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. 06

Del 01 de Julio de 2026 al 31 de Julio de 2026

Unión Temporal SABANA CENTRO 2026

[Bogotá, Agosto 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 33
4 Reportes ejecución mensual contrato de obra (Metas Físicas) 35
4.1 Maquinaria y Equipo Contrato de Obra 48
4.2 Personal, Control Aporte Legales y Seguridad Social Contrato de Obra 50
4.3 Informe Financiero y Presupuestal Contrato de Obra 50
4.4 Resumen Ensayos de Laboratorio 51
4.5 Seguimiento Garantías y Seguros Contrato de Obra 53
4.6 Seguimiento al Plan de Calidad Contrato de Obra 54
4.6.1 Seguimiento al Factor de Calidad de Obra (Plan de Gerencia) 55
4.7 Otros documentos seguimiento mensual 57
4.7.1 Seguimiento a la inversión del Anticipo 57
4.7.2 Seguimiento Programa de Obra y Programa de Inversión 60
4.8 Estado de avance y acciones a seguir sugeridas 65

5 Conclusiones y Recomendaciones 69

6 Anexos 72

6.1 Correspondencia 72

6.2 Registro fotográfico del avance de las obras 72

6.3 Bitácora del mes correspondiente 72

6.4 Programación de Obra y Flujo de Inversiones 73

6.5 Ensayos de Laboratorio 76

6.6 Relación de Maquinaria y Equipos 76

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).

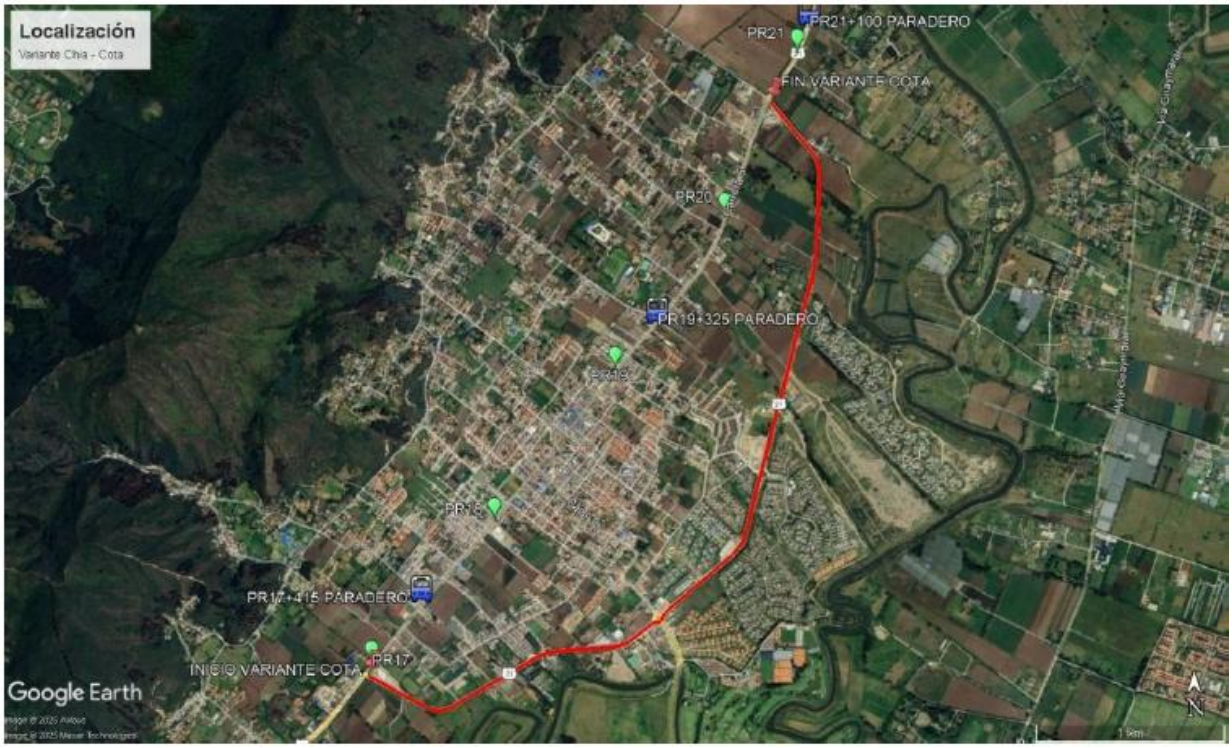
Funciona como variante debido a la restricción en el paso urbano de Cota para el flujo vehicular intermunicipal hacia el Municipio de Chía. La Variante Cota es una vía de carácter regional que permite la circulación de tráfico de paso sin ingresar al casco urbano del municipio, facilitando la conexión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

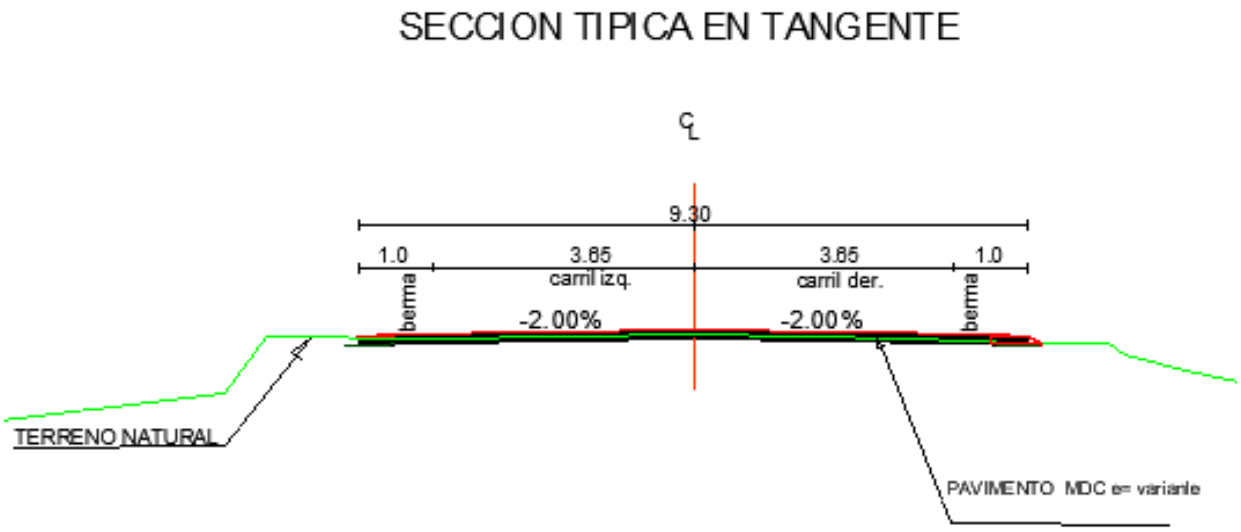


Sector que evidencia graves problemas de drenaje superficial y sub superficial, adicionalmente refleja una fisura longitudinal que a nuestro juicio se debe tratar con algún tipo de geo sintético que evite que dicha fisura se refleje en la nueva estructura a construir afectando la estabilidad de las obras, 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 02 de Julio de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0212 – 2026 se da Respuesta a Comunicado UTVCJA1625-158-2026 Referido a No conformidad mezcla asfáltica instalada el jueves 25 y 26 de junio 2026 y Comunicado UTVCJA 1625-159-2026 Referido No aceptación de la ejecución de actividades en horario nocturno derivadas de fallas recurrentes en la maquinaria mínima del proyecto, manifestando :

a) El día Jueves 25 de Junio de 2026 la fresadora Wirtgen W150 presentó una pérdida de potencia abrupta la cual fue atendida de inmediato por los técnicos especializados, de las 2:30 Pm a las 4:00 Pm hora en la cual continuó el trabajo de manera normal, sin embargo es importante resaltar que ese día se presentaron lluvias fuertes e intermitentes hasta las 7:00 Pm aproximadamente, que disminuyeron de manera importante el rendimiento de la actividad de fresado.

Aclaramos que estas fallas son intempestivas y se pueden presentar en cualquier tipo de equipo y no obedecen a falta de mantenimiento preventivo o rutinario, son daños inesperados que se presentan sin aviso previo.

b) El día Viernes 26 de junio la fresadora trabajó normalmente y la mezcla asfáltica se termino de instalar a las 4:00 Pm, en cuanto al daño presentado en su oficio corresponde a una rampa constructiva provisional para empalmar con una carpeta que ya había sido instalada en la totalidad del espesor y evitar que los vehículos se golpeen, esta zona fue removida limpiada y reemplazada por mezcla asfáltica nueva en el espesor de diseño el día martes 30 de junio de 2026

c) En cuanto a los controles de calidad solicitados tal y como lo venimos haciendo a este sector se le tomarán los ensayos de rigor para determinar su calidad conforme a nuestro programa de inspección y ensayos.

d) Una vez tengamos los resultados de los ensayos, presentaremos en caso de ser necesario un plan de acción ante alguna deficiencia que se pueda presentar.

e) En cuanto a lo manifestado por la interventoría "la NO ACEPTACIÓN de la programación y ejecución de actividades en horario nocturno cuando estas obedecen a fallas recurrentes de la maquinaria destinada a la ejecución del proyecto y no a situaciones imprevistas o de fuerza mayor" consideramos respetuosamente que las fallas mecánicas de unos equipos que vienen operando normalmente que a la fecha han fresado más de 43.000 metros cuadrados en 38 días efectivos de trabajo deben ser consideradas como fortuitas e imprevistas y sobre todo marginales y esporádicas y no recurrentes.

f) También es necesario aclarar que si bien los espesores promedio de fresado anunciados en los estudios y diseños VOLUMEN VI - ESTUDIO GEOTÉCNICO Y DISEÑO DEL PAVIMENTO anunciaban espesares de fresado entre 13 cm y 20 cm hemos tenido que hacer fresados de hasta 47 cm de espesor para cumplir con la rectificación geométrica propuesta en los Diseños entregados por el ICCU.

Tabla 72. Resumen diseño de rehabilitación Alternativa 2

DESDE	HASTA	FRESADO (cm)	MDC-19 Polímeros Tipo II o Tipo III (cm)	MDC-19 Convencional (cm)	INTERVENCIÓN
PR0+000	PR0+400	17	7	15	Fresado Total + R MDC-19 de 15cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR0+400	PR0+900	17	7	13	Fresado Total + R MDC-19 de 13cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR0+900	PR1+550	18	7	12	Fresado Total + R MDC-19 de 12cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR1+550	PR1+700	20	7	19	Fresado Total + R MDC-19 de 19cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR1+700	PR2+030	18	7	12	Fresado Total + R MDC-19 de 12cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR2+030	PR2+450	16	7	11	Fresado Total + R MDC-19 de 11cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR2+450	PR2+700	13	7	11	Fresado Total + R MDC-19 de 11cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR2+700	PR3+050	15	7	10	Fresado Total + R MDC-19 de 10cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR3+050	PR3+400	13	7	11	Fresado Total + R MDC-19 de 11cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR3+400	PR4+100	15	7	11	Fresado Total + R MDC-19 de 11cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm
PR4+100	PR4+678	20	7	13	Fresado Total + R MDC-19 de 13cm + R con Polímeros Tipo II/III MDC-19 de 7cm

Fuente: Elaboración Propia

*R= Refuerzo

g) También aclaramos que estamos firmemente comprometidos con nuestra obligación de ofrecer una estabilidad de obra de 5 años razón por la cual observaremos el comportamiento de la mezcla asfáltica instalada, revisaremos internamente con nuestros especialistas los argumentos planteados por la interventoría, los resultados de los ensayos de laboratorio y emitiremos de ser necesario un plan de acción para los sectores enunciados por ustedes.

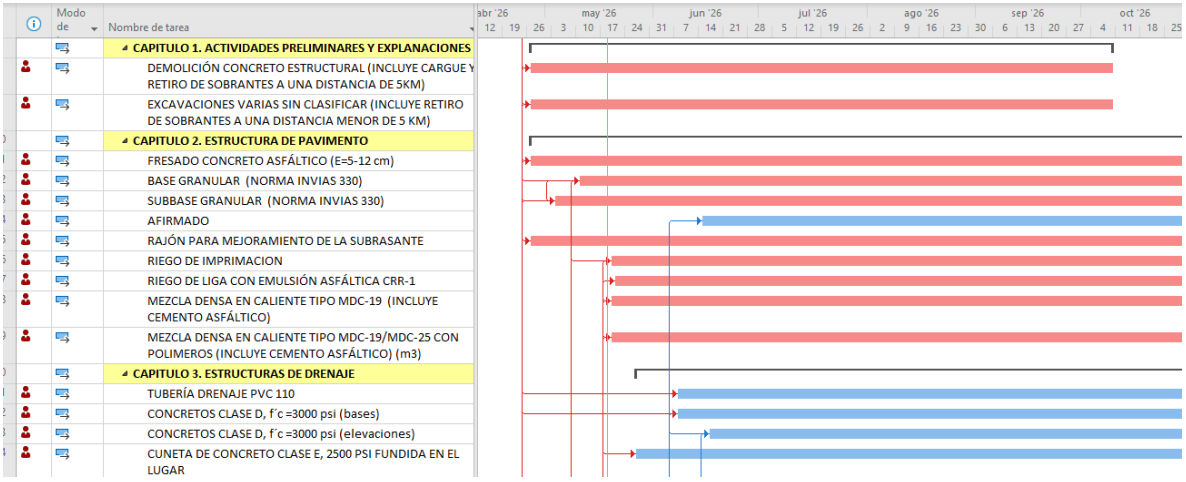
h) Como tema principal de estas situaciones aisladas que se han presentado durante la ejecución de las obras queremos solicitar al ICCU que resuelva el tema del acompañamiento irrestricto de la interventoría a las actividades de obra sobre todo en esas eventualidades de horario nocturno que insistimos son inusuales y fortuitas ya que no se puede condicionar el acompañamiento de las actividades de obra por parte de la interventoría a horarios específicos y sobre todo a que los equipos no se varen, presentan fallas o daños mecánicos, ya que son situaciones imprevistas y sobrevinientes que quisiéramos que no se presenten pero que pueden ocurrir en cualquier momento, solicitamos también se tengan en cuenta la presencia de lluvias fuertes y prolongadas como las que se han presentado la semana pasada y esta semana, también las condiciones no contempladas en los estudios y diseños como los mayores espesores de fresado expuestas anteriormente, para que se resuelva el tema con la interventoría y se pueda contar con el acompañamiento permanente de la interventoría y evitar el rechazo de las obras ejecutadas en horario nocturno por situaciones aisladas.

- El 07 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0216 – 2026 se da Respuesta al Comunicado UTVCJA1625-0168-2026 de la interventoría, referido a Solicitud de actualización de la programación de obra y flujo de inversiones conforme a la restitución del plazo contractual, manifestando:

a) Nos permitimos hacer las siguientes precisiones y observaciones que en su mayoría ya habían sido atendidas mediante el comunicado UTSC1603 – 0160 – 2026 del 19 de Mayo de 2026
b) Flujo de Inversiones - Distribución semanal del flujo de inversiones : Atendiendo su requerimiento presentamos una distribución semanal de las inversiones programadas.
c) Exclusión de rubros en el flujo de inversión de obra : En cuanto a la solicitud hecha por ustedes de "excluir del flujo de inversiones los siguientes conceptos, Plan de Manejo de Tránsito (PMT), Plan de Adaptación de la Guía Ambiental y Provisión para ajuste por posible variación de costos en insumos, Lo anterior, considerando que dichos conceptos serán objeto de conciliación independiente y no hacen parte de la programación financiera asociada a la ejecución directa de las actividades constructivas del proyecto" nos permitimos manifestar que no estamos dispuestos a conciliar una forma de pago que esta contractualmente establecida y ha sido expuesta con anterioridad por ejemplo en nuestro comunicado UTSC1603 – 0193 – 2026 del 17 de Junio de 2026.
d) Redistribución de las inversiones programadas : La concentración de la ejecución en los meses finales es una herramienta de programación válida, en la que el Project permite recargar la Inversión al Inicio, al Final o Prorratearla durante la duración de la actividad, y en este caso particular se ha concentrado al final debido a la incertidumbre que se presenta en la ejecución del presente contrato referida sobre todo a la aprobación de las actividades no previstas, los recios no Previstos, el Balance contractual, la Restitución del plazo contractual perdido y la modificación contractual, en conclusión faltando 2 Meses para la terminación del plazo contractual (Transcurridos 5 Meses el 71,4% del plazo contractual) no se tiene en firme la aprobación de los precios No Previstos, no se puede iniciar la intervención ni de los sitios críticos ni de las obras de drenaje lo cual limita la ejecución del proyecto genera retrasos y perdidas de tiempo no imputables y una muy alta incertidumbre que mitigamos adoptando una ejecución alta durante los últimos meses del plazo.

e) Programación de Obra - Coherencia entre programación y flujo de inversiones : La programación de obra guarda correspondencia con el flujo de inversiones presentado, ya que el flujo de inversiones es producto de la programación de obra sin embargo dado lo explicado en el punto anterior y ante la incertidumbre se presentan tiempos de ejecución programados que no representan inversión debido a que corresponden a actividades previas como procesos de adquisición y compra, permisos de intervención y ajuste a las soluciones planteadas en los estudios y diseños debido a los numerosos ajustes de campo que hemos tenido que venir haciendo debido a las imprecisiones encontradas en los estudios y diseños entregados por el ICCU y que no pueden ser asumidas por nosotros ya que como lo hemos mencionado anteriormente nuestro contrato es un contrato de rehabilitación y no contiene ningún componente ni ningún compromiso con el ajuste, la ampliación, la complementación o la elaboración de estudios y diseños.

f) Establecer ruta crítica claramente definida: Tal y como lo mencionamos anteriormente En el programa de obra presentado se puede apreciar claramente la ruta crítica definida por el software tal y como se pude apreciar en la imagen extraída de dicho programa entregado:



g) Relación entre actividades : Tal y como lo mencionamos en nuestro comunicado UTSC1603 – 0160 – 20 26 del 19 de Mayo de 2026 las predecesoras y la secuencia constructiva a nuestro juicio es acertada, por lo cual solicitamos nuevamente se nos indique en que actividades específicamente consideran ustedes se deben verificar las líneas de ejecución.

h) Asignación y nivelación de recursos : Tal y como lo mencionamos en nuestro comunicado UTSC1603 – 0160 – 2026 del 19 de Mayo de 2026 la programación entregada contiene los recursos de personal, maquinaria y equipos vinculados con cada actividad.

i) Jornadas de trabajo : Tal y como lo mencionamos en nuestro comunicado UTSC1603 – 0160 – 2026 del 19 de Mayo de 2026 la programación de obra se ha realizado teniendo en cuenta los horarios autorizados en el PMT vigente, las restricciones de movilidad y de ingreso de vehículos de carga son concordantes con los decretos que así lo regulan, también es necesario resaltar que se ha programado conforme a lo estipulado en el PMT vigente en cuanto a que se haría con un solo frente de obra. Adicionalmente los inconvenientes que tenga la interventoría con la entidad contratante ICCU y en razón de los cuales se nos intenta limitar el horario de trabajo y se nos pide que no excedamos las 5:00 Pm no son nuestra responsabilidad y consideramos que el ICCU debe garantizar la presencia permanente, sostenida y extendida de la interventoría en cualquier horario que se ejecuten las obras más aún cuando son trabajos extendidos producto de condiciones climáticas e imprevistos con los equipos de transporte y/o colocación de la mezcla asfáltica.

j) Cabe anotar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 a la fecha 08 de Julio de 2026 (Es decir transcurridos 5 Meses y 2 días del plazo contractual es decir el 71,5% 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 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.

k) Adicionalmente consideramos que, si las demoras persisten en la aprobación de estos temas pendientes, no se podrían ejecutar las obras en el pazo planteado en el Programa de Obra presentado ya que como lo indicamos anteriormente el costo de las obras de drenaje y de los sitios críticos asciende aproximadamente al 23,76% del costo estimado inicial de las obras por lo cual dejamos constancia que una vez en firme la modificatoria y los precios no previstos evaluaremos si el plazo restante es suficiente para ejecutar dichas obras o si se requiere de un plazo adicional ya que estos trámites no dependen de nuestra gestión como contratistas de obra.

- El 08 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0218 – 2026 se hace la Solicitud al IICU de intervención para el trámite oportuno de Las Actas de Recibo Parcial de Obra manifestando :

a) De manera atenta nos permitimos solicitar su concurso para que se de trámite oportuno a las actas de recibo parcial de obra, lo anterior teniendo en cuenta que venimos ejecutando obras desde el 27 de Abril de 2026 y hemos venido entregando a tiempo los documentos relacionados con las Actas de Recibo parcial de Obra, hemos atendido puntualmente las observaciones hechas y sin embargo no se ha dado trámite al Acta de Recibo Parcial de Obra No. 01 (Periodo del 27 de Abril al 31 de mayo) radicada desde el 01 de Junio de 2026, adicionalmente ya iniciamos con el trámite del Acta de Recibo Parcial de Obra No. 02 (Periodo del 01 al 30 de Junio) la cual fue radicada desde el pasado 04 de Julio de 2024.

b) Las demoras en el trámite de las actas de recibo parcial de obra afectan profundamente las finanzas y el flujo de caja del proyecto poniendo en riesgo la continuidad y el buen ritmo de los trabajos.

- El 18 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0220 – 2026 se oficializan las Recomendaciones de los Especialistas en Hidráulica de acuerdo a visita del 09 de Julio de 2026 destacando:

a) De manera atenta remitimos para su revisión y comentarios el informe emitido por nuestro especialista en hidráulica ingeniero Sergio Zea en el cual se hacen una serie de recomendaciones para la construcción de filtros y cunetas para que

sean validadas por ustedes de manera que puedan ser implementadas una vez el modificatorio que se viene gestionando ante el ICCU

b) De las recomendaciones hechas por nuestro especialista destacamos las siguientes :

- ✓ Los diseños entregados por el ICCU recomiendan cunetas de 3.000 PSI razón por la cual consideramos que no es viable usar concreto de 2.500 PSI tal y como lo plantea el ICCU.
- ✓ Se recomiendan espesores mínimos de 15 cm para las cunetas, en concreto de 3.000 PSI
- ✓ Para las cunetas de acceso a los predios se recomiendan espesores mínimos de 17 cm
- ✓ Se recomienda hacer unos ajustes a los sectores de filtros con geodren planar para que sean incorporados

- El 22 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0233 – 2026 dejamos Constancia de la imposibilidad de intervenir Sitios Críticos, Obras de drenaje y Glorieta K1+700 teniendo en cuenta que :

a) a la fecha del presente escrito es decir a escasos 1,5 meses de culminar el plazo contractual (fecha de terminación actual 05 de Septiembre de 2026) persiste la imposibilidad de intervenir los siguientes sitios que corresponden a sitios críticos, obras de drenaje y la glorieta del K1+700, por temas relacionados con la aprobación de los precios No Previstos, el balance contractual y el modificatorio que los incorpore al contrato, así como una instrucción impartida por el ICCU el pasado miércoles 15 de Julio de 2026 de no intervenir el sector de la glorieta ubicada a la altura del K1+700 del corredor vial objeto de intervención, dicha instrucción fue dada durante la reunión presencial llevada a cabo en las instalaciones del ICCU a la cual asistieron el ICCU (Ingeniera Rocio Castillo, Ingeniero Juan Junior Paez), la Interventoría y el contratista.

b) Así las cosas tal y como se presenta en el siguiente cuadro los sectores mencionados no es posible intervenirlos por razones ajenas a nuestra responsabilidad :

Abscisa		Longitud (m)	Ancho (m)	Area (m2)	Detalles - Observaciones
Desde	Hasta				
K00 + 280	K00 + 340	60,00	9,30	558,00	Sitio Crítico No. 01
K00 + 440	K00 + 500	60,00	9,30	558,00	Sitio Crítico No. 02
K01 + 600	K01 + 750	150,00	Glorieta	1.687,00	Glorieta Avenida la Conejera
K02 + 430	K02 + 470	40,00	9,30	372,00	Sector Box Palo de Agua
K03 + 810	K03 + 870	60,00	9,30	558,00	Sitio Crítico No. 03
K04 + 105	K04 + 160	55,00	9,30	511,50	Sitio Crítico No. 04

c) Como se puede deducir del cuadro anterior por las razones anteriormente expuestas está comprometido el inicio de las obras en alrededor del 10 % en cuanto a las metas físicas del proyecto considerando que el corredor tiene una longitud de aproximadamente 4,7 Kilómetros. En términos presupuestales la ejecución de obras que no es posible iniciar ascienden a los $ 6.500 Millones de pesos equivalentes al 33,59 % del Valor inicial de las obras pactado en el contrato, obras que no se podrán ejecutar hasta que no se cuente con los trámites administrativos respectivos, razón por la cual desde ahora y teniendo en cuenta el corto plazo de ejecución que nos queda a la fecha del presente escrito, queremos dejar constancia que de no ser posible la ejecución de las obras por vencimiento del plazo o por que el plazo de ejecución no sea suficiente no podrá ser esta disminución de las metas físicas o en el valor a ejecutar del contrato una responsabilidad del contratista UNION TEMPRAL SABANA CENTRO ya que esta situación la hemos venido advirtiendo y alertando desde Marzo de 2026 y se encuentra debidamente documentada.

d) Así las cosas anunciamos desde ahora que una vez sea aprobado el modificatorio contractual y se tenga el aval para intervenir el sector de la glorieta del K1+700 evaluaremos si el plazo contractual restante es suficiente para adelantar estas obras, ya que como lo hemos venido mencionando de manera reiterada estas demoras son ajenas a nuestra responsabilidad, obedecen a deficiencias en los diseños entregados por el ICCU a falta de planeación por parte del ICCU y no podrán ser imputadas a la responsabilidad del contratista UNION TEMPORAL SABANA CENTRO, en su calidad de ejecutor de un contrato de rehabilitación que no dispone de la totalidad de las obras para poder ejecutar por las razones ampliamente expuestas en los diferentes escenarios contractuales.

- El 27 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0245 – 2026 se da Respuesta a Oficios UTVCJA1625–201– 2026 y UTVCJA1625 – 156 – 2026 relacionados con Presuntas inconsistencias con el desglose del AIU resaltando :

- Que nuestro contrato de obra corresponde a un contrato bajo la modalidad de Precios Unitarios Fijos y a que el porcentaje de AIU fue pactado desde la etapa precontractual ya que durante el proceso de Licitación Pública ICCU-LP-041-2024 que dio origen a nuestro contrato de obra, el AIU ofertado fue aceptado y aprobado por la entidad contratante tal y como consta en la minuta del contrato de la referencia la cual estipula:

Administración	=	33,00 %
Imprevistos	=	1,00 %
Utilidad	=	3,00 %
AIU	=	37,00%

- Por lo anterior consideramos que el desglose del AIU es referencial y que no puede ser ajustado durante la ejecución del proyecto, tampoco puede ser un requisito para la aprobación o el trámite de las actas de recibo parcial de obra, ya que como lo indicamos a continuación el AIU ya fue pactado y no puede ser objeto de ajuste.

- Sin embargo y para atender el requerimiento hecho por ustedes adjuntamos un desglose del AIU en el cual se relacionan todos los recursos que se vienen utilizando en desarrollo del contrato y del cual podemos concluir que solo en el rubro de administración que inicialmente fue tasado en el 33,50% se espera que en siete meses de Ejecución del Contrato (Sin incluir Ampliaciones en el Plazo) el Valor estimado de Administración pase de costar $ 4.734.749.579,00 contemplado inicialmente a costar $ 6.145.748.616,00.

- Por lo anteriormente expuesto ponemos a consideración de ustedes el desglose del AIU actualizado para que sea analizado como un conjunto y sobre todo se

tengan en cuenta los altos costos proyectados de Tasas, Impuestos, Gravámenes, legalización, costos financieros y perfeccionamiento que asciende a $ 4.495.211.749,00 es decir casi un 91% del Valor total de la Administración estimada por la entidad lo cual representa a nuestro Juicio un grave error en la planificación del proyecto.

- Lo anterior sin mencionar los altos costos de imprevistos que nos generó el hecho de contar con los equipos del primer frente de obra desde la orden de inicio del Proyecto frente al inicio tardío del proyecto por las demoras en la aprobación del PMT y el proceso de ajustes a los estudios y diseños entregados por el ICCU, tal y como lo hemos venido documentando en reiteradas ocasiones y cuyo costo asciende a los 395 Millones de Pesos Mensuales tal y como lo muestra el siguiente desglose, el cual ha sido elaborado tomando los valores de las horas de cada uno de los equipos de los análisis de precios Unitarios contractuales.

Equipos

No. De Orden	Descripción	Unidad	Cantidad	Valor Unitario	Valor Total
1	Fresadora Wirtgen W150F	Hora	140,00	$ 722.295,00	$ 101.121.300,00
2	Fresadora Wirtgen W1000	Hora	140,00	$ 722.296,00	$ 101.121.440,00
3	Carrotanque de Agua Doble Troque Placas VEO-166	Hora	140,00	$ 141.849,00	$ 19.858.860,00
4	Finisher Roadtec RP195	Hora	140,00	$ 301.516,00	$ 42.212.240,00
5	Compactador de Llantas Hamm W180	Hora	140,00	$ 162.252,00	$ 22.715.280,00
6	Vibrocompactador Doble Rodillo Hamm HD90V	Hora	140,00	$ 162.252,00	$ 22.715.280,00
7	Vibrocompactador Combi Hamm HD90K	Hora	140,00	$ 162.252,00	$ 22.715.280,00
8	Compactador de Granulares Atlascopco 16 Toneladas	Hora	140,00	$ 162.252,00	$ 22.715.280,00
9	Volqueta Doble Troque No. 01 Placas SMB719	Hora	140,00	$ 79.797,00	$ 11.171.580,00
10	Volqueta Doble Troque No. 02 Placas SQY414	Hora	140,00	$ 79.797,00	$ 11.171.580,00
11	Irrigador de Asfalto International	Hora	140,00	$ 125.178,00	$ 17.524.920,00
					$ 395.043.040,00

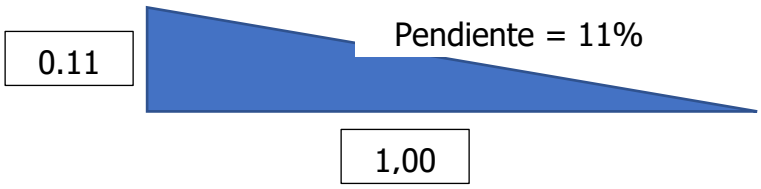
- El valor resultante que corresponde a un solo mes de para de los equipos comparado contra los $ 141.335.808,00 de Imprevistos inicialmente contemplados arroja un déficit de $ 253.707.232,00 por cada mes de retraso en el inicio del proyecto.

- El 28 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0250 – 2026 presentamos nuestra primera propuesta para el manejo de los Accesos a Predios

sector del K0+905 al K0+985 costado Izquierdo Condominio Residencial Summer Hill

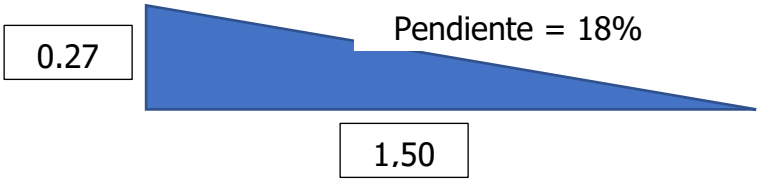
- En atención a un recorrido llevado a cabo el día de hoy conjuntamente con ustedes para verificar los accesos a los predios del sector del K1+600 al K0+900 me permito hacer oficial nuestra propuesta para el manejo del acceso al condominio Summer Hill ubicado entre las abscisas K0+905 al K0+985 costado Izquierdo, lo anterior para su revisión y aprobación:

- Sector No. 01 del K0+905 al K0+932



- En promedio la Rasante queda por encima del nivel del acceso actual 11 cm, por lo cual proponemos hacer una rampa como se indica en la figura para hacer la transición entre la rasante proyectada y el acceso al predio conservando el diseño geométrico original. (Volumen Aproximado de Mezcla =1.50 m3)

- Sector No. 02 del K0+959 al K0+985



- En promedio la Rasante queda por encima del nivel del acceso actual 27 cm, por lo cual proponemos hacer una rampa como se indica en la figura para hacer la transición entre la rasante proyectada y el acceso al predio conservando el diseño geométrico original. (Volumen Aproximado de Mezcla =5.30 m3)

- El 29 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0251 – 2026 se da Respuesta a su oficio UTVCJA1625-198-2026 referido a Programación de obra y

Flujo de inversiones conforme a la restitución del plazo contractual en los siguientes términos:

a) El Project calculó 42,6 semanas de ejecución del proyecto hasta el 27 de Noviembre de 2026, de manera que se ha atendido el requerimiento pero redondeando a 43 semanas de acuerdo a la programación resultante del software
b) En cuanto a excluir del flujo de inversiones los rubros correspondientes a Plan de Manejo de Tránsito (PMT), Plan de Adaptación de la Guía Ambiental y Provisión para ajuste por posible variación de costos en insumos, insistimos en que son rubros que hacen parte integral de la ejecución del contrato y sobre todo a que de acuerdo a su forma de pago contractual son proporcionales a la ejecución de las obras. Por lo anterior no se pueden excluir del Flujo de inversiones.
c) Las Observaciones hechas con respecto a los desfases entre lo consignado en la programación y el flujo de inversiones fueron atendidas, sin embargo, queremos reiterar que existen una serie de actividades que hacen parte de la programación pero que no necesariamente reflejan una inversión y están relacionadas con procesos de adquisición y compra, permisos de intervención y ajuste a las soluciones planteadas en los estudios y diseños.

d) Adicionalmente quisiéramos hacer una serie de salvedades y de consideraciones que se encuentran plasmadas en el programa de obra y su consecuente flujo de inversiones:

e) La Restitución del plazo contractual solicitada desde Marzo de 2026 y finalmente acumulada desde la orden de inicio hasta el 27 de Abril de 2026 fecha del inicio real de las obras corresponde a los tiempos perdidos como consecuencia de las demoras en la aprobación del Plan de Manejo de tráfico así como el proceso de 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).
f) El inicio real y efectivo de las actividades de obra relacionadas con el Balance del contrato, la modificatoria contractual y los Items No Previstos

se ha estipulado tentativamente para el 03 de Agosto de 2026, de no ser posible iniciar las obras por las demoras en los trámites administrativos de la aprobación y perfeccionamiento de la modificatoria contractual la fecha de este Hito deberá ser reprogramada.

g) Resaltamos que a la fecha no hemos obtenido oficialmente una respuesta a nuestra solicitud de restitución del plazo contractual perdido, sin embargo, el programa de obra y su consecuente flujo de inversiones se ha proyectado con fecha de terminación 26 de Noviembre de 2026.

h) Aclaramos que a la fecha de presentación del presente programa de obra y flujo de inversiones no tenemos un documento oficial en el que se aprueben, ni las cantidades del Balance contractual y su modificatorio, ni de los Items No Previstos, sin embargo atendiendo un requerimiento hecho por el ICCU a través de la interventoría presentamos la reprogramación de obra Versión 4 incluyendo los ítems no previstos y las cantidades de obra se han ajustado de acuerdo al último balance contractual presentado.

i) Tal y como lo hemos manifestado anteriormente, existen una serie de obras relacionadas con la modificación contractual, el balance del proyecto y los Items No Previstos que a la fecha no se han podido iniciar, el valor de dichas obras se ha estimado en aproximadamente $ 6.500 Millones de pesos equivalentes al 33,59 % del Valor inicialmente pactado de las obras (Ver Comunicado UTSC1603 – 0233 – 2026 del 22 de Julio de 2026), obras que inicialmente contaban con un plazo de ejecución de 7 Meses y hoy en día contando con que se puedan iniciar la primera semana de Agosto tendrán un plazo de ejecución de 3,5 meses aproximadamente (82 días hábiles de acuerdo al programa de obra) lo cual representa una afectación al plazo contractual pactado inicialmente, por tal razón una vez aprobado y perfeccionado el modificatorio contractual y tengamos certeza de poder iniciar las obras que hacen parte de dicha modificación se evaluará la necesidad de solicitar una prórroga para la ejecución de estas obras teniendo en cuenta que el plazo restante continua disminuyendo y no puede ser responsabilidad de la UNION TEMPRAL SABANA CENTRO 2026 ejecutar unas obras en 3,5 meses si bien estaban inicialmente programadas para hacerse en 7 meses.

j) Resaltamos que el valor de las obras que no se pueden iniciar por los trámites administrativos ajenos a nuestra responsabilidad y que han sido

cuantificadas en 6.500 Millones de pesos aproximadamente han quedado programadas en mayor medida para los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre de 2026, lo cual concentra la mayor parte de la inversión en estos meses, situación que sumada al punto anterior nos avoca a revisar si una vez obtenidas las aprobaciones de los ítems no previstos, el balance contractual y la modificatoria que esto implica, es posible llevar a cabo las obras en el plazo restante o si es necesario ampliar el plazo para la ejecución de las mismas, en cuyo caso presentaremos oficialmente a ustedes la solicitud de ampliación del plazo por las razones anteriormente expuestas.

- 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 6 Meses del plazo del contrato (Es decir aproximadamente el 85,71% del plazo del contrato)

- 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 6 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. 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 a la mezcla de Saneo es necesario resaltar que dado que el diseño geométrico prevé fresar en algunos sectores espesores de hasta 38 cm lo cual implica reducir el espesor remanente de Granulares considerado en los estudios y diseños se ha llegado al consenso entre los especialistas de Pavimentos (Visita del Miércoles 22 de Julio de 2026) que donde se hayan reducido los espesores de granulares existentes se deberán hacer las siguientes compensaciones :

  Reducción de Granular existente en Hasta 15 cm compensar así

  En Asfalto MDC19 (Asfalto 60-70) = 5 cm
  En Asfalto MDC19 (Asfalto Tipo IIB) = 3 cm

  Reducción de Granular existente en Hasta 10 cm compensar así

  En Asfalto MDC19 (Asfalto 60-70) = 3 cm
  En Asfalto MDC19 (Asfalto Tipo IIB) = 2 cm

- Cabe anotar que la UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026 a la fecha de presentación del presente informe (Es decir transcurridos 6 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.

- 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)	Ancho (m)	Espesor (m)	Volumen (m3)	Detalles - Observaciones	
Desde	Hasta						
K04 + 150,00	K04 + 330,00	180,00	Ver Secciones Transversales		118,65	Ver Carteras de Topografía	Carril Derecho
K03 + 870,00	K04 + 105,00	235,00	Ver Secciones Transversales		128,10	Ver Carteras de Topografía	Carril Derecho
K01 + 147,00	K01 + 610,00	463,00	Ver Secciones Transversales		315,79	Ver Carteras de Topografía	Carril Izquierdo
K01 + 750,00	K02 + 430,00	680,00	Ver Secciones Transversales		870,26	Ver Carteras de Topografía	Carril Izquierdo + Derecho

K4+150 al K4+330 Costado Derecho	180 m / Carril
K3+870 al K4+105 Costado Derecho	235 m / Carril
K1+750 al K2+430 Costado Derecho	680 m / Carril
K1+750 al K2+430 Costado Izquierdo	680 m / Carril
K1+147 al K1+610 Costado Izquierdo	463 m / Carril
Para un Total de	**2.238 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**				
K01+147	K01+610	463,00	463,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K01+100	K01+610	510,00	0,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K01+610	K01+750	140,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
K01+750	K02+430	680,00	680,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K01+750	K02+430	680,00	680,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K02+430	K02+460	30,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
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	235,00	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	550,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
			6.093,00	**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 6 meses del plazo contractual equivalentes al 85,71% 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				
K01+147	K01+610	463,00	463,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K01+100	K01+610	510,00	0,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K01+610	K01+750	140,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
K01+750	K02+430	680,00	680,00	Izquierdo	1a Capa Asfáltica
K01+750	K02+430	680,00	680,00	Derecho	1a Capa Asfáltica
K02+430	K02+460	30,00	0,00	Izquierdo + Derecho	Sitio Crítico
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	235,00	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	550,00	Derecho	1a Capa Asfáltica

Abscisa	Abscisa2	Longitud (m)	Longitud Ejecutada (m)	Carril	Detalle
			6.093,00	**m / Carril**	

La Presente Ejecución corresponde al 76,16% 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 550 metros aproximadamente corresponden a Sitios Críticos y a la Glorieta del K1+700 que conecta la Vía La Conejera con la Variante de Cota.

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 Meridiano K1+800



Limpieza de Berma y de Cuneta existente sector K1+300



Limpieza y retiro de material vegetal depositado sobre la cuneta y la berma sector K1+300 Costado Izquierdo

Fresado



Fresado Carril Izquierdo sector Meridiano K1+500



Fresado Carril Derecho Sector Vyla Stile



Fresado Segunda Pasada Carril Izquierdo sector del K1+500



Fresado Primera Pasada Carril Izquierdo sector del K1+500



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 Dacota



Imprimación sectores de Saneo acceso a centro comercial Meridiano



Imprimación sector del K1+650 Costado Izquierdo

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




VÍAS CUNDINAMARCA JA
30/07/2026 3:17:56 p. m.
4.80081958N 74.09858084W
##UT VÍAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria vía Cota - Chía


VÍAS CUNDINAMARCA JA
23/07/2026 3:28:15 p. m.
4.80423022N 74.09418741W
##UT VÍAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria vía Cota - Chía


VÍAS CUNDINAMARCA JA
23/07/2026 3:28:15 p. m.
4.80423022N 74.09418741W
##UT VÍAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria vía Cota - Chía


VÍAS CUNDINAMARCA JA
22/07/2026 3:35:57 p. m.
4.80528997N 74.09301333W
##UT VÍAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria vía Cota - Chía


VÍAS CUNDINAMARCA JA
27/07/2026 3:02:41 p. m.
4.80280647N 74.09592707W
##UT VÍAS CUNDINAMARCA JA - Interventoria via Cota - Chía



4.1 Maquinaria y Equipo Contrato de Obra

Durante el Mes de Julio 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 6 Meses del plazo contractual es decir el 85.71% 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 órdenes 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 órdenes 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.

El 02 de Julio de 2026 y el 15 de Julio se pusieron a consideración de la interventoría 9 órdenes de Pago (Orden de pago 13 a la Orden de Pago 21) relacionadas a continuación las cuales fueron aprobadas por la interventoría en el mes de Julio y fueron tramitadas y pagadas por la Fiducia también en el mes de Julio.

No. De Orden	Fecha	Beneficiario	Nit - Cédula	Concepto	Valor Desembolso
1	23 de abril de 2026	COLOMBIANA DE BITUMEN SAS	900115530-1	COMPRA DE MATERIALES	$ 897.200.500,00
2	23 de abril de 2026	PROCESOIL INDUSTRIAL FUEL SAS	901737224-5	COMPRA DE MATERIALES	$ 62.000.000,00

No. De Orden	Fecha	Beneficiario	Nit - Cédula	Concepto	Valor Desembolso
3	23 de abril de 2026	IMPORTADORA COLOMBIANA DE AUTOPARTES SAS	830134246-1	COMPRA DE EQUIPO Y REPUESTOS	$ 10.000.000,00
4	23 de abril de 2026	COMERCIALIZADORA INDUSTRIAL CENTRO SAS	900253903-6	COMPRA DE MATERIALES	$ 200.000.000,00
5	23 de abril de 2026	AGREGADOS TETUAN SAS	801004314-1	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES	$ 455.390.112,00
6	28 de mayo de 2026	UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026	902017957-1	MANO DE OBRA Y SUBCONTRATOS	$ 126.024.326,00
7	28 de mayo de 2026	COMERCIALIZADORA INDUSTRIAL CENTRO SAS	900253903-6	COMPRA DE MATERIALES	$ 400.000.000,00
8	28 de mayo de 2026	AGREGADOS TETUAN SAS	801004314-1	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES	$ 468.268.217,00
9	28 de mayo de 2026	UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026	902017957-1	MANO DE OBRA Y SUBCONTRATOS	$ 80.000.000,00
10	28 de mayo de 2026	COLOMBIANA DE BITUMEN SAS	900115530-1	COMPRA DE MATERIALES	$ 875.030.800,00
11	28 de mayo de 2026	PROCESOIL INDUSTRIAL FUEL SAS	901737224-5	COMPRA DE MATERIALES	$ 62.000.000,00
12	28 de mayo de 2026	COMBUSTIBLE UNIGAS SAS	830085008-4	COMPRA DE MATERIALES	$ 30.000.000,00
13	2 de julio de 2026	COMBUSTIBLE UNIGAS SAS	830085008-4	COMPRA DE MATERIALES	$ 40.000.000,00
14	2 de julio de 2026	COLOMBIANA DE BITUMEN SAS	900115530-1	COMPRA DE MATERIALES	$ 830.691.400,00
15	2 de julio de 2026	UNION TEMPORAL SABANA CENTRO 2026	902017957-1	MANO DE OBRA Y SUBCONTRATOS	$ 135.845.072,00
16	2 de julio de 2026	COMERCIALIZADORA INDUSTRIAL CENTRO SAS	900253903-6	COMPRA DE MATERIALES	$ 300.000.000,00
17	2 de julio de 2026	PROCESOIL INDUSTRIAL FUEL SAS	901737224-5	COMPRA DE MATERIALES	$ 62.000.000,00
18	2 de julio de 2026	MEXICHEM COLOMBIA SAS	860005050-1	COMPRA DE MATERIALES	$ 56.336.778,00
19	2 de julio de 2026	GEOMATRIX SAS	800021390-1	COMPRA DE MATERIALES	$ 13.143.586,00

No. De Orden	Fecha	Beneficiario	Nit - Cédula	Concepto	Valor Desembolso
20	2 de julio de 2026	SUMINISTROS & CONSTRUCCIONES RUAJ SAS	901366617-3	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES	$ 65.066.760,00
21	15 de julio de 2026	AGREGADOS TETUAN SAS	801004314-1	ALQUILER DE MAQUINARIA Y TRANSPORTES	$ 150.000.000,00

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.

El 07 de Julio de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0216 – 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 29 de Julio de 2026 mediante el comunicado UTSC1603 – 0251 – 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 (06) Meses del plazo contractual es decir el 85.71% del plazo inicial del proyecto no hemos obtenido respuesta favorable de nuestra solicitud de restitución del plazo contractual y nos quedan únicamente UN (01) 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 Summer Hill K0+900 al K0+980 Costado Izquierdo
B. Sector Glorieta K1+700 son aproximadamente 1.687 metros cuadrados que no tienen diseños de rasanta y que deben ser articulados con las condiciones de drenaje y las vías que conectan a esta glorieta.
C. Sector Meridiano del K1+900 al K2+100 Costado Izquierdo
D. Sector Arborada del K3+400 al K3+570 Costado Derecho
E. 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 6 meses de ejecución del contrato 85,71 % 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 Seis (06) 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 6 Meses del plazo contractual es decir el 85,71% 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 ha venido presentando oportuna mente las Actas de Recibo Parcial de Obra sin embargo se han presentado demoras en el trámite de las mismas que afectan el normal flujo de caja :

- Acta de Recibo Parcial de Obra No. 04 (Periodo del 01 de Mayo al 31 de mayo) presentada, desde el 01 de Junio de 2026 a la interventoría, Entregada al ICCU con los documentos requeridos y Factura desde el 14 de Julio de 2026 sin embargo a la fecha de cierre del presente informe no se ha obtenido el pago.

- Acta de Recibo Parcial de Obra No. 05 (Periodo del 01 de Junio al 30 de Junio) presentada, desde el 04 de Julio de 2026 a la interventoría, a la fecha de cierre del presente informe toda vía se encuentra en revisión de la interventoría.

- Acta de Recibo Parcial de Obra No. 06 (Periodo del 01 de Julio al 31 de Julio) presentada, desde el 03 de Agosto de 2026 a la interventoría, a la fecha de cierre del presente informe toda vía se encuentra en revisión de la interventoría.

- Las demoras en la revisión y los trámites de las actas de recibo parcial de obra 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:

- 72. Oficio 212 - Respuesta Oficios UTVCJA 158 y 159 No aceptación Actividades Horario Nocturno
- 73. Oficio 215 - Plan de Inversión del Anticipo No. 02
- 74. Oficio 216 - Respuesta Oficio UTVCJA 168 - Actualización Programación de Obra
- 75. Oficio 218 - Solicitud trámite Actas de Obra
- 76. Oficio 220 - Recomendaciones Especialista en Hidraúlica
- 77. Oficio 233 - Constancia Sitios que no se pueden Intervenir
- 78. Oficio 245 - Respuesta Oficios Interventoría 201 y 156 Relacionados con el AIU
- 79. Oficio 250 - Propuesta para acceso a predio Summer Hill K0+960
- 80. Oficio 251 - Respuesta Oficio Interventoría 198 Relacionado con Programa de Obra

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.

El 29 de Julio de 2026 mediante comunicado UTSC1603 – 0251 – 2026 se presentó una nueva versión de la Programación de obra y Flujo de inversiones conforme a la restitución del plazo contractual, resaltando los siguientes aspectos :

A. La Restitución del plazo contractual solicitada desde Marzo de 2026 y finalmente acumulada desde la orden de inicio hasta el 27 de Abril de 2026 fecha del inicio real de las obras corresponde a los tiempos perdidos como consecuencia de las demoras en la aprobación del Plan de Manejo de tráfico así como el proceso de 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).
B. El inicio real y efectivo de las actividades de obra relacionadas con el Balance del contrato, la modificatoria contractual y los Items No Previstos se ha estipulado tentativamente para el 03 de Agosto de 2026, de no ser posible iniciar las obras por las demoras en los trámites administrativos de la aprobación y perfeccionamiento de la modificatoria contractual la fecha de este Hito deberá ser reprogramada.
C. Resaltamos que a la fecha no hemos obtenido oficialmente una respuesta a nuestra solicitud de restitución del plazo contractual perdido, sin embargo, el

programa de obra y su consecuente flujo de inversiones se ha proyectado con fecha de terminación 26 de Noviembre de 2026.

D. Aclaramos que a la fecha de presentación del presente programa de obra y flujo de inversiones no tenemos un documento oficial en el que se aprueben, ni las cantidades del Balance contractual y su modificatorio, ni de los Items No Previstos, sin embargo atendiendo un requerimiento hecho por el ICCU a través de la interventoría presentamos la reprogramación de obra Versión 4 incluyendo los ítems no previstos y las cantidades de obra se han ajustado de acuerdo al último balance contractual presentado.

E. Tal y como lo hemos manifestado anteriormente, existen una serie de obras relacionadas con la modificación contractual, el balance del proyecto y los Items No Previstos que a la fecha no se han podido iniciar, el valor de dichas obras se ha estimado en aproximadamente $ 6.500 Millones de pesos equivalentes al 33,59 % del Valor inicialmente pactado de las obras (Ver Comunicado UTSC1603 – 0233 – 2026 del 22 de Julio de 2026), obras que inicialmente contaban con un plazo de ejecución de 7 Meses y hoy en día contando con que se puedan iniciar la primera semana de Agosto tendrán un plazo de ejecución de 3,5 meses aproximadamente (82 días hábiles de acuerdo al programa de obra) lo cual representa una afectación al plazo contractual pactado inicialmente, por tal razón una vez aprobado y perfeccionado el modificatorio contractual y tengamos certeza de poder iniciar las obras que hacen parte de dicha modificación se evaluará la necesidad de solicitar una prórroga para la ejecución de estas obras teniendo en cuenta que el plazo restante continua disminuyendo y no puede ser responsabilidad de la UNION TEMPRAL SABANA CENTRO 2026 ejecutar unas obras en 3,5 meses si bien estaban inicialmente programadas para hacerse en 7 meses.

F. Resaltamos que el valor de las obras que no se pueden iniciar por los trámites administrativos ajenos a nuestra responsabilidad y que han sido cuantificadas en 6.500 Millones de pesos aproximadamente han quedado programadas en mayor medida para los meses de Septiembre, Octubre y Noviembre de 2026, lo cual concentra la mayor parte de la inversión en estos meses, situación que sumada al punto anterior nos avoca a revisar si una vez obtenidas las aprobaciones de los ítems no previstos, el balance contractual y la modificatoria que esto implica, es posible llevar a cabo las obras en el plazo restante o si es necesario ampliar el plazo para la ejecución de las mismas, en cuyo caso presentaremos oficialmente

a ustedes la solicitud de ampliación del plazo por las razones anteriormente expuestas.

Pese a todas nuestras solicitudes a la fecha de cierre del presente informe es decir transcurridos Seis (06) Meses del plazo contractual es decir el 85.71% del plazo inicial del proyecto no hemos obtenido respuesta favorable de nuestra solicitud de restitución del plazo contractual y nos quedan únicamente Un (01) 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