ESTUDIO DEL SECTOR ECONÓMICO DE LA CONSTRUCCIÓN

CONSTRUCCIÓN DEL ANDÉN SUR DE LA CALLE 13 (AV. CENTENARIO) ENTRE LA TRANSVERSAL 71B Y LA CARRERA 71 D EN BOGOTÁ D.C.

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano

OBRA

VIGENCIA 2021

I. INTRODUCCIÓN

El presente documento tiene como propósito dar cumplimiento a lo definido en el Decreto Único Reglamentario 1082 del 26 de marzo de 2015, el cual en su artículo 2.2.1.1.1.6.1. Deber de análisis de las Entidades Estatales, establece que las Entidades Estatales deben hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso[1].

La actual Administración Distrital de Bogotá se ha impuesto como uno de los propósitos, en el marco de su Plan de Desarrollo “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental, para la Bogotá del Siglo XXI”, con el lograr hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible, lo cual aumentará la productividad, competitividad, innovación, el bienestar y la distribución equitativa de la prosperidad colectiva, la promoción de sistemas de movilidad sostenibles, el mejoramiento de la experiencia del desplazamiento y las condiciones productivas de los hogares, las industrias y la comunidad en Bogotá Región.

Para alcanzar este propósito, se formulan estrategias que fortalecen la capacidad creadora y transformadora de la ciudadanía y el bienestar colectivo, el mejoramiento de la experiencia de los tiempos de desplazamiento en la Ciudad - Región, teniendo un sistema de transporte masivo multimodal, regional, limpio y sostenible, cuyo eje estructurador es la red de metro regional, el cual define los proyectos prioritarios que se deben adelantar en la vigencia del Plan. El presente documento, soportará la contratación de los proyectos de infraestructura que se financiarán durante la vigencia 2021 y en el cual se analizará el contexto general del mercado de la construcción, su comportamiento a nivel nacional y local, su participación en el Producto Interno Bruto y demás aspectos desde el punto de vista económico, técnico, legal e Internacional.

Así mismo, se realizará un análisis de la demanda, revisando las condiciones en que se han venido desarrollando los proyectos de infraestructura en la Entidad y en otras Entidades vinculadas al sector. Adicionalmente, se analizará la oferta identificando las empresas, asociaciones, firmas, compañías y sociedades que desarrollan consultoría en proyectos de infraestructura y que por su capacidad y experiencia podrían entrar a participar en los procesos de contratación.

[1] DNP. Decreto Número 1082 de 2015.
Recuperado de: https://www.dnp.gov.co/Paginas/Normativa/Decreto-1082-de-2015.aspx#capitulo1

II. ANÁLISIS ECONÓMICO DE SECTOR

2.1. ASPECTOS GENERALES

Las grandes inversiones en infraestructura y en sistemas de movilidad son fundamentales para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos pues aumentan la productividad y competitividad de las ciudades, además de tener impactos en el comportamiento del mercado laboral. El sector de la construcción de obras civiles es una de las actividades más dinámicas de la economía colombiana y a su vez, fundamental para incrementar la productividad en otros sectores económicos. En este tipo de inversiones, los servicios de Consultoría son un soporte fundamental y objetivo para la correcta toma de decisiones en relación con la obra, toda vez que brinda el conocimiento y capacidades técnicas y especializadas, así como el juicio independiente y la experiencia requerida que permitan la adecuada ejecución del proyecto.

La Ley 80 de 1993 define los Contratos Estatales de Obra en su artículo 32, numeral 1º como *"los que celebren las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago.*[2]

En razón a que las obras civiles en infraestructura vial se encuentran ligadas a la expansión del comercio y una mayor oferta de bienes y servicios a nivel local, nacional e internacional, la inversión en obra civil y consultoría para obra civil, se hace imprescindible para consolidar la competitividad de la región frente a otras economías, realizando importantes inversiones en la construcción y mejoramiento del subsistema vial y de transporte (en el cual se incluyen las vías por las cuales transita este) para la Ciudad Región.

Por otro lado, el sistema de movilidad es integral y por tanto debe funcionar armónicamente cada uno los subsistemas que lo componen, ya que todos son interdependientes entre sí (subsistema vial, de transporte y del espacio público); para ello se hace necesario realizar inversiones en infraestructura vial con la periódica conservación, además del mantenimiento del mobiliario público con que cuenta la ciudad, esto no solo permite gozar de una movilidad eficiente y de calidad, sino acceder a los demás bienes y servicios que ofrece la ciudad como salud, educación y recreación, entre otros.

Es así como CAMACOL ha manifestado que "*los últimos datos revelados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane) sobre el empleo evidencian la capacidad del sector constructor para sostener la generación de empleo en Colombia. Para el trimestre noviembre 2020 - enero 2021 el sector ocupó a 1.524.046 personas, lo que representa el 7,3% del total de ocupados a nivel nacional.*

El sector constructor ha logrado importantes avances en la recuperación del empleo: al comparar con el periodo más crítico de las medidas de confinamiento (segundo trimestre de 2020), se registra un incremento de alrededor de 460.000 ocupados en la actividad.

[2] Congreso de Colombia. Ley 80 de 1993. Artículo 32 "De los contratos estatales".

Para la presidenta ejecutiva de Camacol, Sandra Forero Ramírez, "la creación de nuevos puestos de trabajo reflejan la capacidad del sector para reactivar el mercado laboral del país. En el actual contexto económico, nuestro sector y sus actividades relacionadas son prioritarios para aumentar la ocupación del país y así dinamizar el consumo y la inversión[3]".

Teniendo en cuenta el momento de reactivación que está viviendo el sector, y con el objeto de minimizar los riesgos durante el proceso de contratación, así como en su etapa de ejecución, y a fin de evitar que el proyecto de construcción sufra retrasos debido a la implementación de las medidas de seguridad tales como la cuarentena e incluso el de distanciamiento social, será indispensable la implementación de medidas de bioseguridad, de manera especial e irrestricta durante la fase de ejecución del proyecto, entendiendo que esta será la nueva realidad en la que se ejecutarán las obras en el futuro más inmediato.

2.2. ANÁLISIS ECONÓMICO

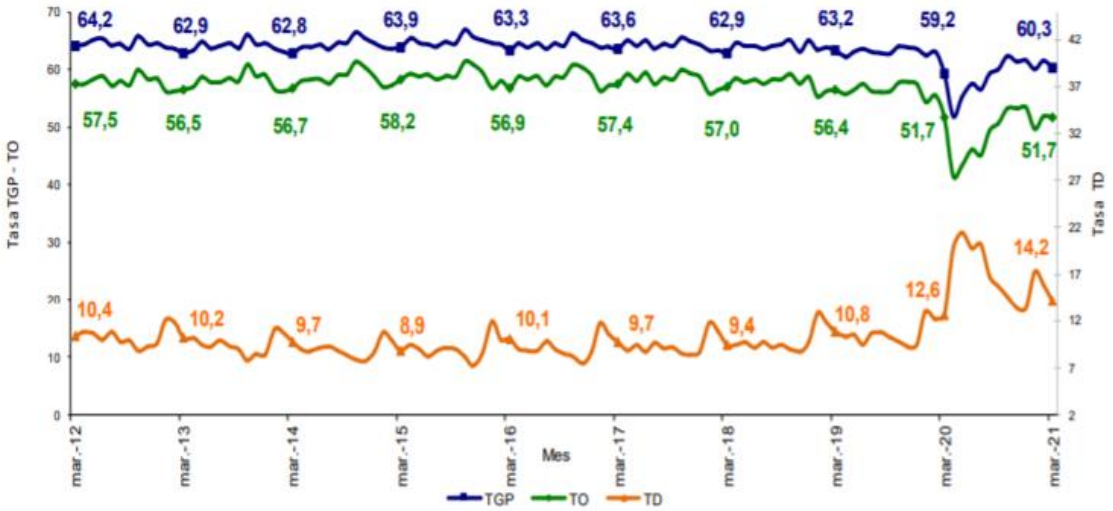
Contexto Nacional

Para el 2021 se espera una relativa recuperación a nivel mundial explicado en gran parte por un rebote estadístico, además de una mayor operación de los distintos sectores económicos. En el caso de la economía mundial, se estima un crecimiento de 5,2% en tanto que para América Latina la recuperación parece ser más moderada y se prevé una tasa de 3,2%. Por su parte, para Colombia estimamos una tasa alrededor del 5%.[4]

Para el mes de marzo de 2021, la tasa de desempleo fue 14,2%, lo que representó un aumento de 1,6 puntos porcentuales comparado con el mismo mes del 2020 (12,6%). La tasa global de participación se ubicó en 60,3% y la tasa de ocupación en 51,7%. Para el mismo mes del año anterior estas tasas fueron 59,2% y 51,7%, respectivamente.

[3] https://camacol.co/comunicados/%E2%80%9Cel-empleo-en-el-sector-de-la-construcci%C3%B3n-clave-en-la-reactivaci%C3%B3n-del-pa%C3%ADs%E2%80%9D-camacol
[4]ANDI. Balance 2020 y Perspectiva 2021
http://www.andi.com.co/Uploads/Balance%202020%20y%20perspectivas%202021_637471684751039075.pdf

Gráfico 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo
Total nacional
Marzo (2012– 2021)



Fuente: DANE, GEIH.

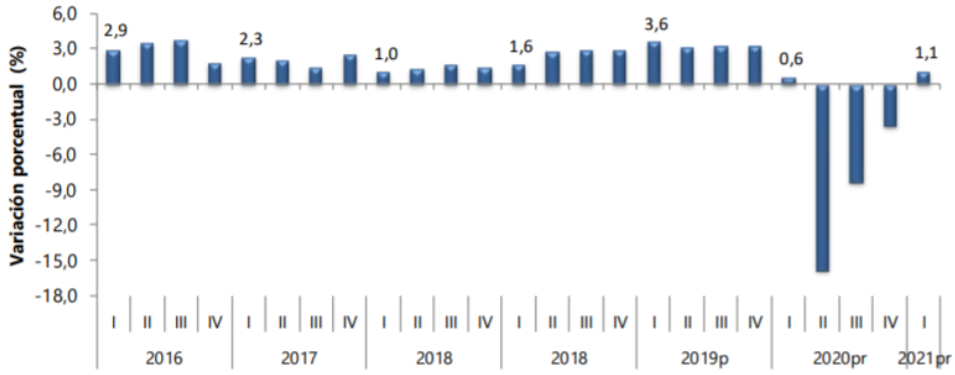
De acuerdo con el Banco de la República, el PIB se define como *"El total de bienes y servicios producidos en un país durante un período de tiempo determinado. Incluye la producción generada por nacionales y extranjeros residentes en el país, y excluye la producción de nacionales residentes en el exterior"*.[5] Por ende, el PIB comporta una variable relativa a los niveles de producción del mercado y es representativa del crecimiento de una economía en un periodo de tiempo.

En este sentido, la información anual que reporta el DANE frente al comportamiento del crecimiento, en el primer trimestre de 2021pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 1,1% respecto al mismo periodo de 2020pr

[5] Tomado de Banco de la República: http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-producto-interno-bruto-pib

Producto Interno Bruto (PIB)
I trimestre 2021 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB)
Tasas de crecimiento en volumen[1]
2015-I-2021pr-I



Fuente: **DANE, Cuentas nacionales**
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
prpreliminar
pprovisional

Fuente: DANE[6]

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Industrias manufactureras crece 7,0% (contribuye 0,9 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 3,3% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual). Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie corregida de efecto estacional y calendario crece 2,9%.

Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Construcción crece 17,0%.
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores crece 11,1%.
- Explotación de minas y canteras crece 6,8%.

[6] DANE. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_Itrim21_producion_y_gasto.pdf

Tabla 1. Valor agregado por actividad económica
Tasas de crecimiento en volumen[1]
2021pr– Primer trimestre

Actividad económica	Tasas de crecimiento	
	Serie original	Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2021pr- I / 2020pr-I	2021pr - I / 2020pr - IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,3	1,8
Explotación de minas y canteras	-15,0	6,8
Industrias manufactureras	7,0	3,3
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	-1,3	0,7
Construcción	-6,0	17,0
Comercio al por mayor y al por menor[3]	-0,8	5,5
Información y comunicaciones	2,6	4,9
Actividades financieras y de seguros	4,9	1,1
Actividades inmobiliarias	1,7	0,6
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,5	3,4
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	3,5	-0,9
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	7,6	11,1
Valor agregado bruto	**1,0**	**3,3**
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	1,6	1,4
Producto Interno Bruto	**1,1**	**2,9**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales

pr preliminar

[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

[2]Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.

[3]Comercio al por mayor y al por menor; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.

[4]Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.

[5]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.

[6]Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio.

Fuente: DANE[7]

En el primer trimestre de 2021pr, el valor agregado de la construcción decrece 6,0% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2020. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 2,2%.

[7] DANE.
Recuperado de:
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_Itrim21_producion_y_gasto.pdf

- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil decrece 12,8%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 5,3%. 7

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie corregida de efecto estacional y calendario, el valor agregado de la construcción crece en 17,0%, explicado por:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales crece 5,7%.
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 14,4%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 4,8%.

Tabla 6. Construcción
Tasas de crecimiento en volumen[1]
2021[pr]– Primer trimestre

Actividad económica	Tasas de crecimiento	
	Serie original	Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2021[pr] -I/ 2020[p] -I	2021[pr] - I / 2020[pr] - IV
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-2,2	5,7
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	-12,8	14,4
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	-5,3	4,8
Construcción	**-6,0**	**17,0**

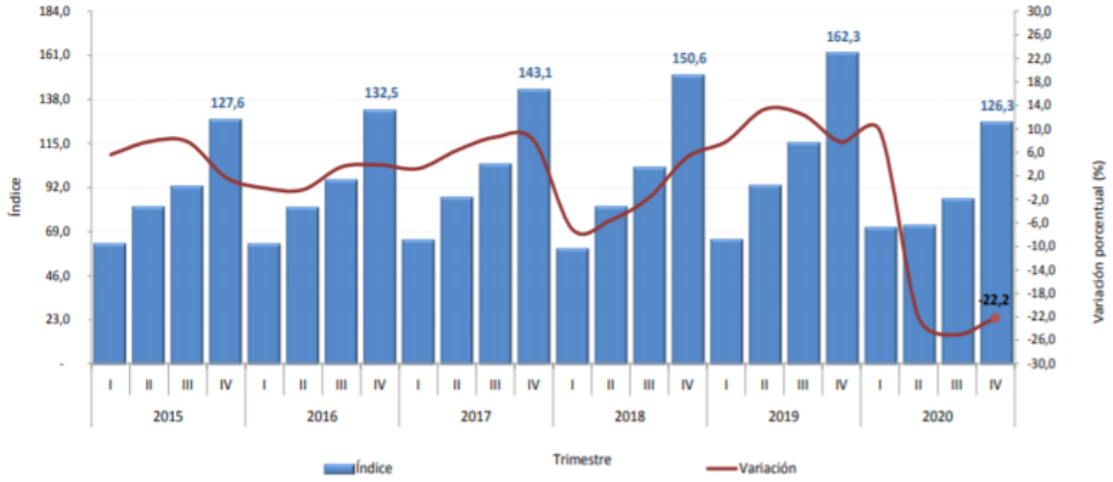
Fuente: DANE, Cuentas nacionales
[pr]preliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
[3]Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_Itrim21_producion_y_gasto.pdf

Fuente: DANE.

Durante el IV trimestre de 2020, los pagos en obras civiles registraron una disminución de 22,2%, frente al mismo trimestre de 2019, como se evidencia en la tabla que figura a continuación:

Gráfico 2. Índice y variación anual de los pagos en obras civiles
Total nacional – serie empalmada
2015 – 2020Pr (IV trimestre)



Fuente: DANE, IIOC.
Pr: preliminar

Fuente: DANE.
[8]Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVrim20.pdf

Durante el cuarto trimestre de 2020, el grupo de carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcción de subterráneos presentó una disminución en los pagos de 20,0% frente al mismo trimestre de 2019 y contribuyó con -8,9 puntos porcentuales a la variación anual. Este resultado está explicado principalmente por el decrecimiento de los pagos para la construcción, mantenimiento, reparación y adecuación de vías interurbanas.

[8] DANE Boletín Electrónico Obras Civiles. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVtrim20.pdf

Cuadro 1. Variación y contribución anual de los pagos según tipo de construcción
Total nacional
IV trimestre 2020Pr / IV trimestre 2019

Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
Total	-22,2	-22,2
Carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcción de subterráneos	-20,0	-8,9
Otras obras de ingeniería*	-58,4	-6,4
Construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías para el transporte	-17,0	-6,0
Vías de agua, puertos, represas, acueductos, alcantarillado y otras obras portuarias	-9,9	-0,7
Vías férreas, pistas de aterrizaje y sistemas de transporte masivo	-10,5	-0,2

Fuente: DANE, IIOC.
Pr: preliminar
*Incluye estadios y otras instalaciones deportivas para el juego al aire libre, parques, etc.
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la investigación.

[9]Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVtrim20.pdf

Del I trimestre de 2020 al IV trimestre de 2020, la disminución de 18,2% en los pagos desembolsados frente al mismo periodo del año anterior, se explica por el comportamiento negativo en los cinco grupos de obra: construcciones para la minería, centrales generadoras eléctricas y tuberías para el transporte presentó una reducción de 17,0% y contribuyó con -5,8 puntos porcentuales; carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobreelevadas, túneles y construcción de subterráneos presentó una reducción de 12,9% y contribuyó con -5,8 puntos porcentuales; el grupo de otras obras de ingeniería* registró una disminución de 44,5% y aportó -4,9 puntos porcentuales; el grupo de vías de agua, puertos, represas, acueductos, alcantarillados y otras obras portuarias disminuyó 13,6% y aportó -1,0 puntos porcentuales y el grupo Vías férreas, pistas de aterrizaje y sistemas de transporte masivo presentó una disminución de 26,2% y aportó -0,7 puntos porcentuales a la variación doce meses (-18,2%).

Insumos para construcción

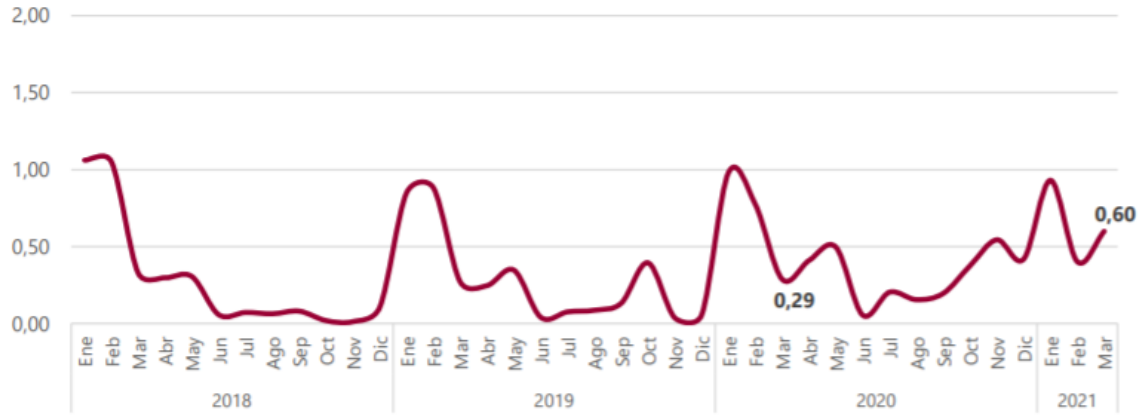
El Departamento Administrativo Nacional de Estadística incluye entre sus análisis el Índice de Costos de la Construcción Pesada – ICCP. En él se incluyen los principales materiales de construcción (concreto, acero, cemento, agregados, entre otros), la mano de obra, equipos, costos indirectos y transporte.

El ICCP registró una variación mensual de 0,60% en marzo de 2021 en comparación con febrero de 2021. Este resultado es superior en 0,31 puntos porcentuales frente al mismo periodo del año anterior (0,29%) Los insumos que se destacaron por su contribución

[9] DANE Boletín Electrónico de Obras Civiles Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IIItrim20.pdf

positiva al índice fueron: asfalto (6,28%), acero corrugado (5,22%) y recebo (1,90%) que en conjunto aportaron, 0,71 puntos porcentuales al resultado del índice de Costos de la Construcción Pesada. En contraste, las principales contribuciones negativas correspondieron a insumos como concreto común (-2,92%) y cemento (-0,70%) restando 0,33 puntos porcentuales al ICCP.

Gráfico 2. Variación mensual del ICCP
Total nacional
Enero 2018 – marzo 2021



Fuente: DANE
NOTA: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

[10] Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/bol_iccp_mar21.pdf

En marzo de 2021, los grupos de obra pavimentos con asfalto (2,43%), aceros y elementos metálicos (0,94%) y subbases y bases (0,69%) presentaron variaciones superiores a la media (0,60%). En contraste los grupos de obras de explanación (0,26%), concretos, mortero y obras varias (0,17%), transporte de materiales (0,03%), y concreto para estructura de puentes (-1,32%) registraron variaciones por debajo de la media. Por otra parte, los grupos de obra con mayor contribución a la variación son: pavimentaciones con asfalto (0,39 p.p.), subbases y bases (0,10 p.p.) y aceros y elementos metálicos (0,06 p.p.), que en conjunto aportaron 0,55 puntos porcentuales a la variación total del índice.

[10] DANE. Boletín Electrónico ICCP. Tomado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/bol_iccp_mar1.pdf

Tabla 1. ICCP. Variación y contribución mensual según grupos de obra
Total nacional
Marzo (2020 – 2021)

Grupos de obra	Peso %	Variación (%)		Diferencia de puntos porcentuales	Contribución (puntos porcentuales)	
		2020	2021		2020	2021
Aceros y elementos metálicos	6,43	0,50	0,94	0,44	0,13	0,06
Concreto para estructura de puentes	4,98	0,11	-1,32	-1,43	0,27	-0,07
Concretos, morteros y obras varias	35,83	-0,05	0,17	0,22	0,24	0,06
Obras de explanación	17,99	0,15	0,26	0,11	0,05	0,05
Pavimentaciones con asfalto	16,35	1,00	2,43	1,43	0,04	0,39
Subbases y bases	15,04	0,12	0,69	0,57	0,04	0,10
Transporte de materiales	3,38	0,09	0,03	-0,06	0,00	0,00
Total	**100,00**	**0,29**	**0,60**	**0,31**		

Fuente: DANE.

NOTA: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

[11]https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/bol_iccp_mar21.pdf

La construcción de obras de infraestructura seguirá impulsando el crecimiento económico. Como ya se mencionó, la puesta en marcha de las obras de las concesiones de vías 4G, la APP Aló Sur, así como la adjudicación de la primera línea de Metro por parte del Bogotá D.C. y de la primera línea del tren de cercanías "Regiotram" por parte de la Gobernación de Cundinamarca, entre otras; mantendría el importante dinamismo en la economía colombiana de la construcción de obras civiles. Adicionalmente, se espera que los gobiernos locales, gracias a las regalías disponibles de vigencias pasadas, sigan realizando pagos para carreteras y otras obras de ingeniería, los cuales también aportarían al crecimiento de las obras civiles. En el caso de las edificaciones, se estima una expansión moderada, respaldada por los programas del Gobierno mencionados.[12]

Finalmente, a pesar de la contingencia económica actual, el análisis del contexto general muestra que el sector de la construcción tiene una importante participación dentro de la actividad económica del país. La construcción de infraestructura más que un fin se constituye en un medio a través del cual las demás actividades económicas crecen y se desarrollan. En este sentido Fedesarrollo afirma que, por cada peso de valor agregado en obras civiles, se impulsa 1,4 pesos de producción de la economía por la utilización de la infraestructura como insumo,[13]lo que evidencia que el componente de construcción de obras civiles ha ganado mayor participación dentro del PIB total.

[11] DANE. Boletín Electrónico ICCP. Tomado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/bol_iccp_mar21.pdf
[12] DANE, 2018. Indicador de Inversión en Obras Civiles. IV Trimestre de 2017. Tomado de: http:// www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVtrim17.pdf

[13] PMI. Análisis del Sector de Infraestructura en Colombia. Pág 5. Recuperado de: http://www.pmicolombia.org/wp-content/uploads/2015/06/PMIBogota-Analisis-sobre-el-sector-de-infraestructura-en-Colombia.pdf

Contexto Local

El Producto Interno Bruto (PIB) trimestral de Bogotá D.C., constituye una síntesis de la información macroeconómica de coyuntura de la ciudad y tiene como finalidad presentar su dimensión y dinámica de crecimiento en el corto plazo, de manera oportuna y con periodicidad trimestral; coherente con los resultados de las Cuentas Departamentales divulgadas por el DANE.

Para el año 2020pr el Producto Interno Bruto presenta un decrecimiento de 6,6%. Esta variación se explica principalmente por:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida decrece 15,4% (contribuye -3,5 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).
- Construcción decrece 30,4% (contribuye -1,4 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).
- Industrias manufactureras decrece 13,6% (contribuye -1,2 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado). En el cuarto trimestre de 2020pr, el Producto Interno Bruto, en su serie original, decrece 3,7% respecto al mismo periodo de 2019p.

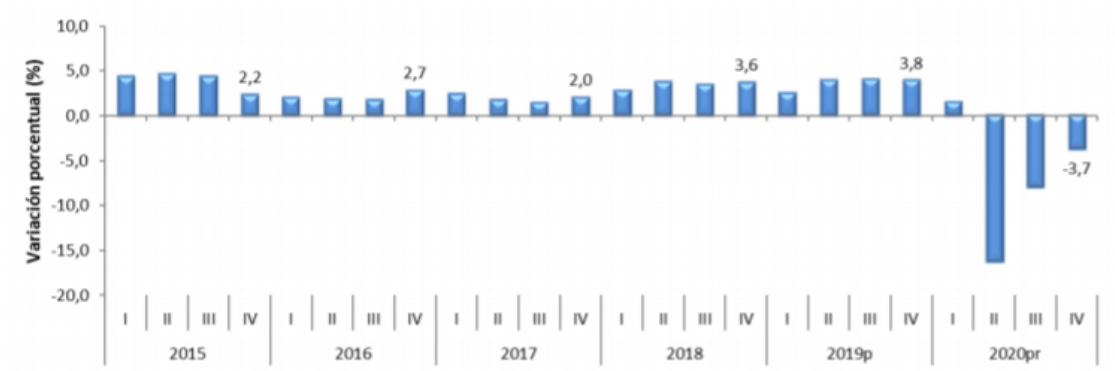
Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida decrece 7,1% (contribuye -1,6 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).
- Construcción decrece 34,8% (contribuye -1,6 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).
- Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece 3,9% (contribuye -0,4 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).

Producto Interno Bruto (PIB) Trimestral de Bogotá D.C.

IV Trimestre de 2020 preliminar

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (PIB) Trimestral de Bogotá D.C.
Tasas de crecimiento en volumen[1]
2015-I – 2020[Pr]-IV



Fuente: DANE, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (Convenio 317 de 2020). Cuentas Nacionales.
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015
[Pr]preliminar
[P]provisional

Fuente: Cuentas Departamentales – DANE

https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol_PIB_Bta_IV_trim_20.pdf

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie corregida de efecto estacional y calendario crece 5,2%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

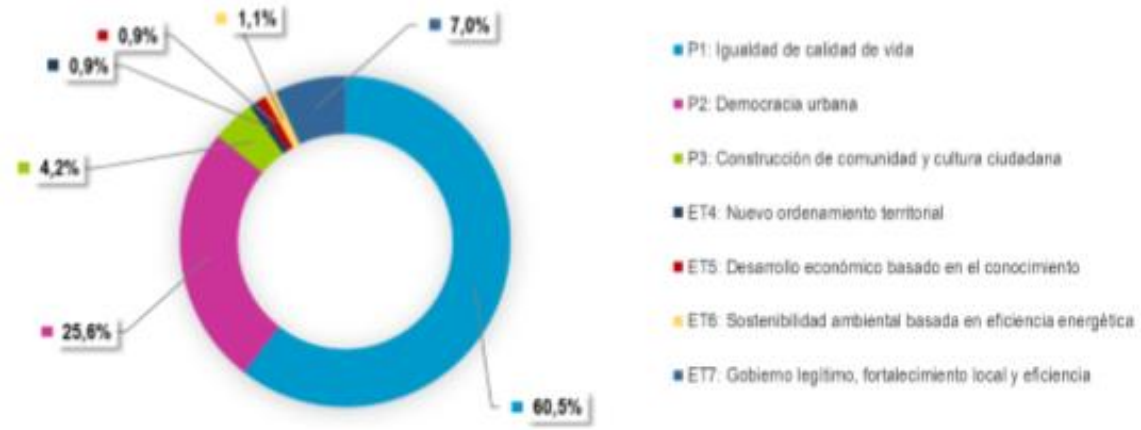
- Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 16,9%.

- Industrias manufactureras crece 8,5%.

- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado 6,0%.

Datos históricos de desempeño del sector

La inversión del POAI 2020 asciende a $12,4 billones distribuidos en los Programas del plan de desarrollo “Bogotá Mejor para Todos”. En términos de la estructura del Plan, los pilares de Igualdad de Calidad de Vida y Democracia Urbana concentran el 86% de los recursos de inversión programados para 2020 con $7.5 billones (60.5%) y $3.2 billones (25.6%), respectivamente. Por su parte, el monto asignado al pilar Construcción de Comunidad y Cultura Ciudadana asciende a $518 mil millones (4.2%).



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación – Cálculos DPSI

PLAN OPERATIVO ANUAL DE INVERSIONES 2020

Instituto de Desarrollo Urbano

Pilar o Eje Transversal / Programa / Proyecto	Pesos 2020
Pilar Democracia Urbana	**1.839.390.931.001**
Mejor Movilidad Para Todos	**1.839.390.931.001**
1062 CONSTRUC Y CONSERV DE VÍAS Y CALLES COMPLETAS PARA LA CIUDAD	1.061.525.203.000
1061 PEATONES Y BICICLETAS	450.978.726.001
1063 CONSTRUC Y CONSERV DE VÍAS Y CALLES COMPLETAS PARA LA CIUDAD	208.715.645.000
1059 TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO Y DE CALIDAD	118.171.357.000
Eje Transversal Nuevo Ordenamiento Territorial	**52.937.554.000**
Articulacion Regional y Planeacion Integral del Transporte	**52.937.554.000**
1002 ARTICULACIÓN REGIONAL Y PLANEACIÓN INTEGRAL DEL TRANSPORTE	52.937.554.000
Eje Transversal Gobierno Legitimo, Fortalecimiento Local y Eficiencia	**142.799.596.000**
Modernizacion Instotucional	**142.799.596.000**
1047 MODERNIZACIÓN FÍSICA	142.799.596.000
TOTAL IDU	**2.035.128.081.001**

Fuente: Oficina Asesora de Planeación OAP – IDU

En febrero de 2018, se aprobó el cupo de endeudamiento para la ciudad hasta por 10,8 billones de pesos, previstos para cubrir los compromisos de la licitación y el desarrollo del

proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá[14]. La materialización de los proyectos que están incluidos en el cupo de endeudamiento está destinados a obras específicas que tienen como finalidad reducir la congestión vehicular y dotar a la ciudad con una red vial jerarquizada e integrada, planes que se verán reflejados en la eficiencia de medidas de ordenamiento, regulación y control del tránsito.

Esto se traduce en la reducción de los tiempos de viaje y la mitigación de otros problemas actuales como la accidentalidad vial y la contaminación ambiental, contribuyendo así con la reducción de los costos de operación y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Según información provista por la Oficina Asesora de Planeación OAP - IDU el Plan Operativo Anual de Inversiones previsto para 2020 contempla una partida presupuestal de 2,035 billones de pesos para el rubro de movilidad a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano.

III. ANÁLISIS TÉCNICO

El Plan de Ordenamiento Territorial vigente para Bogotá D.C. es el contenido en el decreto 190 de 2004, posteriormente el Alcalde Mayor de Bogotá sancionó el decreto 088 de 2017 donde se establecen los sistemas generales de la ciudad para el POT:

1. Sistema de Movilidad.
2. Sistema de Espacio Público Construido.
3. Sistemas de Servicios Públicos.
4. Sistema de Equipamientos.

3.1. Sistema de Movilidad: Es el conjunto de infraestructuras, modos de transporte, procesos y acciones de regulación orientadas a desplazar personas y bienes en el territorio para acceder a las actividades y servicios.

Tiene como fin atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana de expansión y en el área rural del Distrito Capital, al igual que conectar la ciudad con la red de ciudades de la región con el resto del país y el exterior.

3.2. Sistema de Espacio Público Construido: Es el conjunto de espacios públicos construidos para que de manera articulada cumplan las funciones de estructurar el espacio urbano y rural, complementen las funciones de equilibrio ecológico y ambiental, mejoren las condiciones del paisaje y del hábitat, ofrezcan espacios de desplazamiento, recreación y esparcimiento, así como de encuentro social y construcción de ciudadanía, y se constituyan en lugares simbólicos y de referencia colectiva para la población con un enfoque diferencial y de género**.**

[14] Secretaria Distrital de Hacienda. Tomado de https://www.shd.gov.co/shd/concejo-aprueba-cupo-de-endeudamiento-para-el-metro

- Sistema de Espacio Público Construido Urbano: Es el espacio construido de carácter permanente, de uso público y disfrute colectivo, de libre tránsito y acceso en condiciones de prevalencia del peatón y personas en condición de movilidad reducida. El sistema de espacio público construido está compuesto por los siguientes elementos:

  - Subsistema de espacios peatonales: es el conjunto de espacios de uso público destinados al tránsito y permanencia de los peatones y las personas con movilidad reducida que se integran funcionalmente con los parques, los elementos de la estructura ecológica principal, la infraestructura vial vehicular y las edificaciones para conformar el espacio urbano. Los espacios peatonales son:

    i. Plazas y Plazoletas
    ii. Alamedas
    iii. Andenes y pasos peatonales
    iv. Vías peatonales, incluye rampas y escalinatas
    v. Enlaces peatonales a desnivel
    vi. Áreas de control ambiental.
    vii. Galerías y pasajes comerciales cubiertos de carácter público

  - Subsistema de parques urbanos (no es competencia del IDU).

- Sistema de Espacio Público Construido Rural: Está compuesto por los siguientes elementos:

  - Subsistema de espacios peatonales rurales: Hacen parte de este subsistema las plazas y plazoletas, vías y pasos peatonales, senderos, caminos reales y veredales, paraderos y miradores escénicos rurales.

  - Subsistema de Parques públicos rurales: Hacen parte de este subsistema las zonas verdes en asentamientos humanos, parques recreativos, parques ecológicos, y parques agro-productivos.

  - Subsistema de estacionamientos rurales: Pesebreras, ciclo parqueaderos y demás zonas de parqueo para vehículos.

  Parágrafo: los elementos complementarios del sistema de espacio público rural serán los mismos definidos para el sistema de espacio público construido, o los que se requieran para el buen funcionamiento del espacio público rural.

3.3. Sistemas Generales de servicios públicos: Los sistemas generales de servicios públicos se ordenan en forma de redes jerarquizadas e interdependientes y se disponen en el territorio urbano siguiendo las políticas establecidas en este Plan.

Su ordenamiento y regulación se establecerá en los respectivos planes maestros. En todo caso, las determinaciones de estos no pueden ser contrarias a los preceptos generales previstos para la integración del Distrito Capital en la red de ciudades de la región y a la estrategia de ordenamiento para el Distrito Capital, particularmente respecto a la Estructura Ecológica Principal y a la red de centralidades.

3.4. Sistema de equipamientos: Comprende el conjunto de espacios y edificios que conforman la red de servicios sociales, culturales, de seguridad y justicia, comunales, de bienestar social, de educación, de salud, de culto, deportivos y recreativos, de bienestar social, de administración pública y de servicios administrativos o de gestión de la ciudad, que se disponen de forma equilibrada en todo el territorio del Distrito Capital y que se integran funcionalmente y de acuerdo a su escala de cubrimiento con las centralidades del Distrito Capital.

El ordenamiento de cada tipo de equipamiento, que será establecido en el respectivo plan maestro, deberá corresponder con el objetivo general de garantizar el equilibrio entre áreas residenciales y servicios asociados a las mismas en todo el D. C, y será concordante con la estructura socio económica y espacial conformada por la red de centralidades.

A. Competencias en la ejecución de la malla vial de Bogotá

Las competencias que tienen las diferentes Entidades que intervienen en la atención de la malla vial distrital, se encuentran establecidas en el Decreto 190 de 2004 Plan de Ordenamiento de Bogotá, POT, el Acuerdo 740 de 2019 y el Acuerdo 761 de 2020. De la norma señalada se deduce que estas competencias están dadas según el perfil vial, sin tener en cuenta el uso.

La siguiente tabla resume las competencias señaladas:

INTERVENCION Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
CONSTRUCCIÓN DE MALLA ARTERIAL PRINCIPAL Y MALLA ARTERIAL COMPLEMENTARIA. EN SECTORES URBANOS DESARROLLADOS PODRÁ ADELANTAR LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS DE LA MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 190 DE 2004, ARTÍCULO 172. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
ADELANTAR EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, DEL ESPACIO PÚBLICO Y PEATONAL LOCAL E INTERMEDIO; ASÍ COMO DE LOS PUENTES PEATONALES Y/O VEHICULARES QUE PERTENEZCAN A LA MALLA VIAL LOCAL E INTERMEDIA, INCLUYENDO LOS UBICADOS SOBRE CUERPOS DE AGUA. PODRÁN COORDINAR CON LAS ENTIDADES DEL SECTOR MOVILIDAD SU PARTICIPACIÓN EN LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL Y ESPACIO PÚBLICO ARTERIAL, SIN TRANSPORTE MASIVO.	ALCALDES LOCALES	ACUERDO 740 DE 2019 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTÍCULO 5 “POR EL CUAL SE DICTAN NORMAS EN RELACIÓN CON LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LAS LOCALIDADES DE BOGOTÁ, D.C.”
EJECUTAR ACCIONES DE MOVILIDAD EN LA MALLA VIAL DEL DISTRITO CAPITAL	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y	DECRETO 064 DE 2015 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ

INTERVENCION Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
	MANTENIMIENTO VIAL	
PROGRAMAR Y EJECUTAR LAS OBRAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA REHABILITACIÓN Y EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL, INTERMEDIA Y RURAL; ASÍ COMO LA ATENCIÓN INMEDIATA DE TODO EL SUBSISTEMA DE LA MALLA VIAL CUANDO SE PRESENTEN SITUACIONES QUE DIFICULTEN LA MOVILIDAD EN EL DISTRITO CAPITAL. a. Programar, ejecutar y realizar el seguimiento a la programación e información de los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial intermedia, local y rural construidas y ejecutar las acciones de mantenimiento que se requieran para atender situaciones que dificulten la movilidad en la red vial de la ciudad. b. Suministrar la información para mantener actualizado el Sistema de Gestión de la Malla Vial del Distrito Capital, con toda la información de las acciones que se ejecuten. c. Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades del Distrito. d. Ejecutar las obras necesarias para el manejo del tráfico, el control de la velocidad, señalización horizontal y la seguridad vial, para obras de mantenimiento vial, cuando se le requiera.	UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL	ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95 POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”
PRIORIZACIÓN OBRAS A LAS QUE HACEN MENCIÓN LOS LITERALES C, D Y E: c. Atender la construcción y desarrollo de obras específicas que se requieran para complementar la acción de otros organismos y entidades del Distrito. d. Ejecutar las obras necesarias para el manejo del tráfico, el control de la velocidad, señalización horizontal y la seguridad vial, para obras de mantenimiento vial, cuando se le requiera. e. Ejecutar las acciones de adecuación y desarrollo de las obras necesarias para la circulación peatonal, rampas y andenes, alamedas, separadores viales, zonas peatonales, pasos peatonales seguros y tramos de ciclorrutas cuando se le requiera. DISPOSICIÓN ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA OBRAS A LAS QUE HACEN MENCIÓN LOS LITERALES C, D Y E CUANDO NO EXISTAN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS.	SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD	ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95 POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”

INTERVENCION Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
HACER PÚBLICA LA PROGRAMACIÓN DEL MANTENIMIENTO PERIÓDICO DE LA MALLA VIAL LOCAL.	ENTIDADES DISTRITALES COMPETENTE	ACUERDO 547 DE 2014 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.
INTERVENCIONES PARA MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD DE LA RED VIAL ARTERIAL, ÉSTAS DEBERÁN SER PLANEADAS Y PRIORIZADAS DE MANERA CONJUNTA CON EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. DISPOSICIÓN ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA OBRAS A LAS QUE HACEN MENCIÓN LOS LITERALES C, D Y E CUANDO NO EXISTAN LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS REQUERIDAS.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 761 DE 2020 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, ARTICULO 95 POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”
EL IDU EN EL NIVEL LOCAL, HARÁ LAS PROYECCIONES Y CÁLCULOS NECESARIOS PARA INCLUIR DENTRO DEL PRESUPUESTO DE LA VIGENCIA QUE CORRESPONDA, LOS VALORES CORRESPONDIENTES AL MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE LA INFRAESTRUCTURA QUE SE CONSTRUYA O REHABILITE, UNA VEZ TERMINADO EL PERÍODO DE AMPARO DE LAS GARANTÍAS DE ESTABILIDAD DE LA OBRA. Para este fin buscará establecer valores aproximados de la intervención en pesos del año en que deba iniciar ésta, con base en criterios como sus materiales, el tipo de tráfico habitual, la duración de vías comparables y otros que le permitan aproximarse a la determinación del momento en que se requerirá el mantenimiento preventivo. En los proyectos de presupuesto que se presenten para las vigencias en las cuales deba realizarse el mantenimiento preventivo, la Administración incluirá las partidas necesarias para su trámite ante el Concejo Distrital.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 319 DE 2006 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ ADOPTA EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL Artículo 10. De la Planeación del Mantenimiento de la Infraestructura vial que se construya o rehabilite.
SISTEMA DE INFORMACIÓN DE LA MALLA VIAL A CARGO DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, IDU O DE QUIÉN HAGA SUS VECES. REGISTRO TANTO DE LAS VÍAS ARTERIAS COMO DE LAS VÍAS SECUNDARIAS Y LOCALES QUE CONFORMAN EL SISTEMA VIAL DEL DISTRITO CAPITAL.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	ACUERDO 02 DE 1999 DEL CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.
MANTENER ACTUALIZADO EL INVENTARIO SOBRE EL ESTADO DE LAS VÍAS, PARQUES, PUENTES PEATONALES Y VEHICULARES Y SUMINISTRAR LA INFORMACIÓN AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DISTRITAL, LAS LOCALIDADES Y ORGANISMOS OFICIALES QUE LA REQUIERAN.	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 980 DE 1997 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ
MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN, REPARACIÓN, RECONSTRUCCIÓN, PAVIMENTACIÓN DE ZONAS DE ESPACIO PÚBLICO DESTINADAS A LA MOVILIDAD, TALES COMO: VÍAS, PUENTES VEHICULARES Y	INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	DECRETO 759 DE 1998 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ

INTERVENCION Y TIPO DE MALLA VIAL	ENTIDAD COMPETENTE	MARCO NORMATIVO
PEATONALES, ZONAS VERDES, ZONAS PEATONALES, ANDENES, SEPARADORES VIALES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, ASÍ COMO LA RECEPCIÓN E INTERVENTORÍA DE LAS OBRAS REALIZADAS EN ZONAS A DESARROLLAR POR URBANIZADORES O PERSONAS QUE ADELANTEN LOTEOS.		

Fuente: IDU
[15] Elaboración propia Dirección Técnica de Proyectos (DTP)

B. Cambios tecnológicos

El Distrito Capital ha centrado su atención en la ejecución de proyectos de alta calidad técnica tanto en lo relacionado con el diseño, como en la construcción y conservación, todo con la finalidad de optimizar sus recursos. Es así como a partir del año 2002 el IDU ha introducido aportes importantes en la ingeniería vial como la caracterización dinámica de materiales y otros conceptos, los cuales se han ido afianzando en los controles de calidad de los proyectos de infraestructura vial, desde el reglamento técnico IDU-2002 y posteriormente en los documentos de "*Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y espacio público en Bogotá D.C – IDU ET*", versiones 2005, 2011 y actualizaciones.

Estas especificaciones contemplan un listado de ítems para materiales y actividades de construcción que, comúnmente y de manera masiva se utilizan en las obras de Infraestructura vial (vías) y actividades de espacio público, indicando las condiciones técnicas de calidad para los materiales y actividades de obra. Documentos que evolucionan gradualmente ante la permanente transformación del conocimiento de materiales y sus técnicas de aplicación.

Por otra parte, el IDU dentro de la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y de espacio público, se plantea el estudio y análisis para adaptar e implementar nuevas tecnologías relacionadas con materiales, equipos o procesos constructivos, para lo cual se emplean los tramos testigo, que se definen como aquellos que se conformen de dos o más segmentos continuos intervenidos, cuyo propósito será el de servir para seguimiento y evaluación del desempeño de tecnologías nuevas y su comparación con una alternativa convencional, lo anterior planteado dentro de los escenarios de estudios y diseños, construcción o conservación.

[15] IDU. Dirección Técnica de Proyectos (DTP)

C. Análisis Técnico Específico del proyecto

<table>
<tr><td>OBJETO</td><td>CONSTRUCCIÓN DEL ANDÉN SUR DE LA CALLE 13 (AV. CENTENARIO) ENTRE LA TRANSVERSAL 71B Y LA CARRERA 71 D EN BOGOTÁ D.C.</td></tr>
<tr><td>PLAZO</td><td>El plazo del contrato es de Cuatro (4) MESES, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de ejecución establecidos en el Artículo 41 de la Ley 80 de 1993 y los demás señalados al efecto en el pliego de condiciones y en el presente del contrato.

La construcción se adelantará en dos (2) fases, así:
<table>
<tr><th colspan="2">Fase</th><th>Duración</th></tr>
<tr><td colspan="2">Fase de Preliminares</td><td>1 mes</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Fase de Ejecución</td><td>Obra</td><td>2.5 meses</td></tr>
<tr><td>Recibo de la obra</td><td>0.5 meses</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>PRESUPUESTO OFICIAL</td><td>El valor del presupuesto corresponde al señalado en el documento Estudios Previos Numeral 5.2.</td></tr>
</table>

FUENTE: IDU [16] Elaboración propia SGDU

IV.ANÁLISIS DEL PROYECTO

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B, mediante fallo del 31 de octubre de 2013, modificó el numeral Tercero de la sentencia del Juzgado Décimo Administrativo de Descongestión del Circuito de Bogotá D.C. dentro del proceso de Acción Popular con radicado 2010-00011, quedando de la siguiente manera:

"FALLA:

1.°) Modificase *el numeral Tercero (3°) de la sentencia del 31 de mayo de 2013 proferida por el Juzgado Décimo Administrativo de Descongestión del Circuito de Bogotá D.C., el cual queda así:*

TERCERO: ORDÉNASE al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU que, en el término de un (1) año contados partir de la ejecutoria de esta providencia, realice las gestiones administrativas y financieras (indispensables para obtener los recursos necesarios, estudios técnicos, diseños, asignación presupuestal y contratación), y construya y/o adecúe el andén del costado sur de la Calle 13 entre la Carrera 68 D y la Avenida Boyacá, construcción y/o adecuación que

[16] IDU. Subdirección General de Desarrollo Urbano (SGDU)

debe permitir el acceso y uso de las personas discapacitadas observando los lineamientos de la Ley 361 de 1997, el Decreto 1538 de 2005, la Resolución 14861 de 1985 y demás disposiciones legales o técnicas que regulen la materia. (…)"

En consecuencia, una vez fue notificada la orden judicial al IDU, el Instituto procedió a gestionar y realizar las acciones necesarias con el fin de dar cumplimiento a la totalidad del fallo judicial de la Acción Popular 2010-00011. Las actuaciones de cumplimiento están diferenciadas en tres (3) tramos:

- Tramo N° 1: comprendido entre la Av. Constitución (Carrera 68 D) y la Transversal 71 B (vía de acceso a la Clínica La Paz). Este tramo fue ejecutado mediante el contrato de obra IDU-933-2016.
- Tramo N° 2: comprendido entre la Transversal 71 B hasta la Carrera 71 D. (Alcance del presente proceso de selección)
- Tramo N° 3: comprendido entre la Carrera 71 D y la Av. Boyacá. Las actividades de intervención del espacio público sobre el costado sur de la Calle 13 (Av. Centenario) en este Tramo N°3, hacen parte de las acciones de mitigación ejecutadas por parte del promotor del Centro Comercial El Edén a través del Convenio de Cooperación IDU-1452-2017.

Localización de tramos sobre el área de la Acción Popular 2010-00011.



Fuente: DTP-IDU

Mediante los convenios y contratos referenciados anteriormente, se ha intervenido un porcentaje del alcance de la acción popular correspondiente a los tramos N°1 y N°3; aún hace falta la construcción del Tramo N° 2 del andén sur de la Calle 13 (Av. Centenario) entre la Transversal 71B y la Carrera 71 D, el cual será el alcance del presente proceso para dar cumplimiento a la totalidad del área física objeto del fallo de la Acción Popular 2010-00011.

Es importante indicar que mediante auto del Juzgado Administrativo Cincuenta y Tres (53) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D.C., con fecha del 07 de julio de 2020, en el numeral Tercero (3°) indicó lo siguiente:

(…)

"En consecuencia, si aún no se ha atendido a cabalidad la orden, en observancia de lo previsto en la norma citada, se requiere al Dr. Diego Sánchez Fonseca, en su calidad de Director del Instituto de Desarrollo Urbano de Bogotá –IDU- y al Dr. William Mendieta Montealegre, en su calidad de Secretario Jurídico Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá, para que hagan cumplir lo restante de la orden impuesta en el fallo judicial de la acción popular constitucional de la referencia (…)"

En virtud de lo anterior, con el fin de dar cumplimiento y acatar la orden judicial proferida por el juzgado administrativo dentro de la acción popular 2010-00011, el IDU requiere adelantar de manera prioritaria el proyecto objeto del presente proceso.

Por otra parte, con base en la información remitida por el IDU al Juzgado Administrativo sobre las actuaciones adelantadas tendientes al cumplimiento de la sentencia judicial, mediante auto del 19 de octubre de 2020 el Juzgado Cincuenta y Tres (53) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá D.C., indicó lo siguiente con respecto a la posibilidad de abrir un incidente de desacato:

"En esa medida de los informes allegados al presente diligenciamiento y las pruebas aportadas por las entidades requeridas, se aprecia un cumplimiento parcial a los fallos emitidos dentro de la presente causa, entonces no se evidencia mérito, en este momento, para abrir incidente de desato por lo que habrá de negarse dicha solicitud (…)"

En este sentido, el desarrollo del presente proceso licitatorio le permitirá al IDU continuar con el cumplimiento de la sentencia judicial y de esta manera prevenir un incidente de desacato en contra de la Entidad.

De acuerdo con lo anterior y considerando que es *"Es responsabilidad del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la Capital y mejorar la calidad de vida y generar bienestar a los capitalinos, mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad y contribuir a la construcción de una ciudad incluyente, sostenible y moderna."*, el IDU ejecuta proyectos cuyo objetivo principal es la prestación de servicios de interés público atendiendo las metas fijadas del actual Plan de Desarrollo que establece: "*UN CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA EL SIGLO XXI*" mejorando la calidad y accesibilidad a la movilidad para todos los usuarios: peatones, ciclistas, usuarios del transporte público colectivo e individual, usuarios del transporte privado, a partir de la prioridad de la Movilidad se da en el siguiente orden:

primero peatones, luego ciclistas, posteriormente transporte masivo y por último vehículo particular.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, es decisión de la administración adelantar la contratación de la ***Construcción del andén sur de la Calle 13 (Av. Centenario) entre la Transversal 71B y la Carrera 71 D en Bogotá D.C.*** necesaria para propiciar y optimizar el desarrollo y bienestar de la comunidad y ofrecer una mejor calidad de vida a todos los ciudadanos.

V. ANÁLISIS REGULATORIO O LEGAL

La normatividad técnica que se aplica para el presente proceso de selección se detalla en los capítulos (apéndices) técnicos que hacen parte del pliego de condiciones.

VI. ANÁLISIS SOCIAL

Todas las intervenciones que realiza el Instituto de Desarrollo Urbano tienen un impacto social, no solo por el beneficio que las obras traen consigo, sino que el proyecto prevé el beneficio de la población de la ciudad de Bogotá en general.

De forma general el proyecto prevé el beneficio de la población de la ciudad de Bogotá en general, sin embargo, dada la puntualidad de la intervención las densidades poblacionales, comerciales y residenciales dentro del área de influencia corresponden a las dinámicas socioeconómicas del sector de la Calle 13 (Av. Centenario) entre la Transversal 71B y la Carrera 71 D. El área de Influencia Directa la encabeza la UPZ (113) Bavaria, El área de influencia indirecta se constituye por la Localidad (08) Kennedy, a continuación, se muestra el total de la población beneficiada:

Código de la localidad	Nombre de la localidad	Código de la UPZ	Nombre de la UPZ	Proyección 2021 (Hab.)
08	Kennedy	113	Bavaria	40320

FUENTE: https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=baabe888c3ab42c6bb3d10d4eaa993c5

Ahora bien, durante el desarrollo del proyecto, tanto el consultor/constructor como la interventoría y los profesionales sociales del IDU, tiene un contacto permanente con la comunidad con el propósito de mantenerla informada sobre el proceso de la intervención de la obra, conocer sus inquietudes y darles una respuesta oportuna.

Finalmente, es importante tener en cuenta que la Gestión Social en Obra se da en el marco de la Ley 850 y el Acuerdo 142 de 2005, que reglamentan las Veedurías Ciudadanas como un mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones comunitarias, ejercer vigilancia sobre la gestión pública, respecto a las autoridades administrativas, encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.

A. ESTUDIO DE LA OFERTA

En el contexto gremial a nivel de profesionales, la Sociedad Colombiana de Ingenieros es la asociación profesional académica de mayor tradición y reconocimiento a nivel nacional. Entre sus objetivos se mencionan los de asesorar a las entidades del Estado que así lo requieran, fomentar la investigación y el desarrollo de la ingeniería en todas sus especialidades y proteger y mejorar el medio ambiente. Los miembros de la Sociedad conforman las comisiones técnicas permanentes establecidas con el fin de analizar temas y producir conceptos técnicos en las diversas especialidades de la profesión.

Desde el punto de vista empresarial la Cámara Colombiana de la Infraestructura - CCI agremia a las empresas que se dedican a las actividades de consultoría, construcción, concesión y proveedores.

Las más de 500 empresas de construcción, consultoría, concesionarias, proveedores de bienes y servicios del sector y operadores de infraestructura[17] son empresas y empresarios activos que están participando en el desarrollo de proyectos con mayor envergadura en el país. De acuerdo con el listado de afiliados a esta entidad en la actividad de consultoría, construcción, concesión y proveedores, se encuentran dos variables relevantes: la localización de las empresas y el sector específico de cada actividad a la cual se dedican las empresas.

En ese orden de ideas, se encuentra que los sectores de mayor incidencia son, infraestructura de obras civiles y edificaciones, mientras que el resto de los sectores tienen una repercusión mucho menor. En el sector de infraestructura, obras civiles y edificaciones se encuentran los constructores que pueden ser contratistas de obra del IDU, al igual que en las clasificaciones de constructores viales.

Es así como dentro de las empresas afiliadas a la Cámara Colombiana de Infraestructura, existen empresas que desarrollan proyectos de construcción y de obra, entre las que se encuentran:



[17] Cámara Colombiana de Infraestructura Tomado de: http://www.infraestructura.org.co/nuevapagweb/plantillasboletines/enlace160309.php

CONSTRUCTOR
Puentes y Torones

CONSTRUCTOR
Convel

CONSULTOR
Crowe

CONSTRUCTOR
Incsas S.A.S.

CONSTRUCTOR
Grupo Colviva S.A.S.

CONSTRUCTOR
Doppelmayr

CONSTRUCTOR
Constructora Yacamán Vivero S.A.S.

CONSTRUCTOR
Vincol Construcciones

CONSTRUCTOR
Sainc S.A.

En primer lugar, dentro del ramo de empresas estudiadas dentro de la encuesta se logró una percepción de como la mayor distribución de las empresas ejecutan proyectos de construcción, seguidos por procesos de consultoría y finalmente de concesión. Por otro lado, en lo que respecta a la construcción aproximadamente el 75% de las empresas del sector son medianas empresas y solo un 25% se catalogan como grandes empresas. Por otro lado, es preciso mencionar que un 59% de las empresas de la construcción se dedican al sector transporte; esto permite evaluar el dinamismo del mercado colombiano en el sector de construcción de infraestructura de transporte.

Finalmente, puede decir que los CONSTRUCTORES ejecutan sus proyectos basados en un contrato de obra pública o bajo el modelo de participación público-privada (APP) en el cual se acuerda y se define la construcción de infraestructura civil de gran envergadura; estos contratos normalmente se adjudican a través el mecanismo de licitación pública, permitiendo que existan varias ofertas y así, escoger la mejor propuesta en cuanto a calidad y precio.

B. ANÁLISIS FINANCIERO SECTORES DE: 1. CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS DE FERROCARRIL 2. CONSTRUCCIÓN DE OTRAS OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL Y 3. OTRAS ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL - ESTADOS FINANCIEROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2019 (EN MILES DE PESOS)

El análisis de los estados financieros para el sector de obra se realizó a partir del análisis de datos de la vigencia 2019 aportados por el Sistema Integrado de Información Societaria, adscrito a la Superintendencia de Sociedades. El universo de empresas del estudio lo constituyen la totalidad de empresas catalogadas bajo los códigos F4210, F4290 y F4390 de acuerdo con la Clasificación Industrial Internacional Uniforme – CIIU 4AC. En total las empresas de estos sectores a 31 de diciembre de 2019 ascienden a 1.011 en todo el país, que fueron clasificadas de acuerdo con su tamaño según las definiciones del artículo 2 de la Ley 905 de 2004, en las que el mayor porcentaje corresponde a la mediana empresa.[18]

TOTAL EMPRESAS DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN	**1.011**

Fuente: Información financiera -NIIF, con corte a 31 de diciembre de 2019 – Sistema Integrado de Información Societaria – Superintendencia de Sociedades
Elaboración propia DTDP

TAMAÑO EMPRESARIAL		
TAMAÑO	**No. Empresas**	**%**
MICROEMPRESA	9	0,9%
PEQUEÑA EMPRESA	205	20.3%
MEDIANA EMPRESA	514	50,8%

[18] Para efectos del análisis, se toman en cuenta los literales b. de cada una de los numerales que definen el tamaño de las empresas (Ley 905 de 2004) en base al valor de sus activos en salarios mínimos mensuales legales vigentes; el cuál, para la vigencia 2019, ascendió a OCHOCIENTOS VEINTIOCHO MIL CIENTO DIECISEIS PESOS M/C ($828.116) – Decreto 2451 de diciembre de 2018..

TAMAÑO EMPRESARIAL		
TAMAÑO	**No. Empresas**	**%**
GRAN EMPRESA	283	28%
TOTAL	1.011	100%

Fuente: Información financiera -NIIF, con corte a 31 de diciembre de 2019 – Sistema Integrado de Información Societaria – Superintendencia de Sociedades
Elaboración propia DTDP

Luego de la clasificación inicial, se realiza el presente análisis teniendo en cuenta los indicadores de capacidad financiera, de capacidad organizacional, así como el capital de trabajo obtenidos promediando los indicadores de las empresas del sector y por clasificación de tamaño según sus activos.

Los resultados se evidencian a continuación:

INDICADORES PROMEDIO DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN A 2019
Cifras en miles de pesos

TAMAÑO EMPRESARIAL	INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA			INDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL		Capital de Trabajo
	Nivel de Endeudamiento	Índice de Liquidez	Razón cobertura de intereses	Rentabilidad del Patrimonio	Rentabilidad del Activo	
MICROEMPRESA	0,51	2,23	0,15	0,35	0	$ 89,415
PEQUEÑA EMPRESA	0,46	19,63	69,4	0,44	0,11	$ 1,133,757
MEDIANA EMPRESA	0,54	16,14	454,72	0,10	0.08	$ 4,322,775
GRAN EMPRESA	0,54	43,23	2998,89	0,07	0,06	$ 27,599,982
PROMEDIO DE TODO EL SECTOR	0,52	24,37	1193,5	0,16	0,08	$ 10,154,229

Fuente: Información financiera -NIIF, con corte a 31 de diciembre de 2019 - Sistema Integrado de Información Societaria – Superintendencia de Sociedades
Elaboración propia DTDP

El análisis de los resultados obtenidos de esta primera aproximación infiere que en general, las empresas del sector gozan de una sana y adecuada situación financiera. Es así como las empresas catalogadas como de mediano y gran tamaño, presentan en promedio el mayor nivel de endeudamiento del sector, así como las grandes empresas la menor razón de cobertura de intereses e índice de liquidez, sin que estos valores no se encuentren dentro de los rangos o parámetros definidos como aceptables.

C. INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES - PROCESOS DE SELECCIÓN LP - CONTRATOS DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS DE FERROCARRIL, CONSTRUCCIÓN DE OTRAS OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL Y OTRAS ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL

En cumplimiento de la Ley 188 de 2018 y el Decreto 342 de 2019, se implementa a partir de abril de 2019 en todo el territorio nacional los "Documentos tipo para licitaciones de obra pública de infraestructura de transporte". Esta nueva normativa establece que los documentos tipo a adoptarse para los procesos de selección los cuales legisla, serán los desarrollados e implementados por la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente- en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de transporte.

En virtud de lo anteriormente expuesto, el Instituto de Desarrollo Urbano, para la vigencia 2021, adopta los siguientes indicadores de selección, los cuales componen la Matriz 2 (INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES) del proceso de selección.

Indicador	Valor
Índice de Liquidez	≥ 1
Índice de Endeudamiento	≤ 70%
Razón de Cobertura de Intereses	≥ 1
Capital de Trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad de Patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del Activo	≥ 0

INDICADORES DE CAPACIDAD FINANCIERA

Indicador	Fórmula
Liquidez	$\frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$
Nivel de Endeudamiento	$\frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$
Razón de Cobertura de Intereses	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gastos Interes}}$

Si el proponente es plural cada indicador debe calcularse así:

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 1 del indicador}_i)}{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 2 del indicador}_i)}$$

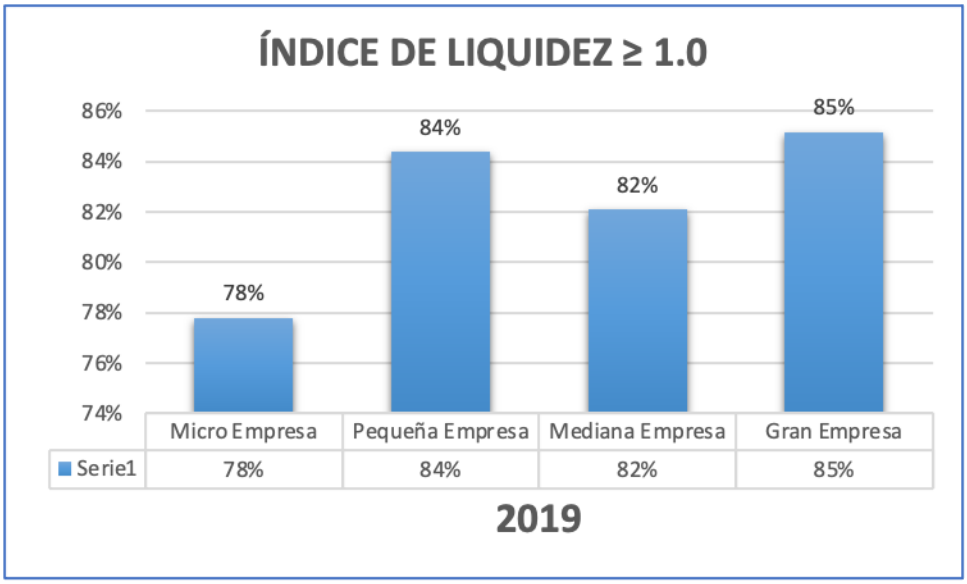
Donde n es el número de integrantes del proponente plural (unión temporal o consorcio).

El proponente que no tiene pasivos corrientes está habilitado respecto del índice de liquidez.

El proponente que no tiene gastos de intereses está habilitado respecto de la razón de cobertura de intereses, siempre y cuando la utilidad operacional sea igual o mayor a cero (0).

Índice de Liquidez:

El índice de mide la capacidad de los activos de la empresa para ser convertidos en dinero en efectivo o liquidez. Al tomar los datos de la muestra de 1.011 empresas del sector construcción, se obtuvieron los siguientes resultados:

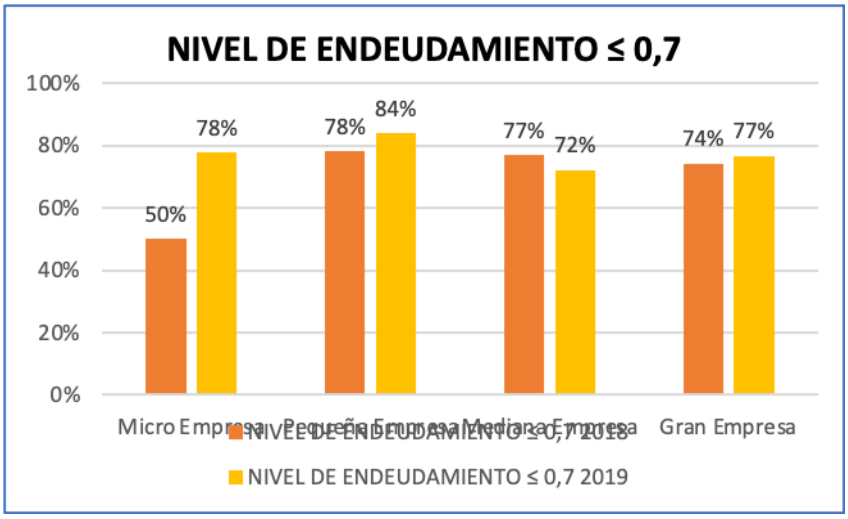


Fuente: Información financiera -NIIF, con corte a 31 de diciembre de 2019 – Sistema Integrado de Información Societaria – Superintendencia de Sociedades
Elaboración propia DTDP

Al establecer el índice de liquidez en 1,0, la cantidad de grandes empresas que cumplen con este requisito es del 85% para la vigencia 2019; por otra parte, el cumplimiento de este indicador de empresas medianas fue del 82% y de 78% para micro empresas. Del universo de 1.011 empresas en el sector de Construcción carreteras y vías y otras obras de ingeniería, un total de 843 (equivalente a 84%) acreditan un índice de liquidez mayor o igual a 1,0.

Nivel de Endeudamiento:

Como su nombre lo indica, mide la proporción de los activos de una empresa soportados por su deuda (mientras que la proporción los activos no soportados por su deuda lo hacen por intermedio de su patrimonio). A esto se le conoce también como nivel de apalancamiento financiero. Este indicador muestra cuál es la proporción de deuda con la que opera la empresa.

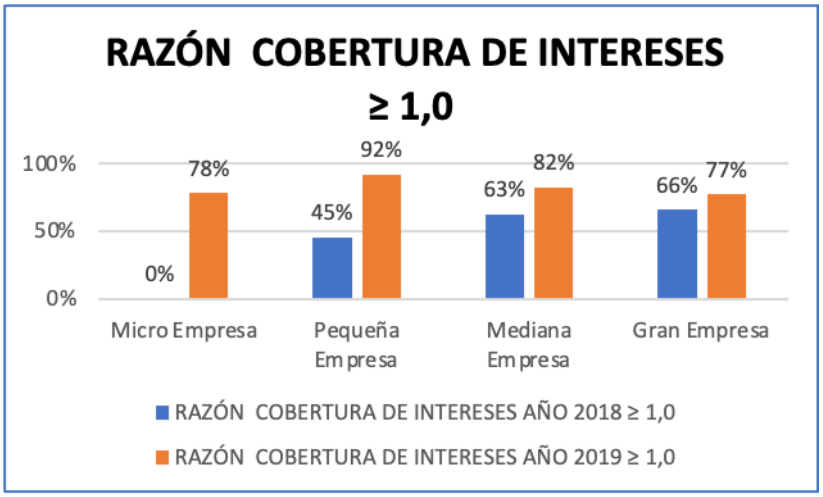


Fuente: Información financiera -NIIF, con corte a 31 de diciembre de 2019 – Sistema Integrado de Información Societaria – Superintendencia de Sociedades
Elaboración propia DTDP

El análisis de los indicadores de las empresas del sector de obra y construcción de carreteras, vías y otras obras de ingeniería, permite concluir en general que aproximadamente tres de cada cuatro empresas cumplen con este requisito habilitante para los procesos de selección bajo estas características. El segmento empresarial que más acredita el cumplimiento de este indicador en la magnitud requerida es el de pequeñas empresas con un 84%, mientras el 78% de las micro empresas lo hacen.

Razón de cobertura de intereses:

Este indicador de capacidad financiera refleja la capacidad de una empresa o proponente de atender sus obligaciones financieras con las utilidades generadas durante el periodo.



Fuente: Información financiera -NIIF, con corte a 31 de diciembre de 2019 – Sistema Integrado de Información Societaria – Superintendencia de Sociedades
Elaboración propia DTDP

A nivel del sector objeto del presente estudio, son las empresas pequeñas las más calificadas para cumplir con el requerimiento de este requisito habilitante de capacidad financiera, con un índice deseado mayor o igual a 1,0; el 92% de las mismas (188 compañías) cumplen con el mismo. El porcentaje de grandes empresas que da alcance a este requisito asciende a 77%. De acuerdo con la muestra, el número de empresas que cumplen con este indicador son 883 en total.

Capital de Trabajo

Teniendo en cuenta el universo de empresas de *CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS DE FERROCARRIL, CONSTRUCCIÓN DE OTRAS OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL Y OTRAS ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS Y OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL* (literal B.), el promedio de Capital de Trabajo corresponde a un valor de $ 10,154,229 (miles de pesos).

Para el presente proceso de selección los Proponentes acreditarán:

$$CT = AC - PC \geq CTd$$

Donde:

CT = Capital de trabajo

AC = Activo corriente

PC = Pasivo corriente

CTd = Capital de Trabajo demandado para el proceso que presenta propuesta

El capital de trabajo (CT) del oferente deberá ser mayor o igual al capital de trabajo demandado (CTd):

$$CT \geq CTd$$

El capital de trabajo demandado para el proceso que presenta propuesta (CTd) se calcula así:

Presupuesto oficial	Fórmula
≤$10.000.000.000	CTd = 10% x (PO)
Entre $10.000.000.001 y $20.000.000.000	CTd = 20 %x (PO)
≥$20.000.000.001	CTd = 30% x (PO)

Donde,

CTd = Capital de trabajo demandado del proceso al cual presenta propuesta

PO = Presupuesto oficial del proceso al cual presenta propuesta.

Si el Proponente es plural el indicador debe calcularse así:

$$\text{CTProponente plural} = \sum_{i=1}^{n} \text{CT}_i$$

Donde n es el número de integrantes del proponente plural (unión temporal o consorcio).

ÍNDICADORES DE CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

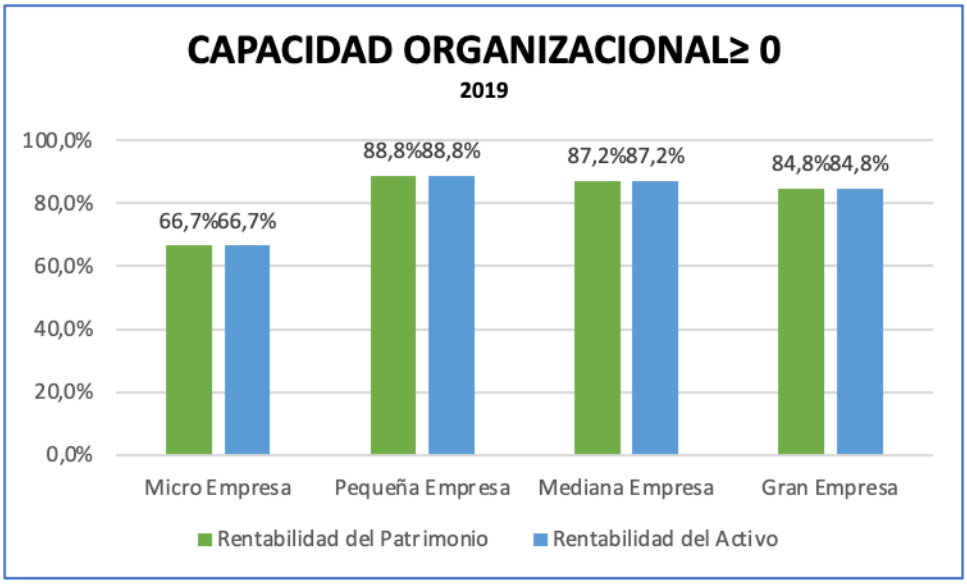
Los proponentes deberán acreditar los siguientes indicadores en los términos señalados:

Indicador	Fórmula
Rentabilidad sobre Patrimonio (Roe)	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$
Rentabilidad del Activo (Roa)	$\frac{\text{Unidad Operacional}}{\text{Activo Total}}$

Si el proponente es plural cada indicador debe calcularse así:

$$\text{Indicador} = \frac{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 1 del indicador}_i)}{(\sum_{i=1}^{n} \text{Componente 2 del indicador}_i)}$$

Donde n es el número de integrantes del Proponente Plural (unión temporal o consorcio).



Los resultados evidencian la presencia mayor cantidad de empresas con capacidad organizacional entre aquellas catalogadas como pequeñas y medianas empresas; estos dos rangos ostentan cumplimientos de los indicadores en alrededor del 84% de las compañías; por otra parte, el 84,8% de las grandes empresas. Del total del universo compuesto por 1.011 empresas del sector, 876 de estas, es decir el 86,65% presentaron durante la vigencia anterior, el nivel de utilidades operacionales demandado para el cumplimiento de estos requisitos habilitantes.

VII. ESTUDIO DE LA DEMANDA

A. ADQUISICIONES ANTERIORES RELACIONADAS CON EL BIEN O SERVICIO A CONTRATAR POR PARTE DE LA ENTIDAD

En la última década, la ciudad ha realizado inversiones con el fin de hacerle frente a los problemas estructurales de la movilidad en Bogotá y poder así ofrecer un transporte público asequible en el que se disminuyen los niveles de congestión, al mismo tiempo que se ofrece la infraestructura vial adecuada para hacer de Bogotá una ciudad competitiva. Sin embargo, estos esfuerzos no han sido suficientes, entre otras por el crecimiento continuo de la población, la urbanización en la periferia, el crecimiento sostenido del parque automotor, el mal estado de las vías, la ausencia de medidas de la gestión de demanda de tráfico eficaces, la falta de conciencia y corresponsabilidad ciudadana entre otros. Para el caso particular del IDU, la mayoría de sus recursos de inversión directa en Infraestructura se destinan a la construcción de infraestructura vial y del espacio público, así como su mantenimiento.

El cuadro a continuación da cuenta de 16 contratos adjudicados para construcción y conservación durante la vigencia 2020 por parte del IDU.

CONTRATOS ADJUDICADOS PARA OBRA, CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO VIGENCIA 2020

Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Cuantía	Estado
INSTITUTO DE DESARROLLO	IDU-LP-SGI-021-2020	CONSTRUCCION DEL PATIO LA REFORMA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	96.870.504.281 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-DTM-019-2020	"EJECUCION A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES VEHICULARES EN BOGOTÁ D.C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS.	17.430.359.239 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-018-2020	"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN	52.549.532.475 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-DTM-020-2020	"EJECUCION A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y RED DE CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 1"	5.292.167.478 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-015-2020	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN BOGOTÁ D.C. GRUPOS 1, 2, 3, 4 y 5	58.367.350.843 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-DTM-014-2020	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LAS ACTIVIDADES Y OBRAS REQUERIDAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL PRINCIPAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.	8.648.898.751 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-DTM-013-2020	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE, LAS ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA EJECUCIÓN DE OBRAS DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 1 Y 2.	17.697.003.840 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO	IDU-LP-SGI-004-2020.	ADECUACION AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI	657.754.107.441 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-006-2020	CONSTRUCCIÓN DE CONEXIONES TRANSVERSALES PEATONALES EN LA CALLE 73 ENTRE CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS, LA CALLE 79B ENTRE CARRERA 5 Y CARRERA 7 Y LA CALLE 85 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11	19.484.364.313 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO	IDU-LP-SGI-011-2020.	CICLOPUENTE DEL CANAL MOLINOS	13.438.015.135 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO	IDU-LP-SGI-012-2020	ACERA Y CICLORUTA CANAL MOLINOS	13.719.579.683 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-010-2020	CONSTRUCCIÓN DE LAS ACERAS Y CICLORRUTA DE LAS CALLE 92 Y CALLE 94 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ, D.C.	30.981.372.649 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-008-2020	CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y CICLORRUTAS DE LA CALLE 116 ENTRE CARRERA 9 HASTA AUTONORTE Y CALLE 116 DESDE AV. BOYACÁ HASTA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ, D.C.	42.276.358.506 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO	IDU-LP-SGI-009-2020	OBRAS DE CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y RED DE CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. - GRUPO I Y GRUPO J	17.451.534.346 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-007-2020	TERMINACION DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DE RECUPERACIÓN, ESTABILIZACIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AVENIDA DE LOS CERROS ENTRE CALLE 23 SUR Y TRANSVERSAL 17 B ESTE, ACCESO AL BARRIO AMAPOLAS	9.858.307.371 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO	IDU-LP-SGI-005-2020.	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LAS OBRAS DE CONSERVACIÓN DE PUENTES PEATONALES EN BOGOTÁ D. C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS. GRUPOS 1 Y 2	16.454.209.867 COP	Proceso adjudicado y celebrado

Elaboración propia SGDU
Fuente: https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE

Para los procesos de contratación de la vigencia 2021, se establecieron los siguientes requisitos habilitantes:

Índice de Liquidez	≥1
Índice de Endeudamiento	≤ 70%
Razón de Cobertura de Intereses	≥ 1
Capital de Trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del Patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del Activo	≥ 0

Respecto al capital de trabajo:

Presupuesto oficial	Fórmula
≤$10.000.000.000	CTd = 10% x (PO)
Entre $10.000.000.001 y $20.000.000.000	CTd = 20 %x (PO)
≥$20.000.000.001	CTd = 30% x (PO)

Ahora bien, analizando de forma aleatoria los procesos de selección adelantados en la vigencia 2020 por la Entidad, respecto de la experiencia requerida para los contratos cuyo objeto es la construcción de obra, conservación y/o mantenimiento, se encontró en el proceso **IDU-LP-SGI-007-2020** al que se presentaron 12 oferentes**:**

OBJETO:

"TERMINACION DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DE RECUPERACIÓN, ESTABILIZACIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA AVENIDA DE LOS CERROS ENTRE CALLE 23 SUR Y TRANSVERSAL 17 B ESTE, ACCESO AL BARRIO AMAPOLAS, EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTOBAL SUR, EN BOGOTÁ, D.C"

6.1.4. EXPERIENCIA

Cada uno de los contratos aportados como experiencia deberá estar clasificado en alguno de los siguientes códigos:

Clasificación UNSPSC	DESCRIPCIÓN			
	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
72141000	72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	14 - Servicios de construcción pesada	10 - Servicios de Construcción de autopistas y carreteras	00 -
72141100	72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	14 - Servicios de construcción pesada	11 - Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura	00 -
72152700	72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	15 - Servicios de construcción y mantenimiento de comercio especializado	27 - Servicios de instalación y reparación de concreto	00 -

Teniendo en cuenta que la experiencia en tercer nivel es muy general para el presente proceso de selección, la entidad requiere además verificar que las actividades ejecutadas correspondan a:

OBRA

- **CONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN DE PROYECTOS DE ESTABILIZACIÓN DE TALUDES O DE CONTENCIÓN DE TALUDES**

NOTA: Para efectos de evaluación de las propuestas se tendrán en cuenta las definiciones establecidas en la entidad vigentes a la fecha de apertura del proceso que pueden ser consultadas en el anexo 3 – Glosario y en el siguiente link:

HTTP://WWW.IDU.GOV.CO/PAGE/TRANSPARENCIA/INFORMACION-DE-INTERES/GLOSARIO

De lo anterior, se concluye, que se requirió experiencia específica, en aras de garantizar la capacidad técnica y de ejecución del oferente y eventual contratista, sin exigir que dicha

experiencia se certificara con relación al presupuesto oficial, sin que, con ello se limitara la pluralidad de oferentes.

Por su parte, en el presente proceso de selección, a continuación, se indica la experiencia que se exige y la forma de acreditarla:

6.1.4. EXPERIENCIA

Clasificación UNSPSC	DESCRIPCIÓN			
	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
72103300	72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	10-Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones	33 – Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura	00 -
72141100	72 - Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	14 - Servicios de construcción pesada	11 - Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura	00 -

Teniendo en cuenta que la experiencia en tercer nivel es muy general para el presente proceso de selección, la entidad requiere además verificar que las actividades ejecutadas correspondan a:

OBRA

CONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O MEJORAMIENTO O CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, ADICIONALMENTE SE TENDRÁN EN CUENTA PLAZOLETAS

Nota 1: Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general, deberá demostrar la ejecución de redes subterráneas de servicios públicos.

Teniendo en cuenta lo anterior, es viable concluir que la exigencia de acreditar experiencia específica se entiende que la misma responde a la necesidad de que los oferentes y eventuales contratistas puedan demostrar un carácter técnico para la ejecución de la obra que se va a desarrollar y a la cuantía del proceso.

Finalmente, todas las obras fueron desarrolladas bajo la filosofía de Proyectos Urbanos Integrales, PUI, y Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, DOTS, en donde se prioriza al ser humano sobre el vehículo, de tal manera, que la estructura urbana que resulte logre la intermodalidad en el sistema de transporte, el espacio público y la articulación de los equipamientos.

B. ANÁLISIS DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES

Se analizan en este aspecto los requisitos habilitantes del IDU frente a otras entidades estatales que contratan bienes y servicios similares a los de la entidad. Para el presente análisis se tuvieron en cuenta los procesos adelantados durante las vigencias 2019-2020.

Según consulta en el SECOP II, se analizó una muestra de 34 procesos de licitación pública, para selección de contratistas en contratos de obra. En ese mismo sentido, es de aclarar que los procesos analizados incluyen contratos cuyo objeto es de mantenimiento de vías, en el cual se encuentra incluido el componente de conservación y construcción de vías, de conformidad con el alcance al objeto que se delimitó en cada uno de estos contratos.

OTRAS ENTIDADES PUBLICAS CONTRATACIÓN – LICITACIÓN PÚBLICA (Obra, Conservación y Mantenimiento) 2020

Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Cuantía	Estado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-060-2020	GESTION VIAL INTEGRAL DE LA CARRETERA ZIPAQUIRA - UBATE- PUENTE NACIONAL - SAN GIL- PALENQUE Y BUCARAMANGA – SAN ALBERTO, RUTA 45A, TRAMO 08, SECTOR RIONEGRO – SAN ALBERTO PR18+0000 AL PR93+0694 (Fase	88.700.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SMF-058-2020	CONSTRUCCIÓN DE MUELLES FLUVIALES EN LOS MUNICIPIOS DE BOJAYA, ATRATO, LLORÓ, SIPÍ Y MEDIO BAUDO (DEPARTAMENTO DE CHOCO) EN LAS COMUNIDADES DE BUENAVISTA Y PIÑUÑA BLANCO MUNICIPIO DE PUERTO ASIS (DEPA	12.791.618.529 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SMF-052-2020	DRAGADO DE MANTENIMIENTO DEL CANAL DE ACCESO AL PUERTO DE BUENAVENTURA. VALLE DEL CAUCA	25.014.752.790 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DT-056-2020	REALIZAR LA CONTRATACION DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA	234.400.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-054-2020	GESTIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO INTEGRAL (incluye mantenimiento rutinario) EN LAS CARRETERAS: SANTUARIO - CRUCE RUTA 45 (Caño Alegre) PR3+0000 - PR135+0600 RUTA 6005, HOYO RICO - LOS LLANOS (PR 5	139.386.567.785 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DT-053-2020	"REALIZAR LA CONTRATACION DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA	378.660.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DT-050-2020	REALIZAR LA CONTRATACION DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA	287.385.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DT-048-2020	REALIZAR LA CONTRATACION DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA	285.540.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DT-045-2020	"REALIZAR LA CONTRATACION DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO DE LOS CORREDORES VIALES INCLUIDOS EN EL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA	230.400.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SMF-037-2020	CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE PROTECCIÓN EN EL MUELLE DE CABUYARO - META	2.499.745.129 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-047-2020	CONSTRUCCIÓN PUENTE PEATONAL SECTOR UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA DE LA VÍA CLUB CAMPESTRE – ARMENIA RUTA 4002 DEPARTAMENTO DE QUINDÍO	2.411.175.141 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-046-2020	CONSTRUCCIÓN PUENTE PEATONAL EN EL SECTOR CIUDAD JARDÍN, VARIANTE DE TUNJA, CARRETERA 55BYA, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ	2.265.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DT-038-2020	DESARROLAR EL PROYECTO VÍAS INTELIGENTES ITS - VIITS	55.855.344.923 COP	Proceso adjudicado y celebrado

Entidad Estatal	Referencia	Descripción	Cuantía	Estado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SMF-043-2020	CONSTRUCCIÓN DE LA PROLONGACIÓN DE LA PASARELA DE ACCESO AL MUELLE FLOTANTE VICTORIA REGIA, LETICIA, AMAZONAS	15.682.453.081 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-040-2020	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA BARBOSA-TUNJA RUTA 62 SECTOR 6209, DEPARTAMENTO DE BOYACA	1.800.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-GPE-031-2020	"CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE MEJORAMIENTO URBANO Y CONEXIÓN VIAL DEL BARRIO LA CHINITA CON LA VÍA BARRANQUILLA – SANTA MARTA (PUENTE PUMAREJO)"	6.517.512.318 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-035-2020	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA FRESNO - HONDA, RUTA 50, TRAMO 5007, SECTOR FRESNO - MARIQUITA DEL PR0+0000 AL PR26+0695, DEPTO TOLIMA	1.063.000.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-034-2020	MANTENIMIENTO PERIÓDICO SECTOR DEPRESIÓN EL VERGEL - FLORENCIA, CARRETERA ORRAPIHUASI - FLORENCIA, RUTA 20, TRAMO 2003A. DEPTO CAQUETA	1.670.729.891 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-033-2020	MANTENIMIENTO PERIODICO TRAMO 1901 – CALI – CRUCE RUTA 40 (LOBOGUERRERO), SECTOR RETEN FORESTAL CVC – LOBOGUERRERO, EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA	885.214.036 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-032-2020	MANTENIMIENTO DE LAS VIAS MUNCHIQUE – EL TABLON - POPAYAN RUTA 2001 , PATICO – CANDELARIA RUTA 2401 RUTA 25CC02 TIMBÍO – EL HATO – EL TABLÓN, DEPARTAMENTO DEL CAUCA.	3.779.428.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-017-2020	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS CARRETERAS PUERTA DE HIERRO – MAGANGUÉ - YATI RUTA 78-02, MOMPOX-GUAMAL RUTA 78-04 DEPARTAMENTO DE BOLIVAR Y 78-05 GUAMAL - EL BANCO, DEPARTAMENTO DE MAGDALENA (Fas	13.828.605.294 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-GPE-029-2020	"GESTIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL INTEGRAL EN EL CORREDOR ARMENIA - CAJAMARCA"	12.472.507.759 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-030-2020	MANTENIMIENTO DE LAS VIAS 2601 MORALES - PIENDAMÓ, 2602A PIENDAMÓ - SILVIA - TOTORO, 3105 SANTANDER DE QUILICHAO - RÍO DESBARATADO, 3702 GUADUALEJO – BELALCAZAR – NARANJAL Y 3702 GUADUALEJO – BELALCAZ	4.136.003.250 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-028-2020	MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA VALLEDUPAR – LA PAZ, RUTA 8004, DEPARTAMENTO DEL CESAR	3.973.667.321 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-027-2020	GESTION Y MANTENIMIENTO VIAL INTEGRAL DE LA CARRETERA HONDA - GUADUAS-VILLETA, EN EL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA	17.353.646.807 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-026-2020	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PUERTO BELLO SAN JOSE DEL FRAGUA -FLORENCIA-PUERTO RICO - MINABLANCA, RUTAS 6501, 6502, 6503 Y 6504. DEPARTAMENTO DE CAQUETA	1.342.011.556 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-025-2020	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA MEDIACANOA -ANSERMANUEVO . RUTA 2302. DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA	8.870.132.800 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-024-2020	GESTION Y MANTENIMIENTO VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS TRONCAL DE OCCIDENTE Y ALTERNAS A LA TRONCAL, (INCLUYE VARIANTES, PASOS NACIONALES E INTERSECCIONES), EN LOS DEPARTAMENTOS DE CAUCA Y VALLE DEL	8.138.789.692 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-016-2020	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, GESTIÓN SOCIAL, AMBIENTAL Y PREDIAL DE LA SEGUNDA CALZADA BUGA - BUENAVENTURA SECTOR LOBOGUERRERO - CALIMA, INCLUYE GESTIÓN VIAL INTEGRAL DE LA CARRETERA BUGA - BUENAVENTUR	142.820.530.402 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-020-2020	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACIFICO - CARRETERA SANTA CECILIA- PUEBLO RICO-APIA, RUTA 5003 Y APIA - LA VIRGINIA, RUTA 50RS01	17.000.532.208 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-021-2020	MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACION DE LA CARRETERA RIO PEREIRA - SAN JUAN DEL CESAR - BUENAVISTA - CUESTECITAS - PARADERO Y ACCESO A ALBANIA	9.724.944.275 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-014-2020	MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PAZ DE ARIPORO – LA CABUYA – RUTA 6514. DEPARTAMENTO DE CASANARE	1.005.330.126 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-015-2020	MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS DE LA CARRETERA PASTO – EL ENCANO – EL PEPINO RUTA 10 TRAMO 1003, SECTOR LA PISCICULTURA - EL PEPINO, EN EL DEPARTAMENTO DEL	17.375.518.462 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-010-2020	MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LA CARRETERA PLANETA RICA - LA YE, RUTA 25 TRAMO 14, EN EL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA. (Fase de Selección (Presentación de ofertas))	1.845.900.000 COP	Proceso adjudicado y celebrado
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LP-DO-SRN-007-2020	"MANTENIMIENTO CARRETERA CHIQUINQUIRÁ - TUNJA -PAEZ EN EL DEPARTAMENTO DE BOYACA".	3.695.554.844 COP	Proceso adjudicado y celebrado

Fuente: SECOP
https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE

Ahora bien, frente a los procesos de selección adelantados por otras entidades públicas, se analiza de manera aleatoria el proceso **LP-DO-SRN-014-2020** llevado a cabo por el INVIAS, respecto de la experiencia exigida y la forma de acreditarla, y frente al cual se presentaron 93 proponentes:

LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I INFORMACIÓN GENERAL

1.1. OBJETO, PRESUPUESTO OFICIAL, PLAZO Y UBICACIÓN

El objeto, Presupuesto Oficial Estimado, plazo y ubicación del proyecto objeto del presente Proceso de Contratación se identifican en la siguiente tabla:

Objeto del proyecto	Plazo del contrato (meses)	Valor presupuesto oficial (pesos incluido IVA)	Lugar(es) de ejecución del contrato
MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PAZ DE ARIPORO – LA CABUYA – RUTA 6514. DEPARTAMENTO DE CASANARE	TRES (3)	$ 1.005.330.126,00	CASANARE

3.5. EXPERIENCIA

Los Proponentes deben acreditar su experiencia a través de: (i) la información consignada en el RUP para aquellos que estén obligados a tenerlo, (ii) la presentación el Formato 3 – Experiencia para todos los Proponentes y (iii) alguno de los documentos válidos para la acreditación de la experiencia señalados en el numeral 3.5.5 cuando se requiera la verificación de información del Proponente adicional a la contenida en el RUP.

Los Proponentes podrán acreditar experiencia proveniente de contratos celebrados con particulares o Entidades Estatales.

3.5.1. CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS PRESENTADOS PARA ACREDITAR LA EXPERIENCIA EXIGIDA

Los contratos para acreditar la experiencia exigida deberán cumplir las siguientes características:

A. Que hayan contenido la ejecución de: CONSTRUCCIÓN Y/O MEJORAMIENTO Y/O MANTENIMIENTO Y/O REHABILITACIÓN Y/O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO Y/O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS Y/O SECUNDARIAS Y/O VIAS URBANAS Y/O PISTAS DE AEROPUERTOS. Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados además de la experiencia general deberá acreditar un valor correspondiente a por lo menos el 50% del valor de PRESUPUESTO OFICIAL (PO) del presente proceso de contratación.

B. Estar relacionados en el Formato 3 – Experiencia con el número consecutivo del contrato en el RUP. Los Proponentes Plurales deberán indicar qué integrante aporta cada uno de los contratos señalados en el Formato 3 – Experiencia. Este documento deberá ser presentado por el Proponente Plural y no por cada integrante.

De lo aquí expuesto, se puede concluir que el INVIAS en la estructuración de sus proyectos, exige la acreditación de experiencia especifica que responde a un criterio técnico requiriendo acreditar un porcentaje mínimo del valor del presupuesto oficial, sin que con ello se hubiera restringido la oferta en dicho proceso.

Finalmente, se puede establecer las entidades públicas establecen los siguientes requisitos de capacidad financiera y organizacional, lo que evidencia que los requisitos habilitantes de capacidad financiera y capacidad organizacional establecidos en los pliegos de condiciones del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU para la vigencia 2021, se encuentran ajustados a los estipulados por otras entidades públicas que contratan objetos similares, lo que garantiza la pluralidad de oferentes:

- Nivel de endeudamiento =< 70%
- Índice de liquidez=>1,2
- Razón de cobertura de intereses => 1,0
- Patrimonio => 24% a 50% del Ppto oficial del proceso
- Rentabilidad del patrimonio => entre 0% y 3%
- Rentabilidad del activo => entre 0% y 1%

VIII. CONCLUSIONES

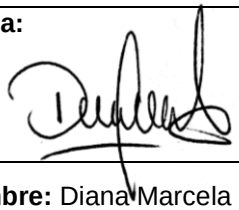
El análisis permite establecer las siguientes conclusiones:

En lo que respecta a los objetos contractuales establecidos, todas las entidades consultadas en general utilizan los mismos términos para definir sus objetos.

Se evidencia además la amplia variedad de exigencias de las diferentes entidades, frente a procesos de similares características, adicionalmente el requerimiento para la implementación de documentos tipo para procesos de selección, en atención nueva normatividad expedida en la materia.

Al fijar el nivel de endeudamiento en 70% y el índice de liquidez en 1,0, el IDU permite una oferta plural de proponentes para los procesos, y estos indicadores se acercan a los requerimientos de otras entidades con procesos y complejidad de obra similar (INVIAS) sin poner en riesgo la estabilidad financiera del contrato ni del contratista.

Los indicadores financieros habilitantes, contenidos en los pliegos de condiciones del IDU, favorecen la pluralidad de oferentes de los distintos pliegos de condiciones para el sector de construcción.

Aprobado por:	**Elaborado por:**
Firma: 	**Firma:** 
Nombre: Meliza Marulanda	**Nombre:** Diana Marcela Serrano
Cargo: Dirección Técnica de Construcciones - Ordenador del Gasto	**Cargo:** Contratista SGDU

IX. BIBLIOGRAFÍA

1. DNP. Decreto Número 1082 de 2015. Recuperado de: https://www.dnp.gov.co/Paginas/Normativa/Decreto-1082-de-2015.aspx#capitulo1
2. Congreso de Colombia. Ley 80 de 1993. Artículo 32 “De los contratos estatales”.
3. CAMACOL Informe Económico 107. 12 de mayo de 2020. Tomado de: https://camacol.co/sites/default/files/info-sectorial/Informe%20Econ%C3%B3mico%20107%20VF.pdf
4. DANE. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_empleo_mar_21.pdf
5. DANE. Boletín Electrónico PIB. Recuperado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales
6. DANE. Boletín electrónico PIB Recuperado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IVtrim20_produccion_y_gasto.pdf
7. DANE. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib_const/Bol_ieac_IVtrim20.pdf
8. DANE Boletín Electrónico Obras Civiles. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVtrim20.pdf
9. DANE Boletín Electrónico de Obras Civiles Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVtrim20.pdf
10. DANE, 2018. Indicador de Inversión en Obras Civiles. IV Trimestre de 2017. Tomado de: http:// www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/obras/bol_obr_civi_IVtrim17.pdf
11. PMI. Análisis del Sector de Infraestructura en Colombia. Pág 5. Recuperado de: http://www.pmicolombia.org/wp-content/uploads/2015/06/PMIBogota-Analisis-sobre-el-sector-de-infraestructura-en-Colombia.pdf
12. DANE. Boletín Electrónico ICCP. Tomado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/bol_iccp_mar21.pdf
13. DANE. Boletín Electrónico ICCP. Tomado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/iccp/bol_iccp_mar21.pdf
14. Secretaria Distrital de Hacienda. Tomado de https://www.shd.gov.co/shd/concejo-aprueba-cupo-de-endeudamiento-para-el-metro
15. IDU. Dirección Técnica de Diseños (DTP)
16. IDU. Subdirección General de Desarrollo Urbano (SGDU)
17. Cámara Colombiana de Infraestructura Tomado de: http://www.infraestructura.org.co/nuevapagweb/plantillasboletines/enlace160309.php
18. Decreto 2451 de diciembre de 2018.
19. IDU. Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTPS) y Subdirección General de Desarrollo Urbano (SGDU)

20. IDU. Subdirección Técnica de Proyectos. Tomado de https://www.idu.gov.co/la_entidad/transparencia/contratacion/contratacion_de_mayor_menor_y_minima_cuantia/procesos_adjudicados