prioritarias, hitos clave, fases de implementación y proyectos transversales, con especial énfasis en la integración del Centro de Control, como eje fundamental para la coordinación operativa.

Las líneas de trabajo prioritarias, se estructura en torno a tres frentes estratégicos:

- Control de la operación integrada: Implementación de procesos, roles y herramientas tecnológicas para la gestión unificada del Centro de Control y equipos en vía.
- Renovación y expansión de flota: Gerencia técnica de la Fase III y estructuración de provisión y operación de la Fase VI.
- Articulación externa: Coordinación interinstitucional y avance en interoperabilidad de sistemas (recaudo y metro).

La Integración del Centro de Control, representa uno de los principales desafíos para la Subgerencia de Operaciones, pues implica la integración operativa del Centro de Control Troncal, Zonal y las actividades operativas que adelanta el Ente Gestor en torno a Seguridad del SITP, mediante la definición de pautas y estándares para el desarrollo de procesos y la articulación de roles, la documentación y actualización de manuales y protocolos y la articulación interna e interinstitucional.

En consecuencia, la Subgerencia de Operaciones adelanta las actividades orientadas a consolidar un sistema integrado, eficiente y seguro, capaz de responder a los retos operativos en cada componente del SITP y a las expectativas de los usuarios. Esta iniciativa se desarrollará en el marco del plan estratégico de trabajo, el cual articula líneas prioritarias, hitos clave, fases de implementación y proyectos transversales de la Subgerencia, con especial énfasis en la integración del Centro de Control como eje fundamental para la coordinación operativa.

Para lograr la integración del Centro de Control, se han planteado las siguientes líneas de trabajo:

1. **Definición de pautas, lineamientos y estándares para la integración y articulación del Centro de Control del SITP.**

OBJETIVO: Consolidar la operación integrada del Centro de Control del SITP, mediante la identificación, articulación y gestión de los procesos y actividades interdependientes de los componentes Troncal (incluido el monitoreo del cable), Zonal y de Seguridad, con el fin de fortalecer la coordinación operativa, optimizar la toma de decisiones y garantizar una gestión eficiente, segura y continua del sistema de transporte.

ALCANCE: A partir del inventario de actividades y procesos que desarrolla TMSA desde el Centro de Control de cada componente del SITP, así como, de los roles que participan en su ejecución, se propone caracterizar los elementos comunes y las diferencias entre los distintos procesos. Con base en esta caracterización, se establecerán los lineamientos y estándares necesarios para articular e integrar cada actividad o proceso, tanto entre componentes

como entre procesos, en función del propósito específico de cada uno y en concordancia con la nueva estructura del Centro de Control Integrado.

2. **Definición de pautas, lineamientos y estándares para la Integración y articulación del personal operativo de apoyo en vía.**

OBJETIVO: Fortalecer la articulación y gestión del personal operativo en vía mediante la identificación e integración de las actividades y responsabilidades entre el personal en campo, los contratos de Fuerza Operativa y el Equipo Territorial DTS, con el propósito de consolidar una operación coordinada, eficiente y segura de los componentes Troncal (incluida la operación del cable) componente Zonal y las actividades enfocadas a la Seguridad.

ALCANCE: A partir del inventario de actividades y procesos desarrollados por TMSA desde los equipos en vía, y considerando los roles que participan en su ejecución, se realizará una caracterización de los elementos comunes y diferenciadores entre los componentes Troncal, Zonal y de Seguridad. Esta caracterización permitirá establecer lineamientos y estándares que faciliten la articulación e integración de cada proceso, tanto entre componentes como entre procesos, en función del propósito específico de cada uno. Todo lo anterior se desarrollará en concordancia con la nueva estructura del Centro de Control Integrado, buscando fortalecer la coordinación operativa y la eficiencia en la gestión territorial.

3. **Articulación de procesos internos**

OBJETIVO: Identificar y coordinar la articulación y/o armonización de los procesos y actividades relacionados con el Centro de Control (incluido el apoyo operacional en vía), que dependen de otras áreas de TMSA, así como, aquellos procesos del Centro de Control que inciden en el desarrollo de actividades de las demás dependencias. Proponer y gestionar la implementación de los ajustes necesarios para lograr su armonización y garantizar una gestión integrada y colaborativa entre las distintas dependencias.

ALCANCE: Se realizará una revisión integral de los instructivos y procedimientos vigentes, a cargo de grupos externos al Centro de Control y su apoyo operacional en vía, que inciden en la gestión operativa del SITP o utilizan sus productos, incluyendo aspectos como remuneración de agentes, medición de indicadores, reporte a grupos de interés y toma de decisiones tácticas y estratégicas. Con base en esta revisión se definirán ajustes para armonizar y estandarizar los documentos, acompañados de una etapa de socialización y gestión del cambio que asegure su implementación efectiva.

4. **Articulación de actividades interinstitucionales**

OBJETIVO: Identificar las actividades y procesos del Centro de Control Integrado (incluidas las labores de apoyo en vía) que requieren apoyo o articulación con entidades externas, con el fin de establecer y/o fortalecer mecanismos de coordinación y cooperación requeridos para la gestión de la operación conjunta entre los componentes del SITP, en articulación con las entidades involucradas.

ALCANCE: Se elaborará un diagnóstico para identificar las actividades y procesos del Centro de Control y las labores de gestión operacional en la vía, que dependen del apoyo y/o articulación con entidades externas, documentando las necesidades de articulación y proponiendo esquemas de coordinación con roles, canales y responsabilidades que faciliten la integración operativa en el marco de la nueva estructura del Centro de Control Integrado.

5. **Documentación e implementación de procesos Centro de Control Integrado.**

OBJETIVO: Adaptar y consolidar la documentación de los procesos del Centro de Control Integrado mediante la adopción, actualización, armonización y ajuste de los manuales, protocolos, instructivos y procedimientos que regulan las actividades operativas de los centros de control de TMSA y las labores de apoyo en vía. Este proceso debe incorporar los lineamientos, estándares y pautas que aseguren una gestión integrada y articulada de la operación del componente zonal, el componente troncal (incluida la operación del cable), la gestión de información ITS y la gestión de seguridad del SITP.

ALCANCE: Incluye la revisión integral de los manuales, protocolos, instructivos y procedimientos vigentes que regulan la operación de los centros de control de TMSA y las labores de apoyo en vía. A partir de esta revisión se identificarán los ajustes necesarios para armonizar los documentos y, cuando corresponda, formular nuevos instrumentos que incorporen lineamientos, estándares y pautas orientadas a garantizar una gestión integrada de la operación del componente zonal, el componente troncal (incluida la operación del cable), la gestión de información ITS y la gestión de seguridad del SITP. El proceso contempla una etapa de transición con versiones provisionales de documentos clave para evaluar los cambios y una fase posterior de adopción definitiva, asegurando la implementación efectiva de los ajustes en los documentos finales.

6. **Estrategia Gestión del cambio**

OBJETIVO: Implementar una estrategia de gestión del cambio que facilite la apropiación, adaptación y motivación del personal del Centro de Control Integrado frente a la nueva estructura operativa, los procesos unificados y la documentación actualizada, asegurando una transición efectiva.

ALCANCE: Incluye el diseño e implementación de acciones para acompañar al personal del Centro de Control y al personal de apoyo en vía durante la transición hacia la nueva gestión integrada. Estas acciones contemplarán actividades de socialización y sensibilización sobre los cambios en los procesos y en las actividades propias de su labor, así como en los documentos que las regulan. Además, se promoverá el fortalecimiento del sentido de pertenencia y la creación de espacios para la retroalimentación y la mejora continua. Todas estas acciones se desarrollarán en paralelo con la implementación técnica, garantizando una adaptación efectiva.

De acuerdo con lo planteado para el desarrollo de estas líneas de trabajo, dado que los roles claves para el nuevo esquema operacional, deltas líderes de operación, alfas lideres de componente y enlaces, en su mayoría no se encuentran cubiertos, debido a que los procesos de selección de personal en el marco de las convocatorias para proveer los cargos de trabajadores oficiales aún se encuentran en curso, se hace necesario cubrir dichos roles de manera temporal.

En el marco de la nueva estructura organizacional de la Entidad y en desarrollo del proyecto del Centro de Control Integrado, una de las prioridades actuales consiste en fortalecer los procesos de Coordinación Operativa y garantizar una respuesta oportuna frente a los eventos que se presentan en la operación (Troncal, Zonal y Cable). Esto implica mantener las capacidades operativas en el Centro de Control y de los equipos en vía, con las que se garantiza el adecuado desarrollo de las diferentes actividades de la gestión operacional, la atención de contingencias y la aplicación de instrucciones y acciones operacionales, orientadas a mantener los estándares de servicio y responder de manera articulada a las condiciones y retos que impone cada jornada, mediante la aplicación inmediata de medidas operativas y la coordinación de los actores involucrados.

En virtud de lo anterior, las áreas adscritas a la Subgerencia de Operaciones se encuentran estructurando las necesidades operativas (puestos de trabajo, equipos, herramientas, transporte, entre otros) que respondan a las nuevas necesidades, siendo indispensable continuar con el personal de fuerza operativa actual para asegurar las condiciones operativas y los mecanismos de control necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio

público de transporte del SITP, proporcionar condiciones seguras y garantizar la operación, la continuidad y la calidad del servicio, en tanto se hace uso racional de los recursos disponibles para la operación. Así las cosas, se considera viable ampliar el plazo de ejecución contractual, adicionar el valor del contrato y realizar algunas modificaciones, como se indica a continuación:

A. Prórroga del plazo de ejecución contractual:

Ampliar en tres (3) meses y dos (2) días el plazo de ejecución contractual, esto es, hasta el 7 de julio de 2026 o hasta el agotamiento de recursos.

B. Valor de la prórroga del contrato:

El valor requerido para la extensión del plazo de ejecución contractual es hasta por la suma de **2.008.167.941 COP**, discriminados de la siguiente manera:

CONCEPTO	VALOR
Recursos no ejecutados del contrato	1.502.256 COP
Adición de recursos por TRANSMILENIO S.A.	2.006.665.685 COP
TOTAL	**2.008.167.941 COP**

C. Adición de recursos:

Adicionar el contrato en la suma de hasta **2.006.665.685 COP.** Dicho valor incluye todos los costos directos e indirectos, impuestos y gravámenes a los que haya lugar.

D. Forma de pago.

El pago correspondiente a la extensión del plazo contractual se pagará mensualmente bajo las mismas reglas y condiciones contempladas en el Contrato con la actualización de valores correspondiente.

E. Modificación del Anexo Técnico:

Se modifica en Anexo Técnico del contrato en lo relacionado con la asignación salarial y auxilio de transporte del puesto de trabajo "supervisor de operación en plataforma" y "Supervisor Recorredor Motorizado", en atención al incremento del salario mínimo legal vigente para la vigencia 2026, manteniendo las condiciones técnicas, operativas y de personal inicialmente establecidas.

PERSONAL	"A. CANTIDAD Personas según los puestos de la zona (Mínima)"	B. SUELDO MES BASICO POR PERFIL
Supervisor de Operación en plataforma	58	$ 1.750.905[3]

[3] Ajustado conforme el salario mínimo para la vigencia 2026

Supervisor recorredor motorizado	38	$ 1.750.905[4]
Técnico Capacitador	1	$ 2.989.367
Técnico Líder de Portal	9	$ 2.557.767
Técnico Líder de Recorredores Motorizados	4	$ 2.557.767

Nota: Para efectos del descuento por ausentismo de los puestos de trabajo del supervisor de operación en plataforma y el supervisor recorredor motorizado, se tendrá en cuenta el valor correspondiente a un día de salario.

F. Modificación del Valor Total del Contrato:

El valor total del contrato asciende hasta la suma de **8.912.475.369 COP** o hasta el agotamiento de recursos.

G. Otras Consideraciones a tener en cuenta:

El supervisor del contrato mediante comunicaciones con radicados Nros. **2026-EE-10262** y **2026-EE-10384** de fecha 26 y 27 de marzo de 2026 respectivamente, informó al Consorcio sobre la intención de adelantar la prórroga, adición y modificación del Contrato en comento.

Por su parte, el Consorcio, mediante comunicación con radicado Nro. **2026-ER-18599** de fecha de 30 de marzo de 2026, manifestó su aceptación a la modificación planteada, indicando su disposición para continuar con la ejecución del contrato en las condiciones definidas por la Entidad.

Es preciso indicar que, a la fecha de elaboración del presente documento, el Contrato se encuentra en ejecución con un avance de ejecución contractual del **98,0 %**, y una ejecución financiera del **87,47 %.**

El porcentaje del monto de la adición presupuestal frente al valor original del contrato expresado en SMLMV es de **1.146,1**.

Finalmente, se deja constancia que el contrato se ha venido ejecutando conforme al objeto y a las obligaciones pactadas, evidenciando cumplimiento en el desarrollo de las actividades, razón por la cual, a la fecha, no se han iniciado actuaciones de carácter sancionatorio o conminatorio en los términos establecidos en el Manual de Supervisión de la Entidad ante la Subgerencia Jurídica.

H. Notas Finales:

Para la ejecución de la prórroga y adición, se tendrán en cuenta las notas relacionadas a continuación:

Nota 1: La actualización de la tabla de salarios se realiza en atención al incremento del salario mínimo legal vigente, sin que ello implique modificación de los perfiles, cantidades de personal, turnos o condiciones operativas establecidas en el Anexo Técnico.

[4] Ajustado conforme el salario mínimo para la vigencia 2026

Nota 2: Con ocasión de la prórroga y adición contractual, el contratista deberá mantener durante el plazo prorrogado la totalidad de las condiciones ofertadas que le otorgaron puntaje en el proceso de selección, incluyendo el personal adicional ofrecido y demás compromisos asociados a factores de evaluación.

Nota 3: Las condiciones técnicas, operativas y de personal no podrán ser objeto de disminución, modificación, o eliminación durante el periodo prorrogado.

Nota 4: La presente adición presupuestal tiene como finalidad garantizar la continuidad del servicio y mantener el equilibrio económico del contrato, sin que se generen reconocimientos adicionales por conceptos distintos a los aquí establecidos.

Nota 5: Los descuentos que se generen por ausencias no cubiertas del personal asignado a los puestos de trabajo serán aplicables únicamente cuando el Consorcio no garantice la cobertura del respectivo turno, y serán liquidados con base en la asignación salarial vigente para cada perfil durante la ejecución del contrato en el periodo prorrogado, conforme a los valores actualizados para la vigencia 2026 objeto de la modificación.

Nota 6: El pago de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral (salud, pensión y riesgos laborales), así como de los aportes parafiscales y demás obligaciones laborales a cargo del contratista, deberá realizarse con base en la asignación salarial vigente para cada perfil durante la ejecución del contrato en el periodo prorrogado, conforme a los valores actualizados para la vigencia 2026 y en cumplimiento de la normatividad aplicable.

Nota 7: El presupuesto a ejecutar durante el plazo a prorrogar corresponde a los costos asociados a la prestación del servicio en los términos definidos en el Anexo Técnico y los documentos del proceso.

Asimismo, el presupuesto incluye el componente de Administración, Imprevistos y Utilidad (AIU), así como, lo impuestos, tasas, contribuciones y gravámenes a que hay lugar.

Nota 8: El incumplimiento de las condiciones técnicas, operativas o de personal dará lugar a la aplicación de los descuentos y demás medidas establecidas en el Anexo Técnico y en el contrato.

Nota 9: No se contemplan incrementos salariales, IPC, ni otros ajustes diferentes a los contemplados en este documento.

Finalmente, el contratista deberá ampliar y/o modificar las garantías que amparan el contrato, en cuanto a su vigencia y valor asegurado, de conformidad con la prórroga y adición, las cuales deberán ser aprobadas por TRANSMILENIO S.A.

Anexos:

1. Carta de intención de prórroga, adición y modificación al Contrato Nro. 1180-25. (Rad 2026-EE-10262 y 2026-EE-10384).
2. Carta de aceptación prórroga, adición y modificación al Contrato Nro. 1180-25 (Rad 2026-ER-18599).
3. Certificado de Disponibilidad Presupuestal Nro. 202603-5805 de fecha 30 de marzo de 2026.

LUCY AMPARO CUCAITA CRUZ
Directora
Dirección Técnica Troncal

ARMANDO JOSE ILLERA CHARRIA
Profesional Especializado de Coordinación Técnica Operativa
Supervisora del contrato
Dirección Técnica Troncal

Elaboró: John Carlos Correa Muñoz – Contratista Profesional Apoyo a la Supervisión – Dirección Técnica Troncal

Revisó: Armando José Illera Charria – Profesional Especializado de Coordinación Técnica Operativa – Dirección Técnica Troncal
Ana María Parra Martínez – Profesional de apoyo jurídico - Dirección Técnica Troncal

Nota: Flujo de aprobación plataforma SECOP II: Las constancias de contenido, procedencia, aprobación, revisión, verificación y firma se realizarán mediante el flujo de aprobación del presente documento en la plataforma transaccional de Colombia Compra Eficiente (SECOP II), por lo que en el mismo deberán participar el jefe de la dependencia, el supervisor del contrato, el cesionario y el competente contractual. En ese orden de ideas el presente documento **no requerirá la suscripción física del mismo, por cuanto su refrendación se realiza a través de la firma digital del SECOP II** y el correo institucional de solicitud de inicio del trámite por parte del jefe de la dependencia al correo procesos.selección@transmilenio.gov.co