

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Entre los suscritos **EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO** establecimiento público del orden Distrital, creado mediante Acuerdo 19 de 1972 expedido por el Concejo de Bogotá D.C, con NIT 899.999.081-6, y el Acuerdo del Consejo Directivo N° 004 del 2 de abril de 2025 “*Por el cual se adopta la estructura organizacional del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones*”, ubicado en la Calle 22 No. 6 - 27 de la ciudad de Bogotá, D.C., teléfono 3386660, y página web www.idu.gov.co, representado por **NELSON MAURICIO REINA MANOSALVA**, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 80.503.059, obrando en su condición de **SUBDIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA**, nombrado mediante la Resolución 575 del 1 de abril de 2024, posesionado mediante Acta No.059 del 1 de abril de 2024, debidamente facultado por la Resolución de Delegación de funciones No. 1381 del 4 de julio de 2025 de la Dirección General, quien se viene denominando el **IDU** y el **CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA**, con Nit 901.783.979 -2, integrado por **HB ESTRUCTURAS METALICAS S.A.S.** con NIT.: 860.006.282-8, con una participación del 90%, y **COMPAÑÍA DE ILUMINACIONES ESPECIALES S.A.S.** con NIT.: 811.039.217-2, con una participación del 10%, con domicilio en Bogotá D.C., en la Avenida Carrera 129 No.17F-97 Fontibón, con teléfono 4224700 Ext 121 y dirección de correo electrónico gerentegeneral@hbsadelec.com.co, representado legalmente por **JESÚS DAVID CASTELLANOS MARTÍNEZ**, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía N° 79.441.989, en calidad de representante legal suplente, quien en adelante se denominará el **CONTRATISTA**, quien manifiesta bajo la gravedad de juramento, que se entiende prestado con la firma del presente documento, no encontrarse el ni los integrantes del consorcio que representa, incurso en causal alguna de inhabilidad e incompatibilidad contenida en la Constitución Política y en el artículo 8 de la Ley 80 de 1993; y en caso de sobrevenir alguna lo informará inmediatamente al IDU para los fines a que haya lugar, acordamos suscribir la presente **Modificación No. 2 y Prórroga No. 1** al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, la cual se plasma en este escrito, previas las siguientes:

CONSIDERACIONES

1. Que como resultado del proceso de selección N° **IDU-LP-SGI-014-2023** el día 28 de diciembre de 2023, el **Instituto de Desarrollo Urbano-IDU** y el **CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA**, suscribieron el Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, con objeto “**CONSTRUCCIÓN DEL CICLOPUENTE AV. BOYACÁ POR CANAL SALITRE, OBRAS COMPLEMENTARIAS Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE EN BOGOTÁ D.C.**”
2. Que de conformidad con la **CLÁUSULA 1.2. – PLAZO TOTAL**, del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, el plazo total de ejecución del contrato se pactó en **VEINTIDÓS (22) MESES**, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de ejecución establecidos en el Artículo 41 de la Ley 80 de 1993 y los demás señalados al efecto en el pliego de condiciones y en el contrato de acuerdo con la siguiente distribución por Etapas:

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Etapas	Duración
Preconstrucción	Seis (6) meses
Construcción	
Construcción	Quince (15) meses
Recibo	Un (1) meses
Total Construcción	Veintidós (22) meses
Liquidación	Seis (6) meses

3. Que de acuerdo a lo establecido en la **CLÁUSULA 5.1 – VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO**, del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, el valor del presente contrato se fijó en la suma de **CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$40.265.583.849)** equivalentes a 34.711,71 SMLMV para el año 2023.
4. Que las Partes acordaron el inicio de la ejecución del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023** a partir del 3 de abril de 2024, de conformidad con el Acta No. 1 de inicio de contrato de obra.
5. Que en el marco del Contrato de Obra **IDU-1776-2023** a la fecha se ha suscrito la siguiente modificación contractual:

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA	OBJETO
Modificación No. 1	7 de febrero de 2024	• Modificar la Cláusula 1.1. denominada Definiciones y Reglas Generales de Interpretación numeral 1.1.6 -Términos definidos, numeral (14), (15) y (16), del Contrato de Obra No. IDU-1776-2023. • Modificar el numeral la Cláusula 1.8. denominada GARANTÍAS, del Contrato de Obra No. IDU-1776-2023. • Modificar la Cláusula 4.1 Generalidades, literal (o), del Contrato de Obra No. IDU-1776-2023. • Modificar la Cláusula 7.2 Anticipo de la Etapa de Construcción - Forma de Pago del Anticipo, numeral 7.2.2, del Contrato de Obra No. IDU-1776-2023.

6. Que en el marco del Contrato de Obra **IDU-1776-2023**, se han suscrito las siguientes actas de suspensión, ampliación y reinicio:

SUSPENSIÓN No.	FECHA	MOTIVO SUSPENSIÓN
Suspensión 1	22 de enero de 2025	Suspensión 1 por el término de 16 días.
Ampliación a la Suspensión 1	07 de febrero de 2025	Ampliación a la suspensión 1 por el término de 31 días.
Ampliación a la Suspensión 2	9 de marzo de 2025	Ampliación a la suspensión 1 por el término de 15 días.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Ampliación a la Suspensión 3	25 de marzo de 2025	Ampliación a la suspensión 1 por el término de 15 días.
Ampliación a la Suspensión 4	9 de abril de 2025	Ampliación a la suspensión 1 por el término de 21 días.
Ampliación a la Suspensión 5	30 de abril de 2025	Ampliación a la suspensión 1 por el término de 16 días. 16 de mayo de 2025 reinicio.
Suspensión 2	06 de octubre de 2025	Acta de suspensión No. 2 por el término de 21 días. 27 de octubre de 2025 reinicio

7. Que una vez revisado el plazo del Contrato de Obra **IDU-1776-2023**, es preciso establecer que actualmente se encuentra en la Etapa de Construcción, la cual termina el 16 de mayo de 2026. Por su parte, la fecha de terminación del plazo total del contrato es el 16 de junio de 2026, en consecuencia, se encuentra vigente y en ejecución.
8. Que actualmente la Entidad no adelanta procesos administrativos sancionatorios en contra del **CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA**, en virtud del Contrato de Obra **IDU-1776-2023**.
9. Que el **CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA**, en calidad de contratista de obra, mediante comunicaciones **IDU-CCB-3489-25-1333** del 19 de diciembre de 2025 e **IDU-CCB-3489-26-1373** del 15 de enero de 2026, dirigidas a CAL Y MAYOR COLOMBIA S.A.S., en calidad de contratista de interventoría, solicitó su concepto y aval respecto de la modificación al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, en los siguientes aspectos:
 - a) Solicita ampliar el plazo de la Etapa de Construcción en CUATRO Y MEDIO MESES (4.5) MESES.
 - b) Modificación del Capítulo 5 “ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO” CLÁUSULA 5.1 “VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO”, en los siguientes términos y valores:
 - Remuneración de labores ambientales y SST en la suma QUINIENTOS VEINTE MILLONES QUINIENTOS VEINTISIETE MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS (\$520.527.776 M/CTE.)
 - Remuneración de labores de dialogo ciudadano y comunicación estratégica en la suma de CIENTO SESENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y UN MIL TREINTA PESOS (\$165.381.030 M/CTE.)
 - Remuneración de labores de manejo de tránsito señalización y desvíos en la suma de TRESCIENTOS DIECIOCHO MILLONES CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO PESOS (\$318.053.435 M/CTE.)
 - Reconocimiento de los mayores costos administrativos derivados de los mayores tiempos de la Etapa de Construcción, de la cual se solicita su prórroga por CUATRO Y MEDIO (4.5) MESES; cuyo valor asciende a la suma SEISCIENTOS DIECINUEVE MILLONES CUATROCIENTOS

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

NOVENTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS (\$ 619.496.697,00 M/CTE)

- c) Para cubrir los efectos económicos, se plantea la recomposición de rubros del contrato, y proceder con el traslado de los recursos del FONDO DE COMPENSACIONES, a las bolsas de remuneraciones antes señaladas de la Etapa de Construcción a efectos de cubrir los costos generados por la prórroga solicitada.

En las referidas comunicaciones el contratista expuso los antecedentes y fundamentos que a su juicio justifican la modificación y prórroga requerida. Las comunicaciones en referencia hacen parte integral del presente documento.

10. Que **CAL Y MAYOR COLOMBIA S.A.S.**, en calidad de contratista de interventoría, mediante comunicación **CP-2277-26** con radicado **IDU 202652600376822** del 11 de marzo de 2026, presentó al IDU su análisis, concepto respecto de las solicitudes elevadas por el contratista de obra, para ello expuso las siguientes consideraciones:

“(…)

2. Objeto actual de la solicitud formulada por el Contratista

Mediante comunicación IDU-CCB-3489-26-1373 de fecha 15 de enero de 2026, el Consorcio Ciclopunte Boyacá presentó alcance a la solicitud de modificación contractual, cuyo asunto corresponde a la “Solicitud de modificación del Contrato consistente en Prórroga No. 1 y Modificación No. 2 al Contrato de Obra IDU 1776 de 2023, en alcance a los comunicados IDU-CCB-3489-25-0870, IDU-CCB-3489-25-1127 e IDU-CCB-3489-25-1204”.

A través de dicha comunicación, el Contratista precisa y reitera el objeto de su solicitud, en los términos que se describen a continuación.

2.1 Prórroga del plazo contractual

El Contratista solicita la ampliación del plazo de la Etapa de Construcción en cuatro punto cinco (4,5) meses, reiterando que dicha solicitud se fundamenta en la ocurrencia de situaciones ajenas a su responsabilidad, las cuales —según lo expuesto— se encuentran debidamente soportadas técnica y documentalmente y generaron una afectación directa en el desarrollo normal del cronograma contractual y en la ruta crítica del proyecto.

No obstante, lo anterior, manifiesta acoger el concepto emitido por la Interventoría respecto de la procedencia de la prórroga y solicita que se adelante la correspondiente modificación contractual, consistente en una prórroga de cuatro punto cinco (4,5) meses, en concordancia con el análisis técnico efectuado por la Interventoría y consignado en el pronunciamiento CP-1998-26 del 8 de enero de 2026, con el fin de garantizar la adecuada ejecución y culminación del objeto contractual.

2.2 Modificación de los aspectos económicos

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Como consecuencia directa de la prórroga solicitada, el Contratista solicita la adición de recursos para cubrir la ejecución de determinados componentes contractuales durante el período adicional de cuatro punto cinco (4,5) meses, correspondientes a la Etapa de Construcción, a saber:

- *Labores Ambientales y de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST).*
- *Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica.*
- *Labores de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos.*

Para tal efecto, plantea una metodología de cálculo basada en la determinación de un valor mensual promedio por componente, obtenido a partir del valor total contractual asignado a cada uno, el cual es multiplicado por el período de prórroga solicitado. Con base en dicha metodología, el Contratista estima que el valor a reconocer por estos conceptos durante el período adicional asciende a \$1.003.962.241 M/CTE.

2.3 Financiación de la adición de recursos a través del Fondo de Compensaciones

En relación con la financiación de los valores asociados a la prórroga, el Contratista propone que los recursos requeridos para la remuneración de los componentes durante el período adicional sean cubiertos mediante una recomposición interna del contrato con cargo al Fondo de Compensaciones, previsto en la Cláusula 5.3 del contrato de obra.

De manera subsidiaria, solicita que, en caso de no ser viable la utilización de dicho mecanismo, la Entidad defina la fuente de financiación que permita atender los valores asociados a la modificación económica solicitada y formalizar la correspondiente modificación contractual.

2.4 Solicitud de reconocimiento de mayores costos administrativos

Adicionalmente, el Contratista solicita el reconocimiento y adición presupuestal de los mayores costos administrativos derivados de la extensión del plazo contractual, los cuales estima en la suma de \$619.496.697 M/CTE, correspondientes al período de cuatro punto cinco (4,5) meses de prórroga solicitada.

Según lo expuesto por el Contratista, dichos costos se derivan del mantenimiento de la estructura administrativa, técnica y operativa necesaria para la ejecución del contrato durante el período adicional, incluyendo personal administrativo y de apoyo, gastos operacionales, costos financieros y garantías contractuales. La metodología planteada para su determinación se fundamenta en la prorrata mensual de los gastos indirectos asociados al contrato, multiplicada por el período de prórroga solicitado.

2.5 Ajuste del Programa Detallado de Trabajo (PDT)

Finalmente, como consecuencia de la prórroga del plazo, el Contratista solicita el ajuste del Programa Detallado de Trabajo (PDT), ampliando la duración de la Etapa de Construcción de quince (15) meses a diecinueve punto cinco (19,5) meses, en concordancia con el período de prórroga solicitado.

Así mismo, el Contratista propone ajustes en la programación de determinadas actividades, incluyendo modificaciones en duraciones y relaciones de precedencia, los cuales —según lo

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

expuesto— responden a condiciones técnicas de campo, ajustes de diseño y cambios en la metodología constructiva, sin que ello implique una modificación del alcance contractual.

3. Verificación de lineamientos y requisitos para el trámite de modificaciones contractuales

En cumplimiento de las funciones asignadas a la Interventoría, se procede a verificar si la solicitud de modificación presentada por el Contratista cumple con los requisitos de forma, oportunidad y justificación establecidos en el ordenamiento jurídico, el Manual de Interventoría y el Contrato de Obra, como presupuesto necesario para su trámite y eventual aprobación por parte de la Entidad.

Con base en el numeral 12.3.2.1 del Manual de Interventoría, se verifica:

- *Solicitud previa al vencimiento del plazo contractual:*

*El Manual establece que toda solicitud de modificación que implique prórroga debe ser presentada con anterioridad al vencimiento del plazo contractual. Para el caso concreto, se constató que el Contratista radicó la solicitud definitiva el 15 de enero de 2026, esto es, antes del vencimiento del plazo previsto para la Etapa de Construcción. En consecuencia, este requisito se encuentra **cumplido**, al haberse garantizado la oportunidad formal de la petición.*

- *Trámite con al menos diez (10) días hábiles de antelación:*

El Manual dispone que el trámite de la modificación debe iniciarse con una antelación mínima de diez (10) días hábiles respecto del vencimiento contractual, con el fin de permitir el análisis técnico, financiero y jurídico correspondiente. En el presente caso, la fecha de vencimiento del plazo contractual previsto para la etapa de construcción es el 16 de junio de 2026, de manera que la solicitud se hace en el marco del plazo previsto en el Manual.

- *Inclusión de justificación técnica, financiera y jurídica por parte del Contratista:*

El Manual prevé que la solicitud esté acompañada de una justificación técnica, financiera y jurídica por parte del Contratista, la cual debe ser objeto de análisis y aval o rechazo expreso por parte de la Interventoría. Se verificó que el Contratista allegó documento de sustento en el que expone los hechos y fundamentos que, a su juicio, soportan la modificación solicitada. Por su parte, la Interventoría, en ejercicio de sus obligaciones contractuales y conforme al Manual, emite a través del presente concepto un pronunciamiento respecto de cada uno de los argumentos planteados. En consecuencia, este requisito se entiende cumplido, sin perjuicio de las conclusiones de fondo que se desarrollan en los numerales posteriores.

- *Soportes documentales que hagan parte integral del expediente:*

El Manual establece que la solicitud debe estar acompañada de los soportes documentales que permitan su verificación y que hagan parte integral del expediente contractual.

En revisión efectuada por la Interventoría, se constató la existencia de los soportes pertinentes, incluyendo comunicaciones formales, actas de comité y el Programa de Trabajo

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

(PDT) ajustado, los cuales reposan en el expediente. de acuerdo con lo anterior, se adjunta al presente comunicado la versión final del PDT identificado como “IDU-1776-2023-CONSTRUCCIÓNDELICLOPUENTEAVBOYACA-CLB5” y el balance presupuestal “BALANCE PRORROGA 4.5 MESES”, debidamente conciliados y suscritos por las partes.

- *Existencia de Procedimientos Sancionatorios en curso:*

A la fecha de emisión del presente concepto, no cursa ningún procedimiento administrativo sancionatorio en contra del CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACÁ por hechos relacionados con la ejecución del Contrato de Obra IDU 1776 de 2023. Lo anterior, sin perjuicio de las facultades de la Entidad para iniciar las acciones a que hubiere lugar con posterioridad, en caso de configurarse incumplimientos.

- *Estado Actual del Proyecto y avance del objeto contratado:*

A la fecha de corte del presente análisis, el proyecto registra los siguientes indicadores de avance, los cuales han sido verificados por esta Interventoría conforme a la última Línea Base del Programa Detallado de Trabajo (PDT) y los informes de ejecución:

- Avance Físico: El proyecto presenta un avance físico aproximado del 27,07% con relación al total de las obras contratadas. Es importante precisar que este avance se ha concentrado en actividades preliminares y en la ejecución de frentes de obra que no han sido afectados por la suspensión de actividades en el paso semaforizado, mientras que las actividades correspondientes a la ruta crítica (particularmente el desmonte del puente existente y el pilotaje) presentan retrasos significativos, los cuales son objeto de la presente solicitud de prórroga.*
- *Avance Financiero: El valor ejecutado y facturado acumulado a la fecha asciende a la suma de \$5.115.214.940, lo que representa un 15 % del valor total del contrato, excluyendo el Fondo de Compensaciones.*
- *Situación de la Ruta Crítica: Tal como se detalla en el análisis de imputabilidad del presente concepto, las actividades de la ruta crítica se vieron afectadas por la suspensión derivada de la directriz institucional para la redefinición del Plan de Manejo de Tránsito (PMT). Una vez superada dicha causal, el Contratista ha reiniciado las labores, pero requiere el plazo adicional solicitado para culminar la totalidad de las obras en las condiciones contractualmente exigidas.*
- *Existencia de planes de contingencia en ejecución: Se informa que, en atención a los atrasos presentados en la ruta crítica, en su momento se solicitó al Contratista de obra la presentación del correspondiente plan de contingencia, no obstante, de acuerdo con la argumentación presentada por el Contratista, y el análisis realizado por esta Interventoría, se concluyó mediante comunicado CP-1641-25 de fecha 8 de septiembre de 2025(rad IDU 202552601295672) que, “Como conclusión, nos permitimos indicar que, de acuerdo con el análisis realizado, el atraso actual registrado en el contrato, el cual, es superior al 5%, en lo relacionado con las actividades de “Localización, replanteo y movimiento de tierras”; “Desmonte de la estructura”; “Demolición, cargue, transporte y disposición final”; “Pilotaje”; “Actividades de acero para obras civiles”, NO ES IMPUTABLE al Contratista de obra Consorcio Ciclopuente Boyacá, toda vez, que obedece a factores externos, que escapan de sus obligaciones*

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

contractuales”, de acuerdo con lo anterior, a la fecha no existe plan de contingencia en ejecución..

4. Análisis y pronunciamiento de la Interventoría sobre la solicitud de prórroga

Una vez contextualizados los antecedentes y delimitado el objeto de la solicitud, esta Interventoría procede a emitir su pronunciamiento técnico, jurídico y financiero sobre la solicitud de modificación contractual presentada por el Contratista.

El análisis se desarrolla en tres fases: (i) identificación y desglose de los argumentos del Contratista para solicitar la prórroga; (ii) verificación y análisis de dichos argumentos a la luz del contrato, la normativa y los hechos acreditados; y (iii) conclusiones y concepto sobre la procedencia de la prórroga.

4.1 Argumentos del Contratista para solicitar la Prórroga

El Contratista fundamenta su solicitud de prórroga de cuatro punto cinco (4.5) meses en la ocurrencia de las siguientes circunstancias, que a su juicio constituyen hechos sobrevinientes, ajenos a su control y no imputables a su responsabilidad:

- **Afectaciones Enel:** *el contratista señala que las actividades de semaforización provisional se vieron afectadas porque los puntos de conexión inicialmente definidos por ENEL estaban en predios privados cuyos administradores negaron el acceso. Durante la suspensión, ENEL impuso nuevos requerimientos técnicos, como la instalación de un transformador de baja tensión, no previsto inicialmente. Estas nuevas exigencias generaron retrasos inevitables y requieren un tiempo adicional de 1.5 meses.*
- **Afectaciones EAAB:** *el contratista señala que la no aprobación oportuna por parte de la EAAB del esquema de monitoreo para la red matriz, el rechazo de la propuesta inicial de rampas por superar la pendiente máxima del 12%, y la exigencia posterior de un plan de instrumentación y monitoreo, generaron retrasos. Esto implicó extender la fase de monitoreo previo al desmonte y reprogramar actividades sucesoras, con un impacto de 1 mes.*
- **Suspensión por Directriz Institucional:** *el contratista señala que el IDU impartió una directriz para suspender las actividades de adecuación del paso peatonal provisional y evaluar una nueva alternativa de desvío que incorporara el nuevo bicipuente de la calle 80. Esta decisión, pese a que se contaba con un PMT aprobado, generó la necesidad de tramitar y socializar nuevas alternativas, algunas rechazadas por la comunidad. El impacto de esta causal, desde la solicitud de suspensión (julio 2025) hasta la suspensión formal (octubre 2025), se estima en 3.5 meses.*

4.2 Análisis de los Argumentos del Contratista por Parte de la Interventoría

- **Sobre la Causal de Afectaciones por Enel (Conexión Eléctrica)**

Sobre este punto se confirma que existieron demoras por parte del Contratista en la gestión de la conexión eléctrica. Aunado a lo anterior, de la revisión de la trazabilidad se evidencia que:

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

- *La gestión de trámites y permisos ante empresas de servicios públicos (ESP) es una obligación contractual expresa del Contratista, establecida en las Cláusulas 3.6 y 4.1.4 del Contrato de Obra IDU 1776 de 2023.*
- *El Contratista no acreditó un eximente de responsabilidad para la obtención de permisos, el cual exige la presentación de un cronograma de permisos y la acreditación de la debida diligencia en la gestión.*
- *La necesidad de un transformador y la redefinición del punto de conexión, si bien son hechos sobrevinientes, hacen parte de los tareas normales y riesgos asignados al contratista en la gestión de redes, tal como se advirtió en los conceptos CP-1346-25 y CP-1894-25.*

*En ese sentido, las demoras frente a este hecho son atribuibles a su gestión, la cual no cumplió con los estándares de diligencia y oportunidad exigidos contractualmente. En consecuencia, **no procede el reconocimiento de tiempo adicional por este concepto.***

- **Sobre la Causal de Afectaciones por EAAB (Rampas y Monitoreo)**

Frente a este hecho, se constata que la propuesta inicial de adecuación de rampas fue rechazada por la Secretaría Distrital de Movilidad por superar la pendiente máxima del 12%. Como ya se señaló en repetidas ocasiones, este rechazo obedece a un error técnico en el diseño, responsabilidad exclusiva del Contratista, tal como se deriva de las obligaciones de resultado en materia de diseños (Cláusulas 1.7.1 y 3.4 del Contrato de Obra).

*En ese sentido, el posterior requerimiento de la EAAB de un plan de instrumentación y monitoreo es una consecuencia directa del primer error y de la necesidad de ajustar la propuesta para cumplir con la normativa. No es un hecho externo imprevisible, sino una gestión correctiva que le corresponde al Contratista, por lo cual el origen del retraso es un error técnico del contratista, y las gestiones subsiguientes son una derivación de ese error. En consecuencia, **no procede el reconocimiento de tiempo adicional por este concepto.***

- **Sobre la Causal de Suspensión por Directriz del IDU (Cambio de PMT)**

Se acredita que el IDU, mediante directriz institucional, ordenó la suspensión de las actividades de adecuación del paso peatonal provisional para evaluar una nueva alternativa de desvío que incorporara el bicipiente de la calle 80.

Aunado a lo anterior, se presentaron circunstancias en las que se vio involucrada la comunidad del área de influencia del proyecto, y las localidades vecinas de Engativá y Suba, lo que condujo a que se dilatara la definición e implementación del PMT, ya que se presentó resistencia principalmente por parte de los líderes del barrio Parque Los Lagartos y otros ciudadanos del área de influencia directa de la obra, quienes no estuvieron de acuerdo con que el paso semaforizado solo fuera destinado para el uso de las actividades de obra, como estaba planeado inicialmente para el PMT del proyecto,

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

en atención a sobre recorridos del peatón y de los biciusuarios de más de 45 minutos cruzando por el nuevo ciclopunte de la Calle 80 con Av. Boyacá, para cruzar de occidente a oriente y viceversa. Por tal razón, solicitaron al Contratista, Interventoría e IDU mesas de trabajo para manifestar su inconformidad y exponer sus peticiones, las cuales se iniciaron con la reunión del 31 de julio de 2025, llevada a cabo en las instalaciones de la oficina del Consorcio Ciclopunte Boyacá.

Posteriormente, el 11 de agosto de 2025 el área técnica y social del IDU programaron una reunión para escuchar las inquietudes de los líderes, y las Alcaldías Locales de Suba y Engativá relacionadas con la implementación del Plan de Manejo de Tránsito, debido entre otras cosas, a la alta demanda de biciusuarios y peatones en el ciclopunte desmontado y la convocatoria se extendió de manera virtual a la comunidad en general.

Por último, los líderes del frente de seguridad del barrio Parque Los Lagartos solicitaron apoyo del Concejo de Bogotá, con el fin de que ellos interviniesen y fueran un puente entre el IDU, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Alcaldía Local de Engativá y de esta manera lograr una solución a la problemática propuesta. Estas mesas de trabajo se realizaron los días 25 de agosto y 08 de septiembre de 2025 en las instalaciones del Concejo de Bogotá.

En consecuencia, por las reiterativas solicitudes de la comunidad, fue necesario planear y diseñar una nueva alternativa de PMT diferente a la ya aprobada el 11 de agosto de 2025 por la SDM, la cual atendía los requerimientos de la comunidad.

La nueva alternativa incluyó modelaciones de tránsito, conteos y aforos vehiculares, peatonales y de biciusuarios, con el fin de tener todos los soportes requeridos para la presentación de la nueva propuesta, en concordancia principalmente por lo requerido por la comunidad.

*Dicha alternativa fue radicada el 11 de septiembre de 2025, y emitidas observaciones por parte de la SDM los días 18 y 26 de septiembre, fueron atendidas y subsanadas oportunamente. Como consecuencia de lo anterior, mientras la secretaría Distrital de Movilidad emitía la correspondiente aprobación del PMT, se acordó realizar la suspensión de los contratos de Obra e Interventoría durante un periodo aproximado de 20 días, justificada, entre otros, en los siguientes términos: “1. **Falta de autorización del nuevo Plan de Manejo de Tráfico - PMT para el desmonte del puente peatonal:** Ante la problemática surgida con la comunidad del sector, por la implementación del PMT para el desmonte del puente, aprobada por SDM el día 11 de agosto de 2025 y la necesidad de contar con una nueva alternativa para el desvío de modos no motorizados que actualmente hacen uso del puente peatonal existente, se requiere la aprobación por parte de SDM de la alternativa presentada por parte de Consorcio Ciclopunte Boyacá el día 11/09/2025, mediante correo electrónico (radicado SDM 202561203354522). Cabe resaltar que, dentro de la ejecución del proyecto, se han surtido varias alternativas al PMT, previamente autorizado por la SDM (Viabilidad Técnica mediante COI 01 de 2 de enero de 2025), debido a las nuevas necesidades y dinámicas de movilidad en el sector las cuales no han contado con el recibo y aceptación de la comunidad, tal como ha sido expresado en diferentes mesas de trabajo y por ende ha dificultado el normal desarrollo de las obras. Las razones anteriormente expuestas quedaron consignadas en la comunicación IDU-CCB-3489-25-1166 del 25 de septiembre de 2025 suscrita por*

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Consortio Ciclopunto Boyacá. Es importante indicar que, la Secretaría Distrital de Movilidad emitió observaciones los días 18 y 26 de septiembre de 2025, las cuales fueron atendidas y subsanadas por el contratista y avaladas por la Interventoría. No obstante, el trámite de aprobación del PMT por parte de dicha entidad continúa en curso, siendo este un requisito indispensable para el desmonte del puente y las actividades sucesivas objeto del contrato.

Así mismo, por la complejidad del aspecto social en el desarrollo de la nueva alternativa de PMT, dentro del acta de Suspensión suscrita se consideró:

“3. Trámite social posterior requerido para la implementación del PMT autorizado: Teniendo en cuenta la dificultad social que ha generado la implementación del Plan de Manejo de Tráfico (PMT) expresada en mesas de trabajo con la comunidad y en diferentes espacios en el concejo distrital promovidas por dicha comunidad, se deberá adelantar la logística de socialización (Diseño y aprobación de la pieza divulgativa, ejecución de la estrategia de socialización, que comprende la distribución de volantes en los tiempos definidos) previa autorización de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM. Este proceso resulta indispensable, en atención a: • La problemática social que ha afectado el normal desarrollo del proyecto y que motivó el análisis de la alternativa planteada. • Las exigencias contractuales relacionadas con el componente social. Una vez cumplido el requerimiento de socialización y verificado el alcance de la convocatoria, se podrá proceder con las actividades de adecuación para la implementación del PMT en obra. Cabe resaltar que dicha labor de socialización no tendrá reconocimiento alguno por parte del Instituto Desarrollo Urbano.”

Bajo tal entendido, esta decisión y las solicitudes de la comunidad se constituyen en un hecho externo, ajeno a la esfera de control y responsabilidad del Contratista, de la interventoría y del IDU, ya que la suspensión y la posterior necesidad de tramitar nuevos PMTs, incluso con alternativas que fueron rechazadas por la comunidad, generando una imposibilidad objetiva de ejecutar las actividades programadas en la ruta crítica. Siendo así, esta causal si constituye un hecho no imputable al Contratista, de manera que la misma se constituye como una causal válida para sustentar una prórroga del plazo contractual.

Ahora bien, es preciso aclarar que, para efectos de analizar la procedencia y el alcance de la prórroga solicitada, esta Interventoría partió de la revisión de la programación contractual vigente, en particular del Programa Detallado de Trabajo – PDT correspondiente a la Línea Base No. 2 de la Etapa de Construcción, la cual fue presentada por el Contratista, aprobada por la Interventoría y no objetada por la Entidad, con posterioridad al reinicio de los contratos ocurrido el 16 de mayo de 2025.

A continuación, se presenta un extracto de la Línea base No. 2, donde el desmonte del puente se encontraba programado para iniciar el 4 de julio de 2025.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

EDT	Nombre de tarea	Comienzo	Fin
1.1.4.4	◄ SEMAFORIZACIÓN PROVISIONAL	vie 18/10/24	vie 4/07/25
1.1.4.4.1	Inicio actividades de semaforización provisional	vie 18/10/24	vie 18/10/24
1.1.4.4.2	Construcción caja 1 para instalación de semaforización	mar 29/10/24	mar 29/10/24
1.1.4.4.3	Construcción caja 2 para instalación de semaforización	vie 8/11/24	vie 8/11/24
1.1.4.4.4	Instalación semaforo provisional (bases y postes)	mié 20/11/24	mié 20/11/24
1.1.4.4.5	Instalación de equipo de control	vie 20/06/25	vie 20/06/25
1.1.4.4.6	Instalación de semaforo (equipos)	mar 1/07/25	mar 1/07/25
1.1.4.4.7	Conexión de redes electricas y datos	jue 3/07/25	jue 3/07/25
1.1.4.4.8	Puesta en funcionamiento	vie 4/07/25	vie 4/07/25
1.1.4.4.9	Fin actividades de semaforización provisional	vie 4/07/25	vie 4/07/25
1.1.4.5	◄ ACTIVIDADES POR HITOS	lun 28/10/24	lun 27/04/26
1.1.4.5.1	◄ OBRAS DE CONSTRUCCIÓN	lun 28/10/24	lun 27/04/26
1.1.4.5.1.1	◄ PRELIMINARES	lun 28/10/24	jue 4/12/25
1.1.4.5.1.1.1	Inicio actividades preliminares	lun 28/10/24	lun 28/10/24
1.1.4.5.1.1.2	► LOCALIZACIÓN, REPLANTEO Y MOVIMIENTO DE TIERRAS	lun 28/10/24	jue 4/12/25
1.1.4.5.1.1.3	◄ DEMOLICIÓN, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL	mié 23/07/25	mar 29/07/25
1.1.4.5.1.1.3.1	DEMOLICIÓN, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL COSTADO ORIENTAL	mié 23/07/25	mar 29/07/25
1.1.4.5.1.1.3.2	DEMOLICIÓN, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL COSTADO OCCIDENTAL	mié 23/07/25	mar 29/07/25
1.1.4.5.1.1.4	◄ DESMONTE, CARGUE Y TRASLADO DE ESTRUCTURA METALICA PUENTE EXISTENTE	vie 4/07/25	mié 23/07/25
1.1.4.5.1.1.4.1	DESMONTE, CARGUE Y TRASLADO DE ESTRUCTURA COSTADO ORIENTAL	vie 4/07/25	lun 14/07/25
1.1.4.5.1.1.4.2	DESMONTE, CARGUE Y TRASLADO DE ESTRUCTURA COSTADO OCCIDENTAL	lun 14/07/25	mié 23/07/25
1.1.4.5.1.1.5	Fin de actividades preliminares	jue 4/12/25	jue 4/12/25

De acuerdo con dicha línea base, se encontraba prevista como fecha de finalización de las actividades de semaforización provisional y de inicio del desmonte de la estructura metálica del puente existente el día 04 de julio de 2025, hito que hacía parte de la ruta crítica del proyecto, tal como se ilustra en la Figura 1 correspondiente a la Línea Base No. 2 aprobada para la Etapa de Construcción.

Posteriormente, en el avance semanal con corte al 06 de octubre de 2025, último informe presentado previo a la suspensión del contrato, se evidenció un avance del noventa y dos por ciento (92%) en las actividades asociadas a la semaforización provisional y un cero por ciento (0%) de avance en las labores de desmonte del puente metálico existente, situación frente a la cual el Contratista dejó consignadas las justificaciones de los atrasos presentados.

A continuación, se muestra imagen del informe semanal elaborado con corte al 6 de octubre de 2025:

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

EDT	Nombre de tarea	%Programado (CPTD)	%REAL (Costo real)	Observaciones
1.1.4.4	SEMAFORIZACIÓN PROVISIONAL	92,00%	92,00%	
1.1.4.4.1	Inicio actividades de semaforización provisional	100,00%	100,00%	
1.1.4.4.2	Construcción caja 1 para instalación de semaforización	100,00%	100,00%	
1.1.4.4.3	Construcción caja 2 para instalación de semaforización	100,00%	100,00%	
1.1.4.4.4	Instalación semaforo provisional (bases y postes)	100,00%	100,00%	Están instalados el 100% de los postes
1.1.4.4.5	Instalación de equipo de control	80,00%	80,00%	idu suspende la entrega del equipo. A la fecha el PMT para desmonte del puente peatonal se encuentra pendiente instalación 3 semaforos vehiculares, A la fecha el PMT para desmonte del puente peatonal
1.1.4.4.6	Instalación de semaforo (equipos)	90,00%	90,00%	
1.1.4.4.7	Conexión de redes electricas y datos	100,00%	100,00%	Esta instalado el cableado entre transformador a equipo de control, se realiza conexión de ENEL el di
1.1.4.4.8	Puesta en funcionamiento	0,00%	0,00%	
1.1.4.4.9	Fin actividades de semaforización provisional	0,00%	0,00%	
1.1.4.5	ACTIVIDADES POR HITOS	28,61%	6,06%	
1.1.4.5.1	OBRAS DE CONSTRUCCIÓN	33,53%	1,46%	
1.1.4.5.1.1	PRELIMINARES	94,82%	24,44%	
1.1.4.5.1.1.1	Inicio actividades preliminares	100,00%	100,00%	
1.1.4.5.1.1.2	LOCALIZACIÓN, REPLANTEO Y MOVIMIENTO DE TIERRAS	86,93%	61,64%	
1.1.4.5.1.1.3	DEMOLICIÓN, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL	100,00%	0,00%	
1.1.4.5.1.1.3.1	DEMOLICIÓN, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL COSTADO ORIENTAL	100,00%	0,00%	Actividad atrasada. A la fecha el PMT para el desmonte del puente existente, que sera la la alternativa de paso para peatones y bicusuarios, esta en revision por parte de SDM. Contratista e interventoria
1.1.4.5.1.1.3.2	DEMOLICIÓN, CARGUE, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL COSTADO OCCIDENTAL	100,00%	0,00%	Actividad atrasada. A la fecha el PMT para el desmonte del puente existente, que sera la la alternativa de paso para peatones y bicusuarios, esta en revision por parte de SDM. Contratista e interventoria
1.1.4.5.1.1.4	DESMONTE, CARGUE Y TRASLADO DE ESTRUCTURA METALICA PUENTE EXISTENTE	100,00%	0,00%	
1.1.4.5.1.1.4.1	DESMONTE, CARGUE Y TRASLADO DE ESTRUCTURA COSTADO ORIENTAL	100,00%	0,00%	Actividad atrasada. A la fecha el PMT para el desmonte del puente existente, que sera la la alternativa de paso para peatones y bicusuarios, esta en revision por parte de SDM. Contratista e interventoria
1.1.4.5.1.1.4.2	DESMONTE, CARGUE Y TRASLADO DE ESTRUCTURA COSTADO OCCIDENTAL	100,00%	0,00%	Actividad atrasada. A la fecha el PMT para el desmonte del puente existente, que sera la la alternativa de paso para peatones y bicusuarios, esta en revision por parte de SDM. Contratista e interventoria
1.1.4.5.1.1.5	Fin de actividades preliminares	0,00%	0,00%	

Una vez reiniciado el contrato el 27 de octubre de 2025, el Contratista presentó la Línea Base No. 3 del PDT, en la cual incorporó el período de suspensión. No obstante, en dicha programación las actividades correspondientes al desmonte del puente vehicular existente y sus actividades sucesoras no contaban con una fecha de ejecución definida, en la medida en que su materialización se encuentra supeditada a la no objeción por parte de la Entidad de los precios unitarios no previstos, requeridos para la ejecución de las actividades complementarias asociadas a la nueva alternativa de desvío.

Desde el punto de vista de la programación, esta Interventoría considera que el tiempo de prórroga del plazo contractual debe determinarse a partir de la diferencia entre la fecha en que, conforme a la Línea Base No. 2 aprobada, estaba previsto el inicio del desmonte del puente existente (04/07/2025) y la fecha en que dicha actividad fue efectivamente ejecutada, incluida la aprobación de los precios no previstos correspondientes y la materialización de las actividades complementarias requeridas para la implementación de la nueva alternativa de desvío. En criterio de esta Interventoría, el tiempo requerido para la ejecución de dichas actividades complementarias no debería exceder de quince (15) días, de conformidad con la evaluación del alcance efectuada por el área técnica de programación.

Con base en lo anterior, y teniendo en cuenta que la implementación de la nueva alternativa de desvío se encuentra asociada al Plan de Manejo de Tránsito aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad el 16 de octubre de 2025, esta Interventoría estima que el tiempo de prórroga requerido corresponde a cuatro punto cinco (4,5) meses, período que incluye la ejecución de las actividades predecesoras necesarias para el desmonte del puente existente. Este estimativo fue analizado y discutido en la mesa de trabajo realizada el 24 de septiembre de 2025, con participación de representantes del IDU, el Contratista y esta Interventoría.

En ese orden de ideas, la Interventoría considera que la prórroga del plazo contractual resulta procedente, exclusivamente respecto de las afectaciones derivadas de la suspensión de las actividades de adecuación del paso peatonal provisional por directriz institucional, en la medida en que dicha circunstancia obedece a decisiones adoptadas por la Entidad y a requerimientos

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

posteriores de las autoridades competentes y la comunidad, ajenos a la esfera de control y responsabilidad del Contratista.

Tal como fue analizado y concluido en los pronunciamientos previos de esta Interventoría, las demás causales invocadas por el Contratista —relacionadas con la conexión eléctrica para la semaforización provisional y con las actividades de adecuación de rampas y cruce peatonal— no configuran hechos no imputables, por cuanto se evidenció que dichas situaciones se encontraban asociadas a obligaciones contractuales propias del Contratista, previsibles y exigibles desde la etapa de planeación y ejecución del contrato.

En consecuencia, el término estimado de prórroga de cuatro punto cinco (4,5) meses se considera razonable únicamente en relación con la causal validada.

4.3 Pronunciamiento sobre los aspectos económicos del contrato

Pronunciamiento sobre los aspectos económicos del contrato

En relación con la solicitud del Contratista orientada al reconocimiento económico de los componentes de labores ambientales y SST, diálogo ciudadano y comunicación estratégica, y manejo de tránsito, señalización y desvíos, esta Interventoría reitera integralmente lo expuesto en el numeral 3.1 del documento CP-1894-25.

En dicho pronunciamiento se concluyó que, si bien la metodología empleada por el Contratista para determinar el valor mensual de los componentes es aritméticamente correcta, el cálculo debía ajustarse al periodo real de prórroga validado, esto es, cuatro punto cinco (4,5) meses y no cinco (5) meses como fue planteado en la solicitud.

Adicionalmente, se precisó que el reconocimiento y pago de dichos componentes durante el periodo de prórroga se encuentra condicionado a la aplicación estricta de las fórmulas contractuales de pago, al porcentaje de avance de obra y a los índices de cumplimiento previstos en el contrato, sin que sea procedente un reconocimiento automático o desvinculado del desempeño efectivo del Contratista.

De acuerdo con lo anterior, una vez revisado el cálculo presentado por el Contratista Consorcio Ciclopunte, mediante su comunicación IDU-CCB-3489-25-1373, nos permitimos indicar que, de acuerdo con el cálculo realizado a partir del valor total de los componentes para la etapa de construcción, dividido por el número de meses de dicha etapa, se obtuvo un valor promedio mensual, el cual, se multiplicó por el periodo de 4,5 meses, con lo cual se obtuvieron los siguientes valores para cada componente:

DESCRIPCION	VR. MES	VR. 4,5 MESES
Remuneración labores Ambiental y SST Etapa de Construcción	\$ 115.672.839,00	\$ 520.527.776,00
Remuneración Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica Etapa de Construcción	\$ 36.751.340,00	\$ 165.381.030,00
Remuneración Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos Etapa de Construcción	\$ 70.678.541,00	\$ 318.053.435,00
	\$ 223.102.720,00	\$ 1.003.962.241,00

El valor resultante del cálculo, estimado para reconocimiento de los componentes durante el periodo de 4,5 meses corresponde a MIL TRES MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y UN PESOS \$ 1.003.962.241,00 M/CTE.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

4.4 Pronunciamiento frente a la propuesta de financiación a través del Fondo de Compensaciones

El Contratista propone que los valores asociados a la prórroga sean financiados mediante la recomposición interna de recursos con cargo al Fondo de Compensaciones, regulado en la Cláusula 5.3 del contrato.

Al respecto, resulta necesario reiterar que el Fondo de Compensaciones cuenta con un régimen contractual propio, definido de manera expresa en la Cláusula 5.3 del Contrato de Obra, el cual establece de forma taxativa y restrictiva los eventos que habilitan su afectación. Conforme a dicha cláusula, el Fondo de Compensaciones constituye un mecanismo específico para el restablecimiento del equilibrio económico del contrato únicamente cuando la ruptura de la ecuación contractual se origine en los eventos expresamente allí previsto:

“(…) Parte de los recursos presupuestales con que cuenta 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 componedor.*
- (g) Ajustes a los componentes de la remuneración:*

(…)

El Fondo de Compensaciones, es uno de los mecanismos previstos en este Contrato, en cumplimiento de la ley, para restablecer el equilibrio económico del Contrato cuando la ecuación contractual se rompa por las causas señaladas en el numeral 5.3.1. anterior únicamente. Los demás riesgos que el IDU asume total o parcialmente bajo el presente Contrato que se materialicen y que no estén cubiertos por el Fondo de Compensaciones serán asumidos por el IDU con cargo a su presupuesto.

De la lectura sistemática de las disposiciones contractuales que regulan el Fondo de Compensaciones, se concluye que no se encuentra prevista dentro de sus destinaciones la financiación de componentes de remuneración derivados de prórrogas del plazo contractual, razón por la cual no se configuran los presupuestos contractuales que habiliten su utilización para los fines propuestos por el Contratista. En ese sentido, esta Interventoría reitera lo concluido en el comunicado CP-1894-25, en cuanto a que la propuesta de financiar la recomposición de los componentes económicos mediante el traslado de recursos del Fondo de Compensaciones no resulta viable a la luz de las condiciones contractuales actualmente vigentes.

En consecuencia, cualquier modificación de los aspectos económicos del contrato que se derive de la prórroga del plazo deberá ser analizada por fuera del mecanismo del Fondo de

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Compensaciones, y exclusivamente en los términos y condiciones expresamente autorizados por el contrato de obra.

No obstante lo anterior, se deja expresamente señalado que cualquier alternativa orientada a la utilización del Fondo de Compensaciones únicamente podría ser evaluada y, de ser el caso, autorizada por la Entidad, en su calidad de contratante, previa modificación expresa de las disposiciones contractuales que regulan el régimen, alcance y destinación de dicho fondo, con el fin de garantizar la disponibilidad de los recursos necesarios para la adecuada ejecución del contrato durante el periodo de prórroga.

4.5 Pronunciamiento sobre la solicitud de reconocimiento de mayores costos administrativos

El Contratista solicita el reconocimiento de mayores costos administrativos derivados de la extensión del plazo contractual, por un valor aproximado de \$619.496.697 M/CTE. Sobre este particular, esta Interventoría no avaló dicha solicitud y, en consecuencia, traslada a la Entidad su posición negativa, sustentada en el análisis contractual y jurídico efectuado.

En primer lugar, se advierte que el contrato regula de manera expresa la inclusión de los costos administrativos —directos e indirectos— dentro de los valores asignados a los distintos componentes contractuales, de manera que estos se entienden remunerados a través de los mismos.

En efecto, el numeral 5.2.4 del contrato establece que el valor contractual remunera todas las labores necesarias para la ejecución del objeto, aun cuando no se encuentren relacionadas de manera directa con las actividades de pre construcción, construcción o con los componentes transversales, incluyendo de forma expresa:

“CAPÍTULO 5. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL CONTRATO

(...)

*5.2.4. Así mismo, se entiende que el valor efectivo remunera todas las labores complementarias necesarias para el cumplimiento del objeto contractual, sea que aparezcan o no de manera expresa en este Contrato o en los documentos que lo integran como obligaciones a cargo del Contratista, **aun cuando estas labores no estén relacionadas de manera directa con cualquiera de las Actividades de Pre construcción, Obras, Labores Ambientales y SST, Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Labores de Manejo de Tráfico y Señalización. Dentro de estas labores se incluyen, entre otras, la obligación a cargo del Contratista relacionada con los Estudios y Diseños, todas las obligaciones y actividades a cargo del Contratista durante las Etapas de Pre construcción y Construcción, los gastos financieros y administrativos —directos e indirectos— y todos los demás que sean requeridos para la cabal ejecución del objeto contratado.***

(Subrayas y negrilla fuera de texto original)

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Bajo este marco contractual, la Interventoría considera que los costos administrativos asociados a la prórroga del contrato ya se encuentran incluidos y remunerados dentro del valor contractual, particularmente a través de los valores asignados a los componentes cuyo reconocimiento económico se analiza y traslada favorablemente con ocasión de la prórroga. En ese sentido, la eventual adición de recursos a dichos componentes conlleva implícitamente la cobertura de los costos administrativos asociados a su ejecución durante el periodo adicional, sin que resulte procedente un reconocimiento independiente o adicional por este concepto.

En consecuencia, no se identifica una habilitación contractual expresa que permita reconocer de manera separada mayores costos administrativos derivados de la prórroga, razón por la cual esta Interventoría mantiene su posición de no avalar dicha solicitud, dejando a salvo la competencia exclusiva de la Entidad para adoptar la decisión que estime pertinente.

4.6 Pronunciamiento sobre el ajuste del Programa Detallado de Trabajo (PDT)

Frente a este punto, como consecuencia de la prórroga del plazo, el Contratista solicita el ajuste del Programa Detallado de Trabajo (PDT), ampliando la Etapa de Construcción de quince (15) a diecinueve punto cinco (19,5) meses. Sobre este aspecto, la Interventoría considera que el ajuste del cronograma constituye una medida instrumental y consecuencial a la eventual aprobación de la prórroga, siempre que dicho ajuste no implique modificación del alcance contractual ni la incorporación de nuevas actividades no previstas, y deberá ser revisado y avalado conforme a los procedimientos contractuales una vez se adopte la decisión definitiva sobre el plazo.

Así bien, una vez realizado el análisis sobre dicha solicitud la interventoría concluye que:

Esta Interventoría al realizar una revisión de la argumentación presentada por el Contratista considera válido el tiempo solicitado para la prórroga. El tiempo que debe ajustarse el PDT debe corresponder al desplazamiento en la fecha de inicio del desmonte previsto en la línea base 1 aprobada y la fecha inicio en que realmente se realizó, considerando los 4.5 meses solicitados por el contratista como una correcta estimación del tiempo de prórroga.

En ese entendido, el Contratista procedió a presentar la Línea base 5 del PDT, la cual fue analizada y discutida con esta Interventoría, en diversas mesas de trabajo, donde de manera general se concluye que se ajusta al tiempo establecido y condiciones del contrato, por lo cual se valida mediante las firmas de las partes, y se remite como parte del presente concepto, junto con el balance del contrato igualmente validado y suscrito por las partes.

Es importante advertir, con relación a las actividades de Pilotaje, que hacen parte de la ruta crítica del proyecto, que si bien, se realizaron ajustes al inicio de las actividades, la fecha fin no se modificó, como resultado de la incorporación de actividades de pilotaje en simultáneo en el costado oriental, a partir del 23 de febrero de 2026, por lo cual, las fechas previstas de finalización de pilotaje se mantienen inalteradas siendo el día 27 de marzo para el costado occidental, y el 14 de mayo para el costado oriental.

Finalmente, cualquier atraso presentado, no solo en las actividades de la ruta crítica, sino, en general del cronograma de obra, generará el requerimiento correspondiente al Contratista, por parte de esta Interventoría, con base en los procedimientos definidos en el Manual de Interventoría y en el marco de las obligaciones establecidas en los documentos contractuales.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

4.7 Análisis de Imputabilidad

En el ámbito jurídico, la imputabilidad se define como la atribución de una consecuencia jurídica a una de las partes contratantes, ello con fundamento en la valoración de su conducta frente al acaecimiento de un hecho o circunstancia que afecta la ejecución del contrato. Dicho, en otros términos, la imputabilidad responde a la pregunta fundamental de si un evento o retraso debe ser atribuido a la responsabilidad del contratista o, por el contrario, obedece a una causa externa que lo exonera de dicha responsabilidad.

Esta figura encuentra su fundamento normativo en el artículo 1604 del Código Civil, el cual establece la responsabilidad del deudor por culpa leve en el cumplimiento de sus obligaciones, correspondiéndole a quien pretenda eximirse de responsabilidad la prueba de la diligencia o de la causa extraña no imputable.

En el contexto específico de la contratación pública, el análisis de imputabilidad se integra con la teoría de los riesgos consagrada en la Ley 80 de 1993 y materializada en la matriz de riesgos del contrato, según la cual cada parte asume las consecuencias económicas de los riesgos que le han sido asignados, de manera que solo resulta procedente el reconocimiento de plazos adicionales o el restablecimiento del equilibrio económico cuando se materializan riesgos no previstos y no imputables a la parte afectada.

Así las cosas, determinar la imputabilidad de un retraso constituye un ejercicio ineludible para definir, por una parte, si el contratista tiene derecho a una prórroga cuando los hechos que la motivan no le son atribuibles y, por otra, si debe asumir los costos derivados de la demora, incluyendo los correspondientes a la prórroga del contrato de interventoría, cuando los hechos le sean imputables.

4.7.1 Determinación de la Imputabilidad en la Prórroga de 4.5 Meses

Con fundamento en el análisis técnico y jurídico desarrollado en los acápite precedentes, y en particular en la valoración individual de cada una de las causales invocadas por el Contratista, esta Interventoría procede a calificar la imputabilidad de la prórroga aprobada, partiendo de la base inequívoca de que el tiempo reconocido de cuatro punto cinco (4.5) meses se concede exclusivamente con fundamento en las demoras originadas en la directriz institucional para la modificación del Plan de Manejo de Tránsito.

Las demás causales invocadas por el Contratista, relativas a las afectaciones derivadas de los trámites ante ENEL para la conexión eléctrica y a las dificultades en las actividades de adecuación de rampas y cruce peatonal por requerimientos de la EAAB, fueron objeto de análisis detallado en los pronunciamientos previos de esta Interventoría, en los cuales se concluyó de manera motivada que dichas situaciones se encontraban dentro de la esfera de responsabilidad contractual del Contratista, por corresponder a obligaciones previsibles y exigibles desde la etapa de planeación y ejecución del contrato, razón por la cual no constituyen fundamento válido para el reconocimiento de plazo adicional alguno.

Bajo tal entendido, la directriz impartida por el IDU para suspender las actividades de adecuación del paso peatonal provisional y redefinir el Plan de Manejo de Tránsito de acuerdo con lo solicitado por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el objetivo de evaluar una nueva alternativa

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

de desvío que incorporara el bicipuente de la calle 80, constituyó un acto de autoridad propio de la Entidad Contratante en aras de garantizar la buena ejecución del contrato, de manera que este hecho reúne de manera inequívoca todas las características de un evento no imputable al Contratista.

De acuerdo con lo anterior se concluye que el tiempo solicitado para prórroga del Contrato de Obra calculado en cuatro punto cinco (4,5) meses, ni los costos de \$ 1.003.962.241,00 M/CTE detallados en el numeral 4,3 del presente comunicado, correspondientes al reconocimiento al Contratista de los componentes durante dicho periodo de tiempo, no son imputables al Contratista de Obra, por las razones anteriormente expuestas.

4.8 Consideraciones jurídicas sobre la procedencia de la modificación del contrato

La modificación del negocio jurídico, y en este caso del Contrato Estatal, entendida desde su sentido más amplio (modificación, adición y/o prórroga), es una de las posibilidades que emergen de la autonomía dispositiva de los contratantes para preservar y garantizar el efectivo cumplimiento de las prestaciones y obligaciones pactadas. La modificación contractual, en principio, funge como una herramienta autocompositiva para la gestión de las dificultades o imprevistos que surgen en la ejecución del contrato. En el ordenamiento jurídico colombiano, la modificación contractual se sustenta – además de la autonomía dispositiva – en el artículo 1602 del Código Civil, pues todo contrato legalmente celebrado vincula a sus contratantes y solo podrá ser invalidado por la Ley y por el mismo acuerdo de voluntades. Es así, entonces, que se afirma que, si las partes tienen la potestad de crear y extinguir obligaciones con fuerza legal vinculante, podrán, igualmente, variar, adicionar, prorrogar y/o modificar las estipulaciones inicialmente convenidas.

Lo anterior se corresponde con el rasgo general sobre la posibilidad de modificación contractual, y es plenamente asimilable con la Contratación Estatal al menos por dos vías:

- i) *el artículo 40 de la Ley 80 de 1993 dispone que “Las estipulaciones de los contratos serán las que, de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta Ley, correspondan a su esencia y naturaleza. **Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales**” (Negrilla fuera del texto original), y,*
- ii) *La remisión que hace el artículo 13 ídem integra las disposiciones civiles y mercantiles pertinentes a los contratos que celebran las entidades estatales.*

En esta misma línea, con ocasión de un análisis de constitucionalidad sobre el anterior artículo 28 de la Ley 1150 de 2007, la Corte Constitucional en sentencia C-300 de 2012 expresó, respecto de la modificación del contrato estatal, lo siguiente:

“(…) 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 (...).”

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

El contrato es, en todo caso, un instrumento y un vehículo negocial, que para el caso que nos convoca pretende el cumplimiento de los fines del Estado, de manera que conviene que tal instrumento goce de suficiente movilidad para permitir que las partes involucradas se puedan ajustar en aras del cumplimiento adecuado del objeto convenido, sin perjuicio, claro está, de que la modificación, sea convenida o unilateral, deberá responder a una causa cierta y real, diferente a la mera voluntad o declaración de la administración, y que sea acorde con los fines estatales a los que sirve la contratación estatal.

El Contratista ha enfilado su solicitud de modificación contractual para que por mutuo acuerdo se tramite una prórroga y una modificación que involucran las cláusulas 1.5. “PLAZO TOTAL” y 5.1 “VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO”. En este sentido, vale la pena recordar que tanto el plazo como el precio/valor – que son los objetos de la modificación contractual – al menos para la tipología del contrato de obra, son elementos accidentales, no son esenciales por cuanto su ajuste o desajuste en nada inciden en la identificación del contrato, como tampoco son naturales en tanto no se tiene noticia de norma supletiva que le integre un plazo o un precio a falta de estipulación particular. El carácter accidental de los elementos cuya modificación se pretende, permite justamente que las partes puedan acordar, pactar y/o variar (plazo y valor) sin que por ello se altere la esencia o desnaturalice el contrato, o lo convierta en otro negocio jurídico.

4.9 Cláusulas contractuales a modificar

En virtud del análisis técnico, jurídico y financiero expuesto en los acápites precedentes, y como consecuencia de la aprobación de la prórroga de cuatro punto cinco (4.5) meses para la Etapa de Construcción, se hace necesario modificar las siguientes cláusulas del Contrato de Obra IDU 1776 de 2023, en los términos que se presentan a continuación.

(...)

No obstante, si bien la modificación de los rubros propuestos por el Contratista resulta procedente en los términos de este concepto, debe reiterarse lo siguiente en relación con la fuente de financiación. En cuanto a la propuesta de que los valores reconocidos por la prórroga sean financiados con cargo al Fondo de Compensaciones, esta Interventoría reitera que, de conformidad con la Cláusula 5.3 del Contrato de Obra, dicho fondo tiene un régimen de destinación taxativo y restrictivo, limitado exclusivamente a los eventos allí señalados (mayores cantidades de obra, ítems no previstos, compensación por eventos eximentes, entre otros). La financiación de componentes de remuneración durante una prórroga no se encuentra contemplada dentro de dichas causales.

En consecuencia, la propuesta del Contratista no es viable bajo las condiciones contractuales actualmente vigentes. La utilización del Fondo de Compensaciones para este fin solo sería posible si la Entidad, en ejercicio de sus facultades como contratante, decide modificar expresamente la Cláusula 5.3 para habilitar esta destinación específica. En este contexto, de considerarlo procedente, dicha modificación contractual deberá incorporar la modificación de la CLAUSULA 5.3 FONDO DE COMPENSACIONES, que permita al contratista de obra hacer uso de la bolsa, con el fin de soportar la necesidad de recursos, objeto de la presente prórroga, de conformidad con el análisis de imputabilidad referido líneas arriba, a cargo del IDU.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Con fundamento en los antecedentes expuestos, en la delimitación del objeto de la solicitud formulada por el Contratista y en el análisis técnico, jurídico y contractual desarrollado, esta Interventoría remite a la Entidad el presente análisis y pronunciamiento, con el fin de que, en ejercicio de sus competencias legales, contractuales y presupuestales, adopte la decisión que estime procedente frente a la solicitud de modificación contractual presentada por el Contratista. (...)

11. Que mediante memorando STESV **202633600110703** del 30 de marzo de 2026, la **Dirección Técnica de Construcciones (DTC)**, en calidad de área supervisora del Contrato de Interventoría No. IDU-1789-2023, con el acompañamiento de la **Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial (STESV)**, presentó su análisis respecto de la solicitud de modificación y prórroga elevada por el contratista de obra y la recomendación realizada por el contratista de interventoría, en los siguientes términos:

“(...)

IV. CONSIDERACIONES DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE CONSTRUCCIONES

Con base en la solicitud del contratista y el análisis y recomendación de la interventoría radicada en el IDU mediante comunicación CP-2277-26 del 11 de marzo de 2026, con radicado IDU 202652600376822 del 11/03/2026, que corresponde al trámite que se adelanta, la interventoría CAL Y MAYOR SAS solicitó la modificación del contrato de obra IDU-1776-2023. Por lo anterior y con el fin de dar cumplimiento al objeto contractual, de acuerdo al análisis técnico, financiero y jurídico de la Dirección Técnica de Construcciones, con el apoyo de la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial, como supervisora del Contrato de Interventoría, la Subdirección General de Infraestructura en calidad de Ordenador del Gasto, solicita adelantar la gestión correspondiente ante la Dirección Técnica de Gestión Contractual para suscribir la prórroga y modificación del contrato de obra IDU-1776-2023, de conformidad con lo siguiente:

SOLICITUD DE PRÓRROGA DEL CONTRATO DE OBRA 1776 DE 2023

En virtud de la solicitud planteada por el contratista de obra Consorcio Ciclo puente Boyacá y del análisis efectuado por la interventoría respecto a la necesidad de prorrogar el contrato de obra, la firma interventora, mediante la comunicación CP-2277-26 del 11 de marzo de 2026, con radicado IDU 202652600376822 del 11/03/2026, informó lo siguiente:

“(...)

Como resultado del análisis de programación efectuado, la Interventoría concluyó que la prórroga procedente debía corresponder exclusivamente al tiempo efectivamente afectado por dicha causal, estimándose técnicamente un periodo de cuatro punto cinco (4,5) meses, conclusión que fue discutida y validada en mesas de trabajo conjuntas con participación del IDU, el Contratista y la Interventoría. (...)

De esta manera, la interventoría conceptuó favorablemente la solicitud del contratista, analizando los diferentes factores que afectaron el cronograma del proyecto, concluyendo de la siguiente manera:

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

“En virtud del análisis técnico, jurídico y financiero expuesto en los acápites precedentes, y como consecuencia de la aprobación de la prórroga de cuatro punto cinco (4.5) meses para la Etapa de Construcción, se hace necesario modificar las siguientes cláusulas del Contrato de Obra IDU 1776 de 2023, en los términos que se presentan a continuación.

- **Modificación de la Cláusula 1.5 – PLAZO TOTAL**

Teniendo en cuenta que la duración de la Etapa de Construcción se amplía en cuatro punto cinco (4.5) meses (...)”

En ese orden de ideas, con la solicitud de prórroga No. 2, las condiciones de la CLÁUSULA 5 se actualizan de la siguiente forma, según lo indicado por parte del Interventoría:

“CLÁUSULA 1.5. PLAZO TOTAL

*1.5.1. El Plazo Total del Contrato, sin incluir el plazo de liquidación del Contrato, es de **VEINTISEIS PUNTO CINCO (26,5) MESES** contados a partir de la Fecha de Inicio de acuerdo con la siguiente distribución por Etapas:*

ETAPA	DURACIÓN
Preconstrucción	Seis (6) meses
Construcción	
Construcción	Diecinueve punto cinco (19.5) meses
Recibo	Un (1) mes
Total Construcción	Veintiseis punto cinco (26.5) meses
Liquidación	Seis (6) meses

(...)”

Frente a lo anterior, esta área técnica realizó un análisis integral de las situaciones que han afectado la ejecución del proyecto en los términos previstos, y que, por ende, han sido definitivas para que el PDT no se haya cumplido. Por lo anterior, procedemos a pronunciarnos para cada caso particular, en cuanto a las afectaciones de la ejecución de las obras, que se configuran en cada uno de los hechos que sustentan las razones invocadas para la realización de la modificación contractual, así:

- **Hechos relacionados con afectaciones por punto de conexión eléctrica informado por ENEL (para energización de semáforos), para implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT)**

En consideración a las presuntas demoras informadas por el contratista de obra, relacionadas con la definición del punto de conexión eléctrica de los semáforos requeridos por parte de la Secretaría de Movilidad (SDM) para implementación del cruce semaforizado de peatones (aprobado por SDM) y bici usuarios; encontramos que, si bien la ESP ENEL informó inicialmente un punto de conexión en una unidad residencial cercana al proyecto, esta disposición se efectuó sin contar con autorización del propietario del predio, razón por la cual dicho punto de conexión tuvo que

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

modificarse. Por lo anterior, la ESP ENEL dio viabilidad para conexión eléctrica en la subestación de MT de MAKRO pero con la necesidad de suministro e instalación del nuevo transformador.

No obstante, los requerimientos de la ESP, que dieron lugar a las presuntas demoras informadas por el contratista, no afectaron el PDT, toda vez que las mismas se atendieron en los términos del contrato, y actualmente se cuenta con la operación del semáforo en condiciones normales.

- **Hechos relacionados con requerimientos por parte de EAAB, para monitoreo específico de la línea Tibitoc – Casablanca, para implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT)**

Respecto de las presuntas afectaciones en el PDT asociadas a los requerimientos específicos para la implementación de rampas de cruce sobre el separador central de la Avenida Boyacá, a la altura de la calle 86ª, esta supervisión se permite manifestar que la EAAB requirió al Contratista de obra la implementación de un monitoreo geotécnico sobre la línea Tibitoc, en atención a que, aun cuando el proyecto se desarrolla a cercanía de la línea de Red Matriz, no se tiene afectación directa sobre esta, toda vez que no cuenta con apoyos sobre el separador central, que es la zona por la cual se ubica tal línea matriz.

Así las cosas, los requerimientos de la SDM para la implementación del Plan de Manejo de Tránsito, que incluyó el tránsito peatonal permanente sobre la avenida Boyacá a la altura de la calle 86 A, genera sobre el separador central acumulación peatonal (y de bici usuarios, no autorizada esta) en el cambio de las fases semafóricas. En este punto es pertinente aclarar, que la cota clave (cota superior del tubo de la línea matriz) se encuentra a una altura de la rasante del separador de 0.30 metros; de allí la necesidad y la solicitud de la EAAB, de implementar un separador con refuerzo adicional, así como de un monitoreo geotécnico, aun cuando el tránsito en este punto sea exclusivo de peatones y bici usuarios.

No obstante, los requerimientos de la ESP, que según el contratista habrían generado las demoras reportadas, no afectaron el PDT, ya que, fueron atendidos conforme a lo establecido en el contrato. En la actualidad, la instrumentación para el monitoreo geotécnico ya se encuentra implementada y debajo del andén se construyó un cárcamo de protección sobre la línea Tibitoc, con estructura metálica y el andén con lámina de alfajor, como obra provisional, toda vez que la ESP solicitó el restablecimiento de las condiciones iniciales de la zona, una vez se retire el PMT.

- **Hechos relacionados con el trámite del PMT (Plan de Manejo de Tránsito) para el inicio de las actividades para el desmonte del puente peatonal de la calle 86 A**

Con relación a este aparte, esta supervisión, se permite manifestar lo siguiente:

Dentro de las actividades asociadas a la implementación del PMT para el desmonte del puente, la interventoría manifiesta en su solicitud:

“...se presentaron circunstancias en las que se vio involucrada la comunidad del área de influencia del proyecto, y las localidades vecinas de Engativá y Suba, lo que condujo a que se dilatará la definición e implementación del PMT, ya que se presentó resistencia principalmente por parte de los líderes del barrio Parque Los Lagartos y otros ciudadanos del área de influencia directa de la obra, quienes no estuvieron de acuerdo con que el paso semaforizado solo fuera destinado para el uso de las actividades de obra, como

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

estaba planeado inicialmente para el PMT del proyecto, en atención a sobre recorridos del peatón y de los biciusuarios de más de 45 minutos cruzando por el nuevo ciclopunte de la Calle 80 con Av. Boyacá, para cruzar de occidente a oriente y viceversa. Por tal razón, solicitaron al Contratista, Interventoría e IDU mesas de trabajo para manifestar su inconformidad y exponer sus peticiones, las cuales se iniciaron con la reunión del 31 de julio de 2025, llevada a cabo en las instalaciones de la oficina del Consorcio Ciclopunte Boyacá.

Posteriormente, el 11 de agosto de 2025 el área técnica y social del IDU programaron una reunión para escuchar las inquietudes de los líderes, y las Alcaldías Locales de Suba y Engativá relacionadas con la implementación del Plan de Manejo de Tránsito, debido entre otras cosas, a la alta demanda de biciusuarios y peatones en el ciclopunte desmontado y la convocatoria se extendió de manera virtual a la comunidad en general.

Por último, los líderes del frente de seguridad del barrio Parque Los Lagartos solicitaron apoyo del Concejo de Bogotá, con el fin de que ellos interviniesen y fueran un puente entre el IDU, la Secretaría Distrital de Movilidad, la Alcaldía Local de Engativá y de esta manera lograr una solución a la problemática propuesta. Estas mesas de trabajo se realizaron los días 25 de agosto y 08 de septiembre de 2025 en las instalaciones del Concejo de Bogotá.

En consecuencia, por las reiterativas solicitudes de la comunidad, fue necesario planear y diseñar una nueva alternativa de PMT diferente a la ya aprobada el 11 de agosto de 2025 por la SDM, la cual atendía los requerimientos de la comunidad.

La nueva alternativa incluyó modelaciones de tránsito, conteos y aforos vehiculares, peatonales y de biciusuarios, con el fin de tener todos los soportes requeridos para la presentación de la nueva propuesta, en concordancia principalmente por lo requerido por la comunidad.

*Dicha alternativa fue radicada el 11 de septiembre de 2025, y emitidas observaciones por parte de la SDM los días 18 y 26 de septiembre, fueron atendidas y subsanadas oportunamente. Como consecuencia de lo anterior, mientras la secretaría Distrital de Movilidad emitía la correspondiente aprobación del PMT, se acordó realizar la suspensión de los contratos de Obra e Interventoría durante un periodo aproximado de 20 días, justificada, entre otros, en los siguientes términos: “1. **Falta de autorización del nuevo Plan de Manejo de Tráfico - PMT para el desmonte del puente peatonal:** Ante la problemática surgida con la comunidad del sector, por la implementación del PMT para el desmonte del puente, aprobada por SDM el día 11 de agosto de 2025 y la necesidad de contar con una nueva alternativa para el desvío de modos no motorizados que actualmente hacen uso del puente peatonal existente, se requiere la aprobación por parte de SDM de la alternativa presentada por parte de Consorcio Ciclopunte Boyacá el día 11/09/2025, mediante correo electrónico (radicado SDM 202561203354522). Cabe resaltar que dentro de la ejecución del proyecto, se han surtido varias alternativas al PMT, previamente autorizado por la SDM (Viabilidad Técnica mediante COI 01 de 2 de enero de 2025), debido a las nuevas necesidades y dinámicas de movilidad en el sector las cuales no han contado con el recibo y aceptación de la comunidad, tal como ha sido expresado en diferentes mesas de trabajo y por ende ha dificultado el normal desarrollo de las obras. Las razones anteriormente expuestas quedaron consignadas en la*

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

comunicación IDU-CCB-3489-25-1166 del 25 de septiembre de 2025 suscrita por Consorcio Ciclopunto Boyacá. Es importante indicar que, la Secretaría Distrital de Movilidad emitió observaciones los días 18 y 26 de septiembre de 2025, las cuales fueron atendidas y subsanadas por el contratista y avaladas por la Interventoría. No obstante, el trámite de aprobación del PMT por parte de dicha entidad continúa en curso, siendo este un requisito indispensable para el desmonte del puente y las actividades sucesivas objeto del contrato.

Así mismo, por la complejidad del aspecto social en el desarrollo de la nueva alternativa de PMT, dentro del acta de Suspensión suscrita se consideró:

“3. Trámite social posterior requerido para la implementación del PMT autorizado:

Teniendo en cuenta la dificultad social que ha generado la implementación del Plan de Manejo de Tráfico (PMT) expresada en mesas de trabajo con la comunidad y en diferentes espacios en el concejo distrital promovidas por dicha comunidad, se deberá adelantar la logística de socialización (Diseño y aprobación de la pieza divulgativa, ejecución de la estrategia de socialización, que comprende la distribución de volantes en los tiempos definidos) previa autorización de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM. Este proceso resulta indispensable, en atención a:

- La problemática social que ha afectado el normal desarrollo del proyecto y que motivó el análisis de la alternativa planteada.*
- Las exigencias contractuales relacionadas con el componente social. Una vez cumplido el requerimiento de socialización y verificado el alcance de la convocatoria, se podrá proceder con las actividades de adecuación para la implementación del PMT en obra. Cabe resaltar que dicha labor de socialización no tendrá reconocimiento alguno por parte del Instituto Desarrollo Urbano.”*

Bajo tal entendido, esta decisión y las solicitudes de la comunidad se constituyen en un hecho externo, ajeno a la esfera de control y responsabilidad del Contratista, de la interventoría y del IDU, ya que la suspensión y la posterior necesidad de tramitar nuevos PMTs, incluso con alternativas que fueron rechazadas por la comunidad, generando una imposibilidad objetiva de ejecutar las actividades programadas en la ruta crítica. Siendo así, esta causal si constituye un hecho no imputable al Contratista, de manera que la misma se constituye como una causal válida para sustentar una prórroga del plazo contractual. (...)”

En relación con lo anterior, especialmente sobre el concepto de la Interventoría, se precisa que, con el fin de lograr la obtención del permiso por parte de la SDM para la implementación del PMT, el IDU, en el marco de sus competencias, impartió la directriz a la firma interventora para adelantar todas las gestiones de índole social que dieran cuenta de la necesidad de implementar el cruce semaforizado, como insumo para la obtención del permiso por parte de esa entidad (SDM). De igual forma, el plazo solicitado incorpora situaciones derivadas de la gestión social y de la correcta implementación del PMT, que debía materializarse previamente al desmonte del puente peatonal pre existente.

Ahora bien, tales circunstancias descritas por parte de la Interventoría evidencian que condujeron a una afectación directa al PDT del Proyecto, toda vez que, las actividades de desmonte del puente peatonal se tenían previstas para el 4 de julio de 2025, fecha que no pudo cumplirse debido a las demoras tanto en la presentación como en la aprobación del PMT por parte de la

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

SDM, que claramente se debieron a los requerimientos adicionales de la comunidad del sector, de los usuarios frecuentes del puente peatonal y vecinos del sector. Así las cosas, encontramos que la SDM avaló el PMT presentado mediante COI 42 de fecha 17 de octubre de 2025, con fecha de inicio de implementación el 26 de octubre de 2025 hasta el 30 de noviembre, previa validación de las condiciones por parte de SDM.

Finalmente, la “apertura” o “inauguración” del PMT para el uso de la comunidad se dio solamente hasta el día 6 de diciembre de 2025, por directriz de la SDM, con ocasión del plan éxodo del festivo del 7 de diciembre del mismo año.

Por lo anterior, el retraso en el PDT por estas circunstancias acumula un total de cinco (5) meses por las razones descritas anteriormente, lo que claramente refiere aspectos a cargo de terceros, no imputables al contratista y a la interventoría.

No obstante, es necesario resaltar lo indicado por parte de la Interventoría sobre el plazo de prórroga requerido para el Contrato IDU-1776-2023, que en la comunicación de solicitud de modificación del Contrato, indicó:

“Con base en lo anterior, y teniendo en cuenta que la implementación de la nueva alternativa de desvío se encuentra asociada al Plan de Manejo de Tránsito aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad el 16 de octubre de 2025, esta Interventoría estima que el tiempo de prórroga requerido corresponde a cuatro punto cinco (4,5) ...”

(...)

En consecuencia, el término estimado de prórroga de cuatro punto cinco (4,5) meses se considera razonable únicamente en relación con la causal validada.”

Esta supervisión encuentra procedente el plazo solicitado por la interventoría, en atención a que el mismo fue debidamente analizado y avalado por esta y el Contratista de Obra, para el cumplimiento del objeto contractual del contrato de obra vigilado IDU-1776-2023.

En ese orden de ideas, la prórroga antes mencionada implica la modificación de la Cláusula 1.5 del Contrato IDU1776 de 2023, aplicada al Plazo de Ejecución del Contrato y, especialmente, a la subfase de Ejecución de Obra, de la siguiente manera:

ETAPA	DURACIÓN
Preconstrucción	
<i>Preconstrucción</i>	<i>Seis (6) meses</i>
Construcción	
<i>Construcción</i>	<i>Diecinueve (19) meses y quince (15) días calendario.</i>
<i>Recibo</i>	<i>Un (1) mes</i>
<i>Total construcción</i>	<i>Veintiséis (26) meses y quince (15) días calendario</i>

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Liquidación

Seis (6) meses

SOBRE EL ANÁLISIS DE IMPUTABILIDAD DE LA PRÓRROGA DEL CONTRATO IDU-1776-2023

En congruencia con lo expuesto hasta el momento, encontramos que la Interventoría, sobre el análisis de imputabilidad, llega a las siguientes conclusiones:

“Con fundamento en el análisis técnico y jurídico desarrollado en los acápites precedentes, y en particular en la valoración individual de cada una de las causales invocadas por el Contratista, esta Interventoría procede a calificar la imputabilidad de la prórroga aprobada, partiendo de la base inequívoca de que el tiempo reconocido de cuatro punto cinco (4.5) meses se concede exclusivamente con fundamento en las demoras originadas en la directriz institucional para la modificación del Plan de Manejo de Tránsito. (...)”

Por lo anteriormente expuesto, aun cuando la interventoría conceptúa respecto de la incidencia sobre el plazo del PDT a los trámites asociados a la obtención del PMT, las gestiones tanto de la definición del punto eléctrico para la implementación del semáforo (de operación del PMT) como de la protección de la línea Tibitoc-Casablanca sobre el separador central de la avenida Boyacá a la altura de la calle 76, resultan del mismo trámite del Plan de Manejo de Tránsito ante la SDM; por lo que la imputabilidad total de la presente prórroga al proyecto corresponde a: 0% a cargo del contratista CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACÁ y 100% a cargo del IDU, en razón a las circunstancias con terceros antes expuestas.

SOBRE LOS COSTOS DE LA PRÓRROGA DEL CONTRATO IDU-1776-2023.

En relación con los aspectos económicos asociados a la solicitud de modificación contractual presentada por el Contratista, esta Supervisión se permite efectuar las siguientes consideraciones:

Sobre reconocimiento económico de los componentes de labores ambientales y SST, diálogo ciudadano y comunicación estratégica y manejo de tránsito, señalización y desvíos

El Contratista plantea el reconocimiento de valores asociados a los componentes de labores ambientales y de seguridad y salud en el trabajo, diálogo ciudadano y comunicación estratégica, así como manejo de tránsito, señalización y desvíos, durante el período correspondiente a la prórroga solicitada.

Al respecto, y conforme al análisis efectuado por la Interventoría, se observa que dichos componentes se encuentran regulados contractualmente mediante fórmulas y mecanismos específicos de remuneración, los cuales están asociados al avance físico del proyecto y al cumplimiento de los indicadores de desempeño establecidos en el contrato.

En ese sentido, esta Supervisión considera que el reconocimiento de dichos componentes durante el período de prórroga, es viable, y deberá efectuarse estrictamente en los términos previstos en la presente solicitud de prórroga, de acuerdo con la fórmula de pago establecida en la cláusula 7.3 REMUNERACIÓN MENSUAL DEL CONTRATISTA DURANTE LA ETAPA DE

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

CONSTRUCCIÓN, del contrato de obra, sin que la misma se modifique, y el avance efectivo de las actividades ejecutadas, sin que ello implique el reconocimiento de costos adicionales al valor total del contrato.

Lo anterior se sustenta en que la ampliación del plazo implica la continuidad de las actividades constructivas, con miras al cumplimiento integral del objeto contractual, y, por ende, la permanencia de las obligaciones contractuales relacionadas con dichos componentes asociados a la ejecución del contrato; los cuales constituyen elementos indispensables para el adecuado desarrollo del proyecto, en la medida en que corresponden a obligaciones de carácter transversal, continuo y obligatorio durante toda su vigencia, orientadas a garantizar condiciones adecuadas en materia técnica, ambiental, SST, social y de seguridad para todo los actores viales, los cuales son calculados siguiendo la metodología prevista en el capítulo 7.3.6. COMPONENTE AMBIENTAL Y SST, COMPONENTE DE DIÁLOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA Y COMPONENTE POR MANEJO DE TRÁFICO Y SEÑALIZACIÓN DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN. Por consiguiente, la ampliación del plazo contractual implica necesariamente la continuidad de su implementación durante el periodo adicional, a efectos de asegurar el cumplimiento integral de las obligaciones establecidas en el contrato de obra, sus apéndices, pliegos de condiciones, anexos, manuales y lineamientos institucionales del IDU, así como de la normatividad vigente aplicable, evitando la materialización de riesgos y la generación de impactos negativos derivados de la ejecución de las obras. En consecuencia, y considerando que estos componentes están directamente asociados a la duración del contrato de obra, se concluye que la prórroga del plazo hace necesario y procedente el traslado de los recursos asignados a dichos rubros, con el fin de cubrir los costos derivados de su implementación durante el tiempo adicional.

Ahora bien, en relación con la cuantificación de los costos de tales componentes durante la prórroga de que trata la presente modificación contractual, encontramos que la Interventoría mediante la comunicación No. CP-2277-26 con radicado IDU 202652600377042 del 11/03/2026 evaluó el costo mensual por los componentes Ambiental y SST, labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, y Manejo de Tránsito, señalización y Desvíos, y estableció lo siguiente:

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 520,527,776.00
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 165,381,030.00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 318,053,435.00
TOTAL:	\$ 1,003,962,241.00

Analizada tal cuantificación, se evidencia que el ejercicio de la Interventoría correspondió en tomar el valor de cada Componente según lo establecido en el Valor Estimado del Contrato descrito en el Numeral 5.1.1. de la Cláusula 5 del Contrato de Obra IDU-1776-2023 y dividirlo por el número de meses de ejecución de la Etapa de Construcción inicialmente pactado (15 meses). El resultado de tal operación arroja el valor mensual de cada componente transversal, el cual, es multiplicado por el periodo de la prórroga (4,5 meses), obteniéndose así, el costo de los componentes durante la ampliación del plazo de ejecución.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Tal ejercicio se evidencia a continuación:

DESCRIPCIÓN	VALOR CONTRACTUAL	VALOR MENSUAL (DIVIDIDO EN 15 MESES)	VALOR PRÓRROGA (MULTIPLICADO POR 4,5 MESES)
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 1.735.092.585,00	\$ 115.672.839,00	\$ 520.527.776,00
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 551.270.096,00	\$ 36.751.340,00	\$ 165.381.030,00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 1.060.178.110,00	\$ 70.678.541,00	\$ 318.053.435,00
TOTAL:			\$ 1.003.962.241,00

En virtud de lo anterior y atendiendo la naturaleza de tales componentes, esta Dirección Técnica, según el concepto de Interventoría, considera apropiada la tasación antes descrita.

Ahora bien, en relación con la propuesta del Contratista de utilizar recursos del Fondo de Compensaciones previsto en la Cláusula 5.3 del Contrato de Obra para cubrir los costos asociados al período adicional, se precisa que dicho fondo cuenta con un régimen contractual específico y destinaciones definidas.

No obstante lo anterior, y considerando que las actividades pendientes de ejecución se encuentran comprendidas dentro del alcance técnico y financiero inicialmente contratado, esta Supervisión considera viable, en el marco de la presente modificación contractual, realizar una recomposición financiera de los rubros del contrato, consistente en el traslado de recursos disponibles del Fondo de Compensaciones hacia las bolsas de remuneración de los componentes:

- ✓ Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción
- ✓ Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción
- ✓ Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción

Lo anterior con el fin de garantizar la continuidad de la ejecución financiera del proyecto durante el plazo adicional requerido, dado el reconocimiento económico de los componentes transversales durante el periodo de prórroga de 4.5 meses, lo cual, conlleva a la modificación del valor de los siguientes componentes de la remuneración. Es importante precisar que esta modificación no implica un incremento en el valor total del contrato, el cual se mantiene en la suma de CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$40.265.583.849).

Adicionalmente, teniendo en cuenta que el Fondo de Compensaciones no contempla actualmente la asunción de los costos aquí previstos, tal situación implica la modificación de su regulación contractual; lo cual, se explicará más adelante de forma independiente.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Ahora bien, continuando con el análisis de la recomposición financiera de los rubros del contrato, tenemos que la distribución de componentes, son el resultado del traslado de recursos del FONDO DE COMPENSACIONES, a las bolsas de remuneraciones de los componentes de “Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción (3.2)”, “Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción (4.2)” y “Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción (5.2)”, a efectos de cubrir los costos generados por la presente modificación contractual.

Actualmente el contrato define una distribución de componente de remuneración así:

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 20,967,525,127.00
VALOR DEL AIU PARA REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA OBRAS CIVILES	\$ 7,410,342,730.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES INCLUIDO AIU:	\$ 28,377,867,857.00
REMUNERACIÓN PARA REDES COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 890,847,365.00
VALOR DEL AIU PARA REDES	\$ 314,843,275.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN PARA REDES INCLUIDO AIU:	\$ 1,205,690,640.00
REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE LAS ACTIVIDADES DE ACERO A PRECIOS UNITARIOS (SIN AIU):	\$ 34,198,297.00
VALOR DEL AIU PARA EL COMPONENTE DE LAS ACTIVIDADES DE ACERO A PRECIOS UNITARIOS	\$ 12,086,362.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE LAS ACTIVIDADES DE ACERO A PRECIOS UNITARIOS INCLUIDO AIU:	\$ 46,284,659.00
REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE OBRAS ESPECIALES (VEGETACIÓN Y PASAISAJISMO) COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 595,572,393.00
VALOR DEL AIU PARA REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE OBRAS ESPECIALES (VEGETACIÓN Y PASAISAJISMO)	\$ 210,487,195.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE OBRAS ESPECIALES (VEGETACIÓN Y PASAISAJISMO) INCLUIDO AIU:	\$ 806,059,587.00
REMUNERACIÓN AJUSTE AL PMT PARA EL DESMONTE DEL PUENTE COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 225,338,514.00
VALOR DEL AIU PARA REMUNERACIÓN AJUSTE AL PMT PARA EL DESMONTE DEL PUENTE	\$ -
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN AJUSTE AL PMT PARA EL DESMONTE DEL PUENTE INCLUIDO AIU:	\$ 225,338,514.00
VALOR TOTAL AL FONDO DE COMPENSACIONES INCLUIDO AIU:	\$ 4,438,847,785.00
COSTOS ESTIMADOS PARA EL COMPONENTE DE ENSAYOS DE LABORATORIO EN LA FASE DE EJECUCIÓN (INCLUYE FONDO CAMBIO DE VIGENCIA E IVA)	\$ 378,574,662.00
VALOR FONDO ESPECIAL PARA REEMBOLSO DE COMPENSACIONES, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL (INCLUYE FONDO POR CAMBIO DE VIGENCIA E IVA)	\$ 22,488,396.00
VALOR PARA EL COMPONENTE POR COMPENSACIONES Y ENSAYOS DE LABORATORIO	\$ 401,063,058.00
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 143,029,497.00
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 172,999,792.00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 137,430,363.00

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 1,735,092,585.00
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 551,270,096.00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 1,060,178,110.00
VALOR TOTAL ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 964,431,306.00
VALOR TOTAL INCLUYE IVA	\$ 40,265,583,849.00

Fuente: Balance Acta No. 30 - INCLUSIÓN DE ÍTEMS NO PREVISTOS No. 3 del 26 de noviembre de 2025.

En consecuencia, la nueva distribución de los recursos mediante el traslado recursos de las bolsas, quedará así:

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 20,967,525,127.00
VALOR DEL AIU PARA REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA OBRAS CIVILES	\$ 7,410,342,730.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES INCLUIDO AIU:	\$ 28,377,867,857.00
REMUNERACIÓN PARA REDES COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 890,847,365.00
VALOR DEL AIU PARA REDES	\$ 314,843,275.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN PARA REDES INCLUIDO AIU:	\$ 1,205,690,640.00
REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE LAS ACTIVIDADES DE ACERO A PRECIOS UNITARIOS (SIN AIU):	\$ 34,198,297.00
VALOR DEL AIU PARA EL COMPONENTE DE LAS ACTIVIDADES DE ACERO A PRECIOS UNITARIOS	\$ 12,086,362.00
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE LAS ACTIVIDADES DE ACERO A PRECIOS UNITARIOS INCLUIDO AIU:	\$ 46,284,659.00
REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE OBRAS ESPECIALES (VEGETACIÓN Y PASAISAJISMO) COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 595,572,393.00
VALOR DEL AIU PARA REMUNERACIÓN DEL COMPONENTE DE OBRAS ESPECIALES (VEGETACIÓN Y PASAISAJISMO)	\$ 210,487,195.00
VALOR TOTAL REMUNERACION DEL COMPONENTE DE OBRAS ESPECIALES (VEGETACIÓN Y PASAISAJISMO) INCLUIDO AIU:	\$ 806,059,587.00
REMUNERACIÓN AJUSTE AL PMT PARA EL DESMONTE DEL PUENTE COSTO DIRECTO (SIN AIU):	\$ 225,338,514.00
VALOR DEL AIU PARA REMUNERACIÓN AJUSTE AL PMT PARA EL DESMONTE DEL PUENTE	\$ -
VALOR TOTAL REMUNERACIÓN AJUSTE AL PMT PARA EL DESMONTE DEL PUENTE INCLUIDO AIU:	\$ 225,338,514.00
VALOR TOTAL AL FONDO DE COMPENSACIONES INCLUIDO AIU:	\$ 3,434,885,544.00
COSTOS ESTIMADOS PARA EL COMPONENTE DE ENSAYOS DE LABORATORIO EN LA FASE DE EJECUCIÓN (INCLUYE FONDO CAMBIO DE VIGENCIA E IVA)	\$ 378,574,662.00
VALOR FONDO ESPECIAL PARA REEMBOLSO DE COMPENSACIONES, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA AUTORIDAD AMBIENTAL (INCLUYE FONDO POR CAMBIO DE VIGENCIA E IVA)	\$ 22,488,396.00
VALOR PARA EL COMPONENTE POR COMPENSACIONES Y ENSAYOS DE LABORATORIO	\$ 401,063,058.00
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 143,029,497.00
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 172,999,792.00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 137,430,363.00
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 2,255,620,361.00

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 716,651,126.00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 1,378,231,545.00
VALOR TOTAL ETAPA DE PRECONSTRUCCION	\$ 964,431,306.00
VALOR TOTAL INCLUYE IVA	\$ 40,265,583,849.00

Fuente: IDU marzo 2026

Por lo anterior, se traslada del ítem “6. Valor del Fondo de Compensaciones” la suma de **MIL TRES MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y UN PESOS (\$1,003,962,241) M/CTE**, a los componentes: “Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción (3.2)”, “Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción (4.2)” y “Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción (5.2)”, de la siguiente manera:

- **Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción:** Se traslada del Valor del fondo de Compensaciones, la suma de **QUINIENTOS VEINTE MILLONES QUINIENTOS VEINTISIETE MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS (\$520.527.776), M/CTE** quedando así, el valor de este componente en **DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS VEINTE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y UN PESOS (\$2.255.620.361) M/CTE**.
- **Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción:** Se traslada del Valor del fondo de Compensaciones, la suma de **CIENTO SESENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y UN MIL TREINTA PESOS (\$165.381.030) M/CTE**, quedando así, el valor de este componente en **SETECIENTOS DIECISÉIS MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL CIENTO VEINTISÉIS PESOS (\$716.651.126) M/CTE**.
- **Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción:** Se traslada del Valor del fondo de Compensaciones, la suma de **TRESCIENTOS DIECIOCHO MILLONES CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO PESOS (\$318.053.435) M/CTE**, quedando así, el valor de este componente en **MIL TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y UN MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS (\$1.378.231.545).M/CTE**

En línea con lo indicado anteriormente, sobre la modificación de la **Cláusula 5.3 Fondo de Compensaciones**, se considerará la solicitud, en un aparte adicional, sobre el cual nos pronunciamos más adelante.

En consecuencia, la presente solicitud de prórroga y modificación contractual del Contrato de Obra IDU-1776-2023 no implica la adición de recursos, ni el reconocimiento de mayores costos, en la medida en que se trata de un traslado interno de recursos dentro de la estructura financiera del contrato, destinado a cubrir obligaciones contractuales que hacen parte del alcance inicialmente pactado.

Pronunciamiento frente a la solicitud de reconocimiento de mayores costos administrativos

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

El Contratista solicita el reconocimiento de mayores costos administrativos derivados de la extensión del plazo contractual. Sobre el particular, esta Supervisión acoge completamente el análisis efectuado por la Interventoría en el sentido de que el contrato contempla que los costos administrativos y operativos asociados a la ejecución del objeto contractual se encuentran incorporados dentro de los valores de los distintos componentes contractuales que conforman el valor total del contrato.

En ese sentido, no se evidencian elementos que permitan concluir que se configura un evento que dé lugar al reconocimiento de mayores costos administrativos adicionales a los ya contemplados en la estructura económica del contrato, por lo que esta Supervisión no considera procedente el reconocimiento de los mayores costos administrativos solicitados por el Contratista.

SOBRE LA SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 5.1 VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

En consideración a lo expuesto en el aparte anterior, se tiene que la solicitud presentada por el contratista de obra y avalada por la firma interventora, no modifica el valor del contrato. En virtud de lo anterior, se requiere modificar la CLÁUSULA 5.1 VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO, en razón a la redistribución de los componentes de la remuneración.

En consecuencia, la Cláusula 5.1 quedará de la siguiente manera:

“CLÁUSULA 5.1. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

*5.1.1. El valor estimado del presente Contrato es la suma de **CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$40.265.583.849)** equivalentes a 34.711,71 SMLMV para el año 2023. Este valor corresponde a la sumatoria de los siguientes Componentes de la Remuneración, los cuales han sido ajustados como consecuencia de la Prórroga No. 1 del plazo contractual, manteniéndose inalterado el valor global del contrato:*

(...)

La distribución de componentes de remuneración anteriormente relacionados, son el resultado del TRASLADO DE FONDOS ASOCIADOS A LA PRÓRROGA Y MODIFICACIÓN CONTRACTUAL, generando así, la recomposición de rubros del contrato, trasladando los recursos del FONDO DE COMPENSACIONES, a las bolsas de remuneraciones de los componentes de: “Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción (3.2)”, “Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción (4.2)” y “Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción (5.2), a efectos de cubrir los costos generados por la presente modificación contractual.

SOBRE LA SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LA CLÁUSULA 5.3 FONDO DE COMPENSACIONES

Teniendo en cuenta que la imputabilidad de la presente solicitud de prórroga es el resultado de trámites y situaciones exógenas y, por ende, no imputables al Contratista de Obra del Contrato

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

IDU-1776- 2023, para esta supervisión resulta procedente hacer uso de los rubros con los que cuenta el contrato en el FONDO DE COMPENSACIONES.

*En ese sentido, se tiene que el valor inicial del fondo de compensaciones se estableció en la suma de **CINCO MIL DOSCIENTOS VEINTINUEVE MILLONES CIENTO OCHENTA Y DOS MIL SETECIENTOS CUARENTA Y DOS PESOS (\$5.229.182.742) M/CTE** y que a la fecha se ha hecho uso de **SETECIENTOS NOVENTA MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS (\$790.334.957) M/CTE**, quedando un saldo a la fecha de **CUATRO MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS (\$4.438.847.785) M/CTE**.*

En vista de lo anterior, la modificación financiera propuesta es viable, en tanto refleja de forma proporcional la necesidad de inclusión de recursos adicionales, derivada de los fundamentos técnicos ya analizados. Esta modificación no requiere una nueva adición presupuestal para cubrir los ajustes, puesto que pueden ser atendidos mediante la redistribución interna de las bolsas de compensación. De esta manera, se garantiza la correspondencia entre recursos y actividades programadas, así como la sostenibilidad económica y contractual del proyecto durante el periodo de prórroga.

*Ahora bien, considerando el análisis integral de la interventoría de la partida **FONDO DE COMPENSACIONES**, se precisa que la Cláusula 5.3 – **Fondo de Compensaciones**, establece que los pagos asociados al Fondo de Compensaciones corresponden a los valores por: a) Mayores Cantidades De Obras 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 Componedor g) Ajustes a los Componentes de la Remuneración: (i) Ajuste de Actividades de Acero de los Componentes Principal y a precios unitario; (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.*

Por tal razón, es necesario modificar la Cláusula 5.3.1 en el sentido de incluir el literal h), de la siguiente forma: h) Reconocimiento de mayores valores por Componente Ambiental y SST, Componente Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos por efectos de prórrogas no imputables al contratista.

Dicho lo anterior, de acuerdo con la solicitud de prórroga por 4.5 meses adicionales en la etapa de construcción, se evalúa el costo mensual por los componentes Ambiental y SST, labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, y Manejo de Tránsito, señalización y Desvíos, y se establece de acuerdo con el concepto de la interventoría en su comunicación No. CP-2277-26 con radicado IDU 202652600377042 del 11/03/2026, que los costos de componentes por los 4.5 meses no imputables al contratista son los siguientes:

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 520,527,776.00

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 165,381,030.00
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 318,053,435.00
TOTAL:	\$ 1,003,962,241.00

En tal sentido, con el fin de asegurar los recursos necesarios, se debe efectuar el traslado de recursos presupuestales del Fondo de Compensaciones, para atender los recursos necesarios para adicionar a los componentes Ambiental y SST, labores de Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, y Manejo de Tránsito, señalización y Desvíos por mayor plazo de ejecución del contrato de obra.

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, y teniendo en cuenta el concepto emitido por la Interventoría, esta Dirección Técnica de Construcciones, con el apoyo de la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial, en calidad de supervisora del Contrato; recomienda a la Subdirección General de Infraestructura la modificación contractual en los términos antes desarrollados.

Por tal motivo, en consecuencia, la Subdirección General de Infraestructura, en calidad de ordenadora del gasto, remite la presente solicitud a la Dirección Técnica de Gestión Contractual, con el fin de que se adelanten los análisis y trámites correspondientes para la eventual estructuración de la Prórroga No. 1 del Contrato de Obra IDU 1776 de 2023 por un término de cuatro punto cinco (4,5) meses, en los términos analizados; en caso de considerarlo procedente.

Lo anterior, sin perjuicio de las evaluaciones jurídicas, financieras y presupuestales que correspondan dentro del trámite de modificación contractual.

CONCLUSIONES DEL CONCEPTO DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA DE CONSTRUCCIONES

Con fundamento en la revisión de la trazabilidad documental allegada por la Interventoría CAL Y MAYOR COLOMBIA S.A.S, así como en el análisis técnico y contractual realizado por esta Dirección Técnica de Construcciones, con apoyo de la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial, se presentan las siguientes conclusiones:

Teniendo en cuenta las circunstancias previamente descritas y con el propósito de garantizar la culminación adecuada de las actividades objeto del contrato, se considera técnicamente viable la evaluación de una prórroga del plazo contractual, en la medida en que las situaciones expuestas han incidido en la secuencia y programación de las actividades del proyecto.

La eventual prórroga del contrato no implica la generación de costos adicionales para la Entidad; no obstante, su materialización requerirá efectuar ajustes en la programación financiera del contrato, mediante el traslado de recursos desde el fondo de compensaciones hacia los componentes que correspondan, con el fin de garantizar la adecuada atención de las obligaciones contractuales durante el periodo adicional que se llegare a aprobar.

En consecuencia, y con fundamento en el análisis técnico efectuado, esta Dirección Técnica considera procedente continuar con la formalización de la prórroga del contrato de obra IDU-1776-

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

2023, en los términos establecidos por la Entidad y con la participación de las dependencias competentes.

Lo anterior, teniendo en cuenta que conforme con los argumentos anteriormente expuestos, es necesario suscribir la Modificación No. 2 y Prórroga No. 1 al Contrato de obra IDU-1776-2023 y en consecuencia al contrato de interventoría IDU 1789 de 2023 en los mismos términos de la presente solicitud, como pertinente y necesario para la culminación del objeto contratado.

SUSTENTO JURÍDICO

(...)

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 el asunto en revisión se encuentra que los parámetros definidos para viabilizar la modificación se encuentran cumplidos porque propenden por el cumplimiento del objeto del contrato pactado.

En virtud de lo expuesto, se concluye que legal y jurisprudencialmente es perfectamente 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.

Por lo anterior, y con el fin de lograr el cumplimiento de estos fines, el IDU debe hacer uso de todos los medios legales que a su disposición se encuentren, en este caso los incorporados dentro de Contrato IDU-1776-2023, con el único fin de lograr la ejecución del objeto contratado, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3º de la Ley 80 de 1993.

Es así como realizada la evaluación del estado del contrato y teniendo en cuenta la información reportada por la Interventoría, procede el trámite de la modificación solicitada con base en la recomendación y aprobación remitida por la Interventoría CAL Y MAYOR COLOMBIA S.A.S, frente a los argumentos expuestos por el Contratista para para el trámite de Modificación al Contrato IDU-1776-2023.

(...)"

- 12.** Que mediante formato **FO-GC-27** de solicitud de Adición y Prórroga, suscrito el 30 de marzo de 2026, por el representante legal del contratista de obra, el representante legal de la interventoría, el profesional de apoyo a la supervisión del IDU, el Subdirector Técnico de Ejecución del Subsistema Vial y la Directora Técnica de Construcciones, se expusieron las causales de solicitud del contratista, el concepto de la interventoría acerca de la solicitud y los comentarios del supervisor IDU, los cuales motivan la presente **Modificación No. 2 y Prórroga No. 1** al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**.
- 13.** Que el **Subdirector General de Infraestructura**, en calidad de ordenador del gasto, mediante memorando STESV **202633600110703** del 30 de marzo de 2026, consideró

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

procedente técnica, jurídica y financieramente realizar la **Modificación No. 2 y Prórroga No. 1** al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, con fundamento en el análisis y recomendación realizada por la Dirección Técnica de Construcciones con el apoyo de la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial. En consecuencia, solicitó a la Dirección Técnica de Gestión Contractual la elaboración del presente documento.

14. Que de acuerdo con lo establecido en el Artículo 40 de la Ley 80 de 1993, las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.
15. Que el contrato estatal a la luz de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, tiene por fin el 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.

En ese sentido se ha expresado la Corte Constitucional, así: *“La actividad contractual en el Estado Social de Derecho es una modalidad de gestión pública que está directamente asociada al cumplimiento del interés general. Esto, en tanto, el contrato público es uno de aquellos “instrumentos jurídicos de los que se vale el Estado para cumplir sus finalidades, hacer efectivos los deberes públicos y prestar los servicios a su cargo, con la colaboración de los particulares a quienes corresponde ejecutar, a nombre de la administración, las tareas acordadas”*¹

16. Que sumado a lo anterior, los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993 consagran la posibilidad de modificar los contratos estatales, bien sea 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”*²
17. Que en consideración a lo anteriormente citado, 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. En este sentido, 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”*³ y que dicha modificación sea *“en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica”*⁴.

¹ Corte Constitucional. Sentencia SU-214 de 2022.

² Corte Constitucional. Sentencia C-300 de 2012. Cabe anotar que la Corte a través de la Sentencia SU-214 de 2022 concluyó que ha desaparecido el sustento legal para justificar la aplicación de la Sentencia C-300 de 2012. No obstante, consideramos que ésta providencia contiene importantes consideraciones a nivel de obiter dicta, por lo que algunos de sus apartes pueden resultar de interés para los efectos del presente estudio.

³ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Expediente 1952. (CP. Enrique Jose Arboleda Perdomo. 13 de agosto de 2009)

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-300 de 2012. (MP: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. 25 de abril de 2012)

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

18. Que la presente modificación es viable considerando que el MANUAL DE GESTIÓN CONTRACTUAL MG-GC-06, VERSIÓN 20, establece lo siguiente, respecto de la posibilidad de incorporar modificaciones contractuales:

“11 SEGUIMIENTO DEL CONTRATO

Los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado. Esta situación se genera cuando con posterioridad a la celebración del contrato, surgen circunstancias que hacen imperativo modificar las condiciones existentes al momento de proponer o de contratar, según el caso. Cuando durante la ejecución del contrato se presenten situaciones que afectan su desarrollo, el ordenador del gasto, previa solicitud del interventor deberá solicitar a la Dirección Técnica de Gestión contractual con al menos 10 días hábiles de antelación, la elaboración del documento respectivo, señalando las razones que justifican la modificación, el análisis de conveniencia de este, así como sus consecuencias frente a las condiciones esenciales del negocio jurídico.”

19. Que de acuerdo con los argumentos expuestos por la Subdirección General de infraestructura, la Dirección Técnica de Construcciones, la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial, y Cal y Mayor Colombia S.A.S., en calidad de contratista de Interventoría, se procede a suscribir la presente **Modificación No. 2 y Prórroga No. 1** al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, bajo el entendido que la revisión y validación de los aspectos técnicos y financieros fueron debidamente examinados por el área técnica supervisora y área ordenadora del gasto que solicita la modificación contractual, y que adicionalmente son de su exclusiva responsabilidad.

En virtud de lo narrado, la presente **Modificación No. 2 y Prórroga No. 1** al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, se regirá por las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA - PRÓRROGA: Prorrogar el plazo del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, por el término de **CUATRO (4) MESES Y QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO** contados a partir del día siguiente a la fecha de 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 PRIMERO: La presente prórroga se aplicará a la Etapa de Construcción del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**.

PARÁGRAFO SEGUNDO: El Plan Detallado de Trabajo (PDT) que soporta la presente Prórroga No. 1 y sus respectivos anexos, se encuentran aprobados por la interventoría mediante comunicación No. CP-2277-26 con radicado IDU 202652600377042 del 11 de marzo de 2026.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

SEGUNDA - MODIFICACIÓN: Modificar la Cláusula 1.5 del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, denominada “*Plazo total*”, en el sentido de incorporar la presente prórroga. Por consiguiente, la cláusula quedará en los siguientes términos:

“(…)

CLÁUSULA 1.5. Plazo Total

1.5.1. El Plazo Total del Contrato, sin incluir el plazo de liquidación del Contrato, es de **VEINTISÉIS (26) MESES Y QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO** contados a partir de la Fecha de Inicio de acuerdo con la siguiente distribución por Etapas:

ETAPA	DURACIÓN
<i>Preconstrucción</i>	
<i>Preconstrucción</i>	Seis (6) meses
<i>Construcción</i>	
Construcción	Diecinueve (19) meses y quince (15) días calendario.
<i>Recibo</i>	Un (1) mes
<i>Total construcción</i>	Veintiséis (26) meses y quince (15) días calendario
<i>Liquidación</i>	Seis (6) meses

“(…)”

PARÁGRAFO: Las demás apartes, notas y párrafos descritos en la Cláusula 1.5 que no han sido objeto de modificación, continúan vigentes y surten los efectos legales que ellas fijan.

TERCERA - MODIFICACIÓN: Modificar el literal “b” de la Cláusula 1.6 del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, denominada “*Etapas de Construcción*”, en el sentido de ajustar el plazo de la Etapa conforme la presente prórroga. Por lo tanto, la cláusula quedará en los siguientes términos:

“(…)”

Cláusula 1.6. Etapas en que se Divide la Ejecución del Contrato

“(…)”

1.6.2. Etapas de Construcción

(b) La duración de esta etapa es de **Veinte (20) meses y quince (15) días calendario** contados a partir de la Fecha de Inicio de Construcción, de los cuales **Un (1) mes** será para la recepción de las Obras. El Contratista deberá haber organizado su PDT en función de este plazo y teniendo en cuenta las Fechas Máximas de Terminación señaladas en el Anexo Técnico del presente Contrato.

“(…)”

PARÁGRAFO: Las demás apartes, notas y párrafos descritos en la Cláusula 1.6 que no han sido objeto de modificación, continúan vigentes y surten los efectos legales que ellas fijan.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

CUARTA - COSTOS DE LA PRÓRROGA: Los costos generados con ocasión de la presente prórroga para el Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023** corresponden al valor de la remuneración de los componentes “*Labores Ambientales & SST*”, “*Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica*”, y “*Manejo de Tráfico y Señalización*”, por valor de **MIL TRES MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y UN PESOS (\$1.003.962.241) M/CTE.**

De acuerdo con el análisis de asignación de imputabilidad presentado por el contratista de interventoría mediante comunicación CP-2277-26 con radicado IDU 202652600376822 del 11 de marzo de 2026, validada por la Dirección Técnica de Construcciones, con el acompañamiento de la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema de Vial, en calidad de área supervisora del contrato de interventoría (IDU-1789-2023), se determina que la presente prórroga al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, se genera por factores externos no imputables al contratista de obra. Por lo anterior, los costos generados por la presente prórroga serán asumidos en su totalidad por el IDU.

PARÁGRAFO PRIMERO: Los costos de los componentes “*Labores Ambientales & SST*”, “*Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica*”, y “*Manejo de Tráfico y Señalización*”, originados con la presente prórroga, se discriminan de la siguiente manera:

DESCRIPCIÓN	VALOR
REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 520.527.776
REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 165.381.030
REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS ETAPA DE CONSTRUCCION	\$ 318.053.435
TOTAL:	\$ 1.003.962.241

PARÁGRAFO SEGUNDO: Los costos de la presente Prórroga en los componentes “*Labores Ambientales & SST*”, “*Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica*”, y “*Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos*” se pagarán de conformidad con lo contemplado en el numeral 7.3.6, de la cláusula 7.3 “*Remuneración mensual del contratista durante la etapa de construcción*” del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**.

QUINTA - MODIFICACIÓN: Modificar la Cláusula 5.3 del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023** denominada “*Fondo de Compensaciones*”, en el sentido de incluir el literal “(h)”. Por consiguiente, la cláusula quedará en los siguientes términos:

“(…)”

Cláusula 5.3. Fondo de Compensaciones

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

5.3.1. Parte de los recursos presupuestales con que cuenta 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 Componedor
- (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.
- (h) **Reconocimiento de mayores valores por Componente Ambiental y SST, Componente Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Componente Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos por efectos de prórrogas no imputables al contratista.**

(…)"

PARÁGRAFO: Las demás apartes, notas y párrafos descritos en la Cláusula 5.3 que no han sido objeto de modificación, continúan vigentes y surten los efectos legales que ellas fijan.

SEXTA - MODIFICACIÓN: Modificar la Cláusula 5.1 del Contrato de Obra No. IDU-1776-2023, denominada “*valor Estimado del Contrato*”, en el sentido de:

- Trasladar del ítem “6. Valor del Fondo de Compensaciones” la suma de **QUINIENTOS VEINTE MILLONES QUINIENTOS VEINTISIETE MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS (\$520.527.776), M/CTE**, al ítem “3.2. Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción”, quedando el valor de este componente en **DOS MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS VEINTE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y UN PESOS (\$2.255.620.361) M/CTE**.
- Trasladar del ítem “6. Valor del Fondo de Compensaciones” la suma de **CIENTO SESENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y UN MIL TREINTA PESOS (\$165.381.030) M/CTE**, al ítem “4.2. Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción”, quedando el valor de este componente en **SETECIENTOS DIECISÉIS MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL CIENTO VEINTISÉIS PESOS (\$716.651.126) M/CTE**.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

- Trasladar del ítem “6. Valor del Fondo de Compensaciones” la suma de **TRESCIENTOS DIECIOCHO MILLONES CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CINCO PESOS (\$318.053.435) M/CTE**, al ítem “5.2. Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción”, quedando el valor de este componente en **MIL TRESCIENTOS SETENTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS TREINTA Y UN MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS (\$1.378.231.545).M/CTE**.

Por consiguiente, la cláusula 5.1 quedará en los siguientes términos:

“(…)

CLÁUSULA 5.1. Valor Estimado del Contrato

5.1.1. El valor estimado del presente Contrato es la suma de **CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CINCO MILLONES QUINIENTOS OCHENTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$40.265.583.849)** equivalentes a 34.711,71 SMLMV para el año 2023. Este valor corresponde a la sumatoria de los siguientes Componentes de la Remuneración, los cuales han sido ajustados como consecuencia de la Prórroga No. 1 del plazo contractual, manteniéndose inalterado el valor global del contrato:

No.	Componente de la Remuneración	Valor en pesos corrientes
1	Componente Principal	
	Componente de obras especiales (incluye A.I.U.)	\$ 806.059.587,00
1.1	Componente Principal de la Etapa de Pre construcción	\$ 964.431.306,00
1.2	Obras de construcción (componente principal) (incluye A.I.U.)	\$ 28.377.867.857,00
1.3	Componente de las actividades de acero a precios unitarios (incluye A.I.U.)	\$ 46.284.659,00
2	Componente de Obras para Redes Externas	\$ 1.205.690.640,00
2.1	ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DE REMUNERACION MANEJO DE TRANSITO, SEÑALIZACION Y DESVIOS	\$ 225.338.514,00
3	Componente para labores Ambientales y SST	
3.1	Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Pre construcción	\$ 143.029.497,00
3.2	Componente por Labores Ambientales y SST en la Etapa de Construcción	\$ 2.255.620.361,00
4	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	
4.1	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Pre construcción	\$ 172.999.792,00
4.2	Componente Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica en la Etapa de Construcción	\$ 716.651.126,00
5	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización	
5.1	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Pre construcción	\$ 137.430.363,00
5.2	Componente de Manejo de Tráfico y Señalización en la Etapa de Construcción	\$ 1.378.231.545,00
6	Valor del Fondo de Compensaciones	\$ 3.434.885.544
7	Componente por Compensaciones y Ensayos de Laboratorio	
7.1	Componente de Ensayos de Laboratorios durante la Etapa de Construcción	\$ 378.574.662,00
7.2	Fondo Especial para reembolso de Compensaciones, evaluación y seguimiento de la Autoridad Ambiental	\$ 22.488.396,00
	TOTAL	\$ 40.265.583.849,00

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

(...)"

PARÁGRAFO PRIMERO: El valor del Fondo de Compensaciones después de trasladar los valores referidos en la presente cláusula es de **TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS (\$ 3.434.885.544,00) M/CTE.**

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las demás apartes, notas y párrafos descritos en la Cláusula 5.1 que no han sido objeto de modificación, continúan vigentes y surten los efectos legales que ellas fijan.

SÉPTIMA - MANIFESTACIONES:

POR PARTE DE CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA:

EL CONTRATISTA deja constancia que teniendo en cuenta que en la presente prórroga no le asiste imputabilidad de ningún tipo, ni responsabilidad al contratista respecto de los costos asociados a la misma. Por tal razón el Contratista NO declara a paz y salvo al IDU, y se reserva el derecho de reclamar los mayores costos y gastos administrativos asociados a la presente prórroga. En consecuencia, El CONTRATISTA se reserva el derecho legal y contractual de obtener por vía de solución de las controversias establecido en el contrato, amigable componedor y/o judicial, el reconocimiento y pago de los perjuicios, costos, daños, pérdidas y sobre costos; costos administrativos, a las cuales no renuncia, y a los que resulten como consecuencia de la prórroga y modificaciones acá pactadas.

POR PARTE DEL IDU:

Respecto a la salvedad consignada por el CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACÁ, la Entidad aclara que, los costos de administración e indirectos asociados a la presente prórroga y modificación contractual, se encuentran claramente remunerados a través de los costos asociados al tiempo como son componentes globales, tales como: (i) el Componente por Labores Ambientales y SST, (ii) el Componente de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, y (iii) el Componente de Manejo de Tráfico y Señalización. Así mismo, se precisa que la presente modificación contractual no se encuentra condicionada, ni vinculada al reconocimiento de reclamaciones económicas por parte del contratista, ni implica aceptación, reconocimiento o convalidación de eventuales mayores costos, gastos administrativos, perjuicios o sobre costos. En consecuencia, cualquier eventual reclamación que el contratista pretenda formular, deberá tramitarse conforme a los mecanismos de solución de controversias previstos en el contrato y en la normatividad vigente, y será objeto de análisis individual por parte de la Entidad en las instancias correspondientes, con sujeción estricta a los procedimientos aplicables y a la acreditación mediante pruebas idóneas, pertinentes y conducentes que permitan establecer la existencia de los supuestos fácticos y jurídicos que la sustenten.

MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

En ese orden de ideas, el IDU precisa que la simple manifestación de reclamación no podrá ser revisada por la Entidad, y procederá únicamente previa acreditación a través de medios de prueba conducentes y pertinentes, de conformidad con los procedimientos contractuales y legales para tal fin y deja expresa constancia de que a la fecha no ha sido informada y/o advertida por el contratista ninguna circunstancia acaecida en el desarrollo del contrato para análisis y concepto del IDU, por lo tanto no entiende la Entidad que a la fecha exista transada controversia o reclamación alguna con ocasión al Contrato de Obra No. IDU-1776-2023, entre el contratista y el IDU.

PARÁGRAFO: En virtud de lo indicado en la presente modificación no se entiende que el IDU renuncie a ejercer su potestad sancionatoria en caso de incumplimientos.

OCTAVA - GARANTÍAS: El **CONTRATISTA** se compromete a constituir y allegar a la Dirección Técnica de Gestión Contractual, las garantías contractuales, en los términos y especificaciones estipulados en el Contrato de Obra No. IDU-1776-2023, a más tardar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la suscripción del presente documento.

PARÁGRAFO: En caso de incumplimiento de la obligación consagrada en esta cláusula, el CONTRATISTA se hará acreedor a las sanciones contractuales pactadas en el contrato.

NOVENA - DOCUMENTOS: Para todos los efectos, son documentos de la **Modificación No. 2 y Prórroga No. 1** al Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, los enunciados en la parte considerativa y forman parte integral del presente documento.

DÉCIMA - PERFECCIONAMIENTO: El presente documento se perfecciona con la suscripción de las partes y la aceptación del mismo en el SECOP II y su correspondiente publicación.

DÉCIMA PRIMERA - PROBIDAD Y COMPROMISO ANTICORRUPCIÓN: Las partes que suscribimos el presente documento, manifestamos expresamente que:

1. No estamos en causal de inhabilidad alguna para suscribir el presente documento.
2. No hemos ofrecido ni dado sobornos, ni ninguna otra forma de dádiva, prebenda o halago a ningún servidor público, asesor o contratista de prestación de servicios profesionales del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), en relación con la modificación del contrato o la ejecución del mismo y nos comprometemos a no permitir que nadie, bien sea empleado, agente, asesor o representante de las partes lo haga en nuestro nombre.
3. Nos comprometemos a informar, notificar, denunciar o poner en conocimiento oportuno del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y/o de las autoridades correspondientes, cualquier intento de soborno por parte de servidores públicos o contratistas del Instituto.
4. Nos comprometemos formalmente a comunicar el contenido de la presente cláusula anticorrupción a todos nuestros empleados, agentes, asesores y cualquier otro representante nuestro, explicándoles su importancia y las consecuencias de su incumplimiento.
5. No hemos realizado acuerdos, actos o conductas en relación con la presente modificación contractual que estén en contravía del ordenamiento jurídico vigente

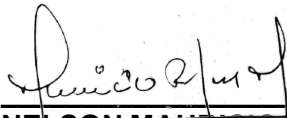
MODIFICACIÓN No. 2 Y PRÓRROGA No. 1 AL CONTRATO DE OBRA No. IDU-1776-2023 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU Y CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

DÉCIMA SEGUNDA - VIGENCIA DE LAS ESTIPULACIONES: Las demás cláusulas del Contrato de Obra No. **IDU-1776-2023**, no modificadas, continúan vigentes y surten los efectos legales que ellas fijan.

Para constancia de lo anterior, se suscribe por las partes a través de la plataforma SECOP II.

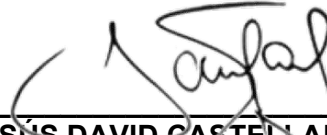
POR EL IDU,

POR EL CONTRATISTA,



NELSON MAURICIO REINA MANOSALVA
Subdirector General de Infraestructura
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

Andrés F. Huérfano H. sGI



JESÚS DAVID CASTELLANOS MARTÍNEZ
Representante Legal Suplente
CONSORCIO CICLOPUENTE BOYACA

Aprobó: Iván Sarmiento Galvis – Director Técnico de Gestión Contractual
Isis Paola Díaz Muñiz- Directora Técnica de Construcciones
Jairo Leonardo Jiménez Ferreira - Subdirector Técnico de Ejecución del Subsistema Vial

Revisó: Oscar David Cortés Pérez - Asesor Dirección Técnica de Gestión Contractual
Héctor Julio Hernández Camargo - Subdirección General de Infraestructura
Yazmin Andrea Gómez - Dirección Técnica de Construcciones
Juan Camilo Forero - Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial
Mildred Alvarado Patiño - Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial
Cristian Camilo Jiménez Ramos - Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial

Elaboró: Jorge Camilo Ruano - Abogado Dirección Técnica de Gestión Contractual