INSTITUTO DE CAMINOS Y CONSTRUCCIONES DE CUNDINAMARCA

CONTRATO DE OBRA No. 1603 DE 2025

CORRESPONDIENTE AL

CONTRATO DE INTERVENTORÍA No. 1625 DE 2025

OBJETO : REHABILITACIÓN DEL CORREDOR VARIANTE COTA - CHÍA, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA

INFORME MENSUAL No. 05

Del 01 de Junio de 2026 al 30 de Junio de 2026

Unión Temporal SABANA CENTRO 2026

[Bogotá, Julio de 2026]

CONTENIDO DEL INFORME MENSUAL

El informe mensual inicia con el siguiente Índice o Contenido que hace las veces de Lista de Chequeo :

Contenido

1 Introducción 4
2 Descripción del proyecto 5
2.1 Localización 5
2.2 Conectividad, área de influencia y beneficios 6
2.3 Estado inicial de la vía 7
2.4 Características técnicas del proyecto 12
3 Información Contrato de Obra 13
3.1 Información general contrato de obra 13
3.2 Actividades ejecutadas en el mes 14
3.3 Seguimiento ítems no previstos 46
4 Reportes ejecución mensual contrato de obra (Metas Físicas) 48
4.1 Maquinaria y Equipo Contrato de Obra 57
4.2 Personal, Control Aporte Legales y Seguridad Social Contrato de Obra 59
4.3 Informe Financiero y Presupuestal Contrato de Obra 59
4.4 Resumen Ensayos de Laboratorio 60
4.5 Seguimiento Garantías y Seguros Contrato de Obra 62
4.6 Seguimiento al Plan de Calidad Contrato de Obra 63
4.6.1 Seguimiento al Factor de Calidad de Obra (Plan de Gerencia) 64
4.7 Otros documentos seguimiento mensual 66
4.7.1 Seguimiento a la inversión del Anticipo 66
4.7.2 Seguimiento Programa de Obra y Programa de Inversión 68
4.8 Estado de avance y acciones a seguir sugeridas 73

5 Conclusiones y Recomendaciones 77

6 Anexos 78

6.1 Correspondencia 78

6.2 Registro fotográfico del avance de las obras 79

6.3 Bitácora del mes correspondiente 79

6.4 Programación de Obra y Flujo de Inversiones 79

6.5 Ensayos de Laboratorio 81

1 Introducción

En el presente informe de obra se consigna la información más relevante correspondiente a la ejecución del contrato de obra No. 1603 de 2025 cuyo objeto es la REHABILITACIÓN DEL CORREDOR VARIANTE COTA - CHÍA, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA.

Contrato de Obra No. 1603 de 2025

Contratista - UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026

Nit : 902.017.957 – 1

Composición

EQUIPOS Y TRITURADOS S.A.S…….. 75%

JV INGENIERIA & SUMINISTROS S.A.S……. 10%

INFRAESTRUCTURAS VIALES S.A.S…… 15%

Contrato de Interventoría No. 1625 de 2025

Interventor - UNION TEMPORAL VIAS CUNDINAMARCA JA

NIT: 902.021.281 – 5

Representante Legal - Jairo Orlando Castillo Cardozo

Correo de Contacto : corredorcotachia1603@gmail.com

Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU

Ingeniera Sandra Roció Castillo González – Subdirectora Técnica Subdirección de Infraestructura Vial – Supervisor ICCU

Ingeniero Juan Junior Páez Silva – Gestor del Proyecto Subdirección de Infraestructura Vial ICCU

2 Descripción del proyecto

2.1 Localización

Entre las Provincias de Sabana de Occidente y Sabana Centro se encuentra localizado el corredor vial que comunica a los municipios de Cota y Chía en el departamento de Cundinamarca con una longitud de 4.7 Kilómetros aproximadamente.

La Variante de Cota es un corredor vial departamental (primer orden, no concesionado).

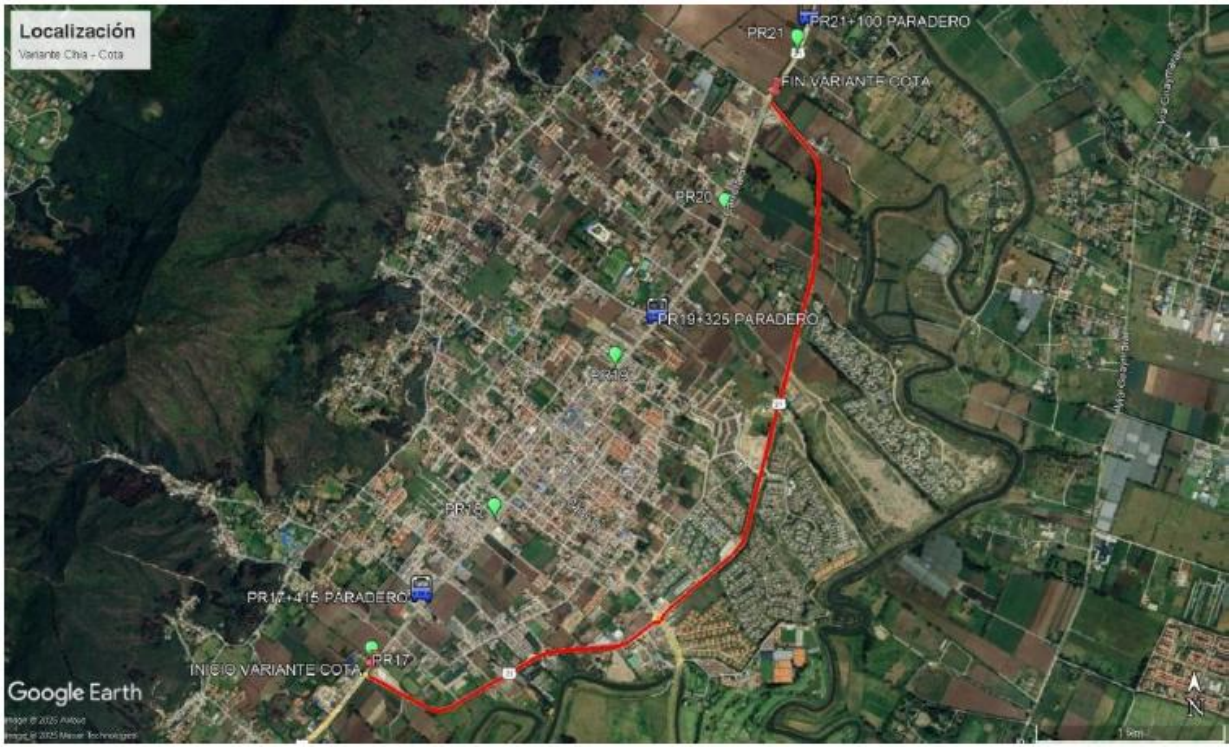
Funciona como variante debido a la restricción en el paso urbano de Cota para el flujo vehicular intermunicipal hacia el Municipio de Chía. La Variante Cota es una vía de carácter regional que permite la circulación de tráfico de paso sin ingresar al casco urbano del municipio, facilitando la conexión entre Cota, Chía y otros municipios cercanos.

Presenta un flujo vehicular muy alto, compuesto por vehículos particulares, transporte de carga y transporte público intermunicipal. A lo largo de su recorrido, atraviesa principalmente zonas rurales e industriales, sirviendo como una alternativa para mejorar la movilidad en la región.

El tramo inicia en el ingreso occidental al municipio Carrera 5 y se extiende hacia el noreste hasta la intersección con la Carrera 5 mide 4.7 km aproximadamente; su sección actual: 2 carriles (1 carril por sentido) en calzada sencilla. Ancho típico de carril 3.65 m, con bermas laterales reducidas o cunetas laterales. No hay separación física central. En intersecciones se disponen refugios o carriles de desaceleración temporales.

En general la calzada total ronda los 7 a 10 metros de ancho pavimentado más los hombros estrechos, el pavimento es de tipo flexible asfáltico; la superficie actual es asfalto en condiciones operativas regulares.

La localización de las obras a intervenir se sitúa en el cruce donde inicia la Variante Cota sentido Bogotá – Chía en el PR 17 de la vía concesionada Chia – Girardot y finaliza en el cruce de la Carrera 5 del Municipio de Cota en el PR 20 de la vía concesionada



2.2 Conectividad, área de influencia y beneficios

El corredor Variante de Cota funciona como principal conexión para los vehículos de carga entre la Autopista Norte y las conexiones viales con el Norte, Centro y Sur Oriente de la Capital, Calle 80 – Autopista Medellín, Mosquera – La Mesa – Tocaima – Girardot, Soacha – Fusagasugá – Girardot, también funciona como alternativa para el ingreso a la Ciudad de Bogotá por la conectante Cota – Suba (Avenida la Conejera), y estos mismos corredores en los sentidos opuestos.

Adicionalmente funciona Regionalmente como conexión entre Los Municipios de Cajicá, Chía, Cota, Sibería, Mosquera, Funza, Facatativá, con el norte de la Ciudad de Bogotá. También cuenta con un inmenso potencial económico, turístico, comercial, industrial y agroindustrial que demanda de unas buenas condiciones de transitabilidad y que

generan altos volúmenes de tránsito y condiciones especiales por la presencia de Restaurantes, complejos de vivienda, Colegios, Industrias y cultivos.

2.3 Estado inicial de la vía

Las condiciones del corredor vial antes de la intervención son lamentables, no existen condiciones de drenaje favorables, los bordes de vía, cunetas y bermas se encuentran invadidos por sedimentos, arbustos, pastos y otros elementos que se constituyen en elementos peligrosos para los usuarios del corredor, adicionalmente las condiciones de deterioro del pavimento generan dificultades en la movilización, afectaciones a los vehículos y congestiones, no existe señalización horizontal, la geometría longitudinal y transversal del corredor existente se encuentra totalmente deformada y representa un alto riesgo de accidente para los vehículos que circulan por el corredor.

Mediante la inspección visual superficial del corredor objeto del contrato se pueden evidenciar una serie de sitios críticos que requieren de atención especial o particular ya que sus daños sugieren deficiencias graves en materia de drenaje, subdrenaje y/o fallas en la estructura del pavimento a continuación se relacionan los sectores más críticos:

Sector No. 01 Conexión con la Vía Cota – Siberia K0+000 : Daños generalizados en la carpeta asfáltica, Piel de Cocodrilo, desprendimientos en bloque, ausencia total de drenaje y subdrenaje, zona de frenado y de giro.



Sector No. 02 K0+280 al K0+550 : Daños generalizados en la carpeta asfáltica, Desgaste superficial, Hundimientos severos, Baches profundos, Piel de Cocodrilo, desprendimientos en bloque, ausencia total de drenaje y subdrenaje, zona de frenado y de giro, Zona que ya presenta problemas para la transitabilidad de los vehículos por la gravedad de los daños.



Sector No. 03 K1+540 al K1+750 Glorieta y Accesos : Daños generalizados en la carpeta asfáltica, Desgaste superficial, Hundimientos severos, Baches profundos, Piel de Cocodrilo, desprendimientos en bloque, ausencia total de drenaje y subdrenaje, zona de frenado y de giro, Zona que ya presenta problemas para la transitabilidad de los vehículos por la gravedad de los daños.





Sector No. 04 K2+400 al K2+500



Sector No. 05 K3+050 al K3+150



Sector No. 06 K3+380 al K3+450

Sector No. 07 K3+550 al K3+650



Sector No. 08 K3+800 al K3+900



Sector No. 09 K4+000 al K4+200

Sector No. 10 K4+420 al K4+700 Sector Conexión Vía Cota - Chía

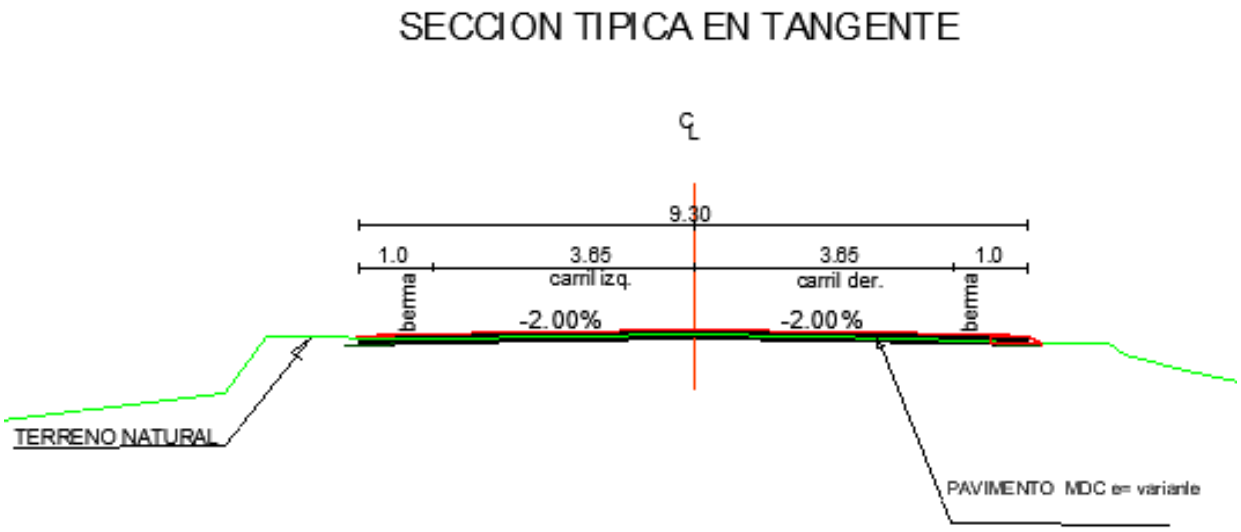


Sector que evidencia graves problemas de drenaje superficial y sub superficial, adicionalmente refleja una fisura longitudinal que a nuestro juicio se debe tratar con algún tipo de geo sintético que evite que dicha fisura se refleje en la nueva estructura a construir afectando la estabilidad de las obras, en caso de que esta fisura provenga del reflejo de un daño en la estructura del pavimento o del terraplén.

2.4 Características técnicas del proyecto

Los Estudios y Diseños para la ejecución de las obras de rehabilitación fueron entregados por el ICCU (Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca) y llevados a cabo en el marco del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034) y presentan las siguientes consideraciones generales de diseño:

SECCION TRANSVERSAL TIPICA



SECTORES HOMOGENEOS DE DISEÑO

Sector	Abscisa		Fresado	MDC-19 Convencional	MDC-19 Modificado con Polimeros Tipo II o Tipo III
	Desde	Hasta	Espesor (m)	Espesor (m)	Espesor (m)
Sector No. 01	K00 + 000,00	K00 + 400,00	0,170	0,150	0,07
Sector No. 02	K00 + 400,00	K00 + 900,00	0,170	0,130	0,07
Sector No. 03	K00 + 900,00	K01 + 550,00	0,180	0,120	0,07
Sector No. 04	K01 + 550,00	K01 + 700,00	0,200	0,190	0,07
Sector No. 05	K01 + 700,00	K02 + 030,00	0,180	0,120	0,07
Sector No. 06	K02 + 030,00	K02 + 450,00	0,160	0,110	0,07
Sector No. 07	K02 + 450,00	K02 + 700,00	0,130	0,110	0,07
Sector No. 08	K02 + 700,00	K03 + 050,00	0,150	0,100	0,07
Sector No. 09	K03 + 050,00	K03 + 400,00	0,130	0,110	0,07
Sector No. 10	K03 + 400,00	K04 + 100,00	0,150	0,110	0,07
Sector No. 11	K04 + 100,00	K04 + 678,00	0,200	0,130	0,07
			0,165	0,125	0,070

ESPECIFICACIONES DE DISEÑO



ESPECIFICACIONES DE DISEÑO GEOMÉTRICO

PARAMETROS	Unidad	Valor
Tipo de terreno		ONDULADO
Velocidad de diseño	Km/h	60,00
Ancho de calzada	m	9.30
Bombeo normal	%	2,00
Peralte máximo	%	8,00
Pendiente relativa máxima	%	0.55
Pendiente relativa mínima	%	0.38
K mínimo Curva vertical cóncava		18,00
K mínimo curva vertical convexa		11,00
K máximo		50,00
Longitud mínima de curva vertical		36,00
Vehiculo de diseño		Camion 3S2
PQH PQV		Deflexion < 2 A < 1%

3 Información Contrato de Obra

3.1 Información general contrato de obra

Licitación Pública ICCU-LP-041-2024

Contrato de Obra No. 1603 de 2025

Contratista - UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026

Nit : 902.017.957 – 1

Composición de la Unión Temporal

EQUIPOS Y TRITURADOS S.A.S…….. 75%

JV INGENIERIA & SUMINISTROS S.A.S……. 10%

INFRAESTRUCTURAS VIALES S.A.S…… 15%

Valor Inicial del Contrato	$ 20.568.708.950,00
Fecha de Inicio	06 de Febrero de 2026
Plazo	Siete (07) Meses
Fecha de Terminación Actual	05 de Septiembre de 2026

3.2 Actividades ejecutadas en el mes

En el periodo del presente informe se ejecutaron las siguientes actividades las cuales destacamos como las más relevantes:

- El Jueves 04 de Junio de los corrientes a las 7 : 02 Pm se recibió un correo enviado por el ICCU en el cual se hacen una serie de observaciones al balance de obra para el modificatorio al contrato ICCU1603 de 2025, la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO contesta el 09 de Junio mediante comunicado UTSC1603 – 0185 – 2026 respondiendo punto a punto cada uno de los temas tocados en dicho correo :

  - **NP. 01. SUMINISTRO, TRANSPORTE, EXTENSIÓN Y COMPACTACIÓN DE MATERIAL GRANULAR ESTABILIZADO CON ASFALTO - MGEA**

Solamente se presenta una cotización para esta actividad presentada por Ingeniería de vías SAS, se recomienda presentar dos cotizaciones más comparar precios en el mercado

Dentro de la información suministrada a la interventoría fueron entregadas dos cotizaciones adicionales a la de ingeniería de Vías y que corresponden a Dromos y a Paviobras las cuales son plantas de asfalto ubicadas en Mosquera Cundinamarca y el Mochuelo, Bogotá respectivamente, sin embargo, se entregan nuevamente a ustedes.

- **NP. 07. SUMINISTRO E INSTALACION DE TUBERIA NOVAFORT DE 36"**

En el apu propuesto, para la tubería de 36" se incluyen cantidad de 1,174, es decir, un aumento del 17,4% correspondiente a cada metro de tubo a instalar, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que el suministro de tubería es una unidad de 6,5 m procedente de fabrica

El hidrosello Novafort de 36" incluye 18% de la unidad, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que el suministro de tubería es una unidad de 6,5 m procedente de fabrica y no requiere este insumo

El equipo de retroexcavadora de 78 HP propuesto en el APU tiene un rendimiento de 6,4, mientras que en el apu de la tubería en concreto tiene un rendimiento mayor de 30, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que la tubería de novafor es una sola unidad de 6,5 m procedente de fabrica, más liviana y de menor complejidad de instalación

Nota: De acuerdo con la reunión del pasado 27 de mayo , se recomienda incluir una cantidad menor y no toda la requerida para el contrato (Recomiendo la K 4+120 de 16 metros de longitud) y mantener las demás cantidades para tubería en concreto

La cantidad contemplada en el APU de 1,174 metros por metro lineal de tubería contempla el desperdicio teniendo en cuenta el desperdicio para cada una de las obras de acuerdo a su longitud proyectada:

Alcantarilla Sencilla del K01 + 150 Longitud Proyectada 16,79 metros, se requieren 3 Tubos de 6.5 metros (19.5 metros) es decir que el desperdicio en esta obra es de 2.71 metros de manera que el desperdicio es del orden del 16,14%

Alcantarilla Doble del K02 + 230 Longitud Proyectada 24,10 metros, se requieren 4 Tubos de 6.5 metros (26 metros) es decir que el desperdicio en esta obra por cada

línea de Tubería es de 1.90 metros de manera que el desperdicio es del orden del 7,88 % por cada línea de tubería

Alcantarilla Sencilla del K03 + 825 Longitud Proyectada 22,50 metros, se requieren 4 Tubos de 6.5 metros (26 metros) es decir que el desperdicio en esta obra es de 3.50 metros de manera que el desperdicio es del orden del 15,56%

Alcantarilla Sencilla del K04 + 120 Longitud Proyectada 15,25 metros, se requieren 3 Tubos de 6,50 metros (19.50 metros) es decir que el desperdicio en esta obra es de 4.25 metros de manera que el desperdicio es del orden del 27.87 %

Es decir que el Desperdicio promedio entre todas las obras es del 15,07% revisando una por una las obras a esto se le incrementó un 2.37% teniendo en cuenta que las tuberías deben quedar incrustadas dentro de los cabezotes y a que por tratarse de tubería con corrugas gruesas los cortes no se pueden hacer a la longitud precisa, sino que es necesario aumentar 30 o 40 cm que quedan incrustados en las campanas de la tubería y no son longitud efectiva de tubo.

El Hidrosello es necesario para garantizar la hermeticidad de los empalmes de las tuberías por tratarse de un sistema de espigo y campana, el proveedor los vende de forma independiente a la tubería y se usa un sello por cada 6.5 metros lineales de tubería razón por la cual se estipula la cantidad de 0,1538 Hidrosellos por metro lineal de tubería afectado por el mismo desperdicio de la tubería mencionado en el párrafo anterior.

En cuanto a la retroexcavadora contemplada para la ejecución del presente ítem se estimó un rendimiento de 6.40 metros lineales en una hora ya que constructivamente no es posible colocar toda la longitud de las obras y se debe hacer por lo menos en dos fases manteniendo el flujo vehicular permanente por uno de los carriles.

En el Balance de Obra se atenderá la solicitud hecha por ustedes de dejar en Tubería Novafort la obra del K4+120 de 16 metros de longitud y las demás se conservarán en tubería de concreto de 36".

- **N.P. 09. CUNETA DE CONCRETO CLASE D, 3000 PSI FUNDIDA EN EL LUGAR**

En el apu propuesto, el rendimiento para la formaleta de la cuneta es de 5 veces mayor al propuesto en el apu del concreto de 2500 PSI, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que las dimensiones de las cunetas son las mismas y que el aumento en la resistencia del concreto no requiere mayor necesidad de este equipo

En el apu propuesto, el rendimiento para el vibrocompactador a gasolina es considerablemente diferente al propuesto en el apu del concreto de 2500 PSI e incluso en el apu del ICCU, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que las dimensiones de las cunetas son las mismas y que el aumento en la resistencia del concreto no requiere mayor necesidad de este equipo

Nota: De acuerdo con la reunión del pasado 27 de mayo, se recomienda incluir una cantidad ajustada a los sectores donde realmente se necesitan la cuenta de 3000 PSI de acuerdo con las recomendaciones de la consultoría (Recomiendo contemplar un 50% de la cantidad total) y mantener las demás cantidades en cuneta de 2500 PSI

El ajuste en el rendimiento de los equipos en la cuneta (Formaleta y Compactador Manual) corresponde a un requerimiento de la interventoría referido a que se ajustaran los rendimientos de los equipos en función de la Mano de Obra para que el rendimiento de la Mano de obra correspondiera a 8 veces el rendimiento de los equipos, por esta razón se disminuyeron los costos de los equipos y se incrementó el rendimiento de la mano de obra del Item contractualmente pactado buscando cumplir con la relación de 8 : 1 Mano de Obra : Equipos

En cuanto a las cantidades se distribuirán conforme a lo solicitado por ustedes 50% Cuenta de 3.000 PSI y 50% Cuneta de 2.500 PSI

- **NP. 04. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOMALLA BIAXIAL**

En el apu propuesto, el equipo de retroexcavadora de 78 HP propuesto en el APU tiene un rendimiento de 13,8, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que esta actividad no requiere el uso de esta maquina para su ejecución

En el apu propuesto se incluye transporte de geomalla, el cual no es coherente teniendo en cuenta que la cotización aportadas entregan el material en obra

Se ha considerado el Uso de una retroexcavadora sobre llantas para el transporte interno, la extendida y la manipulación de los rollos de Geomalla Biaxial teniendo en cuenta que las dimensiones de cada rollo son de 3.90 metros de ancho por 51.30 metros de longitud y un peso aproximado de 128 Kg, de no ser así sería necesario considerar una mano de obra adicional para trasladar, extender y manipular los rollos de geomalla, aclarando que esta Geomalla se debe extender asegurar y cortar, de acuerdo a los traslapos requeridos en los diferentes anchos de calzada.

El transporte considerado corresponde al transporte desde el sitio de almacenamiento en Obra hasta el sitio donde se va a colocar teniendo en cuenta que los sitios de colocación están distribuidos a lo largo de todo el corredor y es necesario mover las cantidades requeridas de Geomalla del sitio de almacenamiento en obra a cada uno de los sitios críticos.

- **NP. 06. GEOCELDA DE POLIETILENO DE ALTA DENSIDAD (PEAD-HDPE) CON ALTURA DE 150 MM. (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION).**

En el apu propuesto, el equipo de retroexcavadora de 78 HP propuesto en el APU tiene un rendimiento de 13,8, lo cual no es coherente teniendo en cuenta que esta actividad no requiere el uso de esta máquina para su ejecución

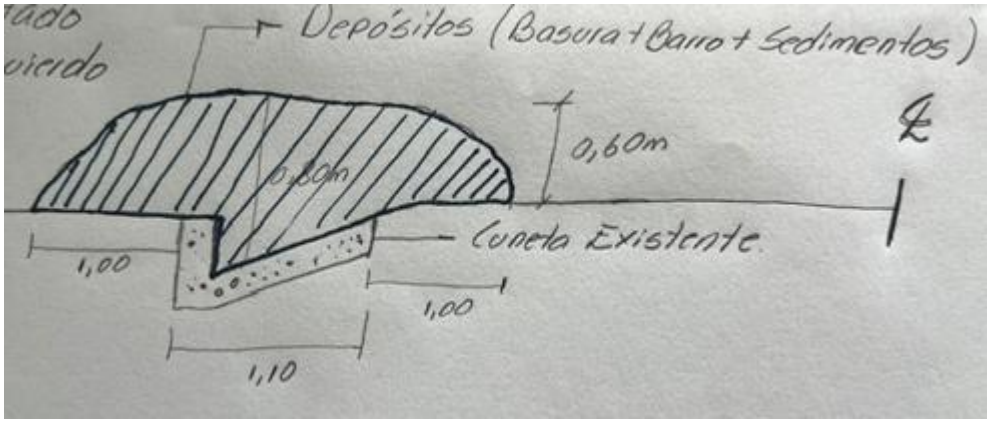
Al igual que en el Item anterior Se ha considerado el Uso de una retroexcavadora sobre llantas para el transporte interno, la extendida y la manipulación de los rollos de Geocelda teniendo en cuenta que las dimensiones de cada rollo son de 5.04 metros de ancho por 9.12 metros de longitud y un peso aproximado de 110 Kg, de

no ser así sería necesario considerar una mano de obra adicional para trasladar, extender y manipular los rollos de Geocelda, aclarando que estos rollos hay que abrirlos, asegurarlos al piso, conectarlos a través de pines y llenarlos gradualmente con material antes de desasegurarlos.

- **NP. 10. LIMPIEZA MANUAL DE CUNETAS Y ZONAS DE DRENAJE A BORDE DE VIA INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5 KM**

En el apu propuesto se incluye mano de obra de cuadrilla de 4 ayudantes, lo cual se considera innecesario debido a la baja complejidad de estas actividades, así mismo se recomienda presentar el APU en unidades de metro lineal para hacer más fácil la estructuración del mismo

El APU inicialmente se le presentó a la interventoría por metro lineal sin embargo teniendo en cuenta las inmensas diferencias que existen entre la limpieza de los diferentes tramos se presentó por m3 lo anterior teniendo en cuenta que los volúmenes recogidos por metro lineal son muy diferentes de acuerdo a la zona donde se esté interviniendo, a continuación presentamos una sección típica del sector donde más sedimentos se han encontrado.



En estos sectores el Volumen de limpieza asciende a 2,00 – 2,50 metros cúbicos por metro lineal mientras que en otros sectores hemos encontrado cuantías de 0,50 metros cúbicos por metro lineal.

- Para el NP. 04. SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOMALLA BIAXIAL se propone incluir en el sector 1. PR 0+280 al PR 0+550 (270 metros) un área de 558 m2 en el PR 0+280 al 0+340 y 558 m2 entre el 0+440 al 0+500.

Asi mismo, para el mismo sector 1 y en los mismos PR, se incluyen las mismas áreas para la actividad N.P. 06. GEOCELDA DE POLIETILENO DE ALTA DENSIDAD (PEAD-HDPE) CON ALTURA DE 150 MM. (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION).

Si bien es cierto que el documento *"RECOMENDACIONES PARA LA INTERVENCIÓN DE SECTORES CON PATOLOGÍAS DE PAVIMENTO ASOCIADAS A CONDICIONES GEOTÉCNICAS"* indica usar una de las dos opciones dependiendo de las condiciones de suelo de soporte y presencia de grietas o fisuraciones, se recomienda contemplar una sola opción dando prioridad al NP 04 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOMALLA BIAXIAL

- Para el NP. 10. LIMPIEZA MANUAL DE CUNETAS Y ZONAS DE DRENAJE A BORDE DE VIA INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5 KM, las cantidades proyectadas indican presencia de cunetas a lo largo del corredor en su totalidad en ambos costados, se recomienda cuantificar las cantidades cunetas existentes de manera detallada para aterrizar dichas cantidades en el balance

De la Interpretación de los documentos dando alcance entregados por la consultoría el pasado jueves 19 de marzo de 2026 que fueron:

- VOLUMEN IV - ESTUDIO DE SUELOS PARA EL DISEÑO DE FUNDACIONES DE ESTRUCTURAS – Informe Dando Alcance
- VOLUMEN VI – ESTUDIO GEOTÉCNICO Y DISEÑO DEL PAVIMENTO – Informe Dando Alcance
- VOLUMEN VII - ESTUDIO DE HIDROLOGÍA, HIDRÁULICA Y SOCAVACIÓN – Informe Dando Alcance

Podemos interpretar que la alternativa 2B (Volumen VI – Estudio geotécnico y Diseño de Pavimento) corresponde a los menores espesores de excavación y a la implementación de la Geocelda y el Material Granular Estabilizado con asfalto MGEA o BTA llamado por los consultores, de manera que entendemos que la interfaz propuesta en el Volumen IV Estudio de Suelos para el diseño de Fundaciones, podría ser omitida en los casos citados por ustedes (K0+280 al K0+340 y del K0+440 al K0+500) la colocación de la Geomalla Biaxial pero la Geocelda como se muestra en la siguiente imagen hace parte del cálculo del Número estructural del sitio crítico por lo cual no se podría omitir.

ALTERNATIVA 2B

Tabla 20. Diseño AASHTO Alternativa 2B

Desde	Hasta	Espesores propuestos (cm)					Verificación Cumplimiento			
		Mezcla MDC-19 Con polímeros Tipo II o Tipo III	Mezcla MDC-19 o MDC-25 con Asfalto 60/70	BTA	Subbase granular	Geocelda	Sneff	Sn Req	Cumplimiento	Ie
K0+280	K0+550	6	11	20	30	445-150	6.55	6.34	Cumple	1.03
K3+880	K3+940	6	8	20	30	445-150	5.98	5.77	Cumple	1.04
K4+150	K4+440	6	11	20	30	445-150	6.55	6.39	Cumple	1.03

Fuente: Elaboración Propia

Página 32 VOLUMEN VI – ESTUDIO GEOTÉCNICO Y DISEÑO DEL PAVIMENTO – Informe Dando Alcance

En cuanto a la observación hecha por ustedes en cuento a cuantificar las cantidades de cunetas existentes de manera detallada para aterrizar las cantidades de este ítem en el balance nos permitimos, mostrar a través de las siguientes imágenes debido a los altos volúmenes de material depositados sobre los bordes de vía es imposible establecer que hay bajo los sedimentos solamente se puede establecer o saber el volumen limpiado y lo que se encuentra debajo hasta que se lleva a cabo esta actividad, tal y como se puede apreciar en las siguientes imágenes







- También insistimos en la importancia de avanzar en la aprobación de los Precios No Previstos y del Balance contractual para el modificatorio, por lo cual pusimos a consideración de la interventoría y el ICCU la realización de una mesa de trabajo presencial a la mayor brevedad posible en la que se zanjen los puntos que faltan por conciliar y avanzar con los trámites anteriormente mencionados, teniendo en cuenta que de la aprobación de los precios no previstos depende el Balance del contrato.
- El 17 de Junio de 2026 se responde el Oficio UTVCJA1625-128-2026 relacionado con observaciones hechas por la interventoría al Acta de Recibo Parcial de Obra No. 01.

1. **Item 2.8 Mezcla Densa en Caliente tipo MDC-19 (Incluye Cemento Asfaltico)**

Como resultado de la conciliación técnica realizada entre el Contratista y la Interventoría, se efectuó la corrección de las cotas de fresado correspondientes a las abscisas relacionadas en el archivo adjunto, identificadas en color verde en la pestaña denominada "Asfalto", situación que conlleva a la modificación de las secciones transversales inicialmente presentadas por el Contratista.

De igual manera, respecto al tramo comprendido entre las abscisas **K03+450 y K03+540,** correspondiente a una longitud de 90 m, esta Interventoría considera que no es procedente incluir las cantidades asociadas en la presente acta parcial, hasta tanto se realice la verificación técnica respectiva y se cuente con la validación correspondiente.

Ajustamos las secciones transversales y sus volúmenes conforme a lo requerido por ustedes, sin embargo respecto a la consideración de la interventoria de excluir del acta de obra el tramo comprendido entre el K3+450 al K3+540, consideramos que no existe un argumento suficiente para hacer dicha exclusión sobre todo si tenemos en cuenta que este sector cubica alrededor de 147 m3 lo que en pesos es alrededor de 205 millones de pesos y sobre todo que las obras ejecutadas han contado con el acompañamiento permanente de la interventoría y la verificación técnica y

su validación debieron haberse hecho en su momento considerando que el costado izquierdo de ese sector se pavimentó entre el 13 y el 15 de Mayo, es decir hace un mes. Adicionalmente en este sector se tomo un núcleo que todavía se encuentra abierto a través del cual se pueden verificar los espesores.

2. Item 2.1 Fresado Concreto Asfáltico (E=5-12 Cm)

Durante la revisión de las memorias de cálculo correspondientes al ítem de fresado, se evidenció que continúan presentándose cantidades asociadas a sectores homogéneos en las cuales el área en m² es multiplicada por dos, tal como se evidencia en la información contenida en la Preacta de Obra No. 1 – Versión 3.

En consecuencia, se solicita al Contratista realizar los ajustes correspondientes en las cantidades de obra, de conformidad con las carteras de fresado y la información obtenida en terreno natural, con el fin de determinar de manera precisa las cantidades ejecutadas por abscisa y por carril, como se presenta en la revisión del archivo Excel adjunto, pestaña "Fresado", e igualmente efectuar las respectivas correcciones en el formato de Preacta de Obra.

Ajustamos las Cantidades de obra de fresado conforme a lo solicitado por ustedes.

3. Plan de Manejo de Tráfico (PMT)

Una vez revisados los soportes presentados por el Contratista, así como las evidencias de campo y los recursos efectivamente dispuestos durante el periodo objeto de cobro, esta Interventoría considera procedente reconocer en la presente preacta un valor de TREINTA Y SEIS MILLONES DE PESOS ($36.000.000), correspondiente a los costos asociados a la implementación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), valor que guarda relación con la cantidad de equipos utilizados, los insumos de señalización temporal instalados y los jornales del personal dispuesto como controladores viales, considerando jornadas de trabajo comprendidas entre las 6:30 a.m. y la finalización de las actividades diarias ejecutadas.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el reconocimiento económico debe corresponder exclusivamente a los recursos efectivamente empleados y debidamente soportados durante el periodo evaluado, de conformidad con los principios de razonabilidad y proporcionalidad aplicables al seguimiento contractual. En consecuencia, esta Interventoría no considera procedente el reconocimiento el valor establecido en la preacta, toda vez que los mismos no se encuentran plenamente sustentados con las evidencias documentales y de campo verificadas durante el periodo comprendido entre el 24 de abril de 2026 y el 31 de mayo de 2026.

Respecto al descuento hecho por ustedes en el valor a cobrar por concepto del Plan de Manejo de Tráfico - PMT, manifestamos que en aras de dar trámite al acta de Obra No. 01 lo aceptamos, sin embargo, consideramos que se nos está atropellando, que se está cambiando la forma de pago del rubro del Plan de Manejo de tráfico teniendo en cuenta que en la Página 09 del contrato de Obra No. 1603 de 2025 CLAUSULA 8 – FORMA DE PAGO (Nota 7) se estipula claramente que "El plan de manejo de tránsito (PMT), se pagará conforme al avance de la obra en la misma proporción, con la presentación del informe de avance de obra y su respectiva aprobación por parte del interventor".

1. Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA)

Esta Interventoría considera que no es procedente el reconocimiento económico del presente ítem en la Acta Parcial No. 1, teniendo en cuenta que la versión inicial del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) fue radicada por el Contratista hasta el día 30 de mayo de 2026, razón por la cual no se dispone aún de los elementos necesarios para efectuar su revisión integral, aprobación y consecuente reconocimiento dentro del periodo objeto de cobro.

En virtud de lo anterior, se solicita al Contratista efectuar las correcciones y ajustes correspondientes, con el propósito de continuar con el proceso de revisión y trámite del Acta Parcial de Obra No. 1.

Respecto al No Reconocimiento del valor a cobrar por concepto del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA), manifestamos que en aras de dar

trámite al acta de Obra No. 01 lo aceptamos, sin embargo, consideramos que se nos está atropellando, que se está cambiando la forma de pago del rubro del Plan de Manejo de tráfico teniendo en cuenta que en la Página 10 del contrato de Obra No. 1603 de 2025 CLAUSULA 8 – FORMA DE PAGO (Nota 9) se estipula claramente que "El desarrollo del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA), se pagará conforme al avance de la obra y de manera mensual, con la prestación del informe y su respectiva aprobación por parte del interventor".

- El Martes 16 de Junio de 2026, se llevó a cabo una visita al corredor variante de Cota a la cual asistieron por parte del ICCU el Ingeniero Juan Junior Páez (Apoyo a la Supervisión), el Ingeniero Sergio Mateus y el Ingeniero Jair Contreras (Especialista en Pavimentos y Geotécnia), por parte de la Interventoría el Ingeniero Jairo Castillo (Director de Interventoría), el Ingeniero Neimar Castaño (Especialista en Geotécnia y Pavimentos) y demás personal profesional de obra y por parte de la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 el Ingeniero Pedro Mora (Especialista de Pavimentos) y el Ingeniero Marco López Director de Obra

- Como consecuencia de dicha visita se emitieron unas conclusiones plasmadas en el comunicado UTSC1603 – 0194 – 2026 del 18 de Junio de 2026 donde se hacen las siguientes precisiones y observaciones respecto a los temas tratados en dicha visita de obra :

1. Respecto a los sitios críticos mencionados en los volúmenes de ajuste de los estudios y diseños que tienen las siguientes abscisas:

Descripción	Abscisa		Longitud (m)	Observaciones
	Desde	Hasta		
Sitio Crítico No. 03	K03 + 880	K03 + 940	60,00	Se sugiere Intervenir Media Calzada
Sitio Crítico No. 04	K04 + 150	K04 + 280	130,00	Se sugiere Intervenir Media Calzada
Sitio Crítico No. 05	K04 + 350	K04 + 440	90,00	Se sugiere Intervenir Media Calzada
			280,00	

Se recorrieron los sitios Críticos mencionados en los Estudios y Diseños concluyendo que la intervención profunda se concentraría en los siguientes puntos ya que se evidencia que se presenta un problema de ubicación espacial de los mismos.

Descripción	Abscisa		Longitud (m)	Observaciones
	Desde	Hasta		
Sitio Crítico No. 03	K03 + 810	K03 + 870	60,00	Intervenir Calzada Completa
Sitio Crítico No. 04	K04 + 105	K04 + 185	80,00	Intervenir Calzada Completa
			140,00	

En términos presupuestales no habría impacto teniendo en cuenta que los estudios y diseños contemplan intervenir 280 metros de media calzada y la necesidad de reemplazo de estructura completa, está concentrada en aproximadamente 140 metros de calzada completa.

2. Por solicitud del ICCU y de la Interventoría la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 tomo unos núcleos de la carpeta asfáltica existente en el sector del K3+800 al K4+700 con el fin de determinar los espesores de concreto asfáltico existentes a fin de compararlos con los espesores de fresado de este sector, buscando establecer los espesores de carpeta asfáltica remanentes en este sector. Lo anterior teniendo en cuenta que en la visita de obra todos los especialistas coinciden en la necesidad de remover

espesores remanentes (Rebaba) inferiores a 7cm, sin embargo, esta decisión técnica puede tener un impacto importante en el presupuesto del proyecto debido a que este espesor será reemplazado por mezcla densa en caliente tipo MDC-19 (Asfalto 60-70). Así las cosas, en el Anexo No. 01 presentamos los resultados de la Extracción de Núcleos y en el Anexo No. 02 la estimación de los volúmenes de reemplazo de capas remanentes de asfalto (Rebabas) para que se nos confirme de manera oficial la instrucción de hacer estos reemplazos teniendo en cuenta el impacto en los costos del proyecto el cual para este sector se encuentra alrededor de 200 Millones de Pesos por Km.

3. También se recordó que en los sectores donde las capas remanentes (Rebabas) de carpeta asfáltica existentes sean mayores a 7 cm se debe continuar haciendo el reemplazo de los sitios fallados o saneamiento de la capa remanente (Rebaba) como se denominó esta actividad, cabe anotar que el impacto de esta actividad sobre el presupuesto es muy difícil de establecer ya que depende del estado en el que se encuentre la carpeta asfáltica remanente al nivel del fresado y no necesariamente es coincidente con el estado de la carpeta superficial, de manera que se debe ir estableciendo en la medida que se va adelantando el fresado. Sin embargo, en la última versión del balance presentado se provisionó un volumen de aproximadamente 476 m3, los cuales insistimos son una estimación aproximada y dependen del estado de la carpeta asfáltica remanente al nivel del fresado. Recordamos que el saneamiento de la capa remanente fue una instrucción impartida desde la visita de obra llevada a cabo el 12 de mayo de 2026 y la cual fue notificada mediante el comunicado UTSC1603 – 0151 – 2026 y la cual se viene llevando a cabo como una medida indispensable para garantizar la estabilidad de las obras construidas.

4. Se recordó que Tal y como se ha venido mencionando en diferentes comunicados el ajuste y la rectificación del alineamiento vertical tanto longitudinal como transversalmente se tiene previsto llevar a cabo en ciertos sectores con mezcla asfáltica tal y como lo muestran las secciones transversales y el perfil longitudinal del proyecto proveniente del diseño

geométrico, situación de la cual se ha pedido claridad y confirmación y la cual se viene llevando a cabo conforme a los estudios y diseños, a continuación citamos los comunicados en los cuales se ha mencionado el tema:

UTSC1603 – 001 – 2026 del 30 de Enero de 2026

UTSC1603 – 030 – 2026 del 14 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 036 – 2026 del 17 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 042 – 2026 del 20 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 046 – 2026 del 24 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 0106 – 2026 del 27 de Marzo de 2026

11 de Abril de 2026 Informe de Gestión frente a la necesidad de ajustar los Estudios y Diseños

Se presentó el Anexo No. 01 – Resultados Extracción Núcleos Carpeta existente sector del K3+800 al K4+700

Se Presentó el Anexo No. 02 – Estimativo volúmenes de reemplazo de capas remanentes de asfalto (Rebabas) sector del K3+800 al K4+700

Se presentó el Anexo No. 03 – Correspondencia relacionada

- El 19 de Junio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0196 – 2026 se responde a la interventoría el Oficio UTVCJA1625-127-2026 referido al presunto Incumplimiento Obligaciones Contractuales - Maquinaria mínima requerida del Proyecto en el cual se exponen los argumentos de la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 frente al tema y los cuales se resumen a continuación:
    - Es importante resaltar lo comunicado a ustedes desde el comité de obra del 22 de Mayo de 2026, en cuanto al análisis hecho durante la implementación del PMT en el tiempo de ejecución de obra

transcurrido en el periodo Comprendido entre el 27 de Abril de 2026 y el 22 de Mayo de 2026 obras ejecutadas en el sector del K2+600 al K3+800 donde se ha podido establecer con certeza que las colas generadas durante los cierres parciales implementados hasta ahora han sido efectivos sin embargo, están al borde de colapsar el corredor ya que en el sentido Siberia las colas llegan hasta la glorieta que recibe el flujo de la vía Suba – Cota (K1+700) y en el sentido Chía las colas llegan a la altura del K4+200 es decir que con las pruebas piloto del primer frente de obra se determinan colas en el sentido Siberia de aproximadamente 1,5 Km y en el sentido Chía de aproximadamente 1,1 Km lo cual es necesario considerar debido a que la implementación de un segundo frente de obra provocaría congestión vehicular prolongada en los tres puntos críticos del proyecto, Cruce con la Vía Siberia – Cota – Chía en el K0+000, Glorieta Avenida Cota – Suba La Conejera K1+700 y Cruce con la Vía Siberia – Cota – Chía en el K4+700 situación que se debe considerar y que influye en el plazo de ejecución del contrato, dada la necesidad de implementar el segundo frente de obra a la mayor brevedad posible.

- En este sentido se ha puesto a consideración de ustedes mediante los escritos UTSC1603 – 0171 – 2026 del 22 de mayo de 2026 y UTSC1603 – 0160 – 2026 del 19 de mayo la inconveniencia que tendría implementar un segundo frente de obra teniendo en cuenta la alta congestión vehicular que esto representaría.
- Ante la evidente imposibilidad e inconveniencia en materia de congestión vehicular de implementar un segundo frente de obra simultaneo, nos permitimos reiterar que el grupo empresarial cuenta con el equipo relacionado y su propiedad se acreditó en su momento y que cuando sea viable implementar el segundo frente para la utilización del equipo lo pondrá en obra no sin antes aclarar :
- Que se cuenta con las dos excavadoras de 75 HP

- En cuanto a las 8 Volquetas Doble Troque nos permitimos resaltar que se cuenta en obra con 3 Volquetas Doble Troque (Cada una con capacidad de 17m3) para el cargue del Fresado y para el Transporte de la Mezcla Densa en Caliente contamos con un tren de 20 Tractocamiones (Cada uno con Remolques de Capacidad de 23 m3) equipo que supera ampliamente el mínimo exigido.
- De los Dos Carrotanques de agua de 10.000 Litros de Capacidad les informamos que tenemos un carrotanque doble troque de 22.000 Litros de Capacidad lo cual supera ampliamente la capacidad requerida en el equipo mínimo.
- En cuanto a las dos motoniveladoras de 120 HP reiteramos que las tenemos a disposición del proyecto cuando este las requiera sin embargo tal y como ustedes lo pueden constatar el tipo de rehabilitación que se está llevando a cabo mediante el fresado y la reposición de la carpeta asfáltica no requiere del uso de estos equipos requeridos para otro tipo de obras civiles.
- En cuanto a los Dos Vibrocompactadores de 12 Toneladas, al igual que e el punto anterior el tipo de rehabilitación que se está llevando a cabo mediante el fresado y la reposición de la carpeta asfáltica no requiere del uso de estos equipos requeridos para otro tipo de obras civiles. Sin embargo, a manera de soporte se cuenta desde Febrero de 2026 con un compactador Atlascopco de 12 Toneladas ubicado en el lote del K4+340.
- Por la restricción para la apertura del segundo frente contamos por ahora con Dos fresadoras una 150 y de soporte una 130, los equipos de pavimentación contamos por esta misma situación con una Finisher, Un Compactador Doble Rodillo Hamm HD90 de 9 Toneladas, Un Compactador Neumático Hamm GRW180 de 17 Toneladas y un compactador mixto Hamm HD90 de 9 Toneladas
- En cuanto a los dos irrigadores de asfalto nos permitimos informar que tenemos un carrotanque irrigador autopropulsado de 3.000 Galones y un irrigador manual de 1.000 Litros.

- Adicionalmente queremos aprovechar la oportunidad para insistir en que el cumplimiento del objeto contractual en los plazos inicialmente previstos en el contrato ha tenido afectaciones severas por motivos ajenos a nuestra responsabilidad y que han sido ampliamente expuestos con anterioridad como lo son:

a. Recordamos que la orden de inicio del contrato fue impartida el 06 de Febrero de 2026 pero solo hasta el 27 de Abril de 2026 se pudieron iniciar las obras de manera real y efectiva, previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm), de manera que el plazo contractual perdido por solo este concepto asciende a Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días. Tiempo perdido que como lo hemos venido documentando no puede ser imputado a la responsabilidad del contratista, quien ha actuado de manera celera, oportuna y proactiva respecto a cada uno de los temas incluso proveyendo recursos adicionales a los contractualmente pactados para solucionar estos temas de suma importancia que afectaron el inicio de las obras.
b. Así mismo consideramos que por cuenta del proceso de observaciones, ajustes, modificaciones y complementaciones a los Estudios y Diseños entregados por el ICCU y llevados a cabo en el marco de CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034), teniendo en cuenta que el contrato no contempla un componente para la elaboración de Revisión, Ajustes, Ampliaciones, Complementaciones y/o Actualizaciones ni a los Estudios y Diseños ni al Plan de Manejo de Tráfico, los cuales fueron contratados por la entidad y entregados como insumos para la ejecución del Contrato 1603 de 2025 cuyo objeto es la rehabilitación del corredor variante Cota – Chía, se ha perdido mucho tiempo de ejecución del contrato que no puede ser imputado a la responsabilidad del contratista ya que por cuenta de estos a justes a los diseños a la fecha es decir transcurridos 4,5

Meses del plazo contractual (el 64% del Plazo contractual) no se ha podido iniciar la intervención de los sitios críticos ni de las obras de drenaje ya que como consecuencia de los ajustes a los estudios y diseños han surgido una serie de actividades no previstas y la necesidad de balancear el contrato con las alternativas de solución recomendadas lo cual debe hacerse mediante un modificatorio contractual que a la fecha no se ha realizado.

c. Cabe anotar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 a la fecha (Es decir transcurridos 4,5 Meses del plazo contractual es decir el 64% del plazo inicial del proyecto) no puede Iniciar la ejecución de los sitios críticos ni de las obras de drenaje hasta que los precios No Previstos y la modificación contractual incluyéndolos al contrato se encuentre debidamente firmada, legalizada, perfeccionada y formalizada, pérdida de tiempo que consideramos tampoco puede ser imputada al contratista teniendo en cuenta que nosotros hemos venido entregando oportunamente la información correspondiente y se han venido atendiendo todos los requerimientos hechos tanto por la Interventoría como por el ICCU.
d. En cuanto a los horarios laborales me permito informarles que fue un tema también discutido en las diferentes mesas de trabajo relacionadas con el Plan de Manejo de Tráfico, teniendo en cuenta las fuertes restricciones para el ingreso al proyecto de los vehículos de carga las cuales citamos a continuación:

- Decreto 137 de 2025 mediante el cual se establecen las restricciones para la circulación de Vehículos de Carga por el Municipio de Chía.
- Decreto 032 de 2025 mediante el cual se establecen las restricciones para la circulación de Vehículos de Carga por el Corredor Suba – Cota (Avenida la Conejera)

- Restricción Total de Vehículos de carga por el paso nacional por el Municipio de Cota (Carrera 5ª) que hace parte de la concesionaria Devisab corredor Chía – Mosquera – La Mesa – Girardot.
- Boletín Estratégico de Seguridad y Movilidad, Restricciones a los vehículos de carga en los puentes festivos, Emitido por el Ministerio de Transporte que inicia el Viernes antes del Festivo de las 3:00 Pm a las 6:00 Pm, Sábado antes de Festivo de 6:00 Am a 3:00 Pm, Domingo antes de Festivo 2:00 Pm a 11:00 Pm y el Lunes Festivo de 10:00 Am a 11:00 Pm y aplica en La Autopista Norte, La Calle 80, el Corredor Chía – Mosquera es decir que afecta todos los ingresos posibles al proyecto.
- Petición de la Alcaldía Local de Cota y su Secretaría de Movilidad de no ejecutar obras los fines de semana teniendo en cuenta el alto flujo vehicular que se presenta en el corredor por haber un gran número de restaurantes que mueven la economía del Municipio y cuyo ingreso es por la Variante de Cota.

- De acuerdo a la última versión del Balance de obra presentado el costo aproximado de las obras que no se pueden iniciar por la falta de definición asciende a los $ 4.600 Millones de pesos actividades que no se pueden desarrollar sin la concertación de las alternativas de solución y/o la aprobación de los Items No Previstos lo anterior equivale al 23,76% del costo Total del contrato lo cual implica una pérdida de tiempo muy importante que no puede ser imputada a la responsabilidad del contratista, sobre todo teniendo en cuenta las restricciones de horario de días laborales y demás variables citadas anteriormente relacionadas con el PMT y los Estudios y Diseños.

- De manera que con todos los antecedentes citados y anunciados formalmente desde el inicio del contrato por la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 es muy importante para conservar el equilibrio contractual tener en cuenta que existe una solicitud de

restitución del plazo contractual perdido que no se ha atendido, que a la fecha existen obras que no se pueden iniciar hasta que no se aprueben los Items No Previstos y se perfeccione el modificatorio contractual que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 en su calidad de contratista de obra sigue perdiendo tiempo del plazo contractual inicialmente pactado el cual no puede ser imputado a su responsabilidad y el cual será evaluado para una segunda posible solicitud de restitución del plazo contractual perdido por cuenta de los precios no previstos y la imposibilidad de iniciar las obras que estas actividades no previstas conllevan.

- En comité de obra llevado a cabo el miércoles 24 de Junio de 2026 a las 3:00 Pm con la Participación por parte del ICCU de la Ingeniera Rocío Castillo y el Ingeniero Junior Páez, por parte de la Interventoría del Ingeniero Jairo Castillo y por parte de la Unión Temporal Sabana Centro 2026 los Ingenieros Carlos Méndez y Marco López, se insistió en la necesidad urgente de aprobar legalizar y perfecciones los Items no previstos al proyecto así como de la urgencia de emitir el modificatorio contractual balanceando las cantidades de obra para poder acometer las obras no previstas sobre todo si tenemos en cuenta el corto plazo restante del contrato (Aproximadamente 2 meses) plazo restante en el cual no se podrían ejecutar las obras no previstas sobre todo teniendo en cuenta que no se pueden acometer simultáneamente por las restricciones de congestión vehicular, horarios de trabajo y accesos de los vehículos de carga al proyecto.

- El 24 de Junio y ante la ausencia de una respuesta a nuestra solicitud de restitución del plazo contractual por motivos ajenos a nuestra responsabilidad emitimos el comunicado UTSC1603 – 0206 – 2026 donde se presentan los siguientes puntos:

    a. Nuestra solicitud de restitución del Plazo contractual esta fundamentada en el tiempo perdido por cuenta del proceso de

observaciones, ajustes, modificaciones y complementaciones a los Estudios y Diseños entregados por el ICCU y llevados a cabo en el marco de CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034), así como en la aprobación del Plan de manejo de Tráfico que también fue entregado por el ICCU dentro del paquete de Estudios y Diseños citado anteriormente, apropiado y radicado para aprobación el 03 de Febrero de 2026 previo a la orden de inicio mediante el comunicado UTSC1603 – 003 – 2026, resaltando frente a estos dos puntos que el contrato no contempla un componente para la elaboración de Revisión, Ajustes, Ampliaciones, Complementaciones y/o Actualizaciones ni a los Estudios y Diseños ni al Plan de Manejo de Tráfico, los cuales fueron contratados por la entidad y entregados como insumos para la ejecución del Contrato 1603 de 2025 cuyo objeto es la rehabilitación del corredor variante Cota – Chía, y no contiene ningún componente relacionado con la elaboración del PMT ni con los ajustes a los Estudios y diseños entregados, tampoco tenía previsto un plazo para la ejecución de estos dos ítems que se han venido desarrollando por nosotros y que incluso a la fecha aún lo venimos haciendo.

b. Así las cosas, recordamos que la orden de inicio del contrato fue impartida el 06 de Febrero de 2026 pero solo hasta el 27 de Abril de 2026 se pudieron iniciar las obras de manera real y efectiva, previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm), de manera que el plazo contractual perdido ya asciende a Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días. Tiempo perdido que como lo hemos venido advirtiendo de manera reiterada, se ha usado en mesas de trabajo y actividades correspondientes a mesas de trabajo en caminadas a justar, precisar ampliar y/o complementar el PMT y las soluciones de Estudios y diseños planteadas inicialmente. Aclaramos que la Unión Temporal Sabana Centro 2026 ha actuado de manera celera, oportuna y proactiva respecto a cada uno de los temas incluso

proveyendo recursos adicionales a los contractualmente pactados para solucionar estos temas de suma importancia que afectaron el inicio de las obras.

c. Por lo anteriormente expuesto, solicitamos respetuosamente se nos indique a través de que mecanismo se restituirá al contrato, el plazo contractual perdido, el cual insistimos fue usado en la implementación de mesas de trabajo entre el ICCU, La Interventoría, los consultores y las diferentes autoridades de movilidad, para ajustar tanto Estudios y Diseños como PMT buscando garantizar el inicio de las obras en concordancia con los menores impactos posibles y las alternativas de solución más adecuadas. Lo anterior teniendo en cuenta que las condiciones del proyecto en materia de restricciones de horario, clima adverso y altos volúmenes vehiculares son muy fuertes, por lo tanto, la restitución del plazo usado en los ajustes mencionados es indispensable para el cumplimiento del objeto contractual.

d. Como antecedente citamos a continuación los escritos donde la UNION TEMPORA SABANA 2026 ha dejado constancia de las pérdidas de tiempo por cuenta de los temas mencionados, de su compromiso con solucionar los temas relacionados con el pronto inicio de las obras, con las disposición completa, pronta y oportuna de los equipos, del personal y sobre todo de las solicitudes de suspensión y de restitución del plazo contractual perdido que no han sido atendidas:

UTSC1603 – 001 – 2026 del 30 de Enero de 2026
UTSC1603 – 003 – 2026 del 03 de Febrero de 2026
UTSC1603 – 030 – 2026 del 14 de Febrero de 2026
UTSC1603 – 036 – 2026 del 17 de Febrero de 2026
UTSC1603 – 042 – 2026 del 19 de Febrero de 2026
UTSC1603 – 046 – 2026 del 24 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 070 – 2026 del 07 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 080 – 2026 del 11 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 088 – 2026 del 12 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 094 – 2026 del 21 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 099 – 2026 del 25 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 0104 – 2026 del 27 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 0106 – 2026 del 27 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 0108 – 2026 del 30 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 0109 – 2026 del 30 de Marzo de 2026
UTSC1603 – 0115 – 2026 del 01 de Abril de 2026
UTSC1603 – 0120 – 2026 del 06 de Abril de 2026
UTSC1603 – 0122 – 2026 del 07 de Abril de 2026
UTSC1603 – 0124 – 2026 del 08 de Abril de 2026
UTSC1603 – 0126 – 2026 del 09 de Abril de 2026
UTSC1603 – 0130 – 2026 del 20 de Abril de 2026
UTSC1603 – 0141 – 2026 del 05 de Mayo de 2026
UTSC1603 – 0145 – 2026 del 09 de Mayo de 2026
UTSC1603 – 0151 – 2026 del 12 de Mayo de 2026
UTSC1603 – 0157 – 2026 del 15 de Mayo de 2026
UTSC1603 – 0160 – 2026 del 19 de Mayo de 2026
UTSC1603 – 0171 – 2026 del 22 de Mayo de 2026

e. Cabe anotar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 a la fecha 26 de Junio de 2026 (Es decir transcurridos aproximadamente 5 Meses del plazo contractual es decir el 71,4 % del plazo inicial del proyecto) no puede Iniciar la ejecución de los sitios críticos ni de las obras de drenaje hasta que los precios No Previstos y la modificación contractual incluyéndolos al contrato se encuentre debidamente firmada, legalizada, perfeccionada y formalizada, pérdida de tiempo que consideramos ha sido necesario e indispensable destinar a los ajustes del PMT y los Estudios y Diseños de cara al pronto inicio de las obras, aclarando que nosotros hemos estado atentos y dispuestos a entregar

oportunamente la información correspondiente y se han venido atendiendo todos los requerimientos hechos tanto por la Interventoría como por el ICCU.

f. Como parte integral de la presente solicitud de restitución del plazo contractual perdido, adjuntamos el programa de obra y su respectivo flujo de inversiones.

g. También es importante resaltar lo comunicado a ustedes en el comité de obra del 22 de Mayo de 2026 a las 8:00 Am en cuanto al análisis hecho durante la implementación del PMT en el tiempo de ejecución de obra transcurrido (Comprendido entre el 27 de Abril de 2026 y el 22 de Mayo de 2026) obras ejecutadas en el sector del K2+600 al K3+800 donde se ha podido establecer con certeza que las colas generadas durante los cierres parciales implementados hasta ahora han sido efectivos sin embargo, están al borde de colapsar el corredor ya que en el sentido Siberia las colas llegan hasta la glorieta que recibe el flujo de la vía Suba – Cota (K1+700) y en el sentido Chía las colas llegan a la altura del K4+200 es decir que con las pruebas piloto del primer frente de obra se determinan colas en el sentido Siberia de aproximadamente 1,5 Km y en el sentido Chía de aproximadamente 1,1 Km lo cual es necesario considerar debido a que la implementación de un segundo frente de obra provocaría congestión vehicular prolongada en los tres puntos críticos del proyecto, Cruce con la Vía Siberia – Cota – Chía en el K0+000, Glorieta Avenida Cota – Suba La Conejera K1+700 y Cruce con la Vía Siberia – Cota – Chía en el K4+700 situación que se debe considerar y que influye en el plazo de ejecución del contrato, dada la necesidad de implementar el segundo frente de obra a la mayor brevedad posible.

- Adicionalmente la Unión Temporal Sabana Centro 2026 ha advertido de la urgente necesidad y de la importancia de la aprobación de los precios no Previstos

para garantizar la continuidad y la ejecución sostenida de las obras, lo anterior teniendo en cuenta que ya han transcurrido casi 5 Meses del plazo del contrato (Es decir aproximadamente el 71,40% del plazo del contrato) es así como ha advertido por escrito en los siguientes comunicados su preocupación por las demoras en la aprobación.

UTSC1603 – 0106 – 2026 del 27 de Marzo de 2026 - Observaciones a los Estudios y Diseños entregados por el ICCU - CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034).

UTSC1603 – 0108 – 2026 del 30 de Marzo de 2026 - Solicitud de Reunión URGENTE para tratar temas importantes, de cara al inicio de las obras.

- Es importante precisar que después de la aprobación de los precios No Previstos por parte del ICCU, se iniciará el proceso de compra de insumos correspondientes a las actividades No Previstas como Las Geomallas, La Geocelda, la Tubería Novafort, etc, la entrega de estos insumos depende de los inventarios que estén disponibles a la fecha de compra, es por esto que es de suma importancia para el proyecto la aprobación de los Precios No Previstos ya que como lo dijimos anteriormente ya han transcurrido 4 meses del plazo contractual.

- En cuanto al programa de Obra obsoleto que se viene usando para medir el avance del contrato, nos permitimos aclarar que el 04 de Febrero de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 005 – 2026 se presentó la primera versión del Programa de Obra y del Flujo de Inversiones, el 24 de Febrero de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 044 – 2026 se presentó ante las complicaciones para el inicio de las obras una nueva versión del programa de obra y del Flujo de inversiones, sin embargo dado que la imposibilidad para el inicio de las obras continuó y solo hasta el Viernes 24 de Abril se autorizó el PMT para el inicio de las obras presentamos una versión actualizada del Programa de Obra y su flujo de inversiones no sin antes resaltar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 ha venido advirtiendo y alertando oportunamente que las pérdidas de tiempo ocasionadas como consecuencia de la aprobación del PMT y de los ajustes, precisiones, ampliaciones, modificaciones o actualizaciones hechas a los estudios y diseños (CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 FONDECUN 24-034 - Contrato de Consultoría cuyo objeto era elaborar los

Estudios y Diseños para la Rehabilitación de la Variante de Cota) no pueden ser ni imputadas ni asumidas por nosotros, tal y como lo hemos venido manifestando sistemáticamente solicitando incluso la suspensión del contrato, a través de diferentes comunicados entre los cuales citamos los siguientes :

UTSC1603 – 099 – 2026
UTSC1603 – 0104 – 2026
UTSC1603 – 0108 – 2026
UTSC1603 – 0109 – 2026
UTSC1603 – 0115 – 2026
UTSC1603 – 0120 – 2026
UTSC1603 – 0122 – 2026
UTSC1603 – 0130 – 2026

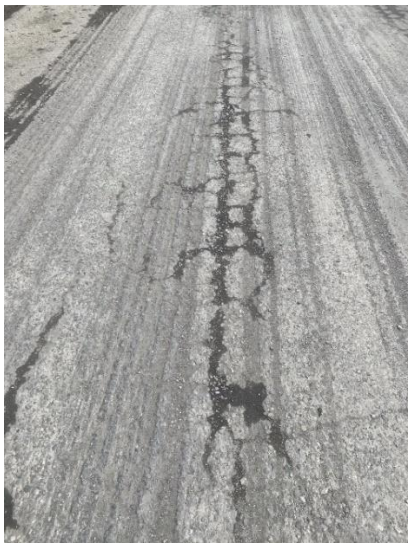
- Recordamos lo discutido en la visita de obra realizada el martes 12 de Mayo de 2026, al corredor variante Cota a la cual asistieron los ingenieros Jairo Orlando Castillo Director de Interventoría y Neimar Castaño Especialista en Geotecnia y Pavimentos por parte de la Interventoría y los Ingenieros Pedro Mora Especialista en Pavimentos, Gerardo Rodríguez Especialista en Geotecnia y Marco López Director de Obra por parte de la Unión Temporal Sabana Centro 2026, nos permitimos a continuación hacer un resumen de los temas y las recomendaciones hechas en dicha visita de campo:

  Como se pudo observar en el sector visitado del K2+600 al K3+800 y más exactamente en el sitio que se estaba interviniendo el día de hoy del K3+200 al K3+550 una vez fresada la carpeta existente hasta el nivel requerido para colocar la estructura de pavimento recomendada en los estudios y diseños, se han venido encontrando daños a nivel de la capa asfáltica remanente, consideramos indispensable en estos sectores específicos y puntuales fresar la totalidad de la capa asfáltica existente y reemplazarla con mezcla MDC-19 (60-70) buscando conservar la rigidez de la capa sobre la cual se colocará la nueva estructura (Considerando que los daños en mención hacen parte de una carpeta asfáltica) capa de saneamiento, también teniendo en cuenta que son sectores concentrados, puntuales que presentan daños como los que se muestran en la siguiente imagen y que de no ser atendidos pueden afectar la estabilidad de la estructura de pavimento induciendo estos daños hacia las capas superiores,

afectando la estabilidad de las obras y/o generando daños prematuros en la estructura construida.



Fotografía No. 01 : Daño a nivel de carpeta existente después de fresado que requiere restitución de la Carpeta Asfáltica Sector del K3+440 Costado Izquierdo.





Fotografía No. 02 y 03 : Daño a nivel de carpeta existente después de fresado que requiere restitución de la Carpeta Asfáltica sector del K3+240 Costado Izquierdo y fresado de la zona afectada para restitución por mezcla densa en caliente tipo MDC-19 (60-70)

Cabe anotar que estas condiciones particulares no fueron contempladas o tenidas en cuenta dentro de los diseños entregados por el ICCU y fueron advertidas en las diferentes mesas de trabajo hechas con los consultores, así las cosas, aclaramos que los diseños de rasante (Tanto en el perfil longitudinal como en el transversal) se están respetando que los espesores de las estructuras de pavimento recomendadas en los estudios y diseños se están respetando, sin embargo es necesario hacer estos reemplazos en los sitios puntuales que se vayan identificando y donde como consecuencia de las rectificaciones previstas en el diseño geométrico se requiera tal y como está planteado en los diseños entregados por el ICCU.

Por lo anteriormente expuesto dejamos constancia de los temas tratados en la visita de campo y que corresponderán en adelante a la estrategia de atención

para los casos citados anteriormente dentro de una capa de saneamiento indispensable para garantizar la estabilidad de las obras, así mismo adjuntamos el Informe de Gestión de las observaciones presentadas a los estudios y diseños donde se puede apreciar que estos temas ya se habían tratado anteriormente en las mesas de trabajo con el consultor.

- Adicionalmente solicitamos que se incluya en la modificación contractual el plazo de ejecución perdido entre el 06 de Febrero de 2026 y el 27 de Abril de 2026 fecha en la que real y efectivamente se iniciaron las obras previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm) plazo contractual perdido que asciende a Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días.

- Cabe anotar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 a la fecha de presentación del presente informe (Es decir transcurridos 4 Meses del plazo contractual) no puede Iniciar la ejecución de los sitios críticos ni de las obras de drenaje hasta que los precios No Previstos y la modificación contractual incluyéndolos al contrato se encuentre debidamente firmada, legalizada y formalizada, pérdida de tiempo que consideramos no puede ser imputada al contratista teniendo en cuenta que nosotros hemos venido entregando oportunamente la información correspondiente y se han venido atendiendo todos los requerimientos hechos tanto por la Interventoría como por el ICCU. Situación que como lo hemos mencionado anteriormente puede generar que las obras no se puedan realizar en el plazo contractual inicialmente pactado y se requieran ampliaciones del plazo que no pueden ser imputadas a la responsabilidad del contratista UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026.

- Durante la ejecución de las pruebas Piloto y las obras ejecutadas en el sector del K2+600 al K3+800, se ha podido establecer con certeza que las colas generadas durante los cierres parciales implementados hasta ahora han sido efectivos sin embargo, están al borde de colapsar el corredor ya que en el sentido Siberia las colas llegan hasta la glorieta que recibe el flujo de la vía Suba – Cota (K1+700) y en el sentido Chía las colas llegan a la altura del K4+200 es decir que con las pruebas piloto del primer frente de obra se determinan colas en el sentido Siberia de aproximadamente 1,5 Km y en el sentido Chía de aproximadamente 1,1 Km

lo cual es necesario considerar debido a que la implementación de un segundo frente de obra provocaría congestión vehicular prolongada en los tres puntos críticos del proyecto, Cruce con la Vía Siberia – Cota – Chía en el K0+000, Glorieta Avenida Cota – Suba La Conejera K1+700 y Cruce con la Vía Siberia – Cota – Chía en el K4+700 situación que se debe considerar y que influye en el plazo de ejecución del contrato, dada la necesidad de implementar el segundo frente de obra a la mayor brevedad posible.

- Se ejecutaron actividades de Obra, correspondientes a limpieza manual de cunetas y zonas de drenaje a borde de vía, Fresado, Imprimación y colocación de Mezcla Densa en Caliente MDC-19 (Asfalto 60-70) correspondiente a primera capa, los siguientes sectores

Abscisa		Longitud (m)	Volumen (m3)	Detalles - Observaciones	
Desde	Hasta				
K02 + 470,00	K02 + 710,00	240,00	281,48	Ver Carteras de Topografía	Carril Izquierdo + Derecho
K02 + 710,00	K03 + 250,00	540,00	295,86	Ver Carteras de Topografía	Carril Derecho
K03 + 870,00	K04 + 100,00	230,00	124,51	Ver Carteras de Topografía	Carril Izquierdo
K04 + 150,00	K04 + 280,00	130,00	87,14	Ver Carteras de Topografía	Carril Izquierdo
K04 + 280,00	K04 + 697,00	417,00	514,34	Ver Carteras de Topografía	Carril Izquierdo + Derecho

K2+470 al K2+720 Costado Izquierdo	250 m / Carril
K2+470 al K2+720 Costado Derecho	250 m / Carril
K2+720 al K3+250 Costado Derecho	540 m / Carril
K3+870 al K4+105 Costado Izquierdo	230 m / Carril
K4+150 al K4+280 Costado Izquierdo	130 m / Carril
K4+280 al K4+697 Costado Izquierdo	417 m / Carril
K4+280 al K4+697 Costado Derecho	417 m / Carril
Para un Total de	**2.234 m / Carril**

- El acumulado de metas físicas a Junio de 2026, correspondientes a limpieza manual de cunetas y zonas de drenaje a borde de vía, Fresado, Imprimación y

colocación de Mezcla Densa en Caliente MDC-19 (Asfalto 60-70) correspondiente a primera capa, se resume a continuación:

Abscisa	Abscisa2	Longitud (m)	Longitud Ejecutada (m)	Carril	Detalle
Desde	Hasta				
K02+460	K03+810	1.350,00	1.350,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K02+460	K03+810	1.350,00	1.350,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K03+810	K03+870	60,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
K03+870	K04+105	235,00	235,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K03+870	K04+105	235,00	0,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K04+105	K04+150	45,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
K04+150	K04+700	550,00	550,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K04+150	K04+700	550,00	420,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
			3.905,00	**m / Carril**	

- Es importante resaltar que el proceso de acompañamiento que se ha venido haciendo a los consultores del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034) para aclarar, ampliar y precisar temas relacionados con las obras de rehabilitación del corredor y sus puntos críticos continua ya que persisten temas pendientes por aclarar y definir

3.3 Seguimiento ítems no previstos

El 07 de Marzo de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 070 – 2026 se presentan los precios No Previstos que se generaron como consecuencia de las discusiones técnicas sostenidas con los Consultores y del reconocimiento en campo de las necesidades del corredor vial:

a) NP 01 Suministro, Transporte, Extensión y Compactación de Material Granular Estabilizado con Asfalto – MGEA Unidad - m3
b) NP 02 Material Granular o Fresado Estabilizado con Emulsión (No Incluye el Material) Unidad - m3
c) NP 03 Material Granular o Fresado Estabilizado con Cemento (No Incluye el Material) Unidad - m3
d) NP 04 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOMALLA BIAXIAL Unidad- M2
e) NP 05 SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE GEOMALLA FIBRA DE VIDRIO Unidad - M2
f) NP 06 GEOCELDA DE POLIETILENO DE ALTA DENSIDAD (PEAD-HDPE) CON ALTURA DE 150 MM. (INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACION). Unidad -M2
g) NP 07 SUMINISTRO E INSTALACION DE TUBERIA NOVAFORT DE 36" Unidad - M
h) NP 08 CONCRETO CICLÓPEO CLASE G, 2000 PSI 40% RAJÓN Unidad - m3
i) NP 09 CUNETA DE CONCRETO CLASE D, 3000 PSI FUNDIDA EN EL LUGAR Unidad - M3
j) NP 10 LIMPIEZA MANUAL DE CUNETAS Y ZONAS DE DRENAJE A BORDE DE VIA INCLUYE RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5 KM Unidad - m3
k) NP 11 ROCERIA, DESMONTE Y LIMPIEZA ZONA DE DERECHO DE VIA (INCLUYE CARGUE Y RETIRO DE SOBRANTES A UNA DISTANCIA DE 5KM) Unidad - HA
l) NP 12 CONTENEDOR DE RAICES paredes en Bloque (Ancho = 1,00 m, Longitud = 1,00 m, Profundidad = 1,00m) Según Esquema de Diseños Unidad – Unidad.

Sin embargo, a la fecha de presentación del presente informe no se cuenta con la aprobación de los precios no previstos generados ni con el modificatorio contractual que permita incorporarlos e iniciar su ejecución.

En correo enviado por el ICCU el pasado Jueves 04 de Junio de los corrientes a las 7 : 02 Pm se hacen una serie de observaciones al balance de obra para el modificatorio al contrato ICCU1603 de 2025 y a los Items No Previstos el cual es respondido mediante el comunicado UTSC1603 – 0185 – 2026 del 09 de Junio de 2026 en el cual se dan respuesta punto a punto a todas y cada una de las observaciones hechas por el ICCU. Pese a lo anterior a la fecha de presentación del presente informe no se ha obtenido la aprobación ni de los Items No Previstos, ni del Balance Contractual, ni del acta de modificación de cantidades de obra ni se ha dado respuesta oficial a cerca de nuestra

solicitud de restitución del plazo contractual perdido, lo anterior es muy preocupante para el futuro del contrato sobre todo si tenemos en cuenta que ya al cierre del presente informe han transcurrido 5 meses del plazo contractual equivalentes al 71,42% del plazo inicialmente pactado.

4 Reportes ejecución mensual contrato de obra (Metas Físicas)

Se ejecutaron actividades de Obra, correspondientes a limpieza manual de cunetas y zonas de drenaje a borde de vía, Fresado, Imprimación y colocación de Mezcla Densa en Caliente MDC-19 (Asfalto 60-70) correspondiente a primera capa, en el sector comprendido

Abscisa	Abscisa2	Longitud (m)	Longitud Ejecutada (m)	Carril	Detalle
Desde	**Hasta**				
K02+460	K03+810	1.350,00	1.350,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K02+460	K03+810	1.350,00	1.350,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K03+810	K03+870	60,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
K03+870	K04+105	235,00	235,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K03+870	K04+105	235,00	0,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K04+105	K04+150	45,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
K04+150	K04+700	550,00	550,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K04+150	K04+700	550,00	420,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
			3.905,00	**m / Carril**	

La Presente Ejecución corresponde al 46% de las metas físicas del contrato (en primera capa de mezcla Asfáltica) lo anterior teniendo en cuenta que de los 4.7 Km del objeto contractual 450 metros aproximadamente corresponden a Sitios Críticos

A continuación presentamos un registro fotográfico de las actividades llevadas a cabo durante el periodo de seguimiento del presente informe mensual :

Limpieza Manual de Cunetas



Limpieza de Cunetas Costado Derecho sector Arborada K3+600



Limpieza de Berma y de Cuneta existente sector M&M K4+330



Limpieza y retiro de material vegetal depositado sobre la cuneta y la berma sector K4+330 Costado Izquierdo



En la imagen se aprecia que el material vegetal y el barro invaden más de un metro de la calzada del sector K4+330 costado Izquierdo



Cuneta en V encontrada en el sector del K3+100al K3+350 costado Izquierdo, la cual se encontraba sepultada por material vegetal, escombros, basura y sedimentos.



Limpieza de Cuneta en V encontrada en el sector del K3+100al K3+350 costado Izquierdo, la cual se encontraba sepultada por material vegetal, escombros, basura y sedimentos.



Limpieza de Cuneta existen sector del K4+100 al K4+350 costado Izquierdo



Sector del K4+350 al K4+430 donde se requiere limpiar la cuneta en tierra existente para ampliar el terraplen en este sector

Fresado



Fresado para el saneamiento de la capa remanente donde se evidencias daños que se puedan reflejar en la estructura que se construirá.





Imprimación





Imprimación sector del K4+500 al K4+700 Costado Izquierdo

Mezcla Densa en Caliente Tipo MDC-19 (Asfalto 60-70)




VÍAS CUNDINAMARCA JA
19/6/2026 14:10:11
4.8229N 74.0892W
##UT VIAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria via Cota -Chia


VÍAS CUNDINAMARCA JA
24/6/2026 14:53:25
4.8260N 74.0912W
##UT VIAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria via Cota -Chia

4.1 Maquinaria y Equipo Contrato de Obra

Durante el Mes de Junio se tuvieron disponibles los equipos relacionados con la ejecución del contrato, algunos de ellos ubicados en el lote del K4+340 costado Derecho del corredor Variante de Cota y otros en distintas ubicaciones, pero siempre dispuestos y preparados para cuando la dinámica de las obras los requeiran:

A. Excavadora Sobre Orugas Kobelco SK210LC – Factura de compra 48530 del 16 de Julio de 2018 – Agregados Tetuan S.A.S.

B. Excavadora Sobre Orugas Kobelco SK210LC – Factura de compra 80853 del 21 de Marzo de 2019 – Agregados Tetuan S.A.S.

C. Volqueta Doble Troque marca Shacman Motor Diesel 10.800 cc Modelo 2021 Línea F3000 Volco de 15 m3 Placas SQY413 – Ingeniería de Vías S.A.S.

D. Volqueta Doble Troque marca Shacman Motor Diesel 10.800 cc Modelo 2021 Línea F3000 Volco de 15 m3 Placas SQY414 – Ingeniería de Vías S.A.S.

E. Volqueta Doble Troque marca International Motor Diesel 10.831 cc Modelo 2015 Línea WorkStar 7.600 Volco de 15 m3 Placas WGQ955 – Agregados Tetuan S.A.S.

F. Volqueta Doble Troque marca International Motor Diesel 10.831 cc Modelo 2015 Línea WorkStar 7.600 Volco de 15 m3 Placas WOY669 – Agregados Tetuan S.A.S.

G. Volqueta Doble Troque marca International Motor Diesel 10.831 cc Modelo 2015 Línea WorkStar 7.600 Volco de 15 m3 Placas WGQ386 – Agregados Tetuan S.A.S.

H. Volqueta Doble Troque marca International Motor Diesel 10.831 cc Modelo 2015 Línea WorkStar 7.600 Volco de 15 m3 Placas WGQ389 – Agregados Tetuan S.A.S.

I. Volqueta Doble Troque marca International Motor Diesel 10.831 cc Modelo 2015 Línea WorkStar 7.600 Volco de 15 m3 Placas WGQ388 – Agregados Tetuan S.A.S.

J. Volqueta Doble Troque marca International Motor Diesel 10.831 cc Modelo 2013 Línea WorkStar 7.600 Volco de 15 m3 Placas TRM444 – Agregados Tetuan S.A.S.

K. Camión Doble Troque Tanque marca International Motor Diesel 10.832 cc Modelo 2013 Línea WorkStar 7.600 Tanque 20.000 Litros Placas TZS153 – Agregados Tetuan S.A.S.

L. Camión Sencillo Tanque marca International Motor Diesel 7.635 cc Modelo 2015 Línea Durastar 4.300 Tanque 11.350 Litros Placas WFT569 – Ingeniería de Vías S.A.S.

M. Motoniveladora Marca Caterpillar Línea 140K Modelo 2018 Peso Bruto 17.518 Kg Potencia 190 HP - Ingeniería de Vías S.A.S.

N. Motoniveladora Marca Caterpillar Línea 140GC Modelo 2021 Peso Bruto 17.450 Kg Potencia 196 HP - Ingeniería de Vías S.A.S.

O. Dos Vibradores de Concreto RL 5.5 HP Motor Honda 20/45 W – Agregados Tetuan S.A.S.

P. Pavimentadora (Finisher) sobre orugas marca Roadtec Modelo RP195-10 Año de Fabricación 2008, Tolva de 6m3 11.5 Toneladas - Ingeniería de Vías S.A.S.

Q. Pavimentadora (Finisher) sobre orugas marca Atlas Copco - Dynapac Modelo F2500CS Año de Fabricación 2015, - Ingeniería de Vías S.A.S.

R. Irrigador de Asfalto Sobre Chasis International 7.300 Modelo 2012 Placas TFQ274, Capacidad 1.900 Galones

S. Irrigador de Asfalto Sobre Chasis International Durastar 4.300 Modelo 2015 Placas WWB544, Capacidad 1.800 Galones

T. Compactador Neumático para pavimento Marca Hamm línea HP280 Modelo 2021

U. Compactador Neumático para pavimento Marca Hamm línea GRW15 Modelo 2012

V. Compactador Doble Rodillo CC424HF para Pavimento Marca Dynapac Modelo 2014

W. Compactador Doble Rodillo HD90 + VO para Pavimento Marca Hamm Modelo 2022

X. Fresadora de Pavimento en frío marca Wirtgen Línea W130 F Año 2007 - Ingeniería de Vías S.A.S.

Y. Fresadora de Pavimento en frío marca Wirtgen Línea W150 Año 2010 - Ingeniería de Vías S.A.S.

4.2 Personal, Control Aporte Legales y Seguridad Social Contrato de Obra

Dentro del componente SST se presenta la información completa y los anexos requeridos para la verificación del pago de Nóminas y Seguridad Social correspondientes al periodo del presente informe.

4.3 Informe Financiero y Presupuestal Contrato de Obra

Valor Inicial del Contrato	$ 20.568.708.950,00
Valor Adicional No. 01	$ 0,00
Valor Adicional No. 02	$ 0,00
Valor Actualizado del Contrato	$ 20.568.708.950,00

Certificados de Disponibilidad presupuestal que lo respaldan

Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. DIS-2025000227	2 de abril de 2025	$ 3.488.154.786,00
Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. DIS-2025000261	29 de abril de 2025	$ 13.288.663.540,00
Certificación para Comprometer Vigencia Futura Ordinaria No. 203-2025	29 de septiembre de 2025	$6.524.318.238,00

CDP No. DIS - 2025000227 del 02 de Abril de 2025	$ 3.488.154.786,00
CDP No. DIS - 2025000261 del 29 de Abril de 2025	$ 13.288.663.540,00
Certificado para Comprometer Vigencia Futura Ordinaria No. 203-2025	$ 6.524.318.238,00
Total Certificados y Vigencias	$ 23.301.136.564,00
Valor del Contrato	$ 20.568.708.950,00
Diferencial	$ 2.732.427.614,00

No se han efectuado pagos en el presente periodo de ejecución

4.4 Resumen Ensayos de Laboratorio

Durante el periodo del presente informe se presentaron las actualizaciones de los siguientes ensayos de laboratorio:

- Diseño Marshall de la Mezcla densa en Caliente Tipo MDC-19 asfalto 60-70 producida en la planta Samacá.
- Diseño Marshall de la Mezcla densa en Caliente Tipo MDC-19 Modificado con polímeros Tipo III producida en la planta Samacá.
- Diseño Marshall de la Mezcla densa en Caliente Tipo MDC-19 asfalto 60-70 NT3 producida en la planta Samacá.
- Diseño Marshall de la Mezcla densa en Caliente Tipo MDC-19 Modificado con polímeros Tipo II B NT2 producida en la planta Samacá.

Adicionalmente se entregan los ensayos de control de Calidad de la Mezcla Asfáltica despachada en el periodo del presente informe correspondiente a :

Control de Calidad de Agregados en Frío

- Análisis Granulométrico de los Agregados Gruesos y Finos
- Límite Líquido y Plástico (Límites de Atterberg)
- Ensayo de Caras Fracturadas
- Determinación del contenido de vacíos en agregados finos
- Ensayo de Equivalente de Arena
- Valor de Azul de Metileno en Agregados Finos y en llenantes Minerales
- Contenido de impurezas agregado grueso
- Partículas Planas y Alargadas en Agregados Gruesos
- Resistencia al desgaste de agregados gruesos por medio de la máquina de Los Ángeles
- Desgaste de los Agregados Micro Deval
- Evaluación de la Resistencia Mecánica de los Agregados Gruesos por el método de 10% de Finos

- Sanidad Agregados frente a acción de soluciones de Sulfato de Sodio y/o Magnesio
- Densidad, Densidad relativa (Gravedad específica) y absorción del Agregado Grueso
- Densidad, Densidad relativa (Gravedad específica) y absorción del Agregado Fino

Control de Calidad Mezcla Asfáltica MDC-19 (60-70) NT3

- Análisis Granulométrico de la Mezcla MDC-19
- Extracción cuantitativa de asfalto
- Análisis Volumétrico
- Gravedad Específica Bulk
- Densidad Específica de mezcla
- Estabilidad y Flujo de Mezclas Asfálticas
- Relación Estabilidad – Flujo
- Porcentaje de Vacíos con Aire
- Porcentaje de Vacíos Agregado Mineral
- Porcentaje de Vacíos Llenos de Asfalto
- Relación Llenante Ligante
- Porcentaje de Asfalto Absorbido
- Porcentaje de Asfalto Efectivo
- Porcentaje Volumen Agregados
- Rice
- Núcleos (Espesores y Densidades)
- Residuos por evaporación de emulsiones asfálticas

También se entregan Certificados de Calidad de Asfalto y Emulsión, así como los certificados de calibración de los equipos con los que cuenta nuestro laboratorio.

4.5 Seguimiento Garantías y Seguros Contrato de Obra

Póliza de Seguro de Cumplimiento NB 100425111 Anexo 0
Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil NB 100113189 Anexo 0

Contrato No. 1603 de 2025
Objeto : Rehabilitación Del Corredor Variante Cota - Chía, Departamento De Cundinamarca
Garantía Emitida por : Compañía Mundial de Seguros S.A.

Valor Inicial del Contrato : $ 20.568.708.950,00
Póliza de Seguro de Cumplimiento NB 100425111 Anexo 0
Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil NB 100113189 Anexo 0

Clase de Garantía	Valor Asegurado	Vigencia	
		Desde	Hasta
Cumplimiento	$ 4.113.741.790,00	30 de diciembre de 2025	30 de noviembre de 2026
Buen Manejo del Anticipo	$ 6.170.612.685,00	30 de diciembre de 2025	30 de noviembre de 2026
Salarios y Prestaciones Sociales	$ 4.113.741.790,00	30 de diciembre de 2025	30 de julio de 2029
Estabilidad de la Obra	$ 6.170.612.685,00	30 de julio de 2026	30 de julio de 2031
Responsabilidad Civil Extracontractual - RCE	$ 1.028.435.448,00	30 de diciembre de 2025	30 de julio de 2026

Contrato No. 1603 de 2025
Objeto : Rehabilitación Del Corredor Variante Cota - Chía, Departamento De Cundinamarca
Garantía Emitida por : Compañía Mundial de Seguros S.A.

Valor Inicial del Contrato : $ 20.568.708.950,00
Póliza de Seguro de Cumplimiento NB 100425111 Anexo 2
Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil NB 100113189 Anexo 2

Clase de Garantía	Valor Asegurado	Vigencia	
		Desde	Hasta
Cumplimiento	$ 4.113.741.790,00	6 de febrero de 2026	7 de enero de 2027
Buen Manejo del Anticipo	$ 6.170.612.685,00	6 de febrero de 2026	7 de enero de 2027
Salarios y Prestaciones Sociales	$ 4.113.741.790,00	6 de febrero de 2026	6 de septiembre de 2029
Estabilidad de la Obra	$ 6.170.612.685,00	6 de septiembre de 2026	6 de septiembre de 2031
Responsabilidad Civil Extracontractual - RCE	$ 1.028.435.448,00	6 de febrero de 2026	6 de septiembre de 2026

4.6 Seguimiento al Plan de Calidad Contrato de Obra

En concordancia con lo dispuesto en nuestro Plan de Calidad

PLAN DE CALIDAD

NTC – ISO 9001 versión 2015

GTC – ISO 10005:2019

Se presenta para el presente periodo de ejecución del proyecto un informe resumen donde se consolidan todos los aspectos relacionados con

Procesos Gerenciales

Planeación Estratégica

Mejora continua

Satisfacción del Cliente

Procesos Operativos

Contratación

Construcción de Obras de Infraestructura Vial

Procesos de Soporte

Mantenimiento de Maquinaria y Equipo

Compras

Control de Inspección, Medición y Ensayo

Gestión Humana

4.6.1 Seguimiento al Factor de Calidad de Obra (Plan de Gerencia)

En atención a que, el plan de Gerencia presentado debe ser actualizado y ajustado articulando la respuesta de la entidad a nuestra solicitud de restitución del Plazo contractual perdido por cuenta del proceso de observaciones, ajustes, modificaciones y complementaciones a los Estudios y Diseños entregados por el ICCU y llevados a cabo en el marco de CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034), así como en la aprobación del Plan de manejo de Tráfico que también fue entregado por el ICCU dentro del paquete de Estudios y Diseños citado anteriormente, apropiado y radicado para aprobación el 03 de Febrero de 2026 previo a la orden de inicio mediante el comunicado UTSC1603 – 003 – 2026, resaltando frente a estos dos puntos que el contrato no contempla un componente para la elaboración de Revisión, Ajustes, Ampliaciones, Complementaciones y/o Actualizaciones ni a los Estudios y Diseños ni al Plan de Manejo de Tráfico, los cuales fueron contratados por la entidad y entregados como insumos para la ejecución del Contrato 1603 de 2025 cuyo objeto es la rehabilitación del corredor variante Cota – Chía, y no contiene ningún componente relacionado con la elaboración del PMT ni con los ajustes a los Estudios y diseños entregados, tampoco tenía previsto un plazo para la ejecución de estos dos ítems que se han venido desarrollando por nosotros y que incluso a la fecha aún lo venimos haciendo.

Así las cosas, recordamos que la orden de inicio del contrato fue impartida el 06 de Febrero de 2026 pero solo hasta el 27 de Abril de 2026 se pudieron iniciar las obras de manera real y efectiva, previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm), de manera que el plazo contractual perdido ya asciende a Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días. Tiempo perdido que como lo hemos venido documentando no puede ser imputado a la responsabilidad del contratista, quien ha actuado de manera celera, oportuna y proactiva respecto a cada uno de los temas incluso proveyendo recursos adicionales a los contractualmente pactados para solucionar estos temas de suma importancia que afectaron el inicio de las obras.

Como antecedente y como consecuencia de las directrices de seguimiento y control que hacen parte del Plan de Gerencia citamos a continuación los escritos donde la UNION

TEMPORA SABANA 2026 ha dejado constancia de las pérdidas de tiempo por cuenta de los temas mencionados, de su compromiso con solucionar los temas relacionados con el pronto inicio de las obras, con las disposición completa, pronta y oportuna de los equipos, del personal y sobre todo de las solicitudes de suspensión y de restitución del plazo contractual perdido que no han sido atendidas:

UTSC1603 – 001 – 2026 del 30 de Enero de 2026

UTSC1603 – 003 – 2026 del 03 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 030 – 2026 del 14 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 036 – 2026 del 17 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 042 – 2026 del 19 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 046 – 2026 del 24 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 070 – 2026 del 07 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 080 – 2026 del 11 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 088 – 2026 del 12 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 094 – 2026 del 21 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 099 – 2026 del 25 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 0104 – 2026 del 27 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 0106 – 2026 del 27 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 0108 – 2026 del 30 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 0109 – 2026 del 30 de Marzo de 2026

UTSC1603 – 0115 – 2026 del 01 de Abril de 2026

UTSC1603 – 0120 – 2026 del 06 de Abril de 2026

UTSC1603 – 0122 – 2026 del 07 de Abril de 2026

UTSC1603 – 0124 – 2026 del 08 de Abril de 2026

UTSC1603 – 0126 – 2026 del 09 de Abril de 2026

UTSC1603 – 0130 – 2026 del 20 de Abril de 2026

UTSC1603 – 0141 – 2026 del 05 de Mayo de 2026

UTSC1603 – 0145 – 2026 del 09 de Mayo de 2026

UTSC1603 – 0151 – 2026 del 12 de Mayo de 2026

UTSC1603 – 0157 – 2026 del 15 de Mayo de 2026

UTSC1603 – 0160 – 2026 del 19 de Mayo de 2026

UTSC1603 – 0171 – 2026 del 22 de Mayo de 2026

UTSC1603 – 0206 – 2026 del 24 de Junio de 2026

Cabe anotar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 ha dejado constancia escrita y oportuna de que transcurridos 5 Meses del plazo contractual es decir el 71.43% del plazo inicial del proyecto, no puede Iniciar la ejecución de los sitios críticos ni de las obras de drenaje hasta que los precios No Previstos y la modificación contractual incluyéndolos al contrato se encuentre debidamente firmada, legalizada, perfeccionada y formalizada, pérdida de tiempo que consideramos tampoco puede ser imputada al contratista teniendo en cuenta que nosotros hemos venido entregando oportunamente la información correspondiente y se han venido atendiendo todos los requerimientos hechos tanto por la Interventoría como por el ICCU.

4.7 Otros documentos seguimiento mensual

4.7.1 Seguimiento a la inversión del Anticipo

El Plan de Inversión del Anticipo fue entregado el 04 de Febrero de 2026 para revisión y aprobación de la Interventoría mediante comunicado UTSC1603 – 005 – 2026, a continuación relacionamos la distribución de los rubros de desembolso y los montos postulados:

No.	Concepto	Acumulado	Plan de Inversión
1	COMPRA DE MATERIALES		$ 3.613.800.000,00
2	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES		$ 1.887.282.051,00
3	MANO DE OBRA Y SUBCONTRATOS		$ 342.000.000,00
4	COMPRA DE EQUIPO Y REPUESTOS		$ 19.000.000,00
	TOTALES	**$ -**	**$ 5.862.082.051,00**

Adicionalmente el 18 de Febrero de 2026 se presenta a la Interventoría, la Minuta del Contrato de Fiducia para aprobación de la Interventoría.

El 31 de Marzo de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0110 – 2026 solicitamos el desembolso del anticipo

El 23 de Abril de 2026 se pusieron a consideración de la interventoría las 5 ordenes de Pago (Orden de pago 1 a la Orden de Pago 5) relacionadas a continuación las cuales fueron aprobadas por la interventoría en el mes de Mayo y fueron tramitadas y pagadas por la Fiducia también en el mes de Mayo.

El 28 de Mayo de 2026 se pusieron a consideración de la interventoría 7 ordenes de Pago (Orden de pago 6 a la Orden de Pago 12) relacionadas a continuación las cuales fueron aprobadas por la interventoría en el mes de Junio y fueron tramitadas y pagadas por la Fiducia también en el mes de Junio.

No. De Orden	Fecha	Beneficiario	Nit - Cédula	Número	Concepto	Valor Desembolso
1	23 de abril de 2026	COLOMBIANA DE BITUMEN SAS	900115530-1	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 897.200.500,00
2	23 de abril de 2026	PROCESOIL INDUSTRIAL FUEL SAS	901737224-5	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 62.000.000,00
3	23 de abril de 2026	IMPORTADORA COLOMBIANA DE AUTOPARTES SAS	830134246-1	4	COMPRA DE EQUIPO Y REPUESTOS	$ 10.000.000,00
4	23 de abril de 2026	COMERCIALIZADORA INDUSTRIAL CENTRO SAS	900253903-6	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 200.000.000,00
5	23 de abril de 2026	AGREGADOS TETUAN SAS	801004314-1	2	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES	$ 455.390.112,00

No. De Orden	Fecha	Beneficiario	Nit - Cédula	Número	Concepto	Valor Desembolso
6	28 de mayo de 2026	UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026	902017957-1	3	MANO DE OBRA Y SUBCONTRATOS	$ 126.024.326,00
7	28 de mayo de 2026	COMERCIALIZADORA INDUSTRIAL CENTRO SAS	900253903-6	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 400.000.000,00
8	28 de mayo de 2026	AGREGADOS TETUAN SAS	801004314-1	2	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES	$ 468.268.217,00
9	28 de mayo de 2026	UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026	902017957-1	3	MANO DE OBRA Y SUBCONTRATOS	$ 80.000.000,00
10	28 de mayo de 2026	COLOMBIANA DE BITUMEN SAS	900115530-1	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 875.030.800,00
11	28 de mayo de 2026	PROCESOIL INDUSTRIAL FUEL SAS	901737224-5	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 62.000.000,00
12	28 de mayo de 2026	COMBUSTIBLE UNIGAS SAS	830085008-4	1	COMPRA DE MATERIALES	$ 30.000.000,00

4.7.2 Seguimiento Programa de Obra y Programa de Inversión

En el Anexo No. 04, se presenta un gráfico del programa de Obra y su correspondiente flujo de inversión, aclarando que corresponde al programa presentado en la etapa precontractual 04 de Febrero de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 005 – 2026.

Adicionalmente el 24 de Febrero de 2026, presentamos el programa de obra y el flujo de Inversiones debidamente ajustados conforme a lo solicitado por la Interventoría. Sin embargo, queremos dejar la salvedad que el Acta de Inicio fue emitida por el ICCU el pasado 06 de Febrero del año en curso pero como es de conocimiento público, a la fecha el inicio físico de las obras no se ha podido llevar a cabo debido a que venimos adelantando gestiones para obtener la aprobación del PMT y para hacer unas ampliaciones, aclaraciones y/o precisiones a los estudios y diseños entregados por el ICCU y llevados a cabo en desarrollo del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU – 478 - 2024 (FONDECUN 24-034).

El 12 de Marzo de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 088 – 2026, teniendo en cuenta que en la versión anterior del programa de obra y su respectivo flujo de inversiones se tenía previsto que para el 27 de Febrero de 2026 se hubiera obtenido la

Aprobación del PMT por parte de la Secretaría de Movilidad Departamental y adicionalmente se hubiera surtido el proceso de atención de las Observaciones, aclaraciones y Precisiones pedidas a los consultores de Los Estudios y Diseños entregados por el ICCU, en el marco del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034) para la ejecución de las obras de rehabilitación del contrato que nos ocupa.

Así las cosas y a pesar de las gestiones realizadas por nosotros, la interventoría y la supervisión del ICCU estos dos puntos esenciales para el inicio físico de las obras no se han podido resolver de manera definitiva, por lo cual nos permitimos entregar la programación de obra y su flujo de inversiones debidamente ajustados asumiendo que el próximo 18 de Marzo de 2026 se hayan superado estos inconvenientes que a todas luces no pueden ser asumidos bajo la responsabilidad de ninguna de las partes que intervienen en el contrato y que corresponden a actores externos sobre los cuales no tenemos ningún control.

Como evidencia de la Trazabilidad de las gestiones llevadas a cabo de la mano con el ICCU y la interventoría relacionamos las reuniones más representativas llevadas a cabo encaminadas a obtener las precisiones a los Estudios y Diseños y los ajustes al PMT que permitan generar el menor impacto a la movilidad teniendo en cuenta los altos volúmenes de tráfico que circulan por el corredor Variante de Cota y al cual confluyen La Avenida la Conejera (Comunica la Localidad de Suba Bogotá con el Municipio de Cota), el Corredor Chía – Cota y el Corredor Siberia – Cota.

- Reunión del Viernes 20 de Febrero de 2026 a las 4:00 Pm con la Participación de los Consultores del Contrato (Consorcio Interconexión Cundinamarca), Interventores del contrato de Consultoría (Consorcio Interconexión AJ), Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca, Especialistas de Geotecnia y Pavimentos del Contrato de Obra 1603 de 2025 y del contrato de Interventoría 1625 de 2025 – Asunto revisar las observaciones, las aclaraciones y las precisiones solicitadas en cuanto a los tramos a intervenir y a las estructuras de pavimento a implementar en los trabajos de rehabilitación de la variante de Cota
- Reunión llevada a cabo el Pasado Jueves 19 de Febrero de 2026 a las 8:00 Am con la presencia de la Secretaría de Movilidad Departamental, el ICCU y representantes del Contrato de Obra 1603 de 2025 y del contrato de Interventoría 1625 de 2025 – Asunto socializar una alternativa de PMT que contemple un Par

vial para ser presentada a la Alcaldía Municipal de Cota (Secretaría de Infraestructura y Secretaría de Movilidad), El Concesionario Devisab (Operador del Paso Nacional por el Municipio de Cota).

- Reunión llevada a cabo el Pasado Lunes 23 de Febrero de 2026 a las 8:00 Am en la Alcaldía de Cota, con la presencia de la Secretaría de Movilidad Departamental, el ICCU, representantes del Contrato de Obra 1603 de 2025 y del contrato de Interventoría 1625 de 2025, así como Funcionarios de la Secretaría de Movilidad de Cota, La Secretaría de Infraestructura de Cota y Devisab – Asunto presentar una alternativa de PMT que contemple un Par vial teniendo en cuenta que existe una restricción para el paso de vehículos de Carga por el paso Nacional por el Municipio de Cota o Carrera 5 y sería una gran alternativa de descongestión durante las obras de rehabilitación de la Variante de Cota, permitir el paso de vehículos de carga por este corredor restringido sobre todo en el sentido Chía – Cota – Siberia.

- El Lunes 09 de Marzo de 2026 se solicita en medio del comité de obra agilizar la aprobación del Plan de Manejo de Tráfico para iniciar las obras a la mayor brevedad posible, en dicho comité se solicita presentar un informe de inicio de obras ampliando ciertos aspectos del PMT entregado para poder iniciar las obras.

- El Martes 10 de Marzo de 2026 se presenta dicho informe y se socializa con la interventoría en comité virtual, el Miércoles 11 de Marzo se realiza una nueva reunión virtual con el ingeniero William Contento para revisar nuevamente el contenido del informe de inicio de actividades presentado.

- En atención a que hemos atendido todos los requerimientos hechos, a que no obteníamos aprobación del Plan de Manejo de Tráfico y a que el contratista ya cuenta con lo necesario para iniciar las obras, el miércoles 18 de Marzo el contratista Unión Temporal Sabana Centro 2026 solicitó una reunión extraordinaria URGENTE para tratar el tema del PMT.

- La reunión solicitada por nosotros fue llevada a cabo el jueves 19 de Marzo de 2026, allí se trataron los alcances del comunicado UTVCJA1625 – 021 – 2026 del Miércoles 18 de Marzo de 2026 a fin de avanzar en la aprobación del PMT teniendo en cuenta que tal y como lo manifestamos en dicha reunión ya hemos perdido 1.5 meses del plazo contractual por cuenta de esta aprobación lo cual equivale a más del 20% del Plazo contractual asignado para la ejecución de las

obras, teniendo en cuenta que el Contrato no contemplaba un plazo para apropiación de estudios y diseños.

- El pasado sábado 21 de Marzo de 2026 en cumplimiento de nuestro compromiso presentamos el documento PMT debidamente ampliado y ajustado conforme a lo requerido por la interventoría
- El martes 24 de Marzo de 2026 en horas de la tarde (5:26 Pm) recibimos el oficio UTVCJA1625 – 026 – 2026 relacionado con No aprobación del PMT, en el cual la interventoría solicita "En particular, se requiere de manera inmediata que el contratista de obra gestione ante la entidad contratante un pronunciamiento expreso respecto al Plan de Manejo de Tránsito (PMT) en el marco de los estudios de rehabilitación, y remita a esta interventoría el respectivo soporte." Adicionalmente se hacen una serie de requerimientos que no corresponden a ningunos términos de referencia pactados en el contrato que nos ocupa y que sobre pasa los alcances de un PMT convencional, de acuerdo a lo manifestado por nuestra especialista en Tránsito y Transporte encargada de ajustar el PMT.
- El Miércoles 25 de Marzo de 2026 a las 4:00 pm se llevó a cabo una extensa mesa de trabajo con la interventoría (Duró más de Dos horas) para discutir los alcances de las observaciones hechas por la interventoría en el oficio UTVCJA1625 – 026 – 2026 ya que consideramos que existen algunas observaciones que no aplican al tipo de PMT que se está ajustando y a que el alto de nivel de detalle requerido no es aplicable a un PMT que pretende cierre de media calzada y no implica interrupción total del tráfico.
- El Viernes 27 de Marzo a las 8:30 Am se hace una nueva mesa de trabajo en el comité de obra con la participación del ICCU (Ingeniera Rocío Castillo e Ingeniero Junior Páez), la Interventoría (Ingeniero Jairo Castillo e Ingeniero William Contento) y la Unión Temporal Sabana centro 2026 (Ingeniera Francy Fonseca especialista en Tránsito y Transporte y el Ingeniero Marco López) a fin de concertar los términos del PMT, ya que consideramos que el PMT propuesto cumple con la normatividad vigente y a que el nivel de detalle solicitado por la interventoría sobre pasa los alcances de un PMT convencional.
- El 30 de marzo en cumplimiento de nuestro compromiso adquirido en la mesa de trabajo del pasado viernes 27 de Marzo, se presenta una nueva versión del PMT atendiendo la mayor parte de las observaciones realizadas salvo las que consideramos que por tratarse de un PMT que no implica cierre total de la calzada

y que está enfocado a iniciar los trabajos fresado y reposición de la mezcla asfáltica de acuerdo a los diseños de rehabilitación en el sector del K2+650 al K3+650

Así las cosas dejamos sentado el precedente que la imposibilidad para el inicio de las obras corresponde a temas completamente ajenos a la responsabilidad del contratista, sin embargo queremos resaltar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 ha venido haciendo el acompañamiento con su grupo de profesionales tanto al tema del PMT como al Tema de los Estudios y Diseños buscando el inicio de las obras a la mayor brevedad posible, sin embargo como dijimos anteriormente son temas que se salen de nuestro alcance, por lo cual consideramos que estas pérdidas de tiempo no pueden ser imputables al contratista bajo ninguna circunstancia.

También recordamos que la orden de inicio del contrato fue impartida el 06 de Febrero de 2026 pero solo hasta el 27 de Abril de 2026 se pudieron iniciar las obras de manera real y efectiva, previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm), de manera que el plazo contractual perdido ya asciende a Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días. Tiempo perdido que como lo hemos venido documentando no puede ser imputado a la responsabilidad del contratista, quien ha actuado de manera celera, oportuna y proactiva respecto a cada uno de los temas incluso proveyendo recursos adicionales a los contractualmente pactados para solucionar estos temas de suma importancia que afectaron el inicio de las obras.

También el 22 de Mayo de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0171 – 2026 se presentó una nueva versión del Programa de Obra que incluye la restitución del plazo contractual perdido, que a nuestro Juicio es la única manera de ejecutar el contrato conservando las condiciones inicialmente pactadas.

El 24 de Junio de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0206 – 2026 se presentó una nueva versión del Programa de Obra que incluye la restitución del plazo contractual perdido, que a nuestro Juicio es la única manera de ejecutar el contrato conservando las condiciones inicialmente pactadas.

Pese a todas nuestras solicitudes a la fecha de cierre del presente informe es decir transcurridos Cinco (05) Meses del plazo contractual es decir el 71.43% del plazo inicial del proyecto no hemos obtenido respuesta favorable de nuestra solicitud de restitución del plazo contractual y nos quedan únicamente Dos (02) meses del plazo contractual tiempo en el cual claramente no es posible ejecutar las obras que están pendientes por

aprobación dentro de los trámites de Ítems No Previstos, Balance Contractual, modificación de cantidades de obra y de modificatoria al contrato.

4.8 Estado de avance y acciones a seguir sugeridas

Considerando que dentro de los Estudios y Diseños entregados por el ICCU para el desarrollo de las obras y llevados a cabo en el marco CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034) nos fue entregado un plan de manejo de tráfico para ser implementado durante la ejecución de las obras de rehabilitación del contrato 1603 de 2025, El 03 de Febrero de 2026 previo a la orden de inicio la Unión Temporal Sabana Centro 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 003 – 2026 apropia el documento aportado por el ICCU y lo presenta para aprobación como requisito indispensable para el inicio de las obras, sin embargo a la fecha de corte del presente informe dicho PMT no ha sido aprobado para el inicio de las obras, sugerimos agilizar los trámites pertinentes para iniciar las obras a la mayor brevedad posible y terminar con estas pérdidas de tiempo que a todas luces no pueden ser asignadas a la responsabilidad de la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026.

Como conclusión del desglose del presupuesto PMT entregado dentro de los documentos complementarios al contrato de la referencia interpretamos que dicho rubro está destinado a la implementación del PMT y no a la revisión, elaboración, ajuste, complementación y/o actualización del PMT, sin embargo como lo hemos repetido sistemáticamente hemos venido y seguiremos haciendo el acompañamiento con nuestra especialista Francy Fonseca hasta obtener la aprobación del PMT pese a que consideramos no es una obligación nuestra ya que como lo hemos indicado dicho plan de manejo de tráfico fue entregado por el ICCU dentro del paquete de Estudios y Diseños realizados para la ejecución del contrato de obra ICCU 1603 de 2025 cuyo objeto es la Rehabilitación del corredor Variante de Cota y no tiene ningún componente de ajuste, complementación, actualización, revisión o elaboración de PMT.

En cuanto a los Estudios y Diseños, quisiéramos empezar manifestando enfáticamente que nuestro propósito al pedir claridad y precisión acerca de los diseños entregados por el ICCU para el desarrollo del contrato de la referencia llevados a cabo mediante CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034), no es emitir juicios de valor a cerca de los mismos, primero porque no es nuestra responsabilidad contractual ya que como lo hemos manifestado con antelación nuestro

contrato es un contrato de rehabilitación, que no contempla componente alguno de actualización, revisión, ajuste y/o complementación de estudios y diseños y segundo porque dentro del principio de planeación las entidades deben contar con unos Estudios y Diseños Fase III lo suficientemente precisos y detallados para evitar alterar significativamente, alguno de los tres principios básicos de la contratación, Valor del Proyecto, Alcance y Plazo.

Así las cosas, nos permitimos hacer las siguientes observaciones con respecto a las solicitudes hechas por nosotros de precisión, complementación y ampliación a ciertos temas de los Estudios y Diseños :

Marco contractual y aceptación de los estudios

Si bien dentro del proceso licitatorio que dio origen al contrato de la referencia (CCU-LP-041-2025) existió una ventana para hacer observaciones de los documentos del proceso me permito respetuosamente manifestarle que de acuerdo a la Jurisprudencia y a los actos de las entidades de control con respecto a la prevención de daños al patrimonio público, la oportunidad de hacer observaciones a un insumo tan importante para la ejecución de la obra no precluye en ninguna etapa, teniendo en cuenta que las observaciones y las precisiones solicitadas por nosotros están encaminadas a hacer claridad acerca de los sectores a intervenir y a los tipos de estructura a implementar en cada uno de ellos, para que las responsabilidades en materia de Estudios y Diseños queden definidas claramente, para que a partir de ellas, el contratista en este caso la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 pueda asumir su responsabilidad sobre todo en cuanto a la estabilidad de las obras ya que tal y como lo hemos mencionado anteriormente corresponde a 5 Años contados a partir de la fecha de suscripción del acta de recibo definitivo a satisfacción de las obras por parte de la entidad.

Es de resaltar que nuestras actuaciones están encaminadas a la prevención de siniestros civiles, fiscales, penales y/o disciplinarios, procesos administrativos, sancionatorios o declaraciones de siniestro por estabilidad, que puedan afectar nuestra trayectoria y buen nombre, así como el de las partes que acompañan el desarrollo del proyecto ya que la responsabilidad en estos casos es solidaria con las Interventorías.

Es obligación del contratista hacer la declaración de aceptación de los Estudios y Diseños, la cual haremos una vez el Consultor nos atienda las observaciones y las precisiones solicitadas en los siguientes comunicados:

UTSC1603 – 001 – 2026 del 30 de Enero de 2026

UTSC1603 – 030 – 2026 del 14 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 036 – 2026 del 17 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 042 – 2026 del 20 de Febrero de 2026

UTSC1603 – 046 – 2026 del 24 de Febrero de 2026

También nos permitimos aclarar que en el marco contractual y sus documentos complementarios no es posible aceptar unos estudios y diseños sin salvedades, ya que existen una serie de condiciones ajenas al control de los contratistas que pueden ser sobrevinientes, inesperadas o abruptas y que pueden requerir de ajustes a los diseños, como lo son condiciones climáticas, evolución de los daños en el pavimento (desde el momento de la realización de los diseños hasta el momento de ejecución de las obras), cambio en las condiciones o solicitaciones de tráfico entre otras y que son nuestra obligación identificar, advertir y alertar a fin de tomar los correctivos necesarios para prevenir perjuicios derivados de omisiones o negligencia como por ejemplo deterioros prematuros de las obras construidas en desarrollo de contratos de obra pública. Lo anterior incluso después de haber manifestado aceptación o apropiación de los diseños por parte del contratista.

Sobre la oportunidad y alcance de las observaciones

Tal y como lo mencionamos anteriormente la oportunidad para realizar observaciones a unos diseños entregados por el ICCU, realizados por esta entidad y que serán el fundamento para la realización de las obras de un contrato de Rehabilitación vial y sobre todo que se encuentran amparados por una serie de garantías contractuales a favor del ICCU no expira, sobre todo si tenemos en cuenta que el alcance de las observaciones está en caminado a precisar las zonas y los tipos de intervención a lo largo del corredor vial objeto del contrato, buscando establecer claramente la responsabilidad del consultor en cuanto a la calidad de los diseños, previniendo futuras afectaciones o daños al patrimonio público que puedan desencadenar como consecuencia inconvenientes con la estabilidad de las obras que se construyan en desarrollo del contrato, derivados de la omisión de informar posibles riesgos no imputables al contratista UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026, protegiendo incluso al interventor del proyecto y a la entidad

contratante de las consecuencias legales que conllevaría una falta que desencadene problemas en la estabilidad de las obras.

Agradecemos la gestión que la interventoría pueda realizar para agilizar la atención de las observaciones y las precisiones pedidas, ya que el plazo del contrato sigue corriendo y el inicio de algunas obras y la continuidad de las obras iniciadas está supeditado a que los sectores de intervención y los tipos de estructura a implementar estén claros por parte de la consultoría.

Adicionalmente durante la ejecución de la obra se han podido determinar sectores de la rasante que requieren de ajustes teniendo en cuenta que son accesos a predios, urbanizaciones, centros comerciales o industrias, que deben ser ajustados para garantizar el ingreso a estos predios, citamos a continuación los más relevantes

A. Sector Meridiano del K1+900 al K2+100 Costado Izquierdo
B. Sector Arborada del K3+400 al K3+570 Costado Derecho
C. Sector EDS Puma del K4+270 al K4+600 Costado Derecho

Modificaciones que claramente no son de nuestra responsabilidad sin embargo las hemos venido haciendo en conjunto con la interventoría para evitar la parálisis de labras en estos sectores y garantizar la continuidad de las obras.

Es importante agilizar el trámite de aprobación de los Precios No Previstos, El balance de obra contractual actualizado y la Modificatoria requerida para la incorporación de estos nuevos ítems y el ajuste de las cantidades al contrato ya que a la fecha de presentación del presente informe (Es decir transcurridos 5 meses de ejecución del contrato 71,43 % del plazo total) no se ha obtenido la aprobación oficial de los mismos y es urgente iniciar la ejecución de las obras de drenaje y de los sitios críticos que son las actividades que en mayor medida se ven afectadas por la falta de aprobación de los Precios No Previstos y del Balance contractual o modificatoria contractual

5 Conclusiones y Recomendaciones

- Si bien la orden de inicio del contrato fue impartida el 06 de Febrero de 2026, solo hasta el 27 de Abril de 2026 se pudieron iniciar las obras de manera real y efectiva, previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm), de manera que el plazo contractual perdido fue de Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días. Tiempo perdido que como lo hemos venido documentando no puede ser imputado a la responsabilidad del contratista, quien ha actuado de manera celera, oportuna y proactiva respecto a cada uno de los temas incluso proveyendo recursos adicionales a los contractualmente pactados para solucionar estos temas de suma importancia que afectaron el inicio de las obras.

- También es preocupante que transcurridos Cinco (05) meses de ejecución del Contrato desde la orden de inicio del 06 de febrero de 2026, aún continúen pendientes aclaraciones, ampliaciones y/o precisiones pedidas frente a los Estudios y Diseños entregados por el ICCU y que corresponden a la ejecución de las obras del contrato 1603 de 2025 que nos ocupa.

- La UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 a la fecha del presente informe (Es decir transcurridos 5 Meses del plazo contractual es decir el 71,43% del plazo inicial del proyecto) no puede Iniciar la ejecución de los sitios críticos ni de las obras de drenaje (Cunetas, Filtros, Alcantarillas, Box Coulvert etc) hasta que los precios No Previstos y la modificación contractual incluyéndolos al contrato se encuentre debidamente firmada, legalizada, perfeccionada y formalizada, pérdida de tiempo que consideramos tampoco puede ser imputada al contratista teniendo en cuenta que nosotros hemos venido entregando oportunamente la información correspondiente y se han venido atendiendo todos los requerimientos hechos tanto por la Interventoría como por el ICCU.

- La UNION TEMPOARAL SABAN CENTRO 2026 deja constancia que cuenta con todos los equipos los recursos y el personal requeridos para la ejecución del contrato en los términos del contrato y sus documentos complementarios sin embargo existen asuntos relacionados con los volúmenes de tránsito encontrado, Los Estudios y Diseños, las restricciones del PMT en materia de Horarios y días de trabajo que imposibilitan la implementación inmediata del segundo frente de obra.

- La Unión Temporal Sabana Centro 2026 presentó a la interventoría el Acta de Recibo Parcial de Obra No. 01 (Periodo del 27 de Abril al 31 de mayo) oportunamente, desde el 01 de Junio de 2026, sin embargo a la fecha de cierre del presente informe no se había obtenido la aprobación por parte de la interventoría para continuar con el trámite correspondiente de la misma y obtener el pago, situación que nos está generando un profundo desequilibrio económico, debido a que la forma de pago pactada en el contrato 1603 de 2025 corresponde a actas parciales mensuales de avance de obra y dentro del flujo de caja del proyecto se cuenta con estos pagos para financiar las obras.

- La solicitud de restitución del plazo contractual que nos permita reprogramar las obras objeto del contrato y contar con dicho plazo perdido para el cumplimiento de las metas físicas no ha sido resuelta por el ICCU, y es inquietante ya que estamos a dos meses de la terminación del plazo contractual pactado y esta solicitud no ha sido aprobada, ni legalizada. Lo anterior afecta incluso la determinación del avance financiero del contrato ya que la programación vigente es completamente obsoleta y no corresponde a la realidad del contrato.

6 Anexos

6.1 Correspondencia

Adjuntamos la Correspondencia Generada por el contratista en el periodo del presente informe:

- 64. Oficio 185 - Respuesta a Observaciones Balance de Obra para Modificatorio
- 65. Gmail - Ajustes a los Precios No Previstos (Mesa de Trabajo del Viernes 12 de Junio de 2026)
- 66. Gmail - Balance de Obra Versión No. 04
- 67. Oficio 193 - Respuesta Observaciones Acta de Obra No. 01
- 68 Oficio 194 - Conclusiones Técnicas Visita Especialistas Martes 16 de Junio de 2026
- 69 Oficio 196 - Respuesta UTVCJA1625-127-2026 - Maquinaria y Frente 2
- 70. Oficio 206 - Reiteración Solicitud Restitución Plazo Contractual Perdido

6.2 Registro fotográfico del avance de las obras.

En el Anexo No. 6.2 se presenta un registro fotográfico correspondiente a las obras ejecutadas en el periodo del presente informe

6.3 Bitácora del mes correspondiente

A partir del 27 de Abril de 2026 la Bitácora de Obra se encuentra bajo la custodia de la Interventoría.

6.4 Programación de Obra y Flujo de Inversiones

El 24 de Febrero de 2026, presentamos el programa de obra y el flujo de Inversiones debidamente ajustados conforme a lo solicitado por la Interventoría. Sin embargo, queremos dejar la salvedad que el Acta de Inicio fue emitida por el ICCU el pasado 06 de Febrero del año en curso pero como es de conocimiento público, a la fecha el inicio físico de las obras no se ha podido llevar a cabo debido a que venimos adelantando gestiones para obtener la aprobación del PMT y para hacer unas ampliaciones, aclaraciones y/o precisiones a los estudios y diseños entregados por el ICCU y llevados a cabo en desarrollo del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU – 478 - 2024 (FONDECUN 24-034).

El 12 de Marzo de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 088 – 2026, teniendo en cuenta que en la versión anterior del programa de obra y su respectivo flujo de inversiones se tenía previsto que para el 27 de Febrero de 2026 se hubiera obtenido la Aprobación del PMT por parte de la Secretaría de Movilidad Departamental y adicionalmente se hubiera surtido el proceso de atención de las Observaciones, aclaraciones y Precisiones pedidas a los consultores de Los Estudios y Diseños entregados por el ICCU, en el marco del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU-478-2024 (FONDECUN 24-034) para la ejecución de las obras de rehabilitación del contrato que nos ocupa.

Así las cosas y a pesar de las gestiones realizadas por nosotros, la interventoría y la supervisión del ICCU estos dos puntos esenciales para el inicio físico de las obras no se han podido resolver de manera definitiva, por lo cual nos permitimos entregar la programación de obra y su flujo de inversiones debidamente ajustados asumiendo que el próximo 18 de Marzo de 2026 se hayan superado estos inconvenientes que a todas luces no pueden ser asumidos bajo la responsabilidad de ninguna de las partes que intervienen en el contrato y que corresponden a actores externos sobre los cuales no tenemos ningún control.

Por lo anteriormente expuesto consideramos que los programas de obra presentados anteriormente no reflejan la realidad del proyecto por lo tanto son obsoletos y no pueden ser considerados como válidos para medir el avance de las obras teniendo en cuenta las repetidas solicitudes de suspensión del contrato, la solicitud de restitución del plazo contractual, las gestiones para la aprobación del PMT y la gestión para hacer unas ampliaciones, aclaraciones y/o precisiones a los estudios y diseños entregados por el ICCU y llevados a cabo en desarrollo del CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No ICCU – 478 - 2024 (FONDECUN 24-034) y sobre todo que la orden de inicio del contrato fue impartida el 06 de Febrero de 2026, solo hasta el 27 de Abril de 2026 se pudieron iniciar las obras de manera real y efectiva, previa aprobación del PMT (Oficio ICCU-I-2026-0005997-PMT del Viernes 24 de Abril de 2026 a las 5:13 Pm), de manera que el plazo contractual perdido ya asciende a Dos (02) Meses y Veintidós (22) Días.

También el 22 de Mayo de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0171 – 2026 se presentó una nueva versión del Programa de Obra que incluye la restitución del plazo contractual perdido, que a nuestro Juicio es la única manera de ejecutar el contrato conservando las condiciones inicialmente pactadas.

El 24 de Junio de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0206 – 2026 se presentó una nueva versión del Programa de Obra que incluye la restitución del plazo contractual perdido, que a nuestro Juicio es la única manera de ejecutar el contrato conservando las condiciones inicialmente pactadas.

Pese a todas nuestras solicitudes a la fecha de cierre del presente informe es decir transcurridos Cinco (05) Meses del plazo contractual es decir el 71.43% del plazo inicial del proyecto no hemos obtenido respuesta favorable de nuestra solicitud de restitución del plazo contractual y nos quedan únicamente Dos (02) meses del plazo contractual tiempo en el cual claramente no es posible ejecutar las obras que están pendientes por aprobación dentro de los trámites de Ítems No Previstos, Balance Contractual, modificación de cantidades de obra y de modificatoria al contrato.

6.5 Ensayos de Laboratorio

Se entregan los ensayos de Laboratorio correspondientes al periodo del presente informe, así como los registros de los ensayos de calidad practicados los días de despacho de mezcla asfáltica desde nuestra planta Samacá a la Obra.

6.6 Relación de Maquinaria y Equipos

Se entrega los formatos de control diario de Maquinaria, Equipos y Vehículos destinados a la ejecución del contrato de Obra No. 1603 de 2025.

Atentamente

Marco Antonio López Rodríguez
Unión Temporal Sabana Centro 2026
Director de Obra