EFR03-1495-2026

Soacha, 7 de septiembre de 2026.

Señores
EMPRESA FÉRREA REGIONAL S.A.S
A/A. Ing. Martha Roció Caldas Niño
Directora Técnica
Bogotá

REFERENCIA: Contrato 03-EFR-2020, Interventoría Integral al Contrato No. 60-EFR-2019. Ejecución por parte del Contratista de las labores necesarias para la construcción de la Extensión de la Troncal NQS del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bogotá en el municipio de Soacha Fases II y III. Lote 1: Calle 24 a Calle 15 sur.

ASUNTO: **D000009394**. Constancia de impactos en el proyecto – Notificación de necesitad de prorrogar al plazo estimado de la etapa de construcción – Solicitud de mesa de trabajo.".
D000009450. Radicación de Línea Base 5, solicitud de prórroga e incorporación de recursos.
D000009657. Radicación LB5 y Balance Presupuestal No. 6.
D000009892. Radicación de Línea Base 5, solicitud de prórroga e incorporación de recursos.
D000009899. Alcance a la comunicación D000009892, con asunto: "Radicación de Línea Base 5, solicitud de prórroga e incorporación de recursos**.**
D000009990. Respuesta a comunicaciones: EFR03-1208-2026 y EFR03-1239-2026, con asunto: "D000009899: Alcance a la comunicación D000009892, con asunto: "Radicación de Línea Base 5, solicitud de prórroga e incorporación de recursos." Reiteración de solicitud entrega de Programación Línea Base
D000010196. Alcance a comunicación D000009990, con asunto: Respuesta a comunicaciones: EFR03-1208-2026 y EFR03-1239-2026, con asunto: "D000009899: Alcance a la comunicación D000009892, con asunto: "Radicación de Línea Base 5, solicitud de prórroga e incorporación de recursos." Reiteración de solicitud entrega de Programación Línea Base 5

Respetada Ingeniera,

En atención a las siguientes comunicaciones remitidas por el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** relativas a la afectación de la Línea Base No. 4 (establecida en el Otrosí No. 12):

- **Radicado No. D000009394:** Mediante el cual el Contratista notifica la necesidad de una prórroga al plazo contractual y solicita la apertura de mesas de trabajo técnicas.
- **Radicado No. D000009450:** Mediante el cual se radica la propuesta inicial de Línea Base No. 5, la solicitud de prórroga e incorporación de recursos, conforme a lo evaluado en las mesas de trabajo del 11 y 14 de mayo de 2026, espacio en el que el CVS socializó la propuesta y la Interventoría formuló las observaciones correspondientes.
- **Radicado No. D000009657:** Mediante el cual se presenta un alcance al comunicado D000009450 y respuesta al oficio EFR03-976-2026 de esta Interventoría, adjuntando la Línea Base No. 5 (Versión 2) y el Balance Presupuestal No. 6, en atención a los acuerdos de las mesas de trabajo adelantadas con la EFR y la Interventoría los días 3, 9 y 10 de junio de 2026.
- **Radicado No. D000009892:** Mediante el cual se efectúa la radicación formal de la Línea Base No. 5, junto con la solicitud de prórroga e incorporación de recursos.
- **Radicado No. D000009899:** (Fechado el 8 de julio de 2026 y recibido por esta Interventoría el 16 de julio de 2026), mediante el cual se da un alcance a las comunicaciones D000009657 y D000009892, ajustando la Línea Base No. 5 (Versión 2) y el Balance Presupuestal No. 6 a partir de los compromisos de las mesas de trabajo de los días 3, 9, 23 de junio y 7 de julio de 2026.
- **Radicado No. D000009990:** Mediante el cual el Contratista da respuesta a las comunicaciones EFR03-1208-2026 y EFR03-1239-2026 de esta Interventoría, en relación con las reiteraciones efectuadas para la entrega de la programación de la Línea Base.
- **Radicado No. D000010196:** Mediante el cual se da un alcance al comunicado D000009990 sobre la entrega y consolidación final de la Programación de la Línea Base No. 5.

Esta Interventoría, en concordancia con los compromisos adquiridos en las diferentes mesas de trabajo técnico realizadas con el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** y la **Empresa Férrea Regional (EFR)** —espacios en los cuales el Contratista expuso de manera detallada el proceso constructivo, logístico y administrativo que dio origen a la formulación de la **Línea Base Cinco (LB5)**—, procedió a evaluar de forma integral los soportes presentados.

Dicha trazabilidad se encuentra plenamente respaldada en las comunicaciones con Radicados Nos. **D000009317, D000009394, D0000009450, D000009657**, **D000009892, D000009899, D000009990** y el comunicado complementario **D000010196**. Con fundamento en la revisión integral a las justificaciones, esta Interventoría recomienda a la **Empresa Férrea Regional (EFR)** avanzar y proceder con la solicitud de prórroga del plazo estimado para la Etapa de Construcción, así como la correspondiente incorporación de recursos al contrato de obra, bajo la siguiente distribución y análisis detallado que se presenta a continuación:

1. JUSTIFICACIÓN TÉCNICA:

En consonancia con lo manifestado por el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)**, se ratifica que, en la Cláusula Sexta, Parágrafo Primero del **Otrosí No. 12** del contrato de obra, las partes dejaron constancia expresa sobre la ocurrencia de hechos de terceros que impactaron e incidieron negativamente en la ejecución del proyecto. Toda vez que dicha incidencia requería ser verificada y evaluada de manera integral, las partes concertaron la estructuración de hitos programáticos como mecanismo de control necesario para medir la consolidación definitiva de los impactos causados por tales eventos de terceros.

En estricto cumplimiento de dicha obligación contractual, la Empresa Férrea Regional (EFR) Interventoría y el CVS adelantaron mesas de trabajo técnico para evaluar de forma rigurosa la evolución y el estado de los hitos restrictivos, las cuales se llevaron a cabo en las siguientes fechas:

- ✓ 23 de enero de 2026
- ✓ 13 de febrero de 2026
- ✓ 12 de marzo de 2026
- ✓ 22 de abril de 2026

En el marco de las mesas de seguimiento destinadas a evaluar los **cuarenta y cinco (45) hitos restrictivos** establecidos en la Cláusula Primera del **Otrosí No. 12**, las partes registraron de común acuerdo el estado de avance y control de cada uno de ellos a través de una matriz de trazabilidad técnica unificada. De manera complementaria, el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** informó y registró ante esta Interventoría nuevas situaciones sobrevinientes que se presentaron de forma atípica durante el desarrollo del proyecto, las cuales se desglosan a continuación:

a) **Situación Nueva 1: "Culminación del sistema del monopolo en el sector 7".**

Esta situación se deriva del cierre del hito restrictivo No. 40, teniendo en cuenta lo establecido en la mesa de trabajo de seguimiento del 13 de febrero del 2026 y se refiere a las afectaciones de VANTI que se continuaban generando dentro del corredor, posteriores a la firma del otrosí 12, sin limitarse a la intercesión de la carrera 30 sur. En tal sentido la permanencia de obra de VANTI en sector 7, se presenta interferencia con poste de equipos VANTI. las actividades culminaron el 14 de marzo de 2026. Es pertinente anotar que las causas que dan lugar a la extensión del plazo no son imputables al contratista.

b) Situación Nueva 3: "Aprobación de la SMS del PMT 75 para el cierre del costado oriental (sentido Girardot - Bogotá) contemplando la no objeción de la interventoría. Donde el trámite inicial se radicó el 04 de noviembre del 2025."

El Consorcio Vial de Soacha inicia con la radicación en la Interventoria del PMT el 04/11/2025 con la comunicación D000007856, posteriormente la Interventoría de la no

objeción con la comunicación EFR03-2056-2025 y se remite a la SMS el 13/11/2025 Con el comunicado D000007940 y ante la EFR el 23/12/2025 con el comunicado D000008301. Desde la fecha de radicación en la SMS hasta el 1 de marzo de 2026 que se aprobara el PMT por la secretaria se presentaron observaciones por parte de esta que fueron atendidas por el Consorcio Vial de Soacha.

Teniendo en cuenta que, según la LB4, se bebía iniciar las actividades dependientes de la aprobación de este PMT el 4 de diciembre del 2025, se estima como la fecha en que se inician las afectaciones de esta situación y siendo hasta el 01 de marzo del 2026 que se da la aprobación de este se evidencia una afectación programática en los sectores 11, 10, para las calzadas BRT y mixtas, así como para construcción del colector sur.

c) Situación Nueva 4: "Afectaciones por la implementación de carril pivote por motivos del plan éxodo y plan retorno durante semana con día feriado "Puentes festivos"

Esta afectación se presenta por la solicitud de la SMS y la EFR de habilitar un carril pivote durante el puente festivo de san José y posteriormente en semana santa es decir desde el 19 de marzo y hasta el 6 de abril se pudo continuar con el normal desarrollo del proyecto, con lo cual se evidencia una afectación de 18 días que impactaron la construcción de las calzadas mixtas, BRT de los sectores 11, 10, 4, 7 y 2, así como trabajos en la cimentación de las estaciones Compartir y San Humberto.

Se aclara que la situación nueva numero dos fue superada y retirada por el contratista.

Ahora bien, una vez realizada la evaluación técnica y detallada de los cuarenta y cinco (45) hitos restrictivos y de las situaciones sobrevinientes manifestadas por el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)**, esta Interventoría constata que efectivamente existen hitos específicos cuya persistencia ha impactado de manera directa la ejecución del contrato, imposibilitando materialmente la culminación de la totalidad de las obras dentro del plazo contractual inicialmente pactado.

En virtud de las condiciones actuales de ejecución, esta Interventoría expone a continuación el sustento y la justificación técnica para la estructuración de la prórroga de plazo, fundamentada en el monitoreo riguroso de los hitos restrictivos y situaciones nuevas evaluados así:

I. HITOS RESTRICTIVOS

SECTOR PUENTE CALLE 22

***Hito No 1*: "Desenergización red de alta tensión ENEL de las líneas Nueva Esperanza - Bosa 2 / Río- Techo a 115 kV, para el izaje de las vigas del puente vehicular calle 22**

costado norte, de conformidad con las fechas solicitadas por el CVS a través del comunicado No. D7773 del 20 de octubre del 2025 y con comunicado de la interventoría dando trasladado a ENEL EFR03-2027-2025 con radicado ENEL 202510300002301 del 04 de noviembre del 2025.

Este hito restrictivo presentó una demora en su ejecución, las actividades ya se ejecutaron. Sin embargo, a lo anterior las obras correspondientes al puente vehicular de la Calle 22 no serán entregadas el 30 de septiembre de 2026.

Hito No 2: "Radicación del PMT para el cierre de la Calle 22 cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016 y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la Alcaldía de Soacha

Se cumplieron los tiempos del hito restrictivo y no se presentó ninguna afectación.

Hito No 3: "Una vez cumplido el hito anterior no objetado por el interventor del contrato, la Secretaría de Movilidad de Soacha tendrá 30 días hábiles para emitir la resolución de aprobación del PMT para el cierre de la Calle 22."

La aprobación del PMT 78 se dio por parte de la SMS el 22 de abril de 2026, con la Resolución No 1193. La demora en la aprobación del PMT 78, fue debido a los trámites internos para su aprobación, así como también a la inclusión de algunas vías de desvío por parte de esta secretaria que no estaban en el PMT inicialmente presentado por el CVS. La demora en la aprobación de este PMT 78 impactó en el sector 6 y 7 por lo cual no será posible la terminación del espacio público y construcción de las calzadas BRT en el sector 6 y las calzadas mixtas del sector 7, para el mes el 30 de septiembre de 2026.

DEFINICIONES A LA POSIBLE AFECTACION A LA RED MATRIZ DE 36" SECTOR 6.

Hito No 4: "Solicitud de PMT para realizar los apiques e investigación de la red sobre la autopista Sur entre las calles 25 a la calle 22 acorde con la resolución 065 del 2022 de la Empresa Férrea Regional."

Hito No 5: "Aprobación mediante resolución por parte de la EFR del PMT."

Hito No 6: "Radicación por parte del CVS a la interventoría de un diagnóstico técnico integral (análisis de la profundidad y el alineamiento de esta red soportada con apiques y los perfiles longitudinales y transversales) con las posibles afectaciones a las obras por la red existente de 36" ubicada en el sector 6 Bogotá- Girardot y la propuesta técnica de solución."

***Hito No 7*: "Emisión de la No objeción de la propuesta de solución por parte de la interventoría de conformidad con los requerimientos técnicos establecidos por cada área."**

***Hito No 8*: "Radicación del diseño de la Dirección de Red Matriz y Transporte Masivo del EAAB."**

Los hitos restrictivos del 4 al 8, si bien es cierto presentaron alguna demora en su ejecución, las actividades correspondientes a estos hitos ya se ejecutaron.

***Hito No 9*: "Emisión de la aprobación de la propuesta de solución por parte de la Dirección de Red Matriz y Transporte Masivo del EAAB."**

Al respecto, se presentó que la **Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB)**, mediante el oficio **No. 3010001S-2026-164828 del 19 de mayo de 2026**, emitió concepto técnico desfavorable a la propuesta de protección estructural de la tubería de la red matriz de 36" presentada por el CVS. En dicho pronunciamiento, la EAAB determinó la inviabilidad de las obras e instruyó, en su lugar, el diseño e implementación de una variante (manija) localizada sobre el carril mixto en el sentido Bogotá – Girardot, con el fin de retirar dicha infraestructura de su alineación actual bajo las calzadas BRT.

Es preciso señalar que la referida propuesta de protección había sido presentada por el **CVS** a través de la comunicación **Radicado No. D000009053 del 25 de marzo de 2026**, contando con la correspondiente manifestación de no objeción por parte de esta Interventoría mediante el comunicado **No. EFR03-528 del 31 de marzo de 2026**.

En consecuencia, esta decisión sobreviniente y vinculante de la empresa prestadora de servicios públicos presenta la imposibilidad material y técnica para ejecutar y culminar las obras de las calzadas BRT y mixtas en el **Sector 6** para el **30 de septiembre de 2026**

SECTOR 2 y 8

***Hito No 10*: "Definición por parte de la ANI sobre la decisión de construcción o no construcción y consecuente descontratación del puente Peatonal San Humberto, del contrato de concesión bajo el esquema APP No. 04 de 2016. Entrega de puente PEATONAL San Humberto"**

Con respecto a este Hito Restrictivo, y de conformidad con lo informado por la **Empresa Férrea Regional (EFR)** mediante los oficios **Nos. 2025103100025951 y 2026130100010061 del 30 de abril de 2026**, se constata que a la fecha la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)** no ha emitido un pronunciamiento oficial y vinculante respecto a la ejecución de dicha estructura.

Es de precisar que la construcción del puente peatonal San Humberto es una condición para garantizar la conectividad y el acceso seguro a la estación San Humberto por su costado sur. Aunado a lo anterior, el **CVS** tiene asignada la obligación contractual de ejecutar la cimentación, la rampa de conexión (puente-estación) y la culminación del espacio público perimetral.

En consecuencia, la falta de definición por parte de la ANI genera un impacto directo que imposibilita materialmente la entrega al **30 de septiembre de 2026** de las obras de conexión y accesibilidad a la referida estación San Humberto.

***Hito No 11*: "Definición de la ANI respecto a las áreas de intervención de urbanismo y espacio público de plazoletas para los puentes peatonales puente peatonal El dorado y calle 8 Sur, que serán intervenidas con el contrato de concesión bajo el esquema APP No. 04 de 2016. Definición áreas de urbanismo de plazoletas puente peatonal El dorado y calle 8 Sur."**

Con respecto a este Hito Restrictivo, la **Empresa Férrea Regional (EFR)** informó que la **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**, mediante el oficio **No. 20263060013751 del 16 de enero de 2026**, manifestó formalmente que no ejecutará estas actividades a través del contrato de concesión vial actual. Ante esta postura, la EFR comunicó mediante el oficio **No. 2026103100001891 del 2 de febrero de 2026,** que solicitó ante la ANI la modificación del convenio interadministrativo vigente, con el propósito de habilitar la ejecución de dichas obras con cargo al convenio de cofinanciación del proyecto.

En virtud de lo anterior, se requirió al **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** la formulación y presentación de una propuesta para la intervención de estas áreas. Es de precisar que dichas actividades, al no encontrarse contempladas inicialmente, deberán ser objeto de un trámite de adición de recursos y de plazo adicional para su posterior incorporación y ejecución.

***Hito No 12*: "Suscripción del acta puesta a disposición y entrega de predios a cargo de la EFR (3 Predios – TM 2-064, TM 2-065 y, TM 2-066) (Sentido Bogotá - Girardot) al Contratista."**

La falta de entrega de estos predios generó una afectación en la secuencia constructiva de las actividades de redes de servicios públicos, espacio público (urbanismo) y calzadas mixtas entre las calles 13 a 14 en el **Sector 2**, incluyendo la taquilla de la **estación San Humberto sentido Bogotá- Girardot**. En consecuencia, esta restricción predial configura una imposibilidad técnica que impide la entrega y puesta en servicio de estas obras que están programadas al **30 de septiembre de 2026**.

***Hito No 13*: "Entrega de comunicado y planos georreferenciados anexos de la solicitud de compra del predio TM- 2-063 por parte del contratista y la interventoría, a la EFR,**

acompañada con el acta predial firmada, los cuales deberán cumplir todos los requisitos establecidos contractualmente."

Se cumplieron los tiempos de este hito restrictivos y no se presentó ninguna afectación

Hito No 14: "Suscripción del acta puesta a disposición del Predio EFR (Predio- TM - 2- 063) (Sentido Girardot - Bogotá) al contratista."

A la fecha, no se ha efectuado la adquisición y entrega material de este predio, situación que generó una afectación directa para la ejecución de las actividades de espacio público (urbanismo) en el **Sector 8, entre las calles 13 y 14**, así como en la construcción del **cicloparqueadero y taquilla de la estación San Humberto**. En consecuencia, la persistencia de esta restricción predial configura una imposibilidad que impide la entrega de estas obras para el **30 de septiembre de 2026**.

CONVENIO ENEL- ALCALDÍA ALUMBRADO PÚBLICO
Hito No 15: "Suscripción de Convenio entre las partes ENEL - ALCALDÍA para la coexistencia de la infraestructura y el recibido del alumbrado público en función del marco normativo vigente."

Este Hito restrictivo no se ha cumplido ya que a la fecha falta de formalización del convenio interinstitucional entre ENEL y la Alcaldía Municipal de Soacha.

Con respecto a este componente, esta Interventoría valida que persiste una condición de incertidumbre técnica asociada a la coexistencia de la infraestructura eléctrica proyectada. Si bien esta situación no ha generado a la fecha una afectación directa sobre la entrega física de la infraestructura civil existente, sí ha constituido un impedimento absoluto para la concertación, aprobación y presentación de los diseños Serie 3 ante el operador de red (ENEL).

SECTOR 3
Definición revestimiento de tubería de 16" (MANGA)

Hito No 16: "Radicación versión V2 por parte del CVS atendiendo las observaciones presentadas por la interventoría a través del comunicado EFR03-2244-2025 con respecto al l diseño de la selección de tecnología sin zanja para la rehabilitación de la tubería de alcantarillado de diámetro 16" localizada en el separador central entre la calle 10 a la 12 con autopista sur, dando cumplimiento con la norma SISTEC de la EAAB NS-189."

Hito No 17: "Aprobación por parte de la interventoría el diseño para el revestimiento de la tubería de 16" dando cumplimiento con la norma SISTEC de la EAAB NS-189."

***Hito No 18*: "Radicación del diseño no objetado por la interventoría para el revestimiento de la tubería a la EAAB bajo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la norma SISTEC de la EAAB NS-189."**

Los Hitos Restrictivos del 16 al 18, se cumplieron en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 19*:** *"Aprobación por parte del EAAB con respecto al diseño presentado por el contratista y no objetado por la interventoría sobre el recubrimiento de la tubería de 16"."*

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

CONSTRUCCIÓN DE COLECTOR SANITARIO SIN ZANJA SECTOR SANTA CECILIA

***Hito No 20:* "Presentación por parte del contratista de la solución técnica y económica para la construcción del colector sanitario de 30" dando cumplimiento a los requisitos establecidos con la norma SISTEC de la EAAB NS-189."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 21*: "Aprobación de la interventoría de la solución técnica y económica presentada por el contratista una vez hayan cumplido con todos los requisitos establecidos en la norma SISTEC de la EAAB NS-189."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 22:* "Una vez se encuentre no objetado el diseño y los ítems no previstos para la EFR para su aceptación."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

BOX CULVERT

TRÁMITE PRÓRROGA POC PARA CONSTRUIR BOX

***Hito No 23*: "Radicación solicitud de prórroga por parte del contratista cumpliendo con los requerimientos exigidos para la prórroga del permiso de ocupación de cauce otorgado por la CAR para la construcción del Box coulvert sobre el Río Soacha, según resolución DJUR No. 50227000119 y resolución DRSOA No. 11257000066.**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 24*: "Otorgamiento nueva prórroga del permiso de ocupación de cauce por parte de la CAR de conformidad al cumplimiento de los requisitos establecidos en el numeral anterior."**

A la fecha la CAR no ha otorgado la prórroga solicitada por el CVS, sin embargo, no se afecta la construcción del box. La razón de ello reside en la oportuna presentación de la prórroga dentro de los plazos legales, por lo tanto, puede se puede continuar con la actividad.

DISEÑO FINAL BOX CULVERT
CANALIZACIÓN Y CAJAS REDES DEFINITIVAS SECTOR 3M MT

***Hito No 25:* "Presentación del diseño estructural del Box Culvert alternativa prefabricada (Conceptos de especialistas Geotecnia, diseño geométrico y redes) por parte del contratista a la interventoría."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación.

***Hito No 26*: "Aprobación técnica de la interventoría al diseño estructural del Box Culvert alternativa prefabricada (Conceptos de especialistas Geotecnia, diseño geométrico y redes) con el cumplimiento de los requisitos técnicos."**

De acuerdo con lo establecido en el otrosí No. 12, este hito tenía límite de cumplimiento de 20 de enero del 2026, aprobación que se dio por parte de esta Interventoría.

PASO SOTERRADO
CANALIZACIÓN Y CAJAS REDES DEFINITIVAS SECTOR 3M MT

***Hito No 27*: "Construcción de canalización y cajas redes definitivas sector 3m con el cumplimiento de requisitos y las especificaciones técnicas vigentes de ENEL CODENSA S.A. ESP para la Construcción de la obra civil necesaria para las redes eléctricas de media tensión, así como las especificaciones descritas en el apéndice C del contrato de obra de conformidad con la visita técnica realizada por el contratista, interventoría, EFR y ENEL el día 10 de diciembre del 2025."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 28*: "Recibo de las obras definitivas entre la interventoría y ENEL previo cumplimiento de los requisitos establecidos por ENEL."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 29*: "Solicitud a ENEL de maniobra definitiva de postes red media tensión (en el sector 3M para el traslado y protección de red de MT 34.5 kva 6 postes sector 3M) con el cumplimiento de requisitos descritos en el convenio de cooperación No 001 y con el correspondiente aval de la interventoría.)"**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 30*: "Ejecución de la maniobra traslado 6 postes media tensión con el cumplimiento de requisitos descritos en el convenio de cooperación No 001 del 2022."**

Con respecto a este Hito Restrictivo, se constata que las diferentes fechas de atención programadas por **ENEL** registran un incumplimiento sistemático. A la fecha del presente informe, la empresa de servicios públicos había programado la ejecución de la maniobra técnica de traslado y desenergización de redes para el período comprendido entre el **14 de julio y el 5 de agosto;** sólo hasta **el 25 de agosto de 2026, ENEL** realizó la maniobra para el retiro de los 6 postes

Esta prolongada falta de liberación de la interferencia eléctrica generó una afectación en el **Sector 9**, impactando de forma la secuencia constructiva de los carriles BRT y mixtos, la cimentación de la estructura del paso elevado entre edificaciones, el **Módulo No. 2 del soterrado** y la construcción de la **Etapa 1B del box culvert sobre el Río Soacha,** el izaje del **puente peatonal ducales** y la **estación sencilla ducales**.

ARMONIZACIÓN REDES EN LA DIAGONAL 13 SUR POR INTERFERENCIA CON LA CAJA-VÁLVULA DE VANTI

***Hito No 31*: "Presentación a la interventoría solución técnica reubicación de redes en la diagonal 13 sur con el cumplimiento de los requisitos descritos en el apéndice C del contrato de obra y en los Convenios con las ESP."**

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

***Hito No 32*: "Aprobación por parte de la interventoría de la solución técnica con respecto a la interferencia de las redes proyectadas con la caja válvula de VANTI,**

dando el aval para la presentación ante la EPS según lo indicado en el apéndice C y los convenios de cooperación."

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

Hito No 33: "Radicación o presentación ante las ESP de los ajustes a las redes en la calle 13 sur cumpliendo con los requisitos técnicos indicados en el apéndice C y en los convenios de cooperación de conformidad con la no objeción dada por la interventoría."

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

Hito No 34: "Aval a los ajustes de los diseños de la red ENEL en la calle 13 Sur mediante acta o comunicado."

Este Hito Restrictivo no se cumplió en los tiempos establecidos. Sin embargo, las obras de espacio público de los sectores 4 y 5 se entregarán al 30 de septiembre de 2026.

Hito No 35: *"Aval a los ajustes de los diseños de la red de ETB en la calle 13 Sur, mediante acta o comunicado."*

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

INTERVENCIÓN DIAGONAL 30 SUR

Hito No 36: "Aprobación de la SMS del PMT 69 para el cierre diagonal 30 Sur cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016 y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la alcaldía de Soacha contemplando la no objeción de la interventoría. Donde el trámite inicial se radicó el 04 de agosto del 2025 y esta nueva radicación atiende las observaciones de la SMS avaladas por la interventoría. La radicación ante la SMS se realizó por parte del contratista el 11 de diciembre del 2025."

A la fecha del presente análisis no se cuenta con la aprobación del **PMT No. 69** por parte de la **Secretaría de Movilidad de Soacha (SMS)**, hito que debió surtirse desde el **27 de enero de 2026**. Esta situación ha generado una afectación directa en la programación de las obras de redes de servicios públicos y la bocacalle de la **Diagonal 30 Sur**, configurando una imposibilidad técnica para su entrega del **30 de septiembre de 2026**.

Asimismo, para la ejecución de las actividades correspondientes al Colector Sur, así como de las calzadas BRT y mixtas en los Sectores 5 y 11, se requirió la implementación del PMT No. 86, que implica unas restricciones operativas y de desvíos vehiculares asociadas a este plan de manejo. Por lo anterior se determina que no será factible la culminación y entrega de las calzadas mixtas de la intersección y el espacio de la calle 15 sur con la Autopista Sur, para el **30 de septiembre de 2026**

Hito No 37: "Puesta en funcionamiento colector sur por parte del lote 2 para el funcionamiento del sistema pluvial construido por lote 1."

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

Hito No 38: "Ejecución de la maniobra traslado postes red de media tensión de la esquina noroccidental de la diagonal 30 sur con autopista sur, donde la infraestructura fue recibida por parte de ENEL el 10 de diciembre del 2025, con observaciones."

Este Hito Restrictivo no dcumplió en los tiempos establecidos y presenta una afectación para la entrega del espacio de la calle 15 sur con la Autopista Sur para el 30 de septiembre de 2026.

Hito No 39: "Ejecución de maniobra de traslado provisional del poste y redes a cargo de ETB, ubicado en la diagonal 30 Sur con Autopista sur, previa entrega de la canalización por parte del contratista que se realizará el 12 de diciembre del 2025."

Este Hito Restrictivo no cumplió en los tiempos establecidos y presenta una afectación para la entrega del espacio de la calle 15 sur con la Autopista Sur para el 30 de septiembre de 2026.

Hito No 40: "Terminación de obras civiles del traslado de redes de alta presión de acero 10" y la construcción de la red de 14" sobre el corredor principal de la autopista sur."

Este Hito Restrictivo se cumplió y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

Hito No 41: "Terminación de actividades de alta presión de Vanti y obra civil sobre la diagonal 30 sur, red de acero 4"."

Con respecto a este Hito Restrictivo, se constata su incumplimiento debido a que la ejecución de las obras civiles y de traslado de redes a cargo de la empresa **VANTI** se encuentra estrictamente condicionada a la aprobación previa del **PMT No. 69** por parte de la **Secretaría de Movilidad de Soacha (SMS)**, trámite administrativo que aún se encuentra pendiente.

Esta falta de autorización vial ha impactado de manera directa la construcción del carril adicional de la **Diagonal 30 Sur** y la ejecución del espacio público (urbanismo) respectivo.

En consecuencia, la persistencia de esta restricción genera una imposibilidad que impide la entrega y puesta en servicio de estas obras programado al **30 de septiembre de 2026.**

LIBERACIÓN PREDIO MOTELES

Hito No 42: "Liberación Predio moteles para la construcción espacio público redes en espacio público"

Este Hito Restrictivo no se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

TRAMITE PERMISO DE OCUPACIÓN ESPACIO PÚBLICO C6

Hito No 43: "Radicación solicitud de permiso de ocupación del espacio público atendiendo las observaciones remitidas por la Alcaldía del Municipio de Soacha, para la construcción de la conexión del sistema pluvial de 3M al Río Soacha, de conformidad a la resolución emitida por la CAR, donde el trazado final está sobre un predio del Municipio de Soacha."

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

Hito No 44: "Otorgamiento del Permiso Ocupación espacio público por parte de la alcaldía de Soacha una vez el contratista cumpla con los requisitos establecidos por la Alcaldía."

Este Hito Restrictivo se cumplió en los tiempos establecidos y no se presentó ninguna afectación al cronograma.

Hito No 45: "Aprobación de diseño de descarga C6 por parte de EAAB una vez el contratista presenta la totalidad de los documentos técnicos y la subsanación de las observaciones presentadas por esta entidad."

Este Hito Restrictivo no se cumplió en los tiempos establecidos. Sin embargo, las obras de se entregarán al 30 de septiembre de 2026.

II. SITUACIONES NUEVAS

a) **Situación Nueva 1: "Culminación del sistema del monopolo en el sector 7".**

Esta situación la reporta el CVS como una nueva situación que se presentó al cumplimiento del hito restrictivo No. 40, en relación con las afectaciones de VANTI que se presentaron en el corredor, en este caso específicamente en el sector 7, ya que se presentaron interferencia con equipos de VANTI. Por lo anterior las obras correspondientes al espacio público del aproche circular del puente vehicular de la calle 22, no se pueden entregarán al 30 de septiembre de 2026.

b) Situación Nueva 3: "Aprobación de la SMS del PMT 75 para el cierre del costado oriental (sentido Girardot - Bogotá) contemplando la no objeción de la interventoría. Donde el trámite inicial se radicó el 04 de noviembre del 2025."

Esta situación la reporta el CVS como una nueva situación que se presentó por la demora de la aprobación del PMT 75 por parte de la Secretaría de Movilidad de Soacha (SMS). Esta demora afecta en este caso específicamente en el sector 10 calzadas mixtas, redes sanitarias y espacio público. Por lo anterior estas obras no podrán entregarse el 30 de septiembre de 2026.

c) Situación Nueva 4: "Afectaciones por la implementación de carril pivote por motivos del plan éxodo y plan retorno durante semana con día feriado "Puentes festivos"

Esta situación la reporta el CVS como una nueva situación que se presentó una inactividad en las calzadas BRT y Mixtas específicamente en intervalos de los sectores 10 ,4, 7, 2 y cimentación de la estación de San Humberto. Por lo anterior estas obras en algunas partes de estos sectores no podrán entregarse el 30 de septiembre de 2026.

Con base en lo expuesto, esta Interventoría manifiesta que las diversas interferencias, y situaciones sobrevinientes registradas durante la ejecución del proyecto han impedido el desarrollo de las obras conforme al cronograma establecido en el **Otrosí No. 12.** El impacto acumulativo de estas contingencias hace indispensable la reestructuración, reprogramación y viabilización de las secuencias constructivas afectadas. En consecuencia, esta Interventoría otorga su aval técnico a la propuesta de **Línea Base No. 5** (adjunta a la presente comunicación bajo el archivo digital *"260902_LINEA BASE 5 V4-RADICAR.mpp"*). **Es preciso advertir y dejar expresa constancia de que la aprobación de la presente Línea Base No. 5, se otorga de manera exclusiva con un plazo de ejecución amparado únicamente hasta el 31 de marzo de 2027.**

Bajo este escenario, y en atención a la persistencia de hechos ajenos a las partes (atribuibles a terceros), se prevé que estos eventos continúen incidiendo en la ruta crítica del contrato.

Por lo tanto, esta Interventoría considera **imperativo establecer un nuevo esquema de Hitos Restrictivos** que permita ejercer un control, monitoreo y seguimiento riguroso sobre las variables que puedan seguir afectando el desarrollo físico y financiero de las obras.

En ese orden de ideas, tras el análisis efectuado a los treinta y ocho (38) hitos propuestos por el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** mediante el comunicado con Radicado **No. D000010196**, esta Interventoría valida y pone a consideración de la Entidad los siguientes Hitos Restrictivos para el proyecto, los cuales se desglosan a continuación:

No.	HITOS	ENTIDAD A CARGO	FECHA DE EJECUCIÓN DEL HITO
1	Aprobación por parte de la SMS del PMT 69, para el cierre diagonal 30 Sur cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016, y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la alcaldía de Soacha.	SMS	Hasta 30 días hábiles después de la radicación
2	Terminación de actividades de alta presión de Vanti y obra civil sobre la diagonal 30 sur, red de acero de 4".	VANTI	Hasta 21 días corrientes después de la aprobación del ítem anterior
3	Suscripción del acta puesta a disposición y entrega de predios a cargo de la EFR (3 Predios TM 2-064, TM 2-065 y, TM 2-066) (Sentido Bogotá - Girardot) al Contratista. (Sector 2) al contratista.	EFR	31/12/2026
4	Suscripción del acta puesta a disposición del Predio EFR (Predio- TM -2- 063) (Sentido Girardot - Bogotá) al contratista (Sector 7).	EFR	31/12/2026
5	Definición por parte de la ANI sobre la decisión de construcción o no del puente Peatonal San Humberto, del contrato de concesión bajo el esquema APP No. 04 de 2016. (Sector 2 y 7).	ANI	31/10/2026
6	RED MATRIZ 36" Sector 6- Aprobación por parte de la EAAB de la construcción de cárcamo de protección sobre la red matriz como solución a interferencia.	EAAB	30/09/2026
7	Aprobación por parte de la SMS del PMT 56 cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016, y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la alcaldía de Soacha.	SMS	Hasta 30 días hábiles después de la radicación
8	Radicación del PMT a Interventoría de un PMT nuevo para el cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector puente humedal hasta Moteles (Sector 4).	CVS	8/09/2026

No.	HITOS	ENTIDAD A CARGO	FECHA DE EJECUCIÓN DEL HITO
9	Aprobación de la Interventoría del PMT nuevo para cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector puente humedal hasta Moteles.	TPF-ICEACSA	Hasta 3 días hábiles una vez cumplido el hito anterior
10	Una vez cumplido el hito anterior, la EFR tendrá 10 días hábiles para aprobación mediante resolución de un PMT nuevo para el cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector puente humedal hasta Moteles (Sector 4)	EFR	Hasta 10 días hábiles una vez sea aprobado por la Interventoría
11	Aprobación mediante resolución por parte de la SMS de un PMT 92 nuevo para realizar cierre calzada Girardot - Bogotá Sector calle 6 costado oriental (Sector 9). Cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016, y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la alcaldía de Soacha. Se radico el 10 de agosto de 2026	SMS	Hasta 30 días hábiles después de la radicación
12	Radicación del PMT a Interventoría para realizar actividades de espacio público en Calle 7 (Sector 9)	CVS	20/11/2026
13	Aprobación de la Interventoría de un PMT nuevo para realizar actividades de espacio público en Calle 7 (Sector 9)	TPF-ICEACSA	Hasta 3 días hábiles una vez cumplido el hito anterior
14	Una vez cumplido el hito anterior, la EFR tendrá 10 días hábiles para aprobación mediante resolución de un PMT nuevo para realizar actividades de espacio público en Calle 7 (Sector 9)	EFR	Hasta 10 días hábiles una vez sea aprobado por la Interventoría
15	Aprobación mediante resolución por parte de la SMS de un PMT nuevo para realizar actividades de espacio público en Calle 7 (Sector 9). Cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016, y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la alcaldía de Soacha	SMS	Hasta 30 días hábiles después de la radicación
16	Suscripción de Convenio entre ENEL - ALCALDÍA para la coexistencia de la infraestructura y el recibido del alumbrado público en función del marco normativo vigente	ENEL-ALCALDIA SOACHA	30/09/2026
17	Traslado definitivo de poste con conexión informal ubicado en medio de cimentación Estación Ducales	ENEL	26/10/2026
18	Radicación del PMT a Interventoría para el cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector 3M para ejecución de módulo 3 de Soterrado.	CVS	10/09/2026

No.	HITOS	ENTIDAD A CARGO	FECHA DE EJECUCIÓN DEL HITO
19	Aprobación de la Interventoría del PMT nuevo para el cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector 3M para ejecución de módulo 3 de Soterrado.	TPF-ICEACSA	Hasta 3 días hábiles una vez cumplido el hito anterior
20	Una vez cumplido el hito anterior, la EFR tendrá 10 días hábiles para aprobación mediante resolución para el cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector 3M para ejecución de módulo 3 de Soterrado.	EFR	Hasta 10 días hábiles una vez sea aprobado por la Interventoría
21	Aprobación mediante resolución por parte de la SMS del PMT nuevo para el cierre de calzada Bogotá - Girardot Sector 3M para ejecución de módulo 3 de Soterrado.). Cumpliendo todos los requisitos establecidos en el decreto 285 del 30 de agosto de 2016, y con lo establecido en la circular 050 del 27 de septiembre del 2024 de la alcaldía de Soacha	SMS	Hasta 30 días hábiles después de la radicación
22	Presentación a Interventoría del PMT 82 para el cierre de calzada Girardot - Bogotá Sector 8 para ejecución de BRT sector 2. Mediante comunicación D000010211	CVS	10/09/2026
23	Aprobación de la Interventoría del PMT 82 para el cierre de calzada Girardot - Bogotá Sector 8 para ejecución de BRT sector 2	TPF-ICEACSA	Hasta 3 días hábiles una vez cumplido el hito anterior
24	Una vez cumplido el hito anterior, la EFR tendrá 10 días hábiles para aprobación mediante resolución del PMT 82 para el cierre de calzada Girardot - Bogotá Sector 8 para ejecución de BRT sector 2	EFR	Hasta 10 días hábiles una vez sea aprobado por la Interventoría

Al respecto, el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** manifiesta la necesidad de prorrogar el plazo estimado de la Etapa de Construcción en **seis (6) meses**, debido a causas ajenas al Contratista de Obra y plenamente imputables a terceros; lo anterior, sin perjuicio de los impactos adicionales que se deriven del eventual incumplimiento de los nuevos hitos de control propuestos o de la ocurrencia de eventos sobrevinientes no determinados a la fecha.

Esta Interventoría, tras revisar y analizar detalladamente los impactos en los hitos restrictivos establecidos en el **Otrosí No. 12**, considera técnicamente viable y necesaria la prórroga de **seis (6) meses**, fijando como nueva fecha de terminación el **31 de marzo de 2027**, en estricta concordancia con la **Línea Base No. 5** (adjunta a la presente comunicación bajo el archivo digital *"260902_LINEA BASE 5 V4-RADICAR.mpp"*), presentada por el Contratista.

En ese orden de ideas, esta Interventoría recomienda a la **Empresa Férrea Regional (EFR)** estudiar y viabilizar la ampliación del contrato de obra por el plazo mencionado. Es condición indispensable que en esta nueva Línea Base se definan con precisión los porcentajes de avance físico programados para cada una de las Unidades de Ejecución (UE) durante el período de adición, con el propósito de garantizar las herramientas de control, monitoreo y seguimiento físico y financiero requeridas por esta Interventoría.

De manera complementaria, se valida la necesidad de proceder con la adición presupuestal por un valor de **mil setecientos catorce millones novecientos setenta y ocho mil ciento setenta y seis m/cte. ($1.714.978.176)**. Estos recursos adicionales están destinados a financiar la permanencia y operación de los componentes de *Valor Global por Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos (PMT)*, así como los de *Valor Global Ambiental, de Gestión Social y de Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)*, conforme a la distribución detallada en la siguiente tabla:

DESCRIPCIÓN	VALOR CONTRACTUAL OTROSÍ 12(CONSTANTES DIC-2018)	ADICIÓN OTRO SÍ 13 (CONSTANTES DIC-2018)	VALOR ACTUALIZADO (CONSTANTES DIC-2018)
Componentes (Gestiones)	**$ 15,014,642,537.00**	**$ 1,714,978,176.00**	**$ 16,729,620,713.00**
Valor Global por Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos	$4,972,677,295.00	$ 567,981,090.00	$ 5,540,658,385.00
Valor Global Ambiental, de Gestión Social y de Seguridad y Salud en el Trabajo	$10,041,965,242.00	$ 1,146,997,086.00	$ 11,188,962,328.00

- **Adecuación de desvíos**

De acuerdo al desarrollo de las obras del proyecto, es necesario solicitar e implementar Planes de Manejo de Tráfico, realizando desvíos de los vehículos que circulan en la autopista Sur sobre vías de Municipio aferentes al proyecto, en consecuencia a estos PMTs varios segmentos viales han sido prestados por el Municipio como desvíos temporales, para la aprobación de los PMTs, estas vías deben ser adecuadas y posteriormente se deben entregar al municipio en igual o mejores condiciones iniciales de la vía prestada.

Se ha identificado la necesidad de ejecutar intervenciones en las vías de desvío que superan las cantidades inicialmente estimadas en el contrato para este concepto. Toda vez que las Obras de Adecuación de Desvíos se remuneran bajo la modalidad de precios unitarios y que la ejecución de estas obras adicionales se hace necesaria para el correcto desarrollo del contrato de obra, por lo cual resulta imperativo su desarrollo para mantener las condiciones operativas de movilidad, salvaguardar la transitabilidad en el área de influencia y evitar retrasos o afectaciones en la ejecución del proyecto.

En este contexto, esta Interventoría revisó detalladamente el **Balance Presupuestal No. 6**, confirmando la existencia de mayores cantidades de obra respecto a las inicialmente estimadas. Tras verificar plenamente la consistencia del balance de mayores y menores presentado por el CVS, esta Interventoría recomienda y viabiliza ante la **Empresa Férrea Regional (EFR)** proceder con la adición presupuestal al capítulo denominado **'VALOR ESTIMADO POR ADECUACIÓN DE DESVÍOS'** por la suma de **mil doscientos treinta millones seiscientos sesenta y siete mil doscientos cuarenta y dos pesos m/cte. ($1.230.667.242)**, con el fin de amparar la correcta ejecución de las actividades descritas y salvaguardar la movilidad del corredor vial durante el período de prórroga

2. JUSTIFICACIÓN FINANCIERA:

2.1 Reconocimiento por Concepto Gestión Ambiental, Social y de Seguridad y Salud en el Trabajo

Como consecuencia de la ya analizada prórroga de la Etapa de Construcción del proyecto durante el tiempo de este tiempo adicional el contratista de obra debe continuar dando cumplimiento a sus obligaciones en materia de Gestión social, ambiental y de seguridad y salud en el trabajo – SST, en tal razón se considera necesario adicionar el valor de **mil ciento cuarenta y seis mil novecientos noventa y siete mil ochenta y seis pesos m/cte. ($1.146.997.086)**, en pesos constantes del 2018, para cubrir el pago mensual establecido por este concepto en el contrato de obra primigenio de acuerdo con el siguiente detalle:

COMPONENTES PRÓRROGA			
DESCRIPCIÓN	**MESES PRÓRROGA A CARGO DE LA EFR**	**VALOR FIJO MENSUAL**	**VALOR TOTAL PARA INCORPORAR**
Valor Global Ambiental, de Gestión Social y de Seguridad y Salud en el Trabajo	6	**$ 191.166.181**	**$ 1.146.997.086**

Fuente: CONSORCIO TPF-ICEACSA

2.2 Reconocimiento por Concepto de por Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos

De igual manera que por el concepto del numeral anterior, como consecuencia de la ya analizada prórroga de la Etapa de Construcción del proyecto durante el tiempo adicional el contratista de obra debe continuar dando cumplimiento a sus obligaciones para mantener las medidas de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos, en tal razón se

considera necesario adicionar el valor **de QUINIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS OCHENTA Y UN NOVENTA PESOS MDA CTE ($567.981.090.00),** en pesos constantes del 2018, para cubrir el pago mensual establecido por este concepto en el contrato de obra primigenio de acuerdo con el siguiente detalle:

COMPONENTES PRÓRROGA			
DESCRIPCIÓN	**MESES PRÓRROGA A CARGO DE LA EFR**	**VALOR FIJO MENSUAL**	**VALOR TOTAL PARA INCORPORAR**
Valor Global por Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos	6	**$ 94.663.515**	**$ 567.981.090**

Fuente: CONSORCIO TPF-ICEACSA

Al respecto, se indica que resulta jurídicamente relevante hacer la incorporación de los recursos solicitados por CVS en los componentes solicitados, Ambiental, Social, SST, y para Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos.

En primera medida, es importante resaltar que las actividades relacionadas con dichos componentes continuarán y se exigirán por parte de la Interventoría. Por lo tanto, no puede existir obligación a cargo del contratista sin la respectiva contraprestación como derecho.

Es claro y diáfano que durante el plazo que se pretende prorrogar la Etapa de Construcción, persisten las necesidades y por ende las obligaciones a cargo del Contratista, en los asuntos relacionados con la gestión ambiental y social del proyecto, de igual manera es esencial garantizar y asegurar las obligaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo y sin lugar a duda las obligaciones inherentes a Manejo de Tráfico Señalización y Desvíos continúan siendo esenciales durante el plazo de 6,0 meses de la prórroga.

Al respecto, es menester indicar que el artículo 27 de la Ley 80 de 1993, consagra en favor de los contratistas estatales, la denominada igualdad o equivalencia entre derechos y obligaciones, y por tanto es deber de las partes adoptar las medidas que eviten su rompimiento, y en dado caso, adoptar las medidas necesarias para restablecerlas.

En dicho sentido, ordena la norma ut-supra que *"(...) las partes suscribirán los acuerdos y pactos necesarios sobre cuantías, condiciones y forma de pago de gastos adicionales, reconocimiento de costos financieros e intereses, si a ello hubiere lugar (...)"*

Por lo expuesto, la incorporación de recursos a dicho componente, resulta de la natural garantía y equivalencia entre derechos y obligaciones.

Desconocer o incluso negar la incorporación de los recursos necesarios para extender las obligaciones de dichos componentes, puede conllevar a un rompimiento del equilibrio

económico del contrato, e inclusive en el desmejoramiento de las condiciones ambientales, sociales, de seguridad y salud en el trabajo, de señalización y de manejo de tráfico en el proyecto.

Como bien se indicó, las bolsas (valores globales) de los componentes adicionados, operan como un tope máximo, previa certificación y verificación de su inversión y ejecución; por tanto, lo que se remunera finalmente no es una actividad indeterminada del Contratista sino los costos reales dedicados e invertidos en favor del Proyecto. Por lo cual, constituye un costo directo y asociado al Proyecto requerido para culminar el objeto contractual y no obedece a remuneración o utilidad del Contratista; por lo cual, dichas sumas, no pueden ser objeto de desconocimiento ni de menoscabo, porque contrastaría con la equivalencia requerida y exigida para el proyecto.

Finalmente, es importante destacar que la ampliación del plazo como se dilucidó ampliamente, no operó por circunstancias imputables al Consorcio Vial de Soacha; por lo cual, el reconocimiento y pago de los componentes transversales acá justificados, tienen asidero y respaldo en situaciones sobrevinientes y exógenas que no son del resorte del contratista de Obra, pero que si le imponen obligaciones periódicas a su cargo y que por ende procede su reconocimiento y pago.

2.3 Mayores cantidades de obra para adecuación de desvíos

Esta Interventoría, tras evaluar lo manifestado por el **Consorcio Vial de Soacha (CVS)** en relación con la insuficiencia del presupuesto inicialmente asignado al componente de *Valor Global por Manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos* (previsto en la **Cláusula Octava, Numeral iii** del contrato de obra), comparte dicho análisis. En consecuencia, y en estricto cumplimiento de las obligaciones de seguridad vial dispuestas en el **Apéndice F**, se determina que resulta indispensable la ejecución de las siguientes actividades de adecuación de desvíos, asociadas a la **Cláusula Decimotercera**:

- **Carrera 11 (entre Calles 22 y 26):** Adecuación de la vía mediante la conformación y colocación de una carpeta de rodadura con material de fresado estabilizado, garantizando una superficie apta para el tráfico desviado.
- **Carrera 8ª (entre Calles 22A y 26):** Recuperación de la transitabilidad mediante bacheo técnico y parcheo localizado sobre la capa de rodadura existente.
- **Vías Alternas de Desvío (Sectores 3, 4, 9, 10 y Sector 3M, costados sur y norte):** Intervención y mantenimiento vial preventivo de las rutas de desvío necesarias para desahogar el flujo vehicular y liberar las áreas de obra de las calzadas mixtas y BRT.
- **Mantenimiento Rutinario de Corredores de Desvío:** Ejecución de obras complementarias de adecuación dentro del área de influencia directa del proyecto.

Tras verificar plenamente la consistencia del balance de mayores y menores presentado por el CVS, esta Interventoría recomienda y viabiliza ante la **Empresa Férrea Regional (EFR)** proceder con la adición presupuestal al capítulo denominado **'VALOR ESTIMADO POR**

ADECUACIÓN DE DESVÍOS' por la suma de **mil doscientos treinta millones seiscientos sesenta y siete mil doscientos cuarenta y dos pesos m/cte. ($1.230.667.242)**, con el fin de amparar la correcta ejecución de las actividades descritas y salvaguardar la movilidad del corredor vial durante el período de prórroga

La actualización de los valores del Contrato de Obra 60 EFR de 2019 sería:

VALOR DEL CONTRATO ACTUALIZADO OTROSÍ NO. 13				
DESCRIPCIÓN	**VALOR CONTRACTUAL (CONSTANTES DIC-2018)**	**VALOR CONTRACTUAL OTROSÍ 12(CONSTANTES DIC-2018)**	**ADICIÓN OTRO SÍ 13 (CONSTANTES DIC-2018)**	**VALOR ACTUALIZADO (CONSTANTES DIC-2018)**
Valor para Obras de Construcción	**$ 227.016.295.837,00**	**$ 274.809.081.776,00**	**$ 1.230.667.242,00**	**$ 276.039.749.018,00**
Valor Global para Obras de Construcción	$ 184.551.358.033,00	$ 205.930.252.429,00		$ 205.930.252.429,00
Valor Estimado por Adecuación de Desvíos	$ 6.338.169.454,00	$ 6.338.169.454,00	$ 1.230.667.242,00	$ 7.568.836.696,00
Valor Estimado por Obras para Redes	$ 36.020.884.938,00	$ 62.434.776.481,00	$ -	$ 62.434.776.481,00
Valor Estimado por Obras por Demoliciones de Cimentaciones	$ 105.883.412,00	$ 105.883.412,00		$ 105.883.412,00
Valor Estimado Espacio Publico				$ -
Fondo de Compensaciones	**$ 6.673.756.497,0**	**$ 6.059.314.036,0**	**$ 0,0**	**$ 6.059.314.036,0**
Valor Estimadopara Desvios		$ 3.841.352.912,00		$ 3.841.352.912,00
Valor Estimadopara Redes		$ 1.336.513.368,00		$ 1.336.513.368,00
Valor Estimadopara Demoliciones		$ 201.265.756,00		$ 201.265.756,00
Valor del Fondo de Compensación	$ 6.673.756.497,00	$ 680.182.000,00		$ 680.182.000,00
Componentes (Gestiones)	**$ 8.583.474.376,00**	**$ 15.014.642.537,00**	**$ 1.714.978.176,00**	**$ 16.729.620.713,00**
Valor Global por Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos	$ 2.842.748.207,00	$ 4.972.677.295,00	$ 567.981.090,00	$ 5.540.658.385,00
Valor Global Ambiental, de Gestión Social y de Seguridad y Salud en el Trabajo	$ 5.740.726.169,00	$ 10.041.965.242,00	$ 1.146.997.086,00	$ 11.188.962.328,00
Valor Subtotal Actualizado del Contrato 060-EFR-2019	**$ 242.273.526.710,00**	**$ 295.883.038.349,00**	**$ 2.945.645.418,00**	**$ 298.828.683.767,00**

3. CONSIDERACIONES LEGALES Y JURISPRUDENCIALES RELACIONADAS CON LA MODIFICACIÓN DEL CONTRATO.

La Modificación solicitada encuentra asidero en la materialización de los principios de contratación pública, toda vez que la misma se origina en eventos excepcionales de carácter técnico, que han surgido con posterioridad a la adjudicación del Contrato.

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

Entonces, teniendo en cuenta la imposibilidad de prever desde el contrato inicialmente estructurado todas las posibles situaciones que pueden ocurrir durante la ejecución, y con miras a evitar conflictos entre los contratantes o afectaciones al desarrollo de aquél, se permite la modificación de ciertos aspectos del contrato. Sin embargo, el límite a estas modificaciones está dado por su naturaleza, en la medida en que no pueden ser sustanciales, así como tampoco se pueden realizar modificaciones sobre aspectos que fueron tenidos en cuenta por la Entidad como criterios de calificación de los contratistas.
El artículo 209 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 3 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo o Ley 1437 de 2011 dentro de los principios orientados de la función administrativa contemplan los Principios de Igualdad, Moralidad, Eficacia, Economía, Celeridad, Buena Fe, Responsabilidad, Coordinación y Transparencia, entre otros, aplicables todos en materia de contratación estatal, para la consecución de los fines del Estado.

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

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

A su vez, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, expresa que: "*La ley permite una cierta discrecionalidad en la toma de las decisiones de modificar los contratos, pues es muy difícil regular detalladamente el tema, en especial ante la infinidad de situaciones que pueden presentarse durante la ejecución. Por esto utiliza locuciones relativamente amplias, a las que debe someterse la administración. A manera de ejemplo, se citan las siguientes tomadas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública: mantener las condiciones técnicas, económicas y financieras, (artículo 4.8), no sobrevenga mayor onerosidad, (artículo 4.9), acordarán los mecanismos y procedimientos pertinentes para precaver o solucionar … diferencias, (ibídem), evitar la paralización y la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación, (artículo 14); étc. Nótese que, sin embargo, en ellas van inmersas las ideas de una causa cierta y unos fines públicos que hay que salvaguardar."*[1]

La posibilidad de introducir modificaciones al contrato estatal se encuentra prevista en los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993, que facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para *"(…) evitar la paralización o la*

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

afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación", entre otros. Lo que no significa que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante, pues, por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica.

A su vez, la Corte Constitucional respecto de la modificación contractual, ha establecido que: *"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato".*[2]

"Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para "(…) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación", entre otros. En el mismo sentido, en la sentencia C-949 de 20013[3]*, la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal*[4]*. Al respecto, vale la pena destacar lo señalado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en concepto del 13 de agosto de 2009:*

"La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado."[5]

---

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

[3] M.P. Clara Inés Vargas Hernández.

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

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

6 Esta clasificación es tomada de la literatura del análisis económico del derecho. Ver WILLIAMSON, Oliver E. "Transaction-Cost Economics: The Governance of Contractual Relations". En: Journal of Law and Economics, Vol. 22, No. 2 (Oct.1979), pp. 233-261. SHAVELL, Steven. "Foundations of Economic Analysis of Law". Harvard University Press, 2004. Dentro de esta literatura, también se señalan como causas de los contratos incompletos, (i) los altos costos de estructuración del contrato, esto es, las altas inversiones que deben realizar las partes para prever las contingencias y diseñar remedios; cuando tales

"2.1.2. La modificación de los contratos estatales es especialmente importante en aquellos por naturaleza incompletos, es decir, (i) los afectados por asimetrías de información que impiden la previsión de todas las contingencias que pueden afectar su ejecución, y (ii) en el marco de los cuales, por esa misma razón, es difícil prever ex ante los remedios necesarios para afrontar tales contingencias, como ocurre por lo general con los contratos de largo plazo.[6] En efecto, con el paso del tiempo, pueden surgir nuevas exigencias sociales, tecnológicas, culturales, etc. sobre la forma cómo el Estado debe cumplir sus fines y sobre cómo se deben prestar los servicios públicos, o simplemente pueden aparecer circunstancias extraordinarias e imprevisibles al momento del diseño del negocio, para que las que tampoco era posible, en dicho momento, prever un remedio adecuado y específico. En este tipo de contratos es preciso entonces el diseño de reglas que permitan la adaptación y la resolución pacífica de las controversias para evitar el fracaso (...)".

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

En relación con la viabilidad de modificar los contratos estatales, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado ha considerado que:
"*En general, es válido afirmar que **la actividad de la administración está determinada por la realización de los fines que le son propios, no sólo en cuanto a los genéricos del Estado, sino de aquellos concretos que le son asignados a cada estructura pública**. La organización del Estado, los procedimientos, el reparto de competencias, la actuación material de sus agentes, etc., están concebidos para el cumplimiento de sus fines, como aparece en el artículo 2° de la Constitución Política.*

*La contratación estatal responde de múltiples maneras a ese mandato y, en cuanto al concepto que se emite, **se resalta que la posibilidad de modificar los contratos estatales***

costos exceden los beneficios esperados por las partes, estas últimas pueden optar por celebrar contratos incompletos y dejar por fuera, por ejemplo, previsiones o cláusulas relacionadas con contingencias de baja probabilidad. (ii) Los altos costos de hacer cumplir ciertas cláusulas, y (iii) la dificultad posterior de probar en sede judicial la ocurrencia de ciertas contingencias o variables, entre otras. Vale la pena mencionar que por estas razones la mayoría de los contratos tienden a ser incompletos.

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

es una especial forma de hacer prevalecer la finalidad del contrato sobre los restantes elementos del mismo. Por mutabilidad del contrato estatal se entiende el derecho que tiene la administración de variar, dadas ciertas condiciones, las obligaciones a cargo del contratista particular, cuando sea necesario para el cumplimiento del objeto y de los fines generales del Estado."[7] **(Resaltado fuera del texto).**

De esta forma, es posible afirmar que las modificaciones al contrato estatal son posibles, siempre y cuando se realicen con el fin de obtener la consecución del objeto del contrato estatal y la finalidad pública, como consecuencia lógica. La jurisprudencia de la Corte Constitucional, y los conceptos de la Sala de Consulta y Servicio Civil, coinciden en establecer que, para las modificaciones contractuales, es necesario que exista "una causa real y cierta, contemplada en la ley, diferente a la mera voluntad de los contratantes"[8] y que dicha modificación sea "en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica"[9].

De esta forma, mientras la modificación no afecte las condiciones sustanciales para la adjudicación/celebración del contrato, y no se viole el principio de igualdad de oferentes, podrá realizarse la modificación. En este mismo sentido, la Sala de Consulta y Servicio Civil ha conceptuado:
"*Puede adicionarse una razón a las expuestas para justificar que la simple voluntad de las partes no es causa de modificación de los contratos estatales, la cual consiste en el respeto por el principio de igualdad de los oferentes. Si se acepta que los contratos pueden modificarse por el simple común acuerdo, fácilmente se podría licitar determinado objeto con el fin de adjudicárselo a cierta persona, a sabiendas de que se cambiarán las obligaciones, una vez celebrado."* [10]

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

---

[7] *CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto jurídico del 13 de agosto de 2009. Radicación No.: 11001-03-06-000-2009-00033-00(1952). Consejero Ponente Enrique José Arboleda Perdomo.*
[8] *CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto jurídico del 13 de agosto de 2009. Radicación No.: 11001-03-06-000-2009-00033-00(1952). Consejero Ponente Enrique Jose Arboleda Perdomo. 2009-00033-00(1952). Consejero Ponente Enrique Jose Arboleda Perdomo.*
[9] *CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-300 del 25 de abril de 2012. Referencia: expediente D-8699. Magistrado Ponente Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.*
[10] *CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto jurídico del 13 de agosto de 2009. Radicación No.: 11001-03-06-000-(1952). Consejero Ponente Enrique Jose Arboleda Perdomo.*

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

En resumen, las necesidades fundamentales que nos ocupan en el presente modificatorio se circunscriben a la ampliación del plazo del Contrato de Obra por seis (6) meses adicionales al convencional, y la adición de recursos tanto para i) Reconocimiento de componentes transversales ii) mayores cantidades de obra.

En el escenario de la prórroga, se justificó por parte del Consorcio Vial de Soacha y se corroboró por parte de esta Interventoría, la existencia de hitos restrictivos que han afectado los rendimientos y el programa de obra del Proyecto, ligados y atribuibles a eventos de terceros, pero con incidencia sobre la obra.

Situaciones de terceros, que fueron determinadas inclusive desde el Otro si 12, y otros eventos que surgieron posteriores a este. Sin embargo, en ambos escenarios, son situaciones inobjetables e ineludibles que han impactado los plazos normales para la construcción de la Obra y culminar su terminación al 30 de septiembre de 2026.

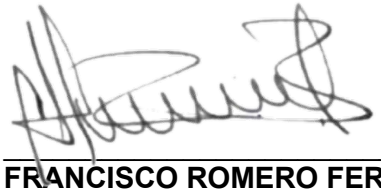
Por su parte y frente a la adición, esta se justificó de manera clara en dos ejes esenciales a saber i) Reconocimiento de componentes transversales y ii) mayores cantidades de obra. En ambos escenarios su reconocimiento se encuentra plenamente habilitado tanto por el Contrato de Obra como por el ordenamiento jurídico y el Estatuto General de Contratación Pública. Por lo expuesto, no queda duda de su procedencia y autorización en el presente caso.

Finalmente, en sendas mesas de trabajo mancomunadas (CVS – EFR e INTERVENTORIA) se constataron los impactos de los hitos restrictivos, como cumplimiento a lo ordenado expresamente en el otro si 12, así como, a lo consagrado en el contrato de obra e interventoría frente al estricto seguimiento y vigilancia a los riesgos del contrato.

Con ocasión de las mesas de trabajo, se hizo seguimiento a los hitos, se midieron sus impactos, se determinaron nuevas situaciones generadoras de afectaciones a rendimientos, al igual que, se estudió la procedencia de la adición de recursos y en resumen existió un real, y material seguimiento detallado a cada circunstancia relevante y con incidencia en el presente proyecto y que ocasiona la prórroga y adición aquí recomendada.

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

Atentamente,



FRANCISCO ROMERO FERRO
Director de Interventoría
CONSORCIO TPF-ICEACSA

Anexo: 260902_LINEA BASE 5 V4 -RADICAR.mpp

c. c: Ing. Gerardo Espinosa Simenauer

Elaboró: HEGC/FEPG
Revisó: PMLM/DLA
Aprobó: FRF