FORMATO SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O PRORROGA		
CODIGO FO-GC-27	**PROCESO** GESTIÓN CONTRACTUAL	**VERSIÓN** 1.0

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

(Seleccionar la Subdirección General de la lista desplegable)

DIRECCIÓN_TÉCNICA_DE_CONSTRUCCIONES

(Seleccionar la Dirección Técnica de la lista desplegable)

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN SUBSISTEMA TRANSPORTE

(Seleccionar la Subdirección Técnica de la lista desplegable, si aplica)

SOLICITUD DE: **ADICIÓN** ☐ **PRORROGA** ☑

1. ANTECEDENTES

CONTRATO DE OBRA (seleccionar el tipo de contrato) **No** **IDU 350 DE 2020** (Número de Contrato)

OBJETO DEL CONTRATO

"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRASMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARISTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 6"

(Indique el objeto del contrato de ejecución suscrito)

CONTRATO ASOCIADO IDU 350 DE 2020

(Indique en este espacio el número del contrato asociado cuando aplique)

CONTRATISTA CONSORCIO LHS (Escriba el nombre o razón social del contratista de obra) NIT 901.362.426-5 (Escriba el NIT del Contratista)

INTERVENTOR AYESA INGENIERIA Y ARQUITECTURA SAU SUCURSAL COLOMBIA (Escriba el nombre o razón social del Interventor) NIT 900.494.141-4 (Escriba el NIT del Interventor)

SUPERVISOR ISIS PAOLA DIAZ MUÑIZ

(Escriba el nombre del Supervisor delegado por el IDU)

PROFESIONAL DE APOYO TÉCNICO IDU JULIO HERNAN PEÑA CASTAÑEDA

(Escriba el nombre del Profesional de Apoyo Técnico delegado por el IDU)

PLAZO INICIAL DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO CIENTO DIECISEIS (116) MESES

(Indique en este espacio el número de días o de meses para ejecutar el contrato)

FECHA DE INICIACIÓN DEL CONTRATO 12 (Día) **DE** JUNIO (Mes) **DE** 2020 (Año)

VALOR INICIAL DEL CONTRATO **$ 216.363.454.208,00**

(Indique en este espacio el valor Inicial del contrato en números)

2. MODIFICACIONES CONTRACTUALES

PRÓRROGAS:

PRORROGA No.	1	**DE FECHA**	10/07/2026	**PLAZO**	16 meses
PRORROGA No.	N/A	**DE FECHA**	N/A	**PLAZO**	N/A
TOTAL PLAZO DE PRÓRROGAS				**PLAZO**	16 meses

PLAZO ACTUAL DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO CIENTO TREINTA Y DOS (132) MESES

(Indique en este espacio el plazo Total en días o de meses para ejecutar el contrato)

SUSPENSIONES:

ACTA DE SUSPENSIÓN No.	10	**DE FECHA**	11/05/2021	**No. DÍAS**	3
ACTA DE AMPLIACIÓN DE SUSPENSIÓN No.	N/A	**DE FECHA**	N/A	**No. DÍAS**	N/A
ACTA DE REINICIO No.	11	**DE FECHA**	14/05/2021		
TOTAL TIEMPO DE SUSPENSIONES				**No. DÍAS**	3

FECHA ACTUAL DE TERMINACIÓN 11 (Día) **DE** JUNIO (Mes) **DE** 2031 (Año)

MAYORES CANTIDADES:

ACTA DE MAYORES CANTIDADES No.	N/A	**DE FECHA**	N/A	**VALOR**	N/A
ACTA DE MAYORES CANTIDADES No.	N/A	**DE FECHA**	N/A	**VALOR**	N/A
VALOR TOTAL MAYORES CANTIDADES				**VALOR**	**N/A**

FORMATO SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O PRORROGA		
CODIGO FO-GC-27	**PROCESO** GESTIÓN CONTRACTUAL	**VERSIÓN** 1.0

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

(Seleccionar la Subdirección General de la lista desplegable)

DIRECCIÓN_TÉCNICA_DE_CONSTRUCCIONES

(Seleccionar la Dirección Técnica de la lista desplegable)

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN SUBSISTEMA TRANSPORTE

(Seleccionar la Subdirección Técnica de la lista desplegable, si aplica)

SOLICITUD DE: **ADICIÓN** ☐ **PRORROGA** ☑

ADICIONES:

Adición No. NA **DE FECHA** NA **VALOR** **NA**

Adición No. NA **DE FECHA** NA **VALOR** **NA**

VALOR TOTAL DE ADICIONES **VALOR** **NA**

VALOR ACTUAL DEL CONTRATO **VALOR** **$ 216.363.454.208,00**

3. ESTADO ACTUAL DEL CONTRATO

Según el informe semanal N. 301 de fecha 22/03/2026 el contrato se encuentra en el siguiente avance

AVANCE FÍSICO Programado **71,20%** Ejecutado **50,90%**

AVANCE FINANCIERO Programado **71,20%** Ejecutado **50,90%**

El valor facturado a la fecha corresponde a **$ 90.656.977.522** equivalente a **41,90%** %, del valor actual del contrato.

Anticipo del contrato

Valor Anticipo amortizado **$ 28.912.447.346** Valor Anticipo por Amortizar **$ -**

4. OBJETO DE LA SOLICITUD

Indique si es solicitud de adición o prórroga o las dos

ADICIÓN ☐ al contrato citado de N/A
(Indique el valor de la adición)

PRORROGA ☑ al contrato citado de CINCO (05) MESES
(Indique el plazo de la prórroga solicitada)

5. CAUSALES DE LA SOLICITUD DEL CONTRATISTA

La prórroga desde su justificación técnica pretende garantizar en el plazo de ampliación terminación de las obras comprendidas para la CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C. GRUPO 6, de manera integral, con el fin de dar cumplimiento al objeto del contrato. En este sentido y con la finalidad de no afectar el servicio público y el funcionamiento integral del sistema por la avenida 68, es necesario prorrogar el contrato 350-2020 en su etapa de construcción hasta el 11 noviembre del 2026.

CAUSAS :

Planes de manejo de trafico

Actualmente, el contratista ha llevado a cabo las gestiones pertinentes, dentro de su competencia, para la consecución de las áreas de trabajo conforme a la planificación inicial. No obstante, se ha enfrentado a demoras significativas en la aprobación de los planes de manejo de tránsito (PMT) requeridos para la habilitación de dichos espacios, lo cual ha impedido la concordancia entre la disponibilidad de las áreas y las necesidades de la obra. Específicamente, la elaboración de los PMT de alto impacto identificados como No. 34, 36, 37 y 44 ha experimentado una demora superior a la prevista, acumulando un retraso de 235 días.

El contratista, remitiéndose al modificatorio 16 suscrito previamente, reafirma que los planes de manejo de tráfico han impactado negativamente la ejecución del proyecto. Consideramos que la justificación técnica para adicionar tiempo al contrato es suficiente, dada la dilación en la obtención de las aprobaciones pertinentes de las áreas de trabajo, la cual excedió los 235 días. En consecuencia, solicita formalmente la consideración de esta afectación para la correspondiente extensión del plazo contractual.

Predios

A la fecha persiste inconvenientes relacionados con la entrega de los predios ubicados en el costado occidental, correspondientes al colegio Cafam (RT 51692), la Central de Juventudes (RT 52593) y el Ministerio del Deporte (RT 51959). Esta situación obstaculiza la logística de ejecución, proyectándose la imposibilidad de culminar los carriles mixtos, la zona de espacio público y sus redes por la no disponibilidad de estos predios.

Se solicita formalmente la ampliación del plazo de ejecución en cinco meses adicionales, comprendiendo dentro de este lapso los dos meses originalmente estipulados para la entrega. El objetivo de esta extensión es asegurar la culminación exitosa de la obra, estableciendo como fecha límite el mes de noviembre de 2026.

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

(Seleccionar la Subdirección General de la lista desplegable)

DIRECCIÓN_TÉCNICA_DE_CONSTRUCCIONES

(Seleccionar la Dirección Técnica de la lista desplegable)

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN SUBSISTEMA TRANSPORTE

(Seleccionar la Subdirección Técnica de la lista desplegable, si aplica)

SOLICITUD DE: **ADICIÓN** ☐ **PRORROGA** ☑

Imputabilidades de la prórroga

El Consorcio ha manifestado con suficiencia que existen causas externas que imposibilitan la ejecución de las actividades en el tiempo previsto en la última prórroga otorgada, como es la falta de entrega de predios para la culminación de las actividades en el costado occidental y las demoras en los trámites de PMTs en donde la Secretaría de Movilidad se ha tomado más tiempo del previsto para la aprobación de los mismos, generando impactos drásticos en la secuencia lógica constructiva. Adicional que esos trámites solo permiten áreas menores de intervención.

Lo anterior, se encuentra debidamente documentado y los impactos al PDT son diáfanos, por lo que se solicita de manera respetuosa que la Entidad asuma los cinco (5) meses adicionales que requiere el Contratista para culminar con la ejecución del proyecto, atendiendo a las justificaciones técnicas sobre la alteración de la etapa de construcción.

Entendiendo que a la fecha de esta solicitud de prorroga existe controversia respecto a la imputabilidad, el contratista recurrirá a lo establecido en el contrato de referencia al CAPÍTULO X. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS.

6. CONCEPTO / CAUSAL / COMENTARIOS DE LA INTERVENTORÍA ACERCA DE LA SOLICITUD

El Contratista solicita una de prórroga del plazo contractual de la Etapa de Construcción por cinco (05) meses, por lo que la Interventoría se permite emitir su concepto integral de conformidad con lo señalado en el contrato:

De acuerdo a lo expuesto por el contratista sobre las causales de la prorroga la Interventoría se permite manifestar:

Planes de manejo de trafico

En atención a la reclamación presentada por el Contratista, mediante la cual solicita la ampliación del plazo contractual basándose en los atrasos asociados a la no aprobación u obtención oportuna de los Planes de Manejo de Tránsito – PMT, esta Interventoría se permite manifestar que, es imperativo aclarar que la existencia de múltiples versiones para un mismo Plan de Manejo de Tránsito (PMT) responde exclusivamente a la necesidad de subsanar observaciones técnicas derivadas de omisiones o planteamientos deficientes por parte del contratista. El proceso de revisión es una medida de control de calidad para garantizar la seguridad vial; por tanto, la carga de presentar un documento robusto, coherente y normativo desde su primera versión recae sobre el contratista. Los tiempos transcurridos durante las iteraciones de corrección no constituyen un retraso administrativo, sino el ejercicio necesario de supervisión ante propuestas que no cumplían inicialmente con los estándares exigidos.

El contratista alega un retraso de 235 días en la aprobación de los PMT No. 34, 36, 37 y 44. Sin embargo, la trazabilidad de la Interventoría demuestra una gestión ágil y eficiente de los tiempos de respuesta:

No. PMT	No.Versiones	Días trámite	Días promedio por versión
34	6	141	24
36	4	54	14
37	4	21	5
44	5	22	4

PMT 34: es importante señalar que el cronograma de este plan experimentó un desplazamiento en sus tiempos de ejecución derivado de retrasos previos a las fases de formulación y revisión técnica. Esta situación, ajena a la gestión de aprobación de la Interventoría, obligó a una reprogramación de las actividades de manejo de tránsito para este sector específico. Adicionalmente, se debe resaltar que este PMT requirió una estructuración en dos fases diferenciadas, lo que aumentó la complejidad de su desarrollo y elevó el número de iteraciones a 6 versiones para garantizar la seguridad operativa en cada etapa. A pesar de esta complejidad técnica, el tiempo de trámite de 141 días responde a la necesidad de ajustar detalladamente ambas fases del plan, responsabilidad que recae sobre la calidad del planteamiento inicial del contratista.

De este PMT se contemplaron 2 fases, de la cual la primera fue preliminares el cual fue aprobado en el COI del 18 de septiembre del 2025.

PMT 36: El trámite se extendió debido a la necesidad de realizar mesas de trabajo para revisar observaciones específicas, como las relacionadas con luminarias. Aun así, la Interventoría emitió respuestas en plazos tan breves como 2 y 5 días en versiones subsiguientes.

PMT 37: Se evidencia una respuesta sumamente ágil, con trámites internos de la Interventoría resueltos en 0, 1 y 3 días. El hecho de que se requirieran 4 versiones en solo 21 días totales demuestra que el flujo de aprobación dependía enteramente de la velocidad y calidad de las correcciones del contratista.

PMT 44: La trazabilidad muestra que, en las últimas etapas, la Interventoría procesó la información y remitió conceptos (COI) en menos de 24 horas (0 a 1 día).

La demora acumulada no es consecuencia de una gestión ineficiente de esta Interventoría o de la SDM, sino del tiempo que el contratista empleó en ajustar sus propuestas técnicas a los requisitos de seguridad y operatividad. Dado que la elaboración adecuada de los planes es una competencia directa del ejecutor, no se reconoce la imputabilidad de los retrasos reclamados a la entidad ni a su supervisión.

En este sentido, se manifiesta que, si bien se requieren cinco meses adicionales para culminar las obras y cumplir con las metas establecidas por la entidad, dicha prorroga obedece a aspectos de responsabilidad absoluta del constructor. Lo anterior, en razón a que, conforme a lo establecido en el Contrato de Obra, particularmente en las cláusulas relativas a las obligaciones generales del Contratista y a la asignación de riesgos, corresponde a este asumir, bajo su cuenta y riesgo, la planeación, gestión, tramitación y obtención de todos los permisos, autorizaciones y aprobaciones requeridas para la ejecución del objeto contractual, sin que ello dé lugar a reconocimiento de costos adicionales, compensaciones económicas ni ajustes al plazo contractual.

En concordancia con lo anterior, el Apéndice F – Especificaciones para el Componente Manejo de Tránsito establece de manera expresa que la elaboración, radicación, gestión y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito ante la Secretaría Distrital de Movilidad es una obligación exclusiva del Contratista, quien debe prever los tiempos de revisión, observaciones y ajustes exigidos por la autoridad competente. Así mismo, el citado documento señala que los PMT deberán presentarse con una antelación mínima de tres (3) meses al inicio de las obras y que no es posible iniciar actividades sin contar previamente con el PMT específico aprobado e implementado, condición indispensable para la ejecución de los frentes de obra.

Predios

En relación con lo manifestado por el Contratista respecto a la no disponibilidad de los predios correspondientes al colegio Cafam (RT 51692), Central de Juventudes (RT 52593) y el Ministerio del Deporte (RT 51959). Se manifiesta que:

Colegio Cafam (RT 51692) abscisas del K9+280 al K9+715: Sobre este predio se informa que existe un acta de entrega suscrita por el IDU, Interventoría y Contratista de fecha 12 de agosto de 2024. Por tanto, se rechaza el argumento del Contratista, considerando además que en las abscisas adyacentes (áreas disponibles) se encuentran actividades de espacio público y redes con atrasos críticos.

Por ejemplo, de acuerdo con la Línea Base No. 9 con corte al 15 de marzo de 2026 en tramo 3A correspondiente a la abscisa del K9+715 al K9+995, la red de acueducto presenta un porcentaje programado del 100% frente a un ejecutado del 0%; la red Codensa tiene un programado del 100% y un ejecutado del 37,58% y la red de ETB presenta un programado del 100% y un ejecutado del 14,31%.

Espacio público zonas duras Tramo 3A costado occidental calle 63-calle 66 (K9+715 - K9+995) programado 90,71% y un ejecutado 16,34%.

Frente a lo manifestado por el Contratista respecto a la supuesta imposibilidad de disponer áreas para el manejo de peatones y biciusuarios por restricciones prediales, esta Interventoría no acoge dicho argumento, toda vez que el propio esquema de planeación de obra y los Planes de Manejo de Tránsito aprobados —en particular el PMT 34— contemplaban como estrategia principal la intervención prioritaria de las calzadas mixtas mediante cierres parciales y manejo del tráfico, lo cual permitía ejecutar actividades de alto impacto. En este sentido, el PMT 34 fue estructurado precisamente para habilitar frentes de obra sobre calzada, optimizando la productividad y garantizando mayores porcentajes de avance físico, por lo que la no ejecución oportuna de estas actividades no puede trasladarse a una supuesta limitación predial.

Adicionalmente, es importante señalar que estas actividades —asociadas a la intervención de calzadas— representan los mayores rendimientos dentro del proyecto y, conforme a la programación contractual, debían ejecutarse de manera prioritaria para evitar desviaciones en el cronograma. No obstante, para la fecha en que se alegan dichas restricciones, el proyecto ya presentaba atrasos acumulados, lo que evidencia que la afectación no obedece a la falta de áreas para desvíos peatonales, sino a deficiencias en la gestión, priorización y ejecución de los frentes de obra definidos en su propia planeación.

Central de Juventudes (RT 52593) abscisa K8+150 a K8+550: Sobre el alegato de atraso por la no entrega de este predio, se informa que, de acuerdo con la Línea Base No. 9 con corte al 15 de marzo de 2026, los tramos adyacentes disponibles presentan atrasos significativos. Como evidencia, en el Tramo 4C (K7+970 a K8+150) se registran los siguientes rendimientos:

Espacio público zonas duras: programado del 100% Vs un ejecutado del 34,05%
Ciclorruta: programado del 100% Vs un ejecutado del 0%
Red de Acueducto: Programado 100% vs. Ejecutado 73,96%.
Redes Codensa: Programado 100% vs. Ejecutado 34,22%.
Redes ETB: Programado 100% vs. Ejecutado 76,85%.

La Interventoría concluye que el alegato de atraso por la no entrega de este predio carece de sustento técnico y es improcedente como causal de prórroga. El área pendiente de entrega es de apenas 175.86 m², una fracción que no constituye un impedimento real para el desarrollo del proyecto. Además, se evidencia que el Contratista no articuló los tiempos de ejecución del PDT con sus PMT vigentes, los cuales priorizan la instalación de redes húmedas y calzada mixta occidental. Esta falta de gestión y coordinación técnica impide la ejecución del espacio público. Esto confirma que el factor determinante del atraso es la insuficiente inversión de recursos en los frentes liberados y no el área remanente del predio.

Ministerio del Deporte (RT 51959) K8+550 a K8+980: La falta de intervención en estas áreas demuestra que el atraso no es consecuencia de la no entrega del predio, sino de la baja inversión de recursos por parte del Contratista en sectores que ya permiten ejecución. Por ejemplo, de acuerdo con la Línea Base No. 9 con corte al 15 de marzo de 2026 se presentan los siguientes atrasos:

Conectante occidental sur calle 63 (K8+980 a K9+105): Programado 100% vs. Ejecutado 0%.
Conectante occidental norte calle 63 (K8+980 a K9+105): Programado 100% vs. Ejecutado 0%.
Espacio público zonas duras: Tramo 3C (K8+980 a K9+190): Programado 96,36% vs. Ejecutado 90,12%.
Ciclorruta Tramo 3C (K8+980 a K9+180): Programado 100% vs. Ejecutado 46%.

La Interventoría ratifica que este predio no representa una restricción para el avance de obra, toda vez que fue entregado formalmente el 28 de junio de 2022. El atraso en este frente es imputable exclusivamente al Contratista debido a fallas en su planeación operativa; se evidencia que el Contratista no articuló los tiempos de ejecución del PDT con sus PMT vigentes, los cuales priorizan la instalación de redes húmedas en la calzada mixta occidental. Esta falta de gestión y coordinación técnica impide la ejecución del espacio público en un sector ya disponible. Esto confirma que la causa raíz de los atrasos es la baja inversión de recursos y no la disponibilidad predial.

De acuerdo con el análisis técnico expuesto, la Interventoría concluye que el atraso del proyecto es de carácter sistémico y 100% imputable al Contratista. La recurrencia de actividades con un 0% de ejecución en tramos plenamente disponibles y adyacentes a los predios reclamados, confirma que la disponibilidad predial no es la causa raíz de la demora. Por el contrario, el factor determinante del atraso es la baja inversión de recursos, la insuficiencia de mano de obra y maquinaria, y el incumplimiento en rendimientos operativos pactados.

Resulta técnicamente improcedente alegar una restricción predial como causal de prórroga cuando la capacidad de ejecución en las áreas liberadas es deficiente. Esta brecha operativa evidencia que el Contratista no ha completado las metas físicas en sectores que tiene a su disposición desde hace meses, lo que desvirtúa cualquier intento de justificar la baja ejecución general con la falta de un predio. En consecuencia, no es aceptable que se pretenda trasladar a la Entidad una responsabilidad que deriva exclusivamente del bajo rendimiento y la falta de capacidad operativa del Contratista en los frentes de obra disponibles.

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

(Seleccionar la Subdirección General de la lista desplegable)

DIRECCIÓN_TÉCNICA_DE_CONSTRUCCIONES

(Seleccionar la Dirección Técnica de la lista desplegable)

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN SUBSISTEMA TRANSPORTE

(Seleccionar la Subdirección Técnica de la lista desplegable, si aplica)

SOLICITUD DE: **ADICIÓN** ☐ **PRORROGA** ☑

Si bien se ha presentado el retraso en la entrega del predio Central de Juventudes, el Contrato de Obra 350 de 2020 dispone que el Contratista debe avanzar con la ejecución de las obras de construcción, redes y obras especiales en las áreas disponibles. En este sentido, deberá reprogramar aquellas actividades afectadas por la falta de disponibilidad predial, conforme a lo establecido en la **Cláusula 18 (PREDIOS),** la cual señala:

"(…)
Si, por cualquier causa, algunos de los predios necesarios para la ejecución de las Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales no fueran puestos a disposición del Contratista, el Contratista deberá continuar con la ejecución de las Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales asociadas al Hito correspondiente sobre los predios disponibles, reprogramando la ejecución de aquellas Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales que debieran realizarse sobre los predios que aún no hayan sido puestos a disposición del Contratista, hasta tanto sean puestos a su disposición. En ningún caso la reprogramación de obras por esta causa dará lugar al reconocimiento de sumas adicionales a las contenidas en la CLAÚSULA 14 por parte del IDU al Contratista.

(…)

18.2 IMPOSIBILIDAD EN LA PUESTA A DISPOSICIÓN DE LOS PREDIOS DURANTE LA ETAPA DE CONTRUCCIÓN.
En caso de que terminada la Etapa de Construcción no se hubieren puesto a disposición del Contratista los predios a que se refiere la presente Cláusula, el Contratista seguirá con la obligación de ejecutar las Obras de Construcción, las Obras para Redes y Obras Especiales correspondientes a tales predios durante la Etapa de Mantenimiento. El IDU pondrá a disposición del Contratista los predios y éste deberá ejecutar las Obras de Construcción, las Obras para Redes y Obras Especiales en el plazo que de común acuerdo establezcan con el Interventor, el cual no podrá ser superior al inicialmente previsto en el Cronograma de Obras para la realización de dichas obras. En este caso concreto, ni la Remuneración para Obras de Construcción ni la Remuneración por Mantenimiento se afectarán, siempre que las Obras de Construcción, las Obras para Redes y las Obras Especiales ejecutadas cumplan con los requisitos señalados en los Apéndices A, C y D."

No obstante, como menciona el Consorcio LHS, la determinación sobre la imputabilidad y las causas raíz del retraso de la ejecución del contrato, será establecida por el amigable componedor que el Contratista presentará próximamente.

Ahora bien, con corte del 22 de marzo de 2026, el Contrato de Obra IDU 350 de 2020 en la etapa de construcción presenta una desviación del 32,72% por lo que resulta evidente que no se logrará terminar las obras dentro del plazo actualmente estipulado para la finalización de la Etapa de Construcción

La solicitud del Contratista de extender el plazo en cinco (05) meses, presentada a través de la comunicación 2026-CLHSC-CENV-0218 del 12 de febrero de 2026, junto con el cronograma anexado, fue evaluada técnicamente por la Interventoría encontrando que los cinco (05) meses solicitados, se encuentran debidamente sustentados con un cronograma de actividades y flujos de inversión; sin embargo, se precisa que, este plazo será cumplible siempre que el Contratista mantenga las inversiones propuestas y disponga los recursos de mano de obra, materiales y equipos necesarios, así como una coordinación técnica adecuada entre su personal.

Bajo estas premisas, la Interventoría conceptúa la prórroga como el único mecanismo para culminar todas las actividades inherentes a la Etapa de Construcción dentro del plazo solicitado (cinco (05) meses), sin que ello implique el reconocimiento de las causas alegadas por el Contratista.

Por otra parte, la prórroga es viable juridicamente, de conformidad con los los artículos 14, 16 y 40 entre otros de la Ley 80 de 1993, los cuales facultan a las Entidades Estatales a introducir modificaciones al Contrato estatal, cuando dichas modificaciones sean necesarias para lograr la finalidad del Contrato y en aras de la realización de los fines del Estado.

En este sentido, la factibilidad de modificar un contrato se fundamenta en la necesidad de su adaptación a las exigencias concretas del desarrollo del mismo y a la realidad que deba ser atendida con su ejecución.

Ahora bien, la jurisprudencia nacional ha reconocido no sólo la posibilidad sino además la procedencia de que los contratos estatales sean modificados, cuando se presenten situaciones posteriores a su celebración, que impliquen una modificación a su concepción inicial.

En este sentido, Consejo de Estado, en el Concepto 2263 sostuvo lo siguiente:

"Pueden presentarse situaciones de fuerza mayor o caso fortuito, modificaciones de marcos normativos, de urbanismo, arqueológicos, del medio ambiente o de seguridad, imposibles de prever, o nuevas necesidades o circunstancias posteriores que exijan la ampliación de lo pactado sin que además, puedan separarse de la prestación principal, o de su utilización o de aprovechamiento independiente. En estos casos, existiría el sustento legal para la modificación del contrato.

En suma, sobre la posibilidad y viabilidad concreta de prorrogar los plazos del contrato estatal, la sala de Consulta del Consejo de Estado en concepto del 2252 de 2015 llegó a las siguientes conclusiones:

"(…)
En general, la prórroga puede celebrarse si constituye en cada caso concreto un medio adecuado, eficiente, económico y eficaz para realizar el interés público o general involucrado en el respectivo contrato.

(v) En consecuencia, la prórroga de cualquier contrato celebrado por una entidad estatal debe obedecer, no solamente a la voluntad de las dos partes elevada a escrito, sino en especial, a la decisión informada de la entidad pública contratante, luego de evaluar las opciones jurídicas que tenga a su disposición en cada caso, con relación a la terminación o a la continuación del contrato, y de analizar cuidadosamente sus costos, riesgos, ventajas y, en general, sus pros y contras." (subrayas de la Interventoría)

Bajo este contexto normativo y jurisprudencial, se tiene que la solicitud de modificación es necesaria para establecer condiciones contractuales que permitan la finalización de la Etapa de Construcción en cumplimiento de un nuevo cronograma de actividades y garantizando los flujos de inversión propuestos por el Contratista. En consecuencia, la modificación solicitada es viable y necesaria para que el Contratista de Obra culmine las actividades constructivas que actualmente presentan desviaciones, de manera que se cumpla con el objeto del Contrato de Obra y se garantice la correcta prestación del servicio público.

Finalmente, la Interventoría hace constar que, la suscripción de la prórroga del Contrato de Obra No 350 de 2020 genera a su vez la necesidad de prorrogar el Contrato de Interventoría No. 604 de 2020 y en ese sentido, el Consorcio LHS deberá asumir el 100% de los costos que se generan para AYESA, en proporción a la imputabilidad que defina el amigable componedor.

7. COMENTARIOS DEL SUPERVISOR IDU ACERCA DE LA SOLICITUD.

Mediante radicado 2026-CLHSC-CENV-0185 del 6 de febrero de 2026, el Contratista de Obra CONSORCIO LHS, solicitó a la Interventoría del Contrato de Obra IDU 350 de 2020, prórroga de plazo etapa de construcción por cinco (5) meses producto de la demora según el contratista de obra en: 1. Planes de manejo de tráfico: "(…) El contratista, remitiéndose al modificatorio 16 suscrito previamente, reafirma que los planes de manejo de tráfico han impactado negativamente la ejecución del proyecto. Consideramos que la justificación técnica para adicionar tiempo al contrato es suficiente, dada la dilación en la obtención de las aprobaciones pertinentes de las áreas de trabajo, la cual excedió los 235 días. En consecuencia, solicita formalmente la consideración de esta afectación para la correspondiente extensión del plazo contractual"
2. Predios: "(…) A la fecha persiste inconvenientes relacionados con la entrega de los predios ubicados en el costado occidental, correspondientes al colegio Cafam (RT 51692), la Central de Juventudes (RT 52593) y el Ministerio del Deporte (RT 51959). Esta situación obstaculiza la logística de ejecución, proyectándose la imposibilidad de culminar los carriles mixtos, la zona de espacio público y sus redes por la no disponibilidad de estos predios."
La Dirección Técnica de Construcciones, actuando en calidad de supervisora del contrato de Interventoría IDU-604-2020, en conjunto con la Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema de Transporte, se pronuncia frente a los temas particulares de la presente modificación contractual, en el siguiente orden:
IMPUTABILIDAD DE LA PRÓRROGA
Plan de Manejo de Tráfico (PMT)
Los estudios y diseños detallados de las obras para construcción de la Troncal del Sistema Transmilenio por la Av. 68 fueron elaborados para el IDU mediante el contrato de consultoría IDU-1345-2017, los cuales fueron debidamente revisados y aprobados por la interventoría contratada para tal fin en su momento, bajo el contrato IDU-1392-2017, estos estudios y diseños sirvieron como soporte para establecer las especificaciones técnicas de construcción para la ejecución de las obras a contratar mediante cada uno de los grupos que conformaron el proceso de selección IDU-LP-SGI-031-2019, que da origen entre otros, al contrato IDU-350-2020 en referencia.
El proceso de selección se estructuró bajo el ESQUEMA 1 frente al trasladó de los riesgos, el cual enmarca las actividades necesarias para su ejecución en tres etapas, Proconstrucción, Construcción, y Mantenimiento, de conformidad con el Manual de Interventoría y/o Supervisión de contratos vigentes.
De acuerdo con el Manual de Contratación de la Entidad los contratos para la ejecución de estas troncales fueron estructurados bajo un esquema de traslado del riesgo que consiste en poner a disposición del contratista los documentos técnicos con los que cuenta la entidad y estructurar el proceso de tal forma que el contratista de obra será quien deberá presentar sus propios estudios y diseños de detalle y asumir la responsabilidad técnica y legal que esto implica. Este modelo aplica para contratos con forma de pago a valor global o forma de pago combinadas entre valor global y precios unitarios.

Quedando claro así que, la demora en la obtención de avales, autorizaciones, aprobaciones, no objeciones y/o recibo por parte de las ESP, Entidades Distritales (SDA, SDM, SDP, IDPC y otras) o Nacionales, necesarios para el cumplimiento de las obligaciones de la etapa de Preconstrucción y/o ejecución de las obras previstas previstas en el contrato y/o la liquidación del contrato, es un riesgo previsible y el mismo fue asignado al contratista aceptando así con la presentación de la oferta y la firma del contrato la gestión de dicho riesgo.

En ese sentido, establece el mismo manual, la Entidad pondrá a disposición de los interesados en el proceso de contratación toda la información técnica, financiera y demás requerida para la ejecución del proyecto.

Los interesados en el proceso de selección deberán analizar rigurosamente toda la información que conste en el cuarto de datos y presentar su propuesta entendiendo a cabalidad que será el único responsable de los estudios y diseños.

Durante el término fijado por la entidad durante la etapa de pre construcción, el Contratista deberá haber elaborado y entregado al Interventor los estudios y diseños de detalle orientados a dar cumplimiento a los resultados exigidos en las especificaciones establecidas en el proceso contractual (especificaciones particulares de construcción, especificaciones generales de construcción y demás concebidas para el proyecto), para la ejecución de todas las obras contempladas en el marco del contrato. Los estudios y diseños de detalle que serán elaborados por el contratista deberán respetar integralmente lo establecido en las especificaciones del proceso.

En esta misma línea, establece la matriz de riesgos del proceso, en su riesgo 4.

En concordancia con lo anterior, el Apéndice F – Especificaciones para el Componente Manejo de Tránsito establece de manera expresa que la elaboración, radicación, gestión y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito ante la Secretaría Distrital de Movilidad es una obligación exclusiva del Contratista, quien debe prever los tiempos de revisión, observaciones y ajustes exigidos por la autoridad competente. Así mismo, el citado documento señala que los PMT deberán presentarse con una antelación mínima de tres (3) meses al inicio de las obras y que no es posible iniciar actividades sin contar previamente con el PMT específico aprobado e implementado, condición indispensable para la ejecución de los frentes de obra.

Entrega de predios

Si bien es cierto, no fue posible la puesta a disposición de algunos predios en los plazos definidos en el cronograma de entrega predial, el mismo Contrato indica que el Contratista deberá continuar con la ejecución de las Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales asociadas al Hito correspondiente sobre los predios disponibles, reprogramando la ejecución de aquellas obras que debieran realizarse sobre los predios que no hayan sido puestos a disposición.

Al respecto, el Contrato reza lo siguiente:

Cláusula 5.1.9. Presentación y aval de la Interventoría del Cronograma de Obras y de la Programación de los Hitos, de los contratos de obra suscritos, la cual establece:

"5.1.9. Presentación y aval de la Interventoría del Cronograma de Obras y de la Programación de los Hitos El Contratista deberá presentar el Cronograma de Obra (PDT) y la programación de los Hitos asociados a las Obras de Construcción atendiendo lo dispuesto en la CLÁUSULA 22 del Contrato. Dicho Cronograma de Obra (PDT) y la programación de los Hitos asociados a las Obras de Construcción deberán tener en cuenta como mínimo (i) el Plan de Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos (ii) la disponibilidad de predios que al momento tenga el IDU. Y iii) la valoración de los Hitos con base en el presupuesto de obra dispuesto por el IDU para el Proyecto."

Al igual que lo señalado en el numeral 18 "PREDIOS" de los contratos de obra de los nueve tramos:

"18. PREDIOS (…) Si, por cualquier causa, algunos de los predios necesarios para la ejecución de las Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales no fueran puestos a disposición del Contratista, el Contratista deberá continuar con la ejecución de las Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales asociadas al Hito correspondiente sobre los predios disponibles, reprogramando la ejecución de aquellas Obras de Construcción, Obras para Redes y Obras Especiales que debieran realizarse sobre los predios que aún no hayan sido puestos a disposición del Contratista, hasta tanto sean puestos a su disposición. En ningún caso la reprogramación de obras por esta causa dará lugar al reconocimiento de sumas adicionales a las contenidas en la CLÁUSULA 14 por parte del IDU al Contratista."

En consecuencia, no es factible declarar que la causa que originó la desviación en la programación de obra por la falta de entrega de predios no es imputable al Contratista, puesto que se contaba con los mecanismos contractuales necesarios para evitar la afectación de la ejecución de las obras a realizar en los sectores donde no había sido posible la puesta a disposición de predios. Por otro lado, en caso que no fuera posible la entrega de predios al Contratista durante la Etapa de Construcción, se incluyó la posibilidad de continuar con la ejecución de las obras afectadas, durante la Etapa de Mantenimiento.

Con relación a los predios que el Contratista de Obra señala como no entregados, se informa lo siguiente:

Ministerio del Deporte (RT 51959): Este predio no constituye restricción alguna para el avance de la obra, toda vez que fue entregado formalmente el 28 de junio de 2022. El atraso en este frente es imputable exclusivamente al Contratista, debido a deficiencias en su planeación operativa.

Central de Juventudes (RT 52593) y Colegio Cafam (RT 51692): Las actividades previstas en estos predios, aún no entregados al Contratista de Obra, corresponden a espacio público. A la fecha, esta situación no ha generado retrasos en la programación, considerando que los PMT presentados por el Contratista priorizan la intervención de las calzadas mixtas.

En consecuencia, los atrasos que presenta el Contratista de Obra obedecen principalmente a la demora en la obtención y calidad de los PMT, así como a la limitada ejecución en los frentes de obra.

Atendiendo lo expuesto previamente, es evidente que existe discrepancia entre el IDU y el Consorcio frente a las causas que conllevaron al requerimiento del plazo adicional para concluir la etapa de construcción. Para la interventoría y el IDU se considera que el plazo requerido debe ser enteramente imputable al Contratista de obra.

Teniendo en cuenta que el mayor plazo requerido para el contrato de Interventoría en la Etapa de Construcción, implica recursos adicionales para cubrir las necesidades de vigilancia y control por el mismo periodo de extensión del plazo del Contrato de Obra, es decir por los cinco (5) meses, y dado que la prórroga del contrato de Interventoría se genera por causas imputables al Contratista de obra de acuerdo con el análisis de imputabilidad presentado por la interventoría y las cuales han sido reseñadas por la Interventoría a lo largo de su ejecución en múltiples comunicaciones, es evidente que existe discrepancia entre el IDU y el Contratista de Obra Consorcio LHS frente a las causas que conlleva la imputabilidad del plazo adicional para concluir la etapa de construcción, el IDU acoge a la propuesta realizada por el contratista de obra, donde una vez se suscriba la modificación el contratista tendrá un plazo máximo de 15 días calendario, para interponer el amigable componedor.

FORMATO SOLICITUD DE ADICIÓN Y/O PRORROGA		
CODIGO FO-GC-27	**PROCESO** GESTIÓN CONTRACTUAL	**VERSIÓN** 1.0

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Instituto Desarrollo Urbano

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA

(Seleccionar la Subdirección General de la lista desplegable)

DIRECCIÓN_TÉCNICA_DE_CONSTRUCCIONES

(Seleccionar la Dirección Técnica de la lista desplegable)

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA DE EJECUCIÓN SUBSISTEMA TRANSPORTE

(Seleccionar la Subdirección Técnica de la lista desplegable, si aplica)

SOLICITUD DE: **ADICIÓN** ☐ **PRORROGA** ☑

Sin embargo, toda vez que la relación contractual está dada entre IDU e Interventoría, y como no se tiene disponible en el fondo de cubrimiento el valor de la interventoría para los cinco (5) meses a prorrogar es de DOS MIL CIENTO SETENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CIENTO OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE ($2.177.858.183 (INCLUYE IVA y AJUSTES), de acuerdo con la Cláusula 5. PLAZO ESTIMADO - NUMERAL 5.2 PRÓRROGAS AL PLAZO ESTIMADO DE LAS ETAPAS EN LAS QUE SE DIVIDE EL CONTRATO DE INTERVENTORÍA, los ajustes se realizarán de acuerdo con los parámetros establecidos en la cláusula 12.1 del contrato de Interventoría 604 de 2020 CLÁUSULA 12. AJUSTES - NÚMERAL 12.1. AJUSTES POR MOTIVOS DE SUSPENSIÓN O PRÓRROGA QUE IMPLIQUEN CAMBIOS DE VIGENCIA, a los indicadores que efectivamente se causen y a la decisión No. 154469 del 31 de julio de 2025 del Panel de Amigables Componedores mediante la cual reconoció expresamente que “al interventor debe pagársele el 100% de los costos en los que incurra durante las prórrogas, siempre y cuando la prórroga no le sea atribuible o imputable”, tal como ocurre en el presente caso.

Los costos generados con ocasión de la presente prórroga para el Contrato de Obra No. IDU-350-2020 corresponden a la remuneración de los componentes por Labores Ambientales y SST, Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Manejo de Tráfico y Señalización por valor de MIL TRESCIENTOS SESENTA Y DOS MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL RESCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS ($ 1.362.645.383) M/CTE.

Los costos de la prórroga en los componentes de Labores Ambientales y SST, Labores de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Manejo de Tráfico y Señalización, se pagarán de conformidad con lo contemplado en los numerales 14.5, 14.6 y 14.7 de la Cláusula 14- FORMA DE PAGO, del Contrato de Obra No. IDU-350-2020 y se pagarán con cargo al Fondo de Compensaciones el cual cuenta con una disponibilidad de TREINTA Y SIETE MIL NOVENTA Y CINCO MILLONES SETECIENTO SESENTA Y UN MIL TRECE PESOS M/C ($ 37.095.761.013,00) según Balance del Contrato IDU 350 de 2020

Por lo anterior, el IDU se acoge a la propuesta realizada por el contratista de obra y avalada por la interventoría que la determinación sobre la imputabilidad y las causas raíz del retraso de la ejecución del contrato, será establecida por el amigable componedor que el Contratista presentará una vez se suscriba el modificatorio.

A la fecha se tiene un avance del 65,10% en la etapa de construcción de acuerdo con el seguimiento realizado por la interventoría en el informe semanal No. 301 con radicado IDU 202652600465632 del 26 de marzo de 2026.

Conforme con todo lo antes expuesto, se concluye que es necesario prorrogar el Contrato de Obra IDU 350 de 2020 en CINCO (5) MESES, acorde con la solicitud presentada por el contratista de obra y aprobada por la interventoría.

Notas:

Las cantidades de obra que originan la presente solicitud están consignadas en el anexo No N/A el cual constituye parte integral de esta acta de solicitud.

Cuando se trate de solicitud de adición, debe colocarse en el anexo el cuadro de modificación de cantidades de obra, el análisis de precios unitarios, las especificaciones particulares cuando se requieran y el flujo de caja; cuando se trate de solicitud de prórroga, la reprogramación de obra.

Para constancia de lo anterior, se firma la presente acta bajo la responsabilidad expresa de los que intervienen en ella, de conformidad con las funciones desempeñadas por cada uno de los mismos, de acuerdo con el manual de interventoría vigente, en Bogotá, D.C., a los treinta (Día en letras) 30 (Día en números) días del mes de marzo (Mes en que se firma el acta) de 2026 (Año de firma del acta)

(Firma)	(Firma)
(Nombre) GABRIEL DAVID SOLARTE VIVEROS Representante Legal - Contratista	(Nombre) VICTOR JUST GUERRA Representante Legal - Interventor
(Firma)	(Firma)
(Rol) Profesional de Apoyo a la Supervisión IDU	(Rol) Supervisor del Contrato IDU
(Nombre) JULIO HERNAN PEÑA CASTAÑEDA	(Nombre) ISIS PAOLA DIAZ MUÑIZ
(Cargo) Profesional de Apoyo a la Supervisión IDU	(Cargo) Supervisor del Contrato IDU
(Firma)	(Firma)
(Rol) Subdirector Técnico de Ejecución del Subsistema de Transporte	(Rol)
(Nombre) EDWIN OSWALDO SANTISTEBAN BALAGUERA	(Nombre)
(Cargo) SUBDIRECTOR TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE	(Cargo)