OBJETO DE LA CONTRATACIÓN

OBJETO: ***"INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2, GRUPO 3, GRUPO 4, GRUPO 5, GRUPO 6, GRUPO 7 Y GRUPO 8"***

A continuación, se especifican los objetos para cada uno de los ocho (8) grupos que conforman el proceso de selección:

GRUPO 1: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1*

GRUPO 2: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2*

GRUPO 3: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3*

GRUPO 4: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 4*

GRUPO 5: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 5*

GRUPO 6: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 6*

GRUPO 7: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 7*

GRUPO 8: *INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 8*

ALCANCE:

El alcance del objeto a ejecutar consiste en: i) Realizar el control y seguimiento integral (Técnico, Administrativo, Jurídico, Financiero, Contable, Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo, y de Patrimonio Arqueológico y Bienes de Interés Cultural-BIC) a las actividades derivadas del contrato de obra cuyo objeto es ***"EJECUTAR A PRECIOS***

UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2, GRUPO 3, GRUPO 4, GRUPO 5, GRUPO 6, GRUPO 7 Y GRUPO 8", ii) Ejercer la representación del IDU ante el Contratista de Obra en los casos y para los efectos específicamente previstos en el Contrato de Interventoría así como en el Contrato de Obra, iii) Ejercer todas las actividades definidas en el Contrato de Interventoría, las que el IDU le asigne, siempre que sean coherentes con el objeto contratado, las que se prevean en el pliego de condiciones, sus anexos, capítulos y apéndice, así como la normatividad vigente que aplica a este tipo de proyectos, y las que se desprendan del Contrato de Obra, Anexos, sus Apéndices, y Capítulos, y las que se deriven de la naturaleza del objeto del Contrato de Interventoría, cumpliendo con el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de contratos del IDU vigente a la suscripción del contrato o el documento que lo reemplace.

El alcance detallado del Contrato de Obra que será objeto de seguimiento y control por parte de la interventoría el cual se encuentra establecido en el Anexo 1 – Anexo Técnico del proceso de obra. Mediante los contratos de obra se realizará la intervención en diferentes vigencias y momentos del plazo contractual de actividades de conservación programada en diferentes corredores de la Malla Vial No Troncal.

Notas:

-El interventor debe tener presente que, durante la ejecución del proyecto, el IDU podrá excluir o incluir (por razones técnicas, judiciales o presupuestales) algunos de los segmentos viales y/o tramos de corredores viales asignados al contrato, o de ser necesario, incluir otros segmentos y/o tramos viales de la Malla Vial Arterial No Troncal, así estos no hagan parte del grupo asignado. La inclusión de nuevos segmentos debe obedecer a la necesidad de garantizar la seguridad y movilidad de los usuarios, a la atención de actividades inmediatas, a requerimientos judiciales o para reemplazar aquellos segmentos viales que por razones técnicas no puedan ser intervenidos.

- La entidad adelanta en actualidad, de manera paralela, el proceso de selección del contrato que será objeto de vigilancia, sin embargo, atendiendo el hecho de que los resultados de este dependen de la respuesta del mercado y la gestión de los interesados, oferentes y adjudicatario, pueden presentarse situaciones que impidan contar con el contrato objeto de vigilancia, tales como revocatoria del acto de apertura, declaratoria de desierto del proceso de selección, siniestro de la garantía de seriedad, decisiones judiciales u otros hechos de fuerza mayor o caso fortuito que impidan la adjudicación y/o celebración del respectivo contrato.

Por lo anterior, el IDU podrá abstenerse de adjudicar el contrato derivado del concurso de méritos de interventoría de no adjudicarse/celebrarse el contrato objeto de vigilancia y podrá declarar el decaimiento del acto administrativo de apertura del concurso de méritos para seleccionar el interventor, de no tener la posibilidad legal, financiera o técnica de tramitar nuevamente el proceso para adjudicar el contrato objeto de vigilancia.

Los proponentes aceptan esta condición al presentar la oferta; así mismo, en caso de que el IDU decida tramitar nuevamente el proceso de contratación objeto de vigilancia, aceptan que se suspenderá el concurso de méritos de interventoría, por un término hasta de tres (3) meses, sin que ello posibilite el retiro de ofertas o el pago de indemnizaciones a los proponentes de este. Cuando el término sea superior, los proponentes podrán retirar su oferta, sin que ello implique reconocimientos económicos a su favor.

Tipo de Proceso de Selección	MISIONAL [X] FUNCIONAMIENTO [ ]

Dependencia Ordenadora del Gasto:	**Dependencia Ejecutora:**
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA - SGI	DIRECCIÓN TÉCNICA DE CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA – DTCI

Modalidad de Selección:			
Licitación: [ ]		Concurso de Méritos: [X]	
En caso de Selección Abreviada, marque la opción, según corresponda:			
Subasta inversa electrónica o presencial [ ]	Menor cuantía [ ]	Proceso luego de licitación desierta [ ]	Bolsa de Productos [ ]
En caso de Contratación Directa, marque la opción, según corresponda:			
Desarrollo de actividades científicas y tecnológicas: [ ]		Prestación de Servicios: Distintos a PSP de personas naturales [ ]	
Arrendamiento y/o adquisicion de inmuebles [ ]		Único oferente o proveedor: [ ]	
Contrato Interadministrativo: [ ]		Convenio Interadministrativo: [ ]	
Otro: [ ]	Cuál:		

Justificación de la modalidad de selección:

En virtud del decreto 399 del 13 de abril de 2021 por medio del cual se modifica el Artículo 2.2.1.1.2.1.1 numerales 1 y 3 del Decreto 1082 de 2015, se procede a describir la necesidad que la Entidad pretende satisfacer con el proceso de selección, así como el objeto a contratar, y la justificación de la modalidad de selección del interventor que aplica según las características del objeto a contratar y el valor estimado para el mismo.

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta que el objeto del presente proceso es realizar la Interventoría al contrato de obra cuyo objeto es ***"EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2, GRUPO 3, GRUPO 4, GRUPO 5, GRUPO 6, GRUPO 7 Y GRUPO 8",*** teniendo en cuenta que las características del objeto contractual que se va a ejecutar comprende la interventoría de la obra de conservación programada y dado que el presupuesto estimado no se enmarca en ninguna de las excepciones establecidas en la norma, se concluye que la modalidad de selección es de Concurso de Méritos Abierto, la cual se encuentra reglamentada en el Articulo 2.2.1.2.1.3.2. de la Subsección 3, sección 1, Capítulo 2, Título 1, Parte 2,

Libro 2 del Decreto 1082 del 2015 modificado por el Decreto 399 del 13 de abril de 2021 y basados en la normatividad vigente.

La Ley 1150 de 2007, "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993", establece en su artículo 2, numeral 4, que el **concurso de méritos** es la modalidad de selección aplicable principalmente a los contratos de interventoría. Esta modalidad tiene como objetivo garantizar **la selección objetiva** con base en criterios técnicos, profesionales y de experiencia, fortaleciendo así los principios de **eficiencia, transparencia y responsabilidad en la contratación estatal**.

El Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015, "*Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del sector administrativo de Planeación Nacional*", Art. 2.2.1.2.1.3.1. "*Procedencia del concurso de méritos. Las entidades estatales deben seleccionar sus contratistas a través del concurso de méritos para la prestación de servicios de consultoría de que trata el numeral 2 del artículo 32 de la ley 80 de 1993 y para los proyectos de arquitectura*" y el Decreto 1860 de 2021 "*por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones."*

Por lo anterior y resaltando que el numeral 1 del artículo 14 de la Ley 80 de 1993, establece que las entidades estatales tienen la responsabilidad de ejercer el control y vigilancia de la ejecución de los contratos, para garantizar el cumplimiento de los fines de la contratación estatal, y que el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 establece: "*En los contratos de obra que hayan sido celebrados como resultado de un proceso de licitación o concurso públicos, la interventoría deberá ser contratada con una persona independiente de la entidad contratante y del contratista, quien responderá por los hechos y omisiones que le fueren imputables en los términos previstos en el artículo 53 del presente estatuto*".

ARTÍCULO 83. SUPERVISIÓN E INTERVENTORÍA CONTRACTUAL de la Ley 1474 de 2011: "*Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutela la transparencia de la actividad contractual, las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de un supervisor o un interventor, según corresponda*".

El proponente (o integrante de un proponente plural) puede presentar oferta a uno o a varios LOTES O SEGMENTOS, sin embargo, el proponente (o integrante de un proponente plural) que se presente a más de un (1) LOTE O SEGMENTO, sólo podrá ser adjudicatario de uno de ellos (Esta regla tiene las excepciones que se indican en el literal E del numeral 2.10 - Reglas para los procesos estructurados por lotes o segmentos del pliego de condiciones.

Se recibirán ofertas para más de un lote por el mismo proponente: SI
Se podrá adjudicar más de un lote a un mismo proponente: SI

Para el presente proceso de selección se entenderá como LOTE O SEGMENTO los GRUPOS establecidos, es decir grupo 1, grupo 2, grupo 3, grupo 4, grupo 5, grupo 6, grupo 7 y grupo 8.

Tipo de Contrato:					
Obra Pública:	Construcción: ☐	Mantenimiento: ☐	Mixto: Estudios y diseños; y construcción	☐	

Consultoría		Pre-factibilidad:		Factibilidad:		Estudios y diseños:	
Diagnósticos:		Pruebas de Materiales:		Interventoría:	X	Corretaje de Seguros	
Concesión:		Suministro:		Compraventa:		Seguros:	
Prestación de servicios: Distintos a PSP de personas naturales		Otro:		Cuál:			

Régimen legal aplicable:

El marco normativo del proceso de contratación comprende, entre otras, las siguientes normas y aquellas que las complementen, adicionen, reformen o reglamenten:

1. *Ley 80 de 1993, "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública".*
2. *Ley 1150 de 2007, "Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos".*
3. *Ley 1474 de 2011, "Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación, sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública".*
4. *Decreto Ley 019 de 2012, "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública".*
5. *Ley 1682 de 2013, "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias".*
6. *Ley 1712 de 2014 "Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones."*
7. *Plan Nacional de Desarrollo vigente.*
8. *Decreto 1082 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional".*
9. *Ley 1882 de 2018, "Por la Cual se Adicionan, Modifican y Dictan Disposiciones Orientadas a Fortalecer la Contratación Pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones*
10. *Decreto 392 de 2018 "Por el cual se reglamentan los numerales 1, y 8 del artículo 13 de la Ley 1618 de 2013, sobre incentivos en Procesos de Contratación en favor de personas con discapacidad"*
11. *Decreto 342 de 2019, relativo a los documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte.*
12. *Ley 2069 de 2020, "Por medio del cual se impulsa el emprendimiento en Colombia".*
13. *Decreto 634 de 2023 "Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 332 de 2020, que establece medidas afirmativas para promover la participación de las mujeres en la contratación del Distrito Capital Ley 2022 de 2020 Por la cual modifica el artículo 4 de la ley 1882 de 2018 y se dictan otras disposiciones*
14. *Decreto 680 de 2021, Por el cual se modifica parcialmente el artículo 2.2.1.1.1.3.1. y se adiciona el artículo 2.2.1.2.4.2.9. al Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en relación con la regla de origen de servicios en el Sistema de Compra Pública*
15. *Decreto 1860 de 2021 "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin reglamentar los artículos 30, 31, 32, 34 y 35 de la Ley 2069 de 2020, en lo relativo al sistema de compras públicas y se dictan otras disposiciones"*
16. *Decreto 399 de 2021 "Por el cual se modifican los artículos 2.2.1.1.2.1.1., 2.2.1.2.1.3.2. y 2.2.1.2.3.1.14., y se adicionan unos parágrafos transitorios a los artículos 2.2.1.1.1.5.2., 2.2.1.1.1.5.6. y 2.2.1.1.1.6.2. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional".*
17. *Ley 2195 de 2022 "por medio de la cual se adoptan medidas en materia de transparencia, prevención y lucha contra la corrupción y se dictan otras disposiciones".*
18. *Decreto 142 de 2023 "Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional para promover el acceso al sistema de Compras Públicas de las Mipymes, las Cooperativas y demás entidades de la economía solidaria, se incorporan*

criterios sociales y ambientales en los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales, se incluye el Título de emprendimiento comunal y se dictan otras disposiciones

19. *Resolución 725 de 2024 Por la cual se adopta la versión -3- de los Documentos Tipo para los procesos de selección de Interventoría a obra pública del sector de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 326 de 2022.*
20. *Acuerdo 4 de 2025 – Adopción la estructura organizacional del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU, se determinan las funciones de sus dependencias y se dictan otras disposiciones.*
21. *Resoluciones, lineamientos, manuales y guías establecidas por la Agencia Nacional de Contratación Publica Colombia Compra Eficiente. y demás normatividad reglamentaria y concordante aplicable a la materia, así como las normas técnicas aplicables al proyecto. Igualmente, el proceso se sujetará a lo dispuesto en el pliego de condiciones, adendas y documentos del proceso. Para aquellos aspectos no regulados en las normas anteriores, se aplicarán las normas comerciales y civiles pertinentes.*

A este proceso de selección y al (a los) contrato (s) que de él de derive (n), son aplicables los principios y normas de la Constitución Política, el numeral 2 del artículo 32 de la ley 80 de 1993, el numeral 3 del artículo 2 de la ley 1150 de 2007 y con el artículo 2.2.12.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, y artículo 2.2.1.2.1.3.2. del Decreto 1082 del 2015 modificado por el Decreto 399 de 2021 del 13 de abril de 2021 y demás normas concordantes o complementarias que reglamenten la materia.

Para aquellos aspectos no regulados en las normas anteriores, se aplicarán las normas comerciales y civiles pertinentes, así como las reglas previstas en el pliego de condiciones, o en las adendas que se expidan durante el desarrollo de este proceso. También tendrán aplicación las normas legales que se dicten sobre la materia durante el desarrollo de esta contratación y que deban empezar a regir durante la vigencia de la misma, con las excepciones que al respecto se determinen y las que se desprendan de las normas generales sobre vigencia de normas.

Dichas normas, así como las demás que resulten pertinentes, se presumen conocidas por todos los proponentes. Aunado a lo anterior, y para los efectos pertinentes, deberán tenerse en cuenta las normas de orden técnico que regulen los distintos aspectos relacionados con la contratación.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN, ANÁLISIS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

1.1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

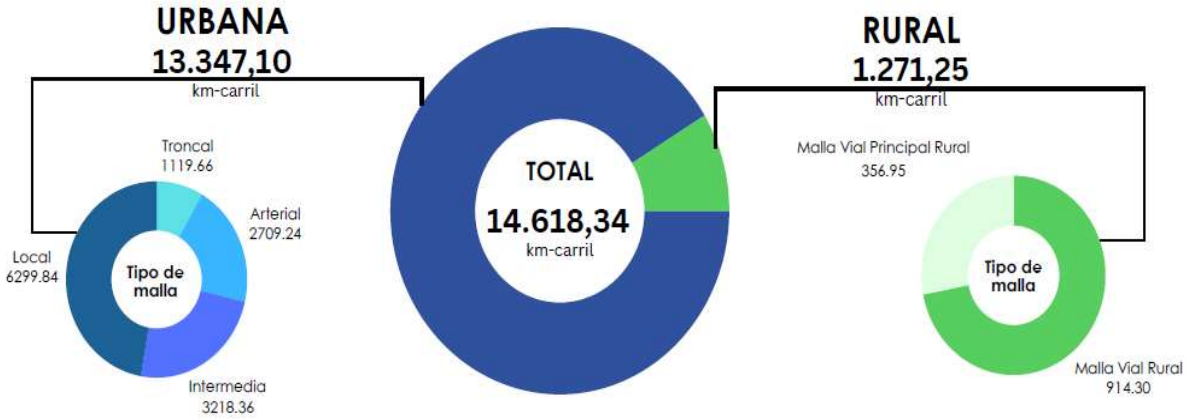
Para contextualizar la necesidad que se pretende mitigar con la contratación de las actividades de Conservación programada, se hace necesario conocer algunos atributos de la infraestructura vial existente en el Distrito Capital de Bogotá, tales como su extensión, estado y recursos económicos que se requieren para la atención de ésta; por tal razón el IDU, a través de la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI), ha dispuesto la información de estadísticas y cifras relevantes sobre el inventario y estado de los sistemas de movilidad y espacio público de Bogotá en SIIPVIALES, la cual se encuentra dispuesta en el siguiente link:

https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/

A partir de dicha información, en lo que respecta a la infraestructura de malla vial, a corte 30 de junio de 2024 se cuenta con una extensión total aproximada de 14.618,34 km-carril, de los cuales 13.347,10 km-carril corresponden a malla vial urbana distribuidos de la siguiente manera: 1.119,66 km-carril para la malla vial troncal, malla vial arterial 2.709,24 km-carril, malla vial intermedia 3.218,36 km-carril y malla vial local 6.299,84 km-carril. Ahora bien, la extensión de la malla vial rural corresponde a 1.271,25 km-

carril, de los cuales 356,95 km-carril pertenece a la malla vial rural principal y 914,30 km-carril a malla vial rural no principal.

Figura 1 - Extensión de la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C. con corte al 30-jun-2024



Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) - BOLETIN TÉCNICO MV 2024 – I

De los 14.618,34 km-carril que conforman el total de la malla vial de la ciudad, el 92% (13.498,69 km-carril) corresponden al Subsistema Vial (**Arterial,** Intermedia, Local y Rural) y el 8% (1.119,66 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales).

De los 14.618,34 km-carril de extensión de la malla vial a 30 de junio de 2024, se cuenta con información de estado de condición superficial para 14.376,85 km-carril, los cuales corresponden a 13.262,59 km-carril en malla vial urbana y 1.114,26 km-carril en malla vial rural, mientras que para los 241.50 km-carril restantes no se cuenta con información de estado por corresponder a superficies en placa huella o piedra laja, por restricción de acceso durante la toma de información y por condiciones de inseguridad en zonas de la Ciudad.

De estos, aproximadamente 5.635,04 km-carril (39.2%) se encuentran en estado bueno, seguido de 3.275,69 km-carril (22.8%) en estado Satisfactorio, 1.745,14 km-carril (12.1%) en estado justo, 2.790,1 km-carril (19,4%) entre estado pobre, muy pobre y grave, y finalmente 930,88 km-carril (6.5%) en estado fallado.

En la siguiente tabla se presenta la extensión total con estado de condición superficial, distribuida en las siete (7) categorías definidas en la metodología de evaluación acorde a la clasificación cualitativa establecida en la misma.

Tabla 1 – Estado de la malla vial Bogotá D.C., en función del tipo de malla

CONDICIÓN SUPERFICIAL DEL PAVIMENTO															
Tipo de malla	**BUENO**		**SATISFACTORIO**		**JUSTO**		**POBRE**		**MUY POBRE**		**GRAVE**		**FALLADO**		**Total Km Carril**
	Km Carril	**%**	**Km Carril**	**%**	**Km Carril**	**%**	**Km Carril**	**%**	**Km Carril**	**%**	**Km Carril**	**%**	**Km Carril**	**%**	
Troncal	865.56	77.3%	179.62	16.0%	47.07	4.2%	21.28	1.9%	5.8	0.5%	0.26	0.02%	0	0.0%	**1119.59**
Arterial	1250.13	46.1%	715.67	26.4%	357.78	13.2%	190.61	7.0%	120.98	4.5%	48.96	1.81%	24.98	0.9%	**2709.11**
Intermedia	1286.38	40.0%	853.2	26.5%	442.49	13.8%	290.11	9.0%	196.41	6.1%	86.16	2.68%	62.2	1.9%	**3216.95**
Local	2103.81	33.8%	1390.85	22.4%	740.63	11.9%	491.16	7.9%	387.18	6.2%	310.06	4.99%	793.26	12.8%	**6216.95**

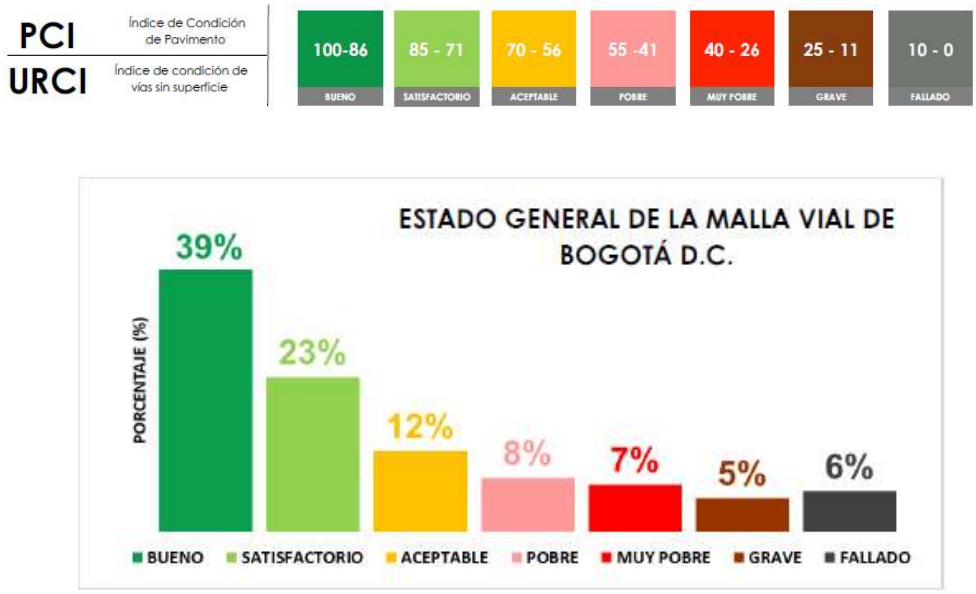
Malla Vial Principal Rural	97.67	27.4%	69.06	19.4%	52.47	14.7%	40.78	11.4%	31.05	8.7%	62.61	17.56%	2.98	0.8%	**356.62**
Malla Vial Rural	31.49	4.2%	67.29	8.9%	104.7	13.8%	121.22	16.0%	198.62	26.2%	186.85	24.66%	47.46	6.3%	**757.63**
Total general	**5635.04**	**39.2%**	**3275.69**	**22.8%**	**1745.14**	**12.1%**	**1155.16**	**8.0%**	**940.04**	**6.5%**	**694.9**	**4.8%**	**930.88**	**6.5%**	**14376.85**

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

De lo anterior se puede extraer que solo el 39,2% de la extensión de la malla vial de Bogotá D.C. se encuentra en estado bueno y obtiene un nivel satisfactorio el 22,8% de su longitud total, cifras que indican que aún hay un gran porcentaje que requiere conservación.

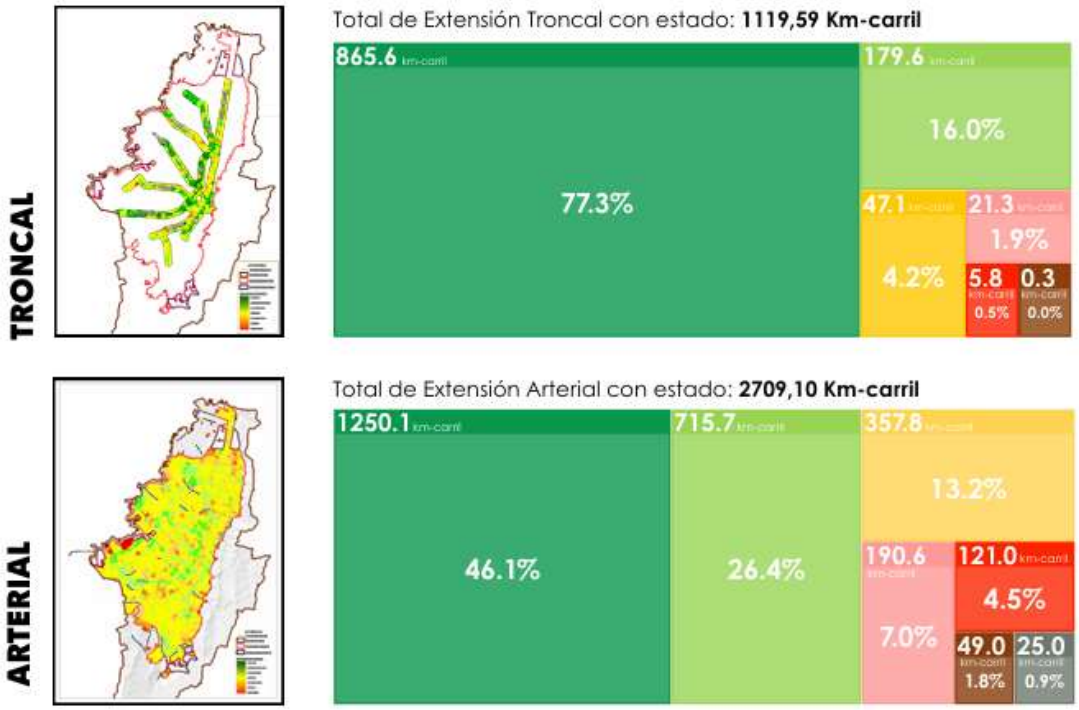
Ahora bien, desde el año 2022, el IDU modificó la presentación del estado de la malla vial con la implementación de una metodología utilizada para evaluar y diagnosticar los pavimentos que conforman la malla vial de la ciudad en la cual se dispone información sobre el estado funcional de estos, obtenido a partir de su evaluación superficial, la cual consiste en una inspección visual de las vías y la elaboración de un inventario de daños en función de los tipos de superficie de rodadura existentes, para su posterior cálculo y determinación del indicador de estado de condición superficial de evaluación acorde a la clasificación cualitativa establecida en la misma (PCI / URCI); es así como, con corte al 30 de Junio del 2024, la malla vial presenta el siguiente estado el cual está clasificado por siete (7) categorías definidas en la metodología de evaluación acorde a la clasificación cualitativa establecida en la misma:

Figura 2 - Estado General de la Malla Vial Urbana por porcentaje en cada Clasificación 2024-I



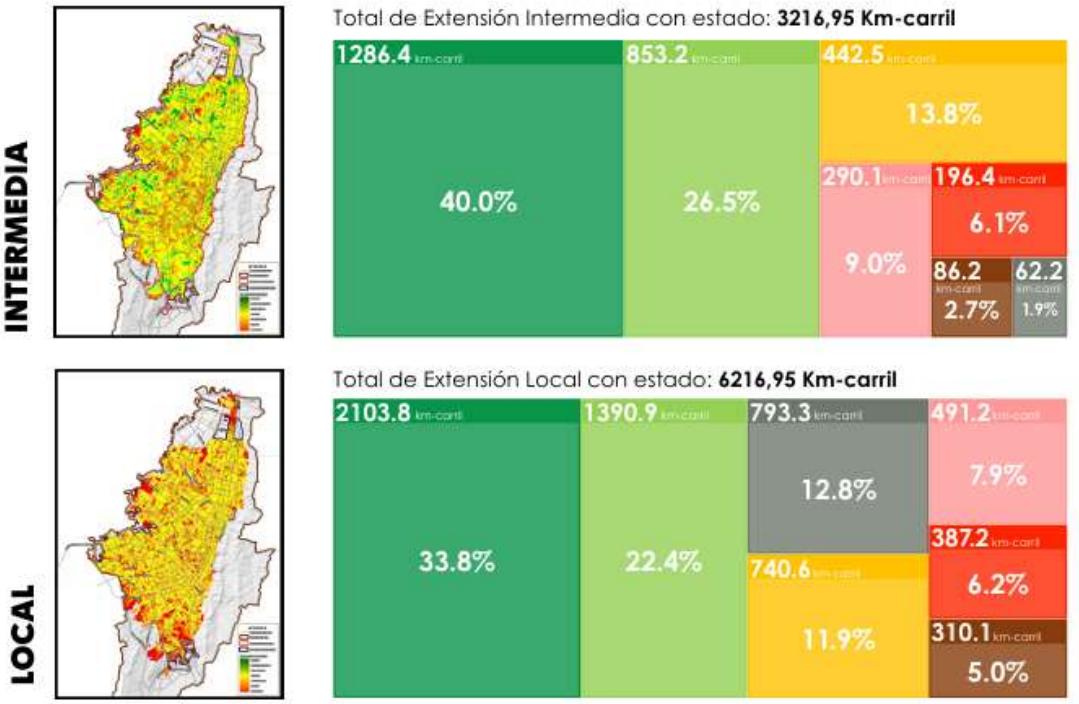
Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI)- BOLETIN TÉCNICO MV 2024-I

Figura 3 - Malla Vial Arterial Troncal y No Troncal



Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) - BOLETIN TÉCNICO MV 2024-I

Figura 4 - Malla Vial Intermedia y Local



Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) - BOLETIN TÉCNICO MV 2024-I

Es así que, asociando la extensión y estado de la malla vial, a una intervención requerida, se calcularon las necesidades de conservación, obteniendo como resultado que totalidad de la malla vial de la ciudad requiere la suma de **11,52 billones de pesos** para llevarla a óptimas condiciones, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Tabla 2 – Necesidad de Inversión por tipo de malla

TIPO DE MALLA	Necesidad inversión económica en conservación, a 30 de junio 2024 (Billones de pesos)
Troncal	0.32
Arterial	**2.32**
Intermedia	2.61
Local	5.77
Rural Principal	0.20
Rural NO Principal	0.30
TOTAL	**11,52**

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: Componente Conservación programada de Malla Vial Arterial No Troncal, memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

De la tabla anterior se infiere que, discriminado por malla urbana y malla rural, la necesidad de conservación es:

- Malla Vial Urbana: 11,02 billones de pesos
- Malla Vial Rural: 0,50 billones de pesos

La Malla Vial Urbana de Bogotá ha presentado inconvenientes con su estado siendo evidente para los usuarios de la red que tienen que lidiar con muchos factores adversos, entre los que se destacan las fallas superficiales del pavimento; ya sean baches, grietas, parches en mal estado, etc. Todos ellos ayudan a generar congestión, inseguridad en el viaje y gastos de usuario.

El mal estado que presentan algunas vías de la red vial se debe a que, en décadas pasadas, la construcción de nuevos proyectos viales sobrepasó con creces a las inversiones en conservación. Adicionalmente, en épocas anteriores, la malla vial de la ciudad no contaba con proyectos de conservación programados a largo plazo y las intervenciones eran esporádicas.

El Subsistema Vial y el Subsistema de Transporte hacen parte del sistema de movilidad, si uno de los subsistemas presenta fallas el sistema colapsa, de ahí la necesidad de construir vías de buena calidad e intervenir en ellas cada vez que sea necesario, a efecto de mantener las condiciones apropiadas para los usuarios. En virtud de lo anterior, es conveniente crear y seguir un esquema de conservación de la red vial de Bogotá que garantice lo siguiente:

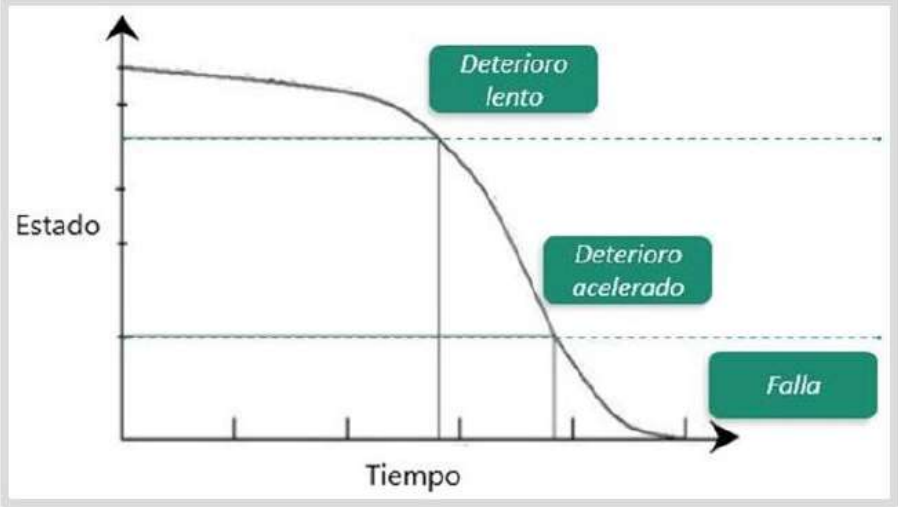
- Adecuada conservación de las vías de la red vial a un costo apropiado.
- Que la red vial sea mantenida a través de programas de ejecución a largo plazo.
- Que se optimicen los costos y beneficios del sistema, racionalizando el uso de los recursos.
- Que exista un permanente control de los efectos sobre el medio ambiente.
- Que se implemente un control de la efectividad de la conservación.

Puesto que las vías son diseñadas para tener una duración determinada, la no realización de una conservación adecuada significará que, a corto plazo, la vía entregará un nivel de servicio menor al esperado. Para ello es necesaria la creación de la gestión de pavimentos.

Se entiende por gestión de pavimentos aquellas acciones de conservación que aplicadas en el tiempo mantienen un nivel de servicio adecuado, tanto en el aspecto funcional como estructural.

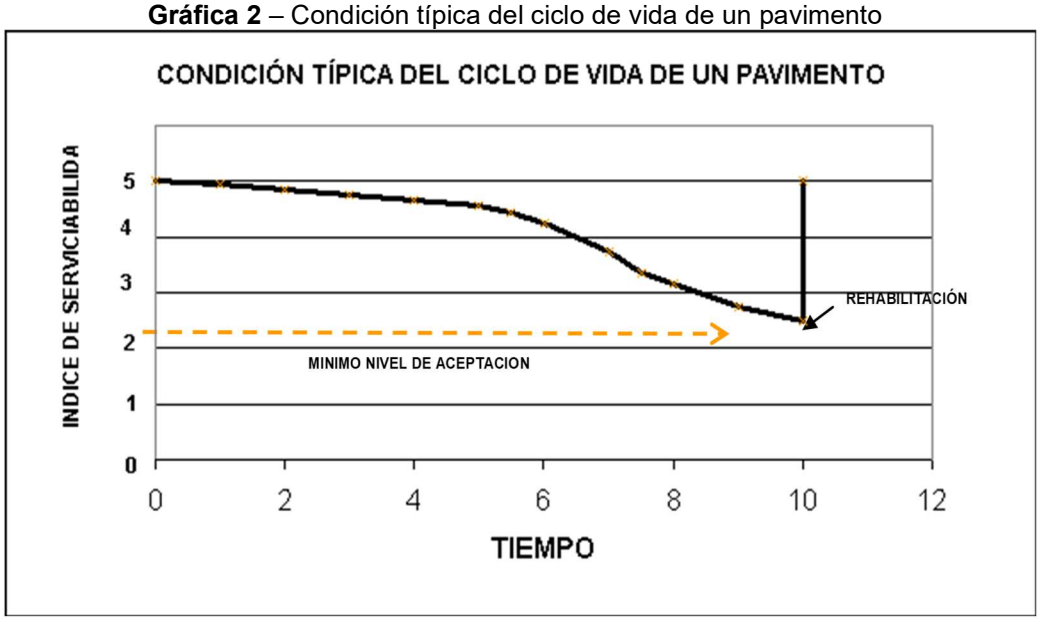
El siguiente gráfico representa la forma general en que se deterioran los pavimentos, en él se puede observar que los primeros años el deterioro es lento; sin embargo, existe un umbral en el cual el deterioro es acelerado, llegando rápidamente el término de la vida útil de la vía.

Gráfica 1. Comportamiento esperado de un pavimento en servicio



Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

Gráfica 2 – Condición típica del ciclo de vida de un pavimento



Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

El conocimiento de la progresión del deterioro es de suma importancia para las Entidades encargadas de la conservación vial, porque esta información permite determinar el momento más adecuado para

intervenir una vía, lo que finalmente se refleja en la optimización de recursos para la Entidad. Si una vía no se interviene en el momento en el que se presenta un deterioro leve, la misma sufrirá un deterioro acelerado, que sólo podrá ser corregido mediante una intervención de rehabilitación/reconstrucción, lo que implica incurrir en mayores gastos, puesto que las intervenciones de rehabilitación/reconstrucción puede costar 10 veces de lo que cuestan las intervenciones de mantenimiento.

Producto del análisis anterior (estado de la malla vial de acuerdo a su extensión y tipo, recursos económicos totales requeridos para su conservación y conocimiento del deterioro progresivo de la malla vial), se concluye que la conservación de la red vial debe ser una actividad recurrente, que se debe adelantar periódicamente, considerando que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente.

Si bien en Bogotá se han realizado importantes inversiones en infraestructura vial con el fin de mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos, no se han destinado los recursos necesarios para conservar dicha inversión, por lo cual en algunas ocasiones las inversiones no son percibidas por los ciudadanos como positivas, debido entre otras razones, a la disminución de la velocidad promedio así como el aumento en el tiempo de desplazamiento en la ciudad, a los problemas de congestión y al deterioro de la malla vial.

Una ciudad en constante desarrollo y transformación como es Bogotá requiere de la conservación de su infraestructura vial y del espacio público eficiente que permitan condiciones óptimas del pavimento y así generar capacidades para lograr una eficiencia productiva. De otro lado, conservar la malla vial de la ciudad, implica un flujo recurrente y constante de recursos que deben incrementarse con el tiempo de acuerdo con las condiciones y estado de la infraestructura vial. En este sentido, se requiere contar con programas de mediano y largo plazo que trasciendan más allá de una vigencia mediante el mecanismo de vigencias futuras para optimizar los recursos limitados con los que cuenta la ciudad.
Por lo anterior, fue necesario estructurar el programa de conservación programada de la malla vial con los recursos presupuestales disponibles de vigencias futuras a dicha fecha para la vigencia 2025 con vigencias futuras 2026-2027, con el fin de continuar atendiendo la malla vial de Bogotá D.C. en los corredores que sean priorizados, en procura de elevar su vida útil y detener el nivel de deterioro que están presentando.

Es así como desde el punto de vista del **PLAN DE DESARROLLO DE BOGOTA,** se pretende conservar varios km-carril de malla vial, siendo así que el IDU da prioridad, de manera autónoma a los proyectos del plan de desarrollo y contratará mediante la adjudicación del proceso licitatorio el cual tiene como objeto: ***"****EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2, GRUPO 3, GRUPO 4, GRUPO 5, GRUPO 6, GRUPO 7 Y GRUPO 8"*, con el objetivo de continuar atendiendo con actividades de conservación programada la Malla Vial Urbana de la ciudad de Bogotá en su componente de malla vial arterial no troncal. Para lo anterior, la Entidad realizará la contratación de ocho (8) Contratistas de Obra, a los cuales se le pagaran las actividades que ejecute a precios unitarios, teniendo en cuenta que los recursos se deben invertir a monto agotable.

1.2 METAS

1.2.1. Metas del Plan de Desarrollo

El ***Plan de Desarrollo Distrital:*** el Concejo de Bogotá aprobó el Acuerdo 927 de 2024 ***"POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE***

***OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 "BOGOTÁ CAMINA SEGURA"*,** el cual se constituye en la hoja de ruta que guía las acciones del gobierno del Alcalde Carlos Fernando Galán. Su objetivo principal es mejorar la calidad de vida de todas y todos los ciudadanos, abordando problemas y creando oportunidades para un futuro mejor. En él se detallan las propuestas presentadas en el programa de gobierno para fortalecer la seguridad, mejorar la infraestructura, garantizar servicios esenciales como salud y educación, y promover la cultura y el deporte para todos, así como también para abordar los desafíos del cambio climático y fomentar la generación de oportunidades en diversos ámbitos.

En la estructura del Plan en el **CAPÍTULO IV OBJETIVO ESTRATÉGICO "*BOGOTÁ ORDENA SU TERRITORIO Y AVANZA EN SU ACCIÓN CLIMÁTICA*". Artículo 14. Programas del Objetivo Estratégico "*Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática*"**, en el siguiente subnumeral se establece:

"***14.4. Programa 26. Movilidad Sostenible.*** *Este programa busca que el sistema de movilidad sea un catalizador de sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar e integración social y un lugar de encuentro de toda la ciudadanía. Es decir, garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera fluida y segura, que contribuya a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI.*

(…)

De otra parte, es necesario superar el rezago en infraestructura para la movilidad mediante la ejecución de nuevos proyectos, así como la culminación de las obras que vienen en ejecución. Así mismo, contener el aumento de siniestros con fatalidades, mejorando las condiciones del espacio público para la movilidad con accesibilidad universal. Por lo tanto, se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad-región, priorizando diseños de menor impacto ambiental, proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo y soluciones que promuevan la transición energética del transporte, incluyendo vehículos de micromovilidad.

(…). Adicionalmente, la conservación del 40 % (más de 3.000 km carril) de la malla vial cuyo estado de condición física se encuentra en mal estado y la promoción de la infraestructura de recarga de vehículos en Bogotá D.C. (…).

(…). Por otra parte, se fomentará la movilidad individual baja en carbono mediante el fortalecimiento de modos de transporte, como la movilidad activa, caminata y bicicleta, y el mejoramiento del espacio público para la movilidad a través de la conservación y construcción de infraestructura adecuada para estos modos de transporte. Se realizarán esfuerzos de mantenimiento y ampliación de la infraestructura para que los viajes en medios sostenibles y activos sean cómodos, seguros e inclusivos, y garanticen una experiencia de viaje de calidad para que más habitantes de la ciudad opten por estos medios de transporte. Además, se promoverá una mayor y mejor participación de usuarios de bicicleta y peatones."

De igual manera, se le apunta a la conservación de la infraestructura vial dejándolo como una de las competencias del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU en el "***CAPÍTULO VI PROYECTOS***

ESTRATÉGICOS. Artículo 17. Proyectos Estratégicos. *Se consideran proyectos estratégicos para Bogotá aquellos que, por su magnitud, alcance e impacto sobre la calidad de vida de sus habitantes, inciden de manera significativa en el cumplimiento de los objetivos estratégicos y las metas de la ciudad*

propuestos en este plan de Desarrollo, y a su vez, su ejecución puede trascender la vigencia del Plan de Desarrollo. Dichos proyectos incluyen, entre otros:

(…)

17.6. Ampliación y/o mejoramiento de la infraestructura del transporte público, vial y de acceso a la ciudad.

***Parágrafo.** El IDU ejecutará dentro de sus proyectos, los estudios, diseños y obras que requiera la infraestructura vial y el espacio público de la ciudad. Cuando estos correspondan a cargas urbanísticas, a cargo de los propietarios de predios ubicados en ámbitos de instrumentos de planeación, que no hayan sido ejecutadas y sean necesarias para el desarrollo de proyectos adelantados por el IDU, este establecerá mecanismos de compensación, a través de los cuales se permita el cumplimiento de las cargas urbanísticas en dinero."*

Por último, en el CAPÍTULO V "BOGOTÁ CONFÍA EN SU GOBIERNO" la administración distrital ratifica la potestad del IDU para adelantar la contratación de las obras públicas, lo cual se ve reflejado en los siguientes numerales:

***Artículo 261. Contratación en obras de infraestructura vial.** La Administración Distrital a través del Sector movilidad, seguirá aplicando cualquier tipología de contratación en las diferentes obras de infraestructura vial. Para el cumplimiento de este artículo, podrá realizar APP, ya sea de iniciativa pública y/o privada, obras por impuestos o cualquier otra modalidad, en aplicación con lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 80 de 1993, La Ley 1508 de 2012, la Ley 1150 de 2017, la Ley 2294 de 2023 y demás normativa concordante.*

***Parágrafo.** Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo anterior, la Administración Distrital, entre otros:*

a) Identificará, de acuerdo con las políticas y planes de desarrollo, las necesidades de desarrollo respecto a la infraestructura y sus servicios.
b) Priorizará los proyectos a ejecutar y realizará su estructuración.
c) Adelantará y realizará seguimiento a la ejecución contractual.
d) En el caso de iniciativas privadas, debe evaluar estos proyectos, determinar si se ejecutan o no y adelantar el proceso de contratación con el originador u otro interesado, de ser el caso.

***Artículo 262. Turnos diurnos y/o nocturnos en los proyectos estratégicos.** El Instituto de Desarrollo Urbano implementará turnos diurnos y/o nocturnos en los proyectos estratégicos de infraestructura vial que priorice la administración distrital, de acuerdo con los recursos presupuestales disponibles en el periodo del presente Plan de Desarrollo, con el fin de optimizar el desarrollo de los proyectos."*

METAS DE PRODUCTO DEL PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO:

Se contempla como meta sectorial dentro del Plan de Desarrollo, Objetivo 4: *Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, justicia ambiental e integración* dentro del Programa 26 – *Movilidad Sostenible*, realizar actividades de conservación a 2.915 km-carril de la red vial.

1.2.2. Metas del IDU

- **Plan Estratégico del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU**: Apunta a generar bienestar a los habitantes de la ciudad mejorando la calidad de vida, mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad, contribuyendo a la construcción de una ciudad incluyente, sostenible y moderna. Con el objetivo de contribuir en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, respondiendo a las necesidades de la ciudad, mediante la estructuración y desarrollo de proyectos integrales de infraestructura para la movilidad y espacio público.

Como meta IDU se tiene proyectado la conservación de 1.550 Km carril de la red vial.

1.2.3. METAS FÍSICAS DEL PROYECTO

Los recursos asignados para la conservación programada para Malla Vial Arterial No Troncal se invertirán en tramos continuos de corredores priorizados, cuyo impacto es de carácter metropolitano, razón por la cual estos recursos no son territorializables.

Respecto a la distribución de los corredores viales para cada uno de los ocho (8) grupos que hacen parte del presente proceso de selección, mediante el Documento Técnico Soporte (DTS) *"Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá VIGENCIA 2025 - 2027"* remitido mediante memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 y el Anexo 4 - Malla Vial Arterial No Troncal remitido mediante memorando DTCI 202538500159593 del 23 de mayo de 2025.

El área total estimada de intervención para el proceso de selección es de **1.751.504 m2 (500.43 Km-carril)**, lo que representa un 32% de la meta IDU para actividades la conservación establecida en el Plan de Distrital de Desarrollo, a continuación se discriminan las metas del siguiente proceso:

Tabla 3 – Propuesta Estimada de metas por Grupos

GRUPO	CALZADA	CALZADA
	KM-CARRIL	M2
1	65,57	229.503
2	68,74	240.597
3	70,28	245.980
4	62,89	220.099
5	56,16	196.569
6	60,20	210.701
7	73,57	257.504
8	43,02	150.551
TOTAL	**500,43**	**1.751.504**

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: Componente Conservación programada de Malla Vial Arterial No Troncal, memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025– Anexo 4. Componente Conservación Malla Vial Arterial No Troncal memorando 202538500159593 del 23 de mayo de 2025.

Las metas descritas en tabla anterior son aproximadas y provienen de un análisis a nivel de red, con información general, sin mucho detalle y cuya cobertura es de áreas extensas, lo que sólo permite definir en órdenes de magnitud la intervención a realizar. Las metas definitivas serán las derivadas de

efectuar las actividades por conservación programada como diagnósticos y diseños de intervención (cuando aplique) acorde con el presupuesto asignado para cada grupo.

Adicionalmente, teniendo en cuenta la dinámica con la que se presentan los daños puntuales en el pavimento por la acción de las cargas, el medio ambiente y las actividades a acometer dependiendo del tipo de superficie y el tiempo en que se ejecuten, entre otros factores, la meta programada definitiva del proyecto se definirá al momento de la ejecución del contrato, una vez se cuente el resultado de la elaboración de los diagnósticos y/o la elaboración de los diseños de intervención según sea el caso, y con esto determinar el respectivo presupuesto, de los tramos/elementos viales que sean priorizados.

La meta física se definirá en conjunto entre el área ejecutora del IDU, el contratista y la interventoría, mediante mesas de trabajo, acorde con los resultados obtenidos de los diagnósticos y/o diseños de intervención según sea el caso adelantados para cada corredor y sus respectivos presupuestos debidamente aprobados por la interventoría, de acuerdo con lo estipulado en la versión vigente de la Guía *"Estructuración de programas de conservación para los Sistemas de Movilidad y Espacio Público Peatonal construido, en Bogotá D.C."* GU-CI-03.

Igualmente, si producto de los diagnósticos, diseños de alternativas de intervención (cuando aplique) y presupuesto (con base de los resultados de los diseños de intervención), debidamente aprobados por la interventoría, se evidencia que los recursos destinados para las intervenciones priorizadas no son suficientes, las partes podrán utilizar las modificaciones contractuales de conformidad con los resultados dados en dichos diagnósticos previamente aprobados por la interventoría para efectos de dar mayor cobertura a las metas físicas programadas a intervenir.

Si llegado el caso, y producto del resultado de los diagnósticos y de los diseños de intervención, revisados y aprobados por la interventoría, el balance financiero del contrato indica que podrían llegar a presentarse recursos excedentes que den lugar a cubrir una meta física mayor a la inicialmente priorizada, la Entidad podrá incluir otros tramos hasta agotar el valor total del contrato dentro del mismo plazo contractual.

1.3. PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES

La necesidad que se pretende satisfacer está prevista en el Plan Anual de Adquisiciones publicado en el SECOP II, y su rubro, se anexará a los documentos exigidos por la lista de chequeo para los trámites de procesos de selección y que hará parte de los documentos de los pliegos definitivos del proceso.

1.4. POBLACIÓN OBJETIVO

Teniendo en cuenta que el impacto de la Malla Vial Arterial No Troncal es de carácter metropolitano, la población objetivo del presente proceso está constituida por los habitantes de las 19 localidades urbanas de la ciudad de Bogotá. Acorde con los indicadores del DANE se presenta una población de 7.937.898 según consulta efectuada el 28 de mayo del 2025.

Fuente: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion

1.5. DEFINICIÓN DE GRUPOS DEL PROCESO LICITATORIO

La estructuración del Programa de Conservación de Malla Vial para la ciudad de Bogotá, vigencia 2025 y vigencias futuras 2026-2027, parte del Documento Técnico de Soporte enviado al Centro de

Documentación mediante memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 y Anexo 4. Componente Conservación Malla Vial Arterial No Troncal memorando 202538500159593 del 23 de mayo de 2025, en el que se realizó un análisis del tipo de intervenciones requeridas, y se propone de una manera eficiente adelantar las actividades de conservación en dicha infraestructura; con base en esto, como elemento para facilitar la cobertura y control del proyecto, se establece una distribución por grupos.

Aunado a lo anterior, en procura de dar cumplimiento a las metas del Plan de Desarrollo, dicho documento indica que se requiere disponer de una estrategia sustentada, que garantice las acciones de intervención de la Malla Vial Arterial No Troncal, en diferentes zonas de la ciudad, de forma tal que haya continuidad en su atención, se optimicen los recursos disponibles para elevar el nivel de servicio, evitar el deterioro, prolongar la vida útil y mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Es así, como partiendo de un esquema de organización y logística de los recursos administrativos, técnicos y con el fin de lograr un mayor impacto social, aunado al presupuesto asignado en el primer semestre del 2025, el cual incluye la aprobación de recursos de las vigencias futuras 2026 y 2027 y con el propósito de optimizar dichos recursos, se analizaron variables como: costos directos, facturación promedio, plazo de ejecución, frentes de trabajo y AIU, lo cual resulto en definir la distribución de la ciudad de Bogotá en zonas geográficas, y como resultado se propone la suscripción de ocho (8) contratos de obra (Grupos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8) con sus correspondientes interventorías.

2. MADURACIÓN DEL PROYECTO:

La conservación de la red vial es una actividad recurrente; es decir, que se debe adelantar periódicamente, dado que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente. Sin embargo, a pesar de las inversiones realizadas en anteriores vigencias y ante el déficit presupuestal para la atención de la malla vial de la ciudad y la dificultad para mantener en buen estado las vías, es necesario estructurar en la vigencia 2025 un nuevo programa de conservación que permita priorizar la inversión y continuar con la Conservación de la Malla Vial Arterial No Troncal.

Con base en lo anterior, se requiere desarrollar un proceso de conservación para las vigencias 2025 y las futuras 2026 y 2027 con el objetivo de alargar la vida útil de los pavimentos en los corredores de la malla vial arterial no troncal a través de las actividades como la realización del diagnóstico, la determinación y diseño para la conservación de los pavimentos de la malla vial de Bogotá D.C en aquellos sectores más deteriorados por medio de estrategias de intervención para la conservación conformadas por tipos de intervención como mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y reconstrucción. Lo anterior, con el fin de mejorar la operación en el flujo vehicular, mitigar la ocurrencia de accidentes de tránsito y reducir los tiempos de desplazamiento de los usuarios, lo que se traduce en una mejor calidad de vida para los habitantes del Distrito Capital, así como las siguientes: reparaciones puntuales, actividades atención de inmediata (actividades de obra asociadas a conservación por reacción, definidas en el Apéndice A - Especificaciones Técnicas Particulares de materiales y construcción); implementación de señalización, instalación de defensas metálicas, reposición de una sección de baranda en un puente, instalación de bolardos, instalación de rejillas de sumideros, tapas de pozos, instalación y/o retiro de otro tipo de elementos de infraestructura, entre otros, para garantizar la seguridad y movilidad vehicular y/o peatonal sobre cualquiera de los tramos de corredores viales que hagan parte de la Malla Vial Arterial No Troncal (MVANT) del Distrito Capital.

La ejecución de contratos de conservación de malla vial programada en el IDU ha sido un mecanismo mediante el cual se ha pretendido a lo largo de los años realizar reparaciones puntuales en las vías

principales del Distrito Capital, para lo cual es importante contextualizar como se han realizado dichas actividades:

2.1 ANTECEDENTES DE LA CONTRATACIÓN

Históricamente la Administración Distrital ha atendido de manera simultánea la malla vial de la ciudad de Bogotá con actividades de conservación programada y por condición de respuesta o de reacción, a fin de tenerla en condiciones aceptables para la movilidad; lo anterior, debido a la limitación de recursos presupuestales que se ha tenido para lograr su conservación total.

Es así, como se cuenta con los siguientes registros históricos bajo el esquema de conservación por condición programada:

2.1.1. LOS INICIOS DEL MANTENIMIENTO VIAL EN 1996 HASTA SU CONTINUIDAD EN EL 2019

Los inicios del mantenimiento vial en 1996 cuando el diseño e implementación del mantenimiento y rehabilitación de la malla vial en el Distrito Capital estaba a cargo de la entonces Secretaria de Obras Públicas (SOP), así como intervenciones a gran escala financiadas por el Banco Mundial, la historia resumida de los Distritos de Mantenimiento y de aquellos Programas financiados con recursos de vigencias futuras en el 2008 (vigencias futuras 2009 y 2010) y en el 2017 (vigencias futuras 2018 y 2019), contratos de Brigadas de Reacción Vial, así como contratos con recursos anuales destinados a la conservación de la Malla Vial Arterial (Troncal y No Troncal) e intermedia, se presentan de forma detallada en Documento Técnico de Soporte del Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá VIGENCIAS 2021 – 2023, remitido al Centro de Documentación mediante el memorando DTP 20212250086353 del 29 de marzo de 2021.

2.1.2. CONSERVACIÓN (RECURSOS VIGENCIAS 2020 A 2024):

RECURSOS VIGENCIA 2020:

Con cargo al presupuesto resultante de la armonización presupuestal entre los Planes de Desarrollo Distrital "*BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS*" (2016-2020) y "*UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI*" (2020-2024), se estructuró el Programa para la Conservación de la Malla Vial de la Ciudad Vigencia 2020, con el fin de dar continuidad al programa de conservación para la infraestructura de los Subsistemas Vial y de Transporte existentes, complementando los programas de vigencias futuras 2017-2019 y aquel estructurado con recursos adicionales asignados para la vigencia 2019, con el objetivo de preservar y/o recuperar la vida útil de las estructuras de los pavimentos de algunos corredores de la malla vial arterial no troncal, malla vial arterial troncal, malla vial que soporta rutas del SITP y malla vial rural, aplicando las estrategias de conservación que estos requieran.

Los contratos suscritos por la Entidad para el desarrollo del programa para la conservación de la malla vial urbana se presentan a continuación, le fueron inyectados más recursos presupuestales a fin de aumentar la cobertura de la meta física a ejecutar, razón por la cual se encuentran a la fecha en estado terminado:

Tabla 4 - Contratos derivados del Programa de Conservación de Malla Vial 2020

PROGRAMA	CONTRATO NO.	OBJETO CONTRACTUAL	FECHA DE INICIO	FECHA TERMINACIÓN	VALOR FINAL	PLAZO FINAL (MESES)
MVAT	IDU-1626-2020	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. Grupo 1	26/01/2021	02/05/2022	$ 9,125,086,867.00	9
MVAT	IDU-1642-2020	Interventoría a la ejecución de las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial arterial troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. grupo 1	26/01/2021	02/05/2022	$ 1,186,542,664.00	9
MVAT	IDU-1627-2020	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. Grupo 2	28/01/2021	15/09/2021	$ 8,571,307,434.00	8.5
MVAT	IDU-1643-2020	Interventoría a la ejecución de las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial arterial troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. grupo 2	28/01/2021	16/09/2021	$ 1,114,300,817.00	8.5
MVANT	IDU-1696-2020	Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable, las actividades necesarias para la ejecución de las obras de conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 1	20/01/2021	19/04/2022	$ 15,080,284,984.00	15
MVANT	IDU-1714-2020	Interventoría a la ejecución de las actividades y obras requeridas para la conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá, D.C. – Grupo 1	20/01/2021	19/04/2022	$ 2,082,877,947.00	15
MVANT	IDU-1689-2020	Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable, las actividades necesarias para la ejecución de las obras de conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 2	14/01/2021	13/03/2022	$ 17,616,728,080.00	14
MVANT	IDU-1715-2020	Interventoría a la ejecución de las actividades y obras requeridas para la conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá, D.C. – Grupo 2	14/01/2021	13/03/2022	$ 2,378,199,666.00	14
MVANT	IDU-1693-2020	Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable, las actividades necesarias para la ejecución de las obras de conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 3	28/01/2021	04/01/2022	$ 10,730,742,023.00	10
MVANT	IDU-1713-2020	Interventoría a la ejecución de las actividades y obras requeridas para la conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá, D.C. – Grupo 3	28/01/2021	04/01/2022	$ 1,394,840,868.00	10
MVANT	IDU-1694-2020	Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable, las actividades necesarias para la ejecución de las obras de conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 4	28/01/2021	27/04/2022	$ 18,423,657,404.00	15
MVANT	IDU-1716-2020	Interventoría a la ejecución de las actividades y obras requeridas para la conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá, D.C. – Grupo 4	28/01/2021	27/04/2022	$ 2,395,165,492.00	15

PROGRAMA	NO. CONTRATO	OBJETO	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	VALOR FINAL	PLAZO FINAL (MESES
MVANT	IDU-1692-2020	Ejecutar a precios unitarios y a monto agotable, las actividades necesarias para la ejecución de las obras de conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 5	27/01/2021	26/04/2022	$ 18,711,977,128.00	15
MVANT	IDU-1720-2020	Interventoría a la ejecución de las actividades y obras requeridas para la conservación de la malla vial arterial no troncal, en la ciudad de Bogotá, D.C. – Grupo 5	27/01/2021	26/04/2022	$ 2,545,527,715.00	15
Rutas SITP	IDU-1695-2020	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 la ciudad de Bogotá D.C. – grupo 1	27/01/2021	26/04/2022	$ 18,460,006,425.00	15
Rutas SITP	IDU-1702-2020	Interventoría a la ejecución a precios unitarios y a monto agotable de las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial que soporta las rutas del sistema integrado de transporte público- SITP, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 1	27/01/2021	26/04/2022	$ 2,359,884,171.00	15
Rutas SITP	IDU-1699-2020	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 la ciudad de Bogotá D.C. – grupo 2	26/01/2021	09/04/2022	$ 20,785,963,255.00	16.5
Rutas SITP	IDU-1703-2020	Interventoría a la ejecución a precios unitarios y a monto agotable de las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial que soporta las rutas del sistema integrado de transporte público- SITP, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 2	26/01/2021	09/04/2022	$ 2,483,478,639.00	16.5
Rutas SITP	IDU-1698-2020	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 la ciudad de Bogotá D.C. – grupo 3	22/01/2021	21/04/2022	$ 19,436,768,178.00	15
Rutas SITP	IDU-1704-2020	Interventoría a la ejecución a precios unitarios y a monto agotable de las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial que soporta las rutas del sistema integrado de transporte público- SITP, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 3	22/01/2021	21/04/2022	$ 2,230,798,710.00	15
Rutas SITP	IDU-1688-2020	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 la ciudad de Bogotá D.C. – grupo 4	21/01/2021	20/04/2022	$ 20,065,546,170.00	15
Rutas SITP	IDU-1705-2020	Interventoría a la ejecución a precios unitarios y a monto agotable de las obras y actividades necesarias para la conservación de la malla vial que soporta las rutas del sistema integrado de transporte público- SITP, en la ciudad de Bogotá D.C. Grupo 4	21/01/2021	20/04/2022	$ 2,357,871,744.00	15
				TOTAL	**$ 199,537,556,381.00**	

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027 memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

RECURSOS VIGENCIA 2021 Y VIGENCIAS FUTURAS 2022 Y 2023:

El Concejo de Bogotá mediante el **Acuerdo 788 de 2020** por medio del cual "*Se expide el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de **Bogotá**, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 2021 y se autoriza asumir compromisos con cargo a las vigencias futuras de 2022 y 2023*", autorizó al Instituto de Desarrollo Urbano para asumir compromisos con cargo a las vigencias futuras 2022 – 2023, con el objetivo de implementar el programa de conservación de malla vial en sus componentes malla vial que soporta rutas del SITP, malla vial arterial troncal, malla vial arterial no troncal y malla vial rural.

Con este propósito se estructuró el programa para la conservación de la malla vial de la ciudad, vigencias 2021-2023. A la fecha de elaboración del presente documento algunos contratos se encuentran en ejecución y unos ya se encuentran en estado terminado:

Tabla 5 - Contratos derivados del Programa de Conservación de Malla Vial 2021-2023

Programa	No. Contrato	Objeto	Valor	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Plazo
MVANT	IDU-1712-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	$ 64.359.272.398	17/01/2022	18/01/2025	35 meses
MVANT	IDU-1726-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	$ 8.238.077.867	17/01/2022	18/01/2025	35 meses
MVANT	IDU-1713-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	$ 65.120.238.493	06/12/2021	5/07/2024	31 meses
MVANT	IDU-1730-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	$ 8.032.736.587	06/12/2021	5/07/2024	31 meses
MVANT	IDU-1714-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	$ 70.253.259.760	03/12/2021	22/12/2024	35 meses
MVANT	IDU-1728-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	$ 8.012.973.426	03/12/2021	22/12/2024	35 meses

Programa	No. Proceso	No. Contrato	Objeto	Valor	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Plazo
MVAT	IDU-LP-SGI-010-2021	IDU-1718-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL	$ 41,310,427,316.00	24/12/2021	26/03/2024	27 meses (810 días)

			TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 1				
MVAT	IDU-CMA-SGI-023-2021	IDU-1773-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN A PRECIOS UNITARIOS DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	$ 5,370,479,388.00	24/12/2021	26/03/2024	27 meses (810 días)
MVAT	IDU-LP-SGI-010-2021	IDU-1719-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 2	$ 72.672.315.735	24/12/2021	16/07/2024	31 meses
MVAT	IDU-CMA-SGI-023-2021	IDU-1767-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN A PRECIOS UNITARIOS DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	$ 6.799.949.427	17/12/2021	16/07/2024	31 meses
MVAT	IDU-LP-SGI-010-2021	IDU-1721-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 3	$ 70.511.590.801	21/01/2022	20/10/2024	33 meses
MVAT	IDU-CMA-SGI-023-2021	IDU-1774-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN A PRECIOS UNITARIOS DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	$ 6.944.374.204	21/01/2022	20/10/2024	33 meses

Programa	No. Proceso	No. Contrato	Objeto	Valor	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Plazo
MVI-SITP	IDU-LP-SGI-012-2021	IDU-1759-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	$ 46.041.218.552	20/12/2021	19/03/2024	27 meses (810 días)
MVI-SITP	IDU-CMA-SGI-025-2021	IDU-1757-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	$ 6.046.172.325	20/12/2021	19/03/2024	27 meses (810 días)
MVI-SITP	IDU-LP-SGI-012-2021	IDU-1751-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	$ 60.533.416.631	22/12/2021	21/03/2024	39 meses

Programa	No. Proceso	No. Contrato	Objeto	Valor	Fecha de inicio	Fecha de terminación	Plazo
MVI-SITP	IDU-CMA-SGI-025-2021	IDU-1758-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 2	$ 8.412.980.213	22/12/2021	21/03/2024	39 meses
MVI-SITP	IDU-LP-SGI-012-2021	IDU-1746-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	$ 44.301.221.036	23/12/2021	22/09/2024	33 meses
MVI-SITP	IDU-CMA-SGI-025-2021	IDU-1772-2021	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	$ 6.893.520.427	23/12/2021	10/09/2024	33 meses

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

2.1.3. RECURSOS VIGENCIA 2022:

Con el objetivo de complementar la ejecución de la meta física priorizada en el Programa de Conservación de Malla Vial estructurados en los diferentes componentes con recursos de la vigencia 2021 y vigencias futuras 2022 y 2023, en el año 2022 se asignaron recursos para la estructuración de un nuevo Programa de Conservación de Malla Vial, los cuales fueron dirigidos al componente de Malla Vial Arterial No Troncal, en el cual se efectuó la contratación tanto de actividades de conservación programada, como de conservación por condición de respuesta por reacción; a continuación se relacionan:

Tabla 6 - Contratos derivados del Programa de Conservación de Malla Vial 2022

Tipo de contrato	No. Contrato	Objeto	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Valor actual	Plazo actual (meses)
OBRA	IDU-1710-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 4	23/01/2023	22/07/2024	21,120,212,377	18
INTERVENTORIA	IDU-1691-2022	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 4	23/01/2023	22/07/2024	4.106.418.493	18
OBRA	IDU-1709-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 5	13/02/2023	27/04/2024	20,224,528,926	14.50

INTERVENTORIA	IDU-1690-2022	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 5	13/02/2023	27/04/2024	2,702,673,028	14.50
OBRA	IDU-1693-2022	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA ATENDER A PRECIOS UNITARIOS LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	21/03/2023	20/02/2024	10,781,323,755	11
INTERVENTORIA	IDU-1711-2022	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA ATENDER LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	21/03/2023	20/02/2024	1,900,250,064	11
OBRA	IDU-1697-2022	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA ATENDER A PRECIOS UNITARIOS LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	12/01/2023	02/09/2023	6,823,983,755	7.7
INTERVENTORIA	IDU-1712-2022	INTERVENTORÍA A LA EJECUCIÓN DE LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA ATENDER LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	12/01/2023	02/09/2023	1,252,409,195	7.7
				TOTAL	**$ 68.911.799.593,00**	

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

2.1.4. RECURSOS VIGENCIA 2024:

Con cargo al presupuesto resultante de la armonización presupuestal entre los Planes de Desarrollo Distrital "*UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI*" (2020-2024) y "*BOGOTÁ CAMINA SEGURA*", se estructuró el Programa para la Conservación de la Malla Vial de la Ciudad Vigencia 2024, con el fin de atender la malla vial arterial no troncal de la ciudad y la malla vial que soporta el SITP, con actividades de conservación por condición de respuesta por reacción, de este se derivó un proceso de selección para contratar tres (3) grupos que ejecutarían las obras y por concurso de méritos para las correspondientes interventorías.
Posteriormente, partiendo del esquema de organización y logística de los recursos administrativos y técnicos asignados en el segundo semestre del 2024, con el propósito de cumplir con la hoja de ruta del Plan de Desarrollo Distrital aprobado a través del Acuerdo 927 de *2024 "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO CAPITAL 2024-2027 "BOGOTÁ CAMINA SEGURA",* el IDU efectúo la estructuración del Programa de Conservación de Malla Vial, del cual se derivaron cuatro (4) procesos de selección (incluyen obra e interventoría), cuyo alcance es el de ejecutar actividades de Conservación por condición de respuesta por reacción, conocidos como Brigadas de Reacción Vial para la malla vial arterial troncal con recursos 2024, y las Brigadas de Reacción Vial para la malla vial arterial no troncal y rutas que soportan el SITP con recursos 2024 y vigencias futuras 2025, 2026 y 2027, aprobados mediante el acta No. 18 del 30 de octubre de 2024 de la sesión extraordinaria presencial del Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal (CONFIS), que indica en el numeral 12 la parte motiva para solicitar la autorización de dichas vigencias, quedando autorizada la Entidad para asumir compromisos con cargo a las vigencias futuras ordinarias de las vigencias 2025, 2026 y 2027.

De la contratación que se llevó a cabo en la vigencia 2024, se suscribieron los siguientes contratos:

Tabla 7 - Contratos derivados del Programa de Conservación de Malla Vial 2024

Tipo de contrato	No. Contrato	Objeto	Fecha de Inicio	Fecha de Terminación	Valor	Plazo (meses)
OBRA	IDU-1660-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C GRUPO 1	18/09/2024	17/07/2025	$ 17,928,740,065	10
INTERVENTORIA	IDU-1592-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1.	18/09/2024	17/07/2025	$ 2,070,430,188	10
OBRA	IDU-1661-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	17/09/2024	16/07/2025	$ 23.613.682.710	10
INTERVENTORIA	IDU-1623-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2.	17/09/2024	16/07/2025	$ 2.564.759.467	10
OBRA	IDU-1662-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	16/09/2024	15/07/2025	$ 23.613.682.709	10
INTERVENTORIA	IDU-1625-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3.	16/09/2024	15/07/2025	$ 2.516.389.403	10
OBRA	IDU-2410-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	17/01/2025	16/09/2025	$ 11,330,701,718	8
INTERVENTORIA	IDU-2416-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1.	17/01/2025	16/09/2025	$ 1,642,613,878	8
OBRA	IDU-2411-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	21/01/2025	20/09/2025	$ 11,330,701,718	8
INTERVENTORIA	IDU-2417-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2.	21/01/2025	20/09/2025	$ 1,642,613,878	8
OBRA	IDU-2433-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 4.	23/01/2025	22/12/2027	$ 57,332,079,201	35
INTERVENTORIA	IDU-2425-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 4	23/01/2025	22/12/2027	$ 9,274,012,740	35
OBRA	IDU-2434-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 5	20/01/2025	19/12/2027	$ 57,332,079,201	35
INTERVENTORIA	IDU-2426-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 5	20/01/2025	19/12/2027	$ 9,250,270,685	35
OBRA	IDU-2435-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 6	23/01/2025	22/12/2027	$ 57,332,079,201	35
INTERVENTORIA	IDU-2427-2024	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 6	23/01/2025	22/12/2027	$ 9,274,070,685	35
				TOTAL	**$ 298.048.907.447**	

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025

2.2 PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL RECURSOS VIGENCIA 2025 Y VIGENCIAS FUTURAS 2026-2027

Ahora bien, el IDU continuando con la misión que le asiste de conservar la infraestructura, gestionó recursos en la vigencia 2025 y vigencias futuras 2026-2027, con los cuales se estructura el presente proceso.

Para disponer dichos recursos, se requiere la contratación de un proceso de conservación de infraestructura vial, cuya naturaleza se encuentra orientada a una conservación programada, la cual implica un conjunto de actividades que se ejecutan con el objetivo de preservar la estructura de pavimento prolongando la vida útil de la infraestructura existente, para ello es necesario que se desarrollen actividades como: diagnósticos, diseños de intervención (en caso de requerirse) y la ejecución de las obras, sólo así se obtendrá una infraestructura vial conservada. La contratación bajo este esquema permite cubrir de una forma eficaz las necesidades de conservación de varios elementos viales; así como reparaciones puntuales, actividades de atención inmediata, atención de actividades de mejoramiento, atención de eventos por parte del SIRE entre otras, sobre cualquiera de los elementos de la malla, actividades que serán priorizadas por la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura según lo establecido en el procedimiento para la priorización de actividades especiales en los contratos de conservación de infraestructura vial y espacio público PR-CI-14.

Partiendo de dicha premisa y de una dinámica técnicamente vinculada, se estructuró el programa de conservación de la Malla Vial Arterial No Troncal vigencia 2025 y vigencias futuras 2026-2027 memorando 202538500159593 23/05/2025, teniendo en cuenta la alta demanda en conservación vial que tiene la ciudad y a la limitación de recursos disponibles para su atención, es indispensable implementar una herramienta objetiva para priorizar las intervenciones en la Malla Vial Arterial No Troncal.

2.2.1 Definición de criterios del Modelo de Priorización Programa de Conservación Malla Vial Arterial No Troncal Vigencias 2025-2027:

El Modelo de Priorización para el Programa de Conservación de la Malla Vial Vigencias 2025-2027 considera criterios significativos acorde con el alcance del componente conservación de la malla vial arterial no troncal, según los recursos asignados, garantizando transparencia y equidad.

Para la definición de los criterios a utilizar en el modelo de priorización para el componente Conservación de malla vial arterial no troncal, se toman como base las políticas definidas para la conservación de la malla vial dentro del Plan de Desarrollo 2024-2027. Los principales criterios definidos son:

- Índice de condición del pavimento
- Solicitudes de Entidades y comunidad
- Red Vital
- Movilidad

2.2.1.1 Índice de condición del pavimento: Corresponde a determinar el valor de PCI y de acuerdo con el valor obtenido se establece el tipo de intervención así: Reconstrucción (PCI ≤ 25 vías en mal estado), rehabilitación (25 < PCI ≤ 55 vías en mal estado), mantenimiento periodo (55 < PCI ≤ 85 vías en regular estado), y manteniendo rutinario (PCI > 85 vías en buen estado).

2.2.1.2 Solicitudes de Entidades y comunidad: Este criterio reúne los requerimientos de intervenciones en vías que han sido radicados por Transmilenio S.A, Secretaría Distrital de Movilidad-SDM y comunidad en general. Adicionalmente, solicitudes reportadas por la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU, relacionadas con daños de terceros no imputables a contratistas.

2.2.1.3 Red Vital: Se evalúa conforme al sistema vial de la ciudad teniendo en cuenta las prioridades institucionales de salud, de gobierno, de servicios, económicas y de obra urbana y consolidó de esta forma la red vial de emergencias principal y secundaría. Este sistema de vías debe estar activo en la ocurrencia de la emergencia o con prioridad alta para el restablecimiento oportuno de la movilidad y de esta forma el servicio.

2.2.1.4 Movilidad: Este criterio es el resultado de la combinación de dos (2) parámetros:

- **Parámetro Oferta de Pasajeros en rutas del SITP**: Este parámetro tiene en cuenta la información de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP– de la Secretaría Distrital de Movilidad, su frecuencia y tipo de bus, expresada en oferta de pasajeros.
- **Parámetro Capacidad:** Los principales criterios que el Plan de Ordenamiento Territorial tomó en cuenta cuando realizó la clasificación de las vías de la ciudad en arteriales principales, complementarias e intermedias fue el factor geométrico, en función del ancho de vías. Dicho factor es altamente importante en el momento de realizar una jerarquización ya que las vías que presenten mayor ancho vial tendrán mayor capacidad de movilidad en un momento determinado.

Lo anterior, de acuerdo con lo descrito en el Documento Técnico De Soporte - DTS “Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá VIGENCIA 2025-2027” memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 y Anexo 4 – Conservación de Malla Vial Arterial No Troncal memorando DTCI 202538500159593 del 23/05/2025, en el que se indica que con el propósito de optimizar los recursos existentes en las vigencias 2025-2027 para la conservación de la Malla Vial Arterial No Troncal, se propuso la estructuración de ocho (8) grupos de obra con sus correspondientes interventorías, el cual contempla la ejecución de actividades de diagnósticos, diseños de alternativas de intervención (en caso de requerirse según tipo de intervención), productos elaborados por el contratista y debidamente aprobados por la interventoría, y la ejecución de estrategias de intervención para la conservación de la Malla Vial Arterial No Troncal como mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, rehabilitación y reconstrucción; así como reparaciones puntuales, actividades de atención inmediata, atención de actividades de mejoramiento, atención de eventos por parte del SIRE sobre cualquiera de los elementos de la malla, sin importar si se encuentran priorizados inicialmente o no.

Por otra parte, a continuación se presentan los posibles impactos de los diferentes componentes involucrados en la ejecución de las Obras de Conservación que podrían generarse con la ejecución de los futuros contratos, de acuerdo a lo establecido en el Documentos Técnico de Soporte del Programa para la Conservación de la Malla Vial para la ciudad de Bogotá vigencia 2022 en su Anexo 3 – CONSIDERACIONES NORMATIVAS, documento remitido al Centro de Documentación del IDU mediante memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025:

- **IMPACTO COMPONENTE DIALOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA**

La siguiente tabla contiene la valoración de los posibles impactos sociales específicos por tramo o sector del proyecto ubicado en malla vial urbana:

Tabla 8- Posibles Impactos Sociales

ÍTEM DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE LA OBRA	IMPACTOS SOCIALES - COMUNITARIOS	TIPO DE IMPACTO (POSITIVO – NEGATIVO)	VALORACIÓN DE IMPACTOS (ALTO – MEDIO – BAJO)	ESTRATEGIAS PARA MITIGAR, PREVENIR, MINIMIZAR O FORTALECER LOS IMPACTOS
Entorno de obra – potencial de participación comunitaria.	Desinformación de la comunidad respecto a las actividades a ejecutar.	Negativo	Alto	Conforme a la Política de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía del IDU brindar atención a la comunidad que requiera información, a través de la implementación de un programa de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica que contenga, entre otros: i) las estrategias necesarias para promover la sostenibilidad del proyecto; ii) el fortalecimiento de la participación ciudadana, adelantar actividades de información, divulgación y comunicaciones necesarias para que la ciudadanía y demás actores del área de intervención conozcan de manera completa y oportuna las acciones específicas de esta obras de conservación; iii) garantizar que todas las quejas, reclamos, solicitudes de información o sugerencias, presentadas por la comunidad sean atendidas de manera adecuada y oportuna.
Cierre de vías y desvíos requeridos para la ejecución de las obras	Desinformación de la comunidad aspectos relacionados con la implementación de los planes de manejo de tránsito requeridos para el proyecto	Negativo	Alto	Información oportuna y adecuada acerca de los planes de manejo de tránsito que serán implementados para la ejecución de las obras de conservación a toda la comunidad que se encuentre en el área de intervención.
Afectación por excavaciones o zanjas abiertas requeridas para la ejecución de las obras	Dificultad en el tránsito peatonal, vehicular, de acceso a predios riesgo de accidentes.	Negativo	Alto	Creación de senderos peatonales adecuados y señalizados para la circulación segura de los transeúntes en el área de intervención, al igual que para la ejecución de obras relacionadas con excavaciones o zanjas abiertas que estarán debidamente aisladas con polisombra y señalizadas. Información oportuna y adecuada acerca de los planes de manejo de tránsito.
Afectación a predios localizados en el área de intervención.	Daño a los predios que se encuentran en el área de intervención del proyecto	Negativo	Medio	1. Elaboración de metodología para el levantamiento de actas de vecindad, que permita determinar el estado de los predios de las actas en mención. 2. Informar a la comunidad el proceso para posibles daños a predios.
Afectación del estado físico y funcional de andenes, sardineles, antejardines, senderos peatonales, ciclo rutas, mobiliario urbano.	Protestas de la comunidad por la afectación de zonas públicas	Negativo	Medio	1. inventario y levantamiento estado físico y funcional actual (inicial) de las vías del área de influencia del proyecto (registro fílmico y fotográfico de las vías utilizadas como desvío). 2. Restauración de las zonas públicas impactadas por la ejecución de las obras, con el objetivo de dejarlas en condiciones iguales o mejores a las encontradas previo al inicio de las obras.
Afectación de accesos a predios por cierre de vías: accesos vehiculares, peatonales y parqueaderos.	Generación de escombros, dificultad en el ingreso y egreso predios. Desvíos de tránsito.	Negativo	Medio	1. Levantar actas de compromiso entre el contratista y propietarios de predios y(o representantes de instituciones que permitan el normal desarrollo de las actividades de obra programadas. 2. Levantar actas de rampas de accesos vehiculares.

Generación de empleo	Posibilidad de empleo para los habitantes de la zona de influencia	Positivo	Medio	Priorizar la oferta de cupos laborales para la obra de tal forma que el personal capacitado y no capacitado, requerido sea cubierto por habitantes locales del área de influencia que cumplan requisitos. Las condiciones laborales para estos cupos de personal para la obra deben dar cumplimiento a lo dispuesto en la ley.
Mejora de las condiciones de calidad de vida	Mejoramiento en las condiciones de la movilidad y seguridad vial del sector	Positivo	Alto	Comunicar y socializar los cambios positivos en la infraestructura vial y de espacio público en el sector, producto de la ejecución de las obras de conservación, para lo cual se deben realizar actividades de divulgación y espacios pedagógicos con la comunidad que permitan la multiplicación de la información. De esta forma se busca generar apropiación y corresponsabilidad en los habitantes de la zona para que los trabajos realizados sean objeto de apropiación y cuidado de la misma comunidad.
Afectación en los negocios y comercios en zona aledaña al proyecto	Dificultad en el desarrollo de actividades comerciales, y hasta el cierre de negocios.	Negativo	Medio	Levantar actas de compromiso entre el contratista y contratista que permitan el menor impacto en las actividades comerciales, así como el desarrollo de las actividades de obra programadas. Comunicar y socializar los cambios positivos en la infraestructura vial y de espacio público en el sector, que en el corto plazo tiene un impacto positivo en el sector productivo del sector.

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 – Anexo 6 Consideraciones Normativas

- **IMPACTO COMPONENTE AMBIENTAL**

De acuerdo con lo dispuesto en los en los artículos 2.2.2.3.2.2 y 2.2.2.3.2.3 del Decreto 1076 de 2015, los proyectos que están excluidos de la obtención de licencia ambiental y por ende a presentar el Estudio de Impacto Ambiental y/o Plan de manejo ambiental ante las autoridades ambientales competentes, corresponden a los casos de construcción y/o adecuación de vías en los cascos urbanos; esto quiere decir que, los proyectos sobre la malla vial no requieren Estudio de Impacto Ambiental y/o Plan de Manejo Ambiental, acogiéndose a lo descrito en el Decreto Único Reglamentario del Sector de Ambiente y Desarrollo Sostenible y lo que disponga la Autoridad Ambiental Competente, lo anterior en virtud de lo establecido en los artículos 4, 6, 83, 84 y 209 de la Constitución Política, el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, artículos 49 y subsiguientes de la Ley 99 de 1993.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe señalar que se deberán elaborar los insumos técnicos de acuerdo a la normatividad ambiental para la solicitud ante la Autoridad Ambiental Competente de los permisos, autorizaciones y/o lineamientos de acuerdo al tipo de proyecto e intervenciones, teniendo en cuenta que el uso y aprovechamiento de recursos naturales, así como los elementos de la Estructura Ecológica Principal cuentan con especificidades en sus regímenes de uso, motivo por el cual se considera importante identificar los puntos donde la extralimitación de las actividades de mantenimiento al espacio público podrá incurrir en trámites de permisos de ocupación de cauce o lineamientos del cauce. De igual manera, se debe garantizar e implementar las medidas para no afectar el cuerpo de agua (ninguna afectación al cauce, desprendimiento de RCD, entre otros) ni las zonas aledañas.

En concordancia con lo anterior, se deberá observar la necesidad de tramitar permisos de aprovechamiento forestal o de intervención del arbolado, de acuerdo con lo establecido en la normatividad aplicable para el tema; en ningún caso se podrán adelantar intervenciones sobre arbolado en cualquiera de sus componentes (Fuste, ramas, raíces) sin contar con un instrumento ambiental que así lo autorice, así como debe evitarse el endurecimiento de zonas verdes, o de lo contrario adelantar el trámite establecido en la normatividad aplicable.

De otra parte, zonas sin endurecimiento del suelo y áreas verdes, áreas circundantes a cuerpos de agua o elementos de la Estructura Ecológica Principal – EEP, sectores con empozamiento de agua, vegetación herbácea, arbustiva y arbórea e infraestructura como puentes, cajas de inspección de redes, desagües de canales, postes de energía eléctrica, mobiliario urbano, entre otros, pueden ser sitios de potencial uso por diferentes grupos de fauna silvestre; así mismo pueden llegar a presentarse situaciones de fauna silvestre con movilidad reducida atrapada en frentes de obra. Por lo anterior, en el marco del cumplimiento de la normativa ambiental de protección a la fauna silvestre, se deberán proyectar e implementar las acciones necesarias para la prevención de situaciones que puedan llegar a generar afectaciones sobre este componente.

Así mismo, en caso de requerir la solicitud de permisos silviculturales, se deberán plantear las medidas de manejo que permitan cumplir con la Resolución 1138 de 2013 *"Por la cual se adopta la Guía de Manejo Ambiental para el Sector de la Construcción y se toman otras determinaciones"* o la norma que la modifique o sustituya, la cual contiene las orientaciones técnicas, metodológicas y procedimentales en el control a los factores de deterioro ambiental y protección de los recursos naturales, en especial todo lo relacionado con el manejo de la avifauna.

De acuerdo con lo anterior, para cada uno de los componentes Ambiental, Forestal y Fauna Silvestre, se deberán identificar las actividades que puedan llegar a causar impacto y proyectar las medidas de manejo que compensen, mitiguen, corrijan y prevengan la afectación de todos los aspectos ambientales según el objeto del contrato, pliegos de condiciones y normatividad vigente, con el fin de minimizar las posibles afectaciones sobre el medio biótico (flora y fauna silvestre) y en el medio abiótico (suelo, agua, aire), entre otros aspectos que se determinen en el desarrollo del contrato.

Tabla 9- Posibles Impactos para los Ambiental, Forestal y Fauna Silvestre

Intervención constructiva	Componente	Impacto	Tipo de impacto (Positivo – Negativo
Ejecución de tratamientos silviculturales	Biótico (Fauna silvestre)	Afectación de la integridad física de la fauna silvestre Ahuyentamiento de la fauna silvestre Reducción del hábitat para la fauna silvestre	Negativo
Remoción de cobertura vegetal y excavaciones	Biótico (Fauna silvestre)		Negativo
Ejecución de tratamientos silviculturales	Biótico (Vegetación)	Afectación condiciones físicas y/o sanitarias de los árboles	Negativo
Remoción de cobertura vegetal y excavaciones	Biótico (Vegetación)	Alteración de las coberturas vegetales	Negativo
Demolición	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica, Contaminación del agua.	Negativo
Excavaciones	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica, Contaminación del agua.	Negativo
Transporte de materiales.	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica	Negativo

Disposición de RCD	Abiótico	Generación de ruido, Contaminación atmosférica	Negativo
Instalación de material de relleno y estructura de pavimento	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica	Negativo
Construcción de obras de drenaje	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica	Negativo
Imprimación, instalación de concreto asfáltico, sellado de fisuras y bacheo.	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica	Negativo
Fresado y reciclaje de pavimento asfáltico	Abiótico	Contaminación del suelo, Generación de ruido, Contaminación atmosférica	Negativo

Fuente: DTS Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá Vigencia 2025-2027: memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 – Anexo 6 Consideraciones Normativas

Sin perjuicio de lo anterior, se debe señalar que el contratista deberá desarrollar cada uno de los componentes del proyecto, establecidos en los Pliegos de Condiciones, dando cumplimiento a la normatividad vigente relacionada con el componente Ambiental y de Seguridad y Salud en el Trabajo. Se deben incluir la identificación de las actividades que causarán los impactos, para con esta información proyectar las medidas de manejo que compensen, mitiguen, corrijan y prevengan la afectación de todos los aspectos ambientales según el objeto del contrato, con el fin de minimizar las posibles afectaciones sobre el entorno natural (Aguas subterráneas, aguas superficiales, flora y fauna) y en el entorno (ruido, vibración y polución del aire) entre otros aspectos que se determinen en el desarrollo del contrato.

De igual forma, cumplir con los lineamientos que en materia ambiental y SST se establecen en el manual único de control y seguimiento ambiental y de SST del IDU, Guía de Manejo Ambiental para el sector de la construcción de la Secretaría Distrital de Ambiente – SDA, Guía para la Elaboración del Plan de Gestión de RCD en obra, en cumplimiento de la Res. SDA 1115 de 2012 y Res. SDA 932 de 2015; el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU (vigentes al momento de la ejecución) o los que lo modifiquen o sustituyan en cuanto a la gestión técnica y administrativa.

- **IMPACTO COMPONENTE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

Teniendo en cuenta que el programa de Conservación de vías contempla actividades de mantenimientos rutinario o periódico, rehabilitaciones y reconstrucciones viales, incluida la reparación puntual de daños que afectan la movilidad y seguridad vial, las cuales generalmente no modifican la geometría vial existente se debe tener en cuenta la siguiente normatividad:

1. Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito (Art. 101, Normas para realizar trabajos en vía pública Art. 115, parágrafo 2. “En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta).
2. Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 y/o Manual vigente a la fecha expedido por el Ministerio de Transporte.
3. Decreto Distrital N° 034 de 2009 – “Por el cual se establecen condiciones para el tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”. Tránsito de vehículos de carga.

4. Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros de la Secretaría Distrital de Movilidad.
5. Guía de lineamientos para la elaboración de diseños de señalización emitida por la SDM.
6. Decreto 263 de 2023, expedido por la Alcaldía Mayor de Bogotá por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.
7. Decreto 813 del 28 de diciembre de 2017 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de motociclistas 2017-2026”.
8. Decreto 319 del 15 de agosto de 2006 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”.
9. Decreto 357 del 21 de mayo de 1997 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: “Por el cual se regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción”.
10. Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte: “Por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas”.
11. DECRETO 1430 DE 2022 “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031”.
12. Resolución 1885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, para unificar y estandarizar la señalización requerida en las diferentes actividades que se derivan de la construcción de obras de infraestructura y servicios públicos
13. Normatividad vigente expedida para Colombia frente al tema de tránsito, transporte e infraestructura vial.

Adicionalmente, el Contratista al momento de la elaboración del Plan de Manejo de Tránsito, así como durante su ejecución, deberá cumplir con todas y cada una de las obligaciones que en cuanto a este particular se encuentran contenidas en el Plan de Manejo Ambiental y Dialogo Ciudadano y comunicación Estratégica.

Para el inicio de actividades el Contratista debe contar con los siguientes documentos aprobados por la SDM:

- Plan de Manejo de Tránsito
- Diseño de Señalización horizontal y vertical – para los casos que aplique

Es importante tener en cuenta que el contratista es responsable por los daños físicos o estructurales que se causen en las vías alternas utilizadas como desvíos provisionales durante la ejecución de las obras; por lo tanto, las vías de desvío deben quedar en iguales o mejores condiciones de las encontradas al inicio de la obra; en caso de requerirse deben ser adecuadas antes de la aprobación del PMT, para lo cual debe presentarse un PMT específico para esta actividad.

Cuando las vías a intervenir o los desvíos tengan demarcación vial y se vea afectada por la intervención, al finalizar las actividades se debe dejar en iguales o mejores condiciones a las encontradas, de acuerdo a lo consignado en el Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros de la Secretaría Distrital de Movilidad, compromiso que debe quedar consignado en el PMT.

Las anteriores consideraciones se deben tener en cuenta dentro del presupuesto asignado al PMT, el cual debe contar con un anexo (Anexo F) de seguimiento al Plan de Manejo de Tránsito, con el fin de garantizar que los recursos asignados (Globales) sean utilizados en la implementación, seguimiento y cumplimiento del PMT.

El Contratista debe realizar los diseños de la señalización horizontal (demarcación vial) y de la señalización vertical de los tramos viales afectados, cuando aplique, de acuerdo a lo estipulado dentro del Código Nacional de Tránsito y su implementación se realizará con base en los planos y oficios de aprobación emitidos por la SDM, la cual deberá estar georreferenciada de acuerdo con lo dispuesto por la SDM; una vez implementada la señalización, se debe hacer entrega mediante Acta de Verificación de Obra por parte de la SDM y obtener el recibo a satisfacción por parte de esta entidad, garantizando las condiciones de operación y de seguridad vial de la zona de influencia para todos los usuarios de las vías. Lo anterior dando cumplimiento a los lineamientos y especificaciones técnicas establecidas en el Manual de señalización vial, así como los requisitos establecidos por la SDM para la verificación de la señalización implementada.

IMPACTOS GENERADOS

Impactos positivos

- Desarrollo de obras bajo condiciones adecuadas de seguridad vial para trabajadores, peatones, biciusuarios y conductores.
- Afectaciones menores en las condiciones de movilidad de la ciudad garantizando que los usuarios se movilicen en tiempos de viaje aceptables.
- Brinda información a usuarios que permite la toma de decisiones en rutas de viaje.
- Conservación de infraestructura vial para mejorar las condiciones futuras de accesibilidad a bienes y servicios de la ciudad.

Impactos negativos

- Alto tiempo en obtención de aprobaciones de algunos PMTs generando retrasos en el desarrollo de los proyectos.
- Incomodidad de algunos usuarios producto de la generación de desvíos para vehículos y rutas de transporte público.
- Reducción en velocidades de operación de corredores viales.

Tiempo en desarrollo de obras se ve aumentado dadas las restricciones que se tienen para garantizar la movilidad en la ciudad.

- **IMPACTO COMPONENTE PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO – BIENES DE INTERES CULTURAL (BIC)**

  - **Componente de Patrimonio Arqueológico:**

Debido a la importancia de los vestigios arqueológicos e históricos, la legislación colombiana ha adoptado unas medidas para la protección de nuestro patrimonio, las cuales están plasmadas en la legislación Nacional vigente. Además, el Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, da unas directrices de obligatorio cumplimiento para preservar los bienes arqueológicos y/o evitar su deterioro.

Durante la estructuración del proyecto, se requiere, un análisis detallado del proyecto a ejecutar, así como las actividades que este realizara en las áreas para determinar la aplicabilidad el Programa de Arqueología Preventiva para el Proyecto por parte del componente de arqueología de la OGA.

Debido a la importancia de los vestigios arqueológicos e históricos, la legislación colombiana ha adoptado unas medidas para la protección de nuestro patrimonio, las cuales están plasmadas en la legislación Nacional vigente, descrita a continuación:

Ley 14 de 1936, Ley 36 de 1936, Ley 163 de 1959, Artículos 63 y 72 de la Constitución Política de Colombia de 1991, Ley 397 de 1997, Ley 1185 de 2008, Decreto 763 de 2009, Decreto 070 de 2015, Decreto 560 de 2018, Decreto 138 de 2019, Decreto 2106 2019, Resoluciones ICANH 065 de 5 de marzo de 2020, 443 de 26 de junio de 2020, 1337 de 4 de octubre de 2021.

En caso de que no se requiera este, se deberá implementar el Protocolo de Hallazgos Fortuitos del ICANH

https://www.icanh.gov.co/transparenciaacceso-informacion-publica/tramites/intervenciones-desarrollo-proyectosactividades-requieren-licencia/protocolo-hallazgos-fortuitos.

Debido a la importancia de los vestigios arqueológicos e históricos, la legislación colombiana ha adoptado unas medidas para la protección de nuestro patrimonio, las cuales están plasmadas en la legislación Nacional vigente. Además, el Instituto Colombiano de Antropología e Historia ICANH, da unas directrices de obligatorio cumplimiento para preservar los bienes arqueológicos y/o evitar su deterioro.

Adicional a esto, es preciso tener las especificaciones de las intervenciones a realizar, ya que si son mantenimientos rutinarios o periódicos no es necesario contar con el programa de arqueología preventiva. En caso de reconstrucción o rehabilitación, esto depende del tipo de intervenciones y lugar de las mismas (excavaciones mayores a 70 cm, sitios con alto o medio potencial arqueológico, intervenciones considerables.

- **Componente de Patrimonio – Bienes de Interés Cultural:**

Es obligación del contratista conocer, divulgar y aplicar las normativas vigentes en relación con la protección y gestión del Patrimonio Cultural, establecidas por el IDU al ejecutar sus actividades o servicios sin crear riesgo al ambiente, personas y comunidad. El contratista y los terceros que trabajen a su nombre, deberán establecer e implementar todas las medidas conducentes a prevenir la proteger los Bienes de Interés Cultural – BIC –muebles, inmuebles, sectores de interés cultural SIC, conjuntos y manifestaciones culturales, reducir los riesgos durante la ejecución de sus operaciones o actividades y cumplir con toda la normativa relacionada con la gestión del patrimonio cultural aplicable.

Por la contravención de la normatividad relacionada con la gestión del patrimonio cultural por parte del contratista y los terceros que trabajen a su nombre, el IDU podrá dar lugar a los procesos administrativos sancionatorios a que haya lugar, sin perjuicio de las demás acciones legales o sanciones que adelante la autoridad o ente competente de orden Distrital o Nacional.
El Contratista debe dar cumplimiento a la Normatividad Vigente y será responsable por cualquier incumplimiento por parte del personal directo a su cargo y también, de terceros que trabajen a su nombre, para el cumplimiento del objeto contractual.

No se permite la disposición de campamentos, patios o almacenes de obra en zonas cercanas a los BICs, ni sus áreas de influencia. Además de verificar en cada momento del proyecto, los bienes que se localizan en el área del proyecto urbano ante las entidades competentes del patrimonio cultural a nivel Distrital y Nacional, es decir IDPC, SDRCD, Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes o la

entidad que haga sus veces. La ejecución de las obras en cada BIC, deben estar programadas de tal manera que no se afecte el cronograma general de la obra.

Durante la ejecución del proyecto, se deberá verificar los bienes que se localizan en el área del proyecto urbano, de igual manera realizar los trámites y autorizaciones correspondientes ante las Entidades Competentes de los BICs, que no se allá realizado en las actividades previas.

Relación de posibles impactos:

1. Protección oportuna de los bienes de interés cultural, cercanos a las vías que se intervienen, en cumplimiento de la normativa nacional y distrital de patrimonio cultural.
2. Mejoramiento de las condiciones de los monumentos en espacio público.
3. Posible riesgo para el patrimonio, al no identificarse y protegerse oportuna e idóneamente, los bienes de interés cultural.
4. Exponer a la Entidad a procesos sancionatorios, en caso de no cumplir con las protecciones y trámites establecidos para los BIC, en los proyectos de conservación

Es obligación del contratista conocer, divulgar y aplicar las normativas vigentes en relación con la protección y gestión del Patrimonio Cultural, establecidas por el IDU al ejecutar sus actividades o servicios sin crear riesgo al ambiente, personas y comunidad. El contratista y los terceros que trabajen a su nombre, deberán establecer e implementar todas las medidas conducentes a prevenir la proteger los Bienes de Interés Cultural – BIC –muebles, inmuebles, sectores de interés cultural SIC, conjuntos y manifestaciones culturales, reducir los riesgos durante la ejecución de sus operaciones o actividades y cumplir con toda la normativa relacionada con la gestión del patrimonio cultural aplicable.

Por la contravención de la normatividad relacionada con la gestión del patrimonio cultural por parte del contratista y los terceros que trabajen a su nombre, el IDU podrá dar lugar a los procesos administrativos sancionatorios a que haya lugar, sin perjuicio de las demás acciones legales o sanciones que adelante la autoridad o ente competente de orden Distrital o Nacional.

El Contratista debe dar cumplimiento a la Normatividad Vigente y será responsable por cualquier incumplimiento por parte del personal directo a su cargo y también, de terceros que trabajen a su nombre, para el cumplimiento del objeto contractual.

- **IMPACTO PREDIAL**

Por ser éste un programa de conservación, dirigido a mantener o recuperar la infraestructura vial existente de la ciudad, las obras a adelantar no requieren adquisición predial.

2.1 Estudios y Diseños:						
Estudios y Diseños:	**FASE I**	Si		No		No Aplica	X
Estudios y Diseños:	**FASE II**	Si		No		No Aplica	X
Aprobados:		Si		No			

Actualizados: Si ☐ No ☐

2.2 Verificación y trámite de permisos, licencias y autorizaciones:

La Interventoría realizará el seguimiento, verificación y control los siguientes permisos, licencias, autorizaciones y aprobaciones, según aplique, los cuales deberán ser tramitados por el Contratista de Obra del presente proceso durante la ejecución del contrato:

Tabla 10 – PERMISOS, LICENCIAS, AUTORIZACIONES Y APROBACIONES A TRAMITAR

TIPO DE PERMISO AUTORIZACIÓN o APROBACIÓN	INSTANCIA ANTE LA QUE SE TRÁMITE	NORMATIVIDAD QUE RIGE EL TRÁMITE
COMPONENTE DE ARQUEOLOGÍA		
Resolución de fase de registro/ Resolución de fase de aprobación e implementación del PMA	Instituto Colombiano de Antropología e Historia-ICANH	Ley 1185 de 2008 Decreto Ley 1080 de 2015, Decreto 138 de 2019 Términos de referencia para el Programa de Arqueología Preventiva PAP Resolución ICANH 065 de 5 de marzo de 2020 Resolución 443 del 26 de junio de 2020 Resolución 1337 del 4 de octubre de 2021 (Por lo cual se adoptan los términos de referencia para los Programa de Arqueología Preventiva en el marco de los establecido en el Decreto 1080 de 2015, modificado por el Decreto 138 de 2019 y el modelo de datos para arqueología correspondiente). PROTOCOLO DE MANEJO DE HALLAZGOS FORTUITOS DE PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO HTTPS://WWW.icanh.gov.co/transparencia-acceso-informacion-publica/tramites/intervenciones-desarrollo-proyectos-actividades-requieren-licencia/protocolo-hallazgos-fortuitos
COMPONENTE DE PATRIMONIO – BIENES DE INTERES CULTURAL (BIC)		
Solicitud autorización de anteproyectos en Bienes de Interés Cultural	**IDPC**	Decreto Distrital 522 DE 2023, Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021 Resolución 0088 del 6 de abril de 2021 Resolución 0092 del 24 de febrero de 2023 Ley 397 de 1997 Constitución Política de Colombia 1991 Artículo 82; "Es deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular". Decreto Distrital 185 de 2011 Decreto Distrital 678 de 1994 Decreto Distrital 75 de 2013 Decreto Nacional 1080 de 2015 Decreto Nacional 2358 del 2019 Decreto Nacional 763 de 2009
Estudio de solicitudes de intervención de los Bienes Muebles – Inmuebles y monumentos de patrimonio cultural en espacio público. **Nota:** La solicitud y seguimiento del trámite lo debe realizar un Restaurador Mueble.	**IDPC**	
Intervenciones en espacio público en Sectores de Interés Cultural	**IDPC**	

Solicitud autorización para intervenir un Bien de Interés Cultural Inmueble del Ámbito Nacional	**MINCULTURA**	Acuerdo Distrital 257 de 2006 Ley 1185 de 2008 Ley 1801 de 2016 Ley 397 de 1997 Ley 87 del 1993 Decreto 308 de 2018
Solicitud autorización para intervenir patrimonio urbano del Ámbito Nacional	**MINCULTURA**	
COMPONENTE AMBIENTAL Y FORESTAL		
Permisos de Ocupación de Cauce (POC)	**Secretaria Distrital de Ambiente SDA**	Decreto 555 de 2021 POT Art. 61 RESOLUCIÓN 03034 DE 2023 Por la cual se establecen las tarifas y el procedimiento de cobro de los servicios de evaluación y seguimiento ambiental y se adoptan otras determinaciones
Apertura y cierre de PIN – Manejo de RCD (Residuos de Demolición y Construcción)	**Secretaria Distrital de Ambiente – SDA**	Resolución 1257 de 2021 «Por la cual se modifica la Resolución 0472 de 2017 sobre la gestión integral de Residuos de Construcción y Demolición – RCD y se adoptan otras disposiciones». ‘ DECRETO 507 DE 2023 Por el cual se adopta el modelo y los lineamientos para la gestión integral de los Residuos de Construcción y Demolición – RCD en Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones
Trámite del permiso silvicultural		Decreto 531 de 2010 (diciembre 23), “Por el cual se reglamenta la silvicultura urbana, zonas verdes y la jardinería en Bogotá y se definen las responsabilidades de las Entidades Distritales en relación con el tema y se dictan otras disposiciones” Decreto Distrital 383 del 12 de julio 2018: “Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 531 de 2010, y se toman otras determinantes”. Resolución 5983 de 2011 “Por la cual se establecen las especies que no requieren permisos para tratamientos silviculturales” Resolución Conjunta No. 001 del 01 de diciembre de 2017: “Por la cual se modifica el artículo 4º de la Resolución No. 5983 de 2011 por la cual se establecen las especies vegetales que no requieren permiso para tratamientos silviculturales”. Secretaría Distrital de Ambiente – SDA y Jardín Botánico De Bogotá – JBB Resolución 6563 de 2011 “Por la cual se dictan disposiciones para la racionalización y el mejoramiento de trámites de arbolado urbano” Resolución 3158 de 2021 “Por la cual se actualizan e incluyen nuevos factores para el cálculo de la compensación por aprovechamiento forestal de árboles aislados en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. y se adoptan otras determinaciones”. Resolución No. 00814 del 30 de marzo de 2020: “Por la cual se exalta árboles patrimoniales o de interés público en Bogotá D.C. y se adoptan otras determinaciones”.

		Resolución No. 6971 del 27 de diciembre marzo de 2011: "Por la cual se declaran árboles patrimoniales y de interés público en Bogotá D.C." Acuerdo 327 de 2008 "Por medio cual se dictan normas para la planeación, generación y sostenimiento de zonas verdes denominadas "Pulmones Verdes" en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones" Resolución Conjunta 001 de 2019 "Por medio de la cual se establecen los lineamientos y procedimientos para la Compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura, en cumplimiento del Acuerdo Distrital 327 de 2008" Resolución 5531 de 2022 "Por medio de la cual se establecen los lineamientos para la implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital".
Trámite del permiso silvicultural	**Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR**	Orden regional: ACUERDO 21 DE 17 DE JULIO DE 2018: "Por el cual se determina el régimen de uso, aprovechamiento y protección, así como el transporte y movilización de la flora silvestre y de los bosques naturales en el área de jurisdicción de la Corporación Autónoma Regional
Trámite del permiso silvicultural	**MINISTERIO DE AMBIENTE**	Orden nacional: LEY 61 del 16 de septiembre de 1985: "Por la cual se adopta la palma de cera (Ceroxylom Quindiuense) como Árbol Nacional." En su Artículo 3º.- Prohíbe la tala de la palma de cera bajo sanción penal aplicable en forma de multa, convertible en arresto, en beneficio del municipio donde se haya cometido la infracción de conformidad con el Decreto-Ley 2811 de 1974. Lo anterior no corresponde a veda. Circular MADS 8201-2-2378 del 02 12 2019 y Circular MADS 8201-2-808 del 09 12 2019, por medio de las cuales se dictan lineamientos para el manejo de especies en veda. Decreto 1791 de 1996 "por medio del cual se establece el régimen de aprovechamiento forestal" compilado en el Decreto 1076 de 2015 "por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible".
COMPONENTE TRÁNSITO Y TRANSPORTE		
Plan de manejo de tránsito, señalización, señalización y Desvíos (PMT)	Secretaría Distrital de Movilidad-SDM	Teniendo en cuenta que el programa de Conservación de vías contempla actividades de mantenimientos rutinario o periódico, rehabilitaciones y reconstrucciones viales, incluida la reparación puntual de daños que afectan la movilidad y seguridad vial, las cuales generalmente no modifican la geometría vial existente se debe tener en cuenta la siguiente normatividad: 1. Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito (Art. 101, Normas para realizar trabajos en vía pública Art. 115, parágrafo 2. "En todo contrato

			de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta). 2. Manual de Señalización Vial de Colombia – Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial 2024 y/o Manual vigente a la fecha expedido por el Ministerio de Transporte. 3. Decreto Distrital N° 034 de 2009 – "Por el cual se establecen condiciones para el tránsito de vehículos de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones". Tránsito de vehículos de carga. 4. Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros de la Secretaría Distrital de Movilidad. 5. Guía de lineamientos para la elaboración de diseños de señalización emitida por la SDM. 6. Decreto 308 del 6 de junio de 2018 "Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones". 7. Decreto 813 del 28 de diciembre de 2017 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: "Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de motociclistas 2017-2026". 8. Decreto 319 del 15 de agosto de 2006 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones". 9. Decreto 357 del 21 de mayo de 1997 de la Alcaldía Mayor de Bogotá: "Por el cual se regula el manejo, transporte y disposición final de escombros y materiales de construcción". 10. Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018 del Ministerio de Transporte: "Por la cual se adopta la Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas". 11. DECRETO 1430 DE 2022 "Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031". 12. Resolución 1885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte, para unificar y estandarizar la señalización requerida en las diferentes actividades que se derivan de la construcción de obras de infraestructura y servicios públicos. 13. Normatividad vigente expedida para Colombia frente al tema de tránsito, transporte e infraestructura vial. Adicionalmente, el Contratista al momento de la elaboración del Plan de Manejo de Tránsito, así como durante su ejecución, deberá cumplir con todas y cada una de las obligaciones que en cuanto a este particular se encuentran contenidas en el Plan de Manejo

			Ambiental y Dialogo Ciudadano Y comunicación Estratégica. Los aspectos no contemplados dentro en este numeral, deberán regirse por lo estipulado en los documentos mencionados anteriormente. Para el inicio de actividades el Contratista debe contar con los siguientes documentos aprobados por la SDM: • Plan de Manejo de Tránsito (incluye toma de información y línea base en caso de requerirse) • Diseño de Señalización horizontal y vertical – para los casos que aplique Es importante tener en cuenta que el contratista es responsable por los daños físicos o estructurales que se causen en las vías alternas utilizadas como desvíos provisionales durante la ejecución de las obras; por lo tanto, las vías de desvío deben quedar en iguales o mejores condiciones de las encontradas al inicio de la obra; en caso de requerirse deben ser adecuadas antes de la aprobación del PMT, para lo cual debe presentarse un PMT específico para esta actividad. Cuando las vías a intervenir o los desvíos tengan demarcación vial y se vea afectada por la intervención, al finalizar las actividades se debe dejar en iguales o mejores condiciones a las encontradas, de acuerdo a lo consignado en el Protocolo para gestionar los planes de manejo de tránsito (PMT) por obra y otros de la Secretaría Distrital de Movilidad, compromiso que debe quedar consignado en el PMT. Las anteriores consideraciones se deben tener en cuenta dentro del presupuesto asignado al PMT, el cual debe contar con un anexo (Anexo F) de seguimiento al Plan de Manejo de Tránsito, con el fin de garantizar que los recursos asignados (Globales) sean utilizados en la implementación, seguimiento y cumplimiento del PMT. El Contratista debe realizar los diseños de la señalización horizontal (demarcación vial) y de la señalización vertical de los tramos viales afectados, cuando aplique, de acuerdo a lo estipulado dentro del Código Nacional de Tránsito y su implementación se realizará con base en los planos y oficios de aprobación emitidos por la SDM, la cual deberá estar georreferenciada de acuerdo con lo dispuesto por la SDM; una vez implementada la señalización, se debe hacer entrega mediante Acta de Verificación de Obra por parte de la SDM y obtener el recibo a satisfacción por parte de esta entidad, garantizando las condiciones de operación y de seguridad vial de la zona de influencia para todos los usuarios de las vías. Lo anterior dando cumplimiento a los lineamientos y especificaciones técnicas establecidas en el Manual de señalización vial, así como los requisitos establecidos por la SDM para la verificación de la señalización implementada.

Nota: Los permisos, licencias, autorizaciones y/o aprobaciones mencionados anteriormente deben ser verificados y gestionados por el Contratista de Obra y en caso de requerirse otra u otros que no sean mencionados pero necesarios para el proyecto, será responsabilidad entera del Contratista e Interventor la investigación y/o trámite de las licencias que sean requeridas por las entidades reguladoras para la correcta ejecución del contrato. Las anteriores obligaciones, trámites, licencia, autorizaciones y permisos del Contratista de Obra deben ser revisadas, verificadas y debidamente aprobadas por el interventor.

3. ESPECIFICACIONES Y CONDICIONES TÉCNICAS DE LA CONTRATACIÓN

3.1 Clasificación UNSPSC

El objeto del contrato está codificado en el clasificador de bienes y servicios UNSPSC (*The United Nations Standard Products and Services Code/ Codificación de Bienes y Servicios de Acuerdo con el código Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas*) como se indica a continuación:

Tabla 11– CLASIFICACIÓN UNSPSC

CLASIFICACIÓN UNSPSC	DESCRIPCIÓN			
	SEGMENTO	**FAMILIA**	**CLASE**	**PRODUCTO**
81101500	81- Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología	10- Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	15- Ingeniería civil y arquitectura	00-
81102200	81- Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología	10- Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	22- Ingeniería de transporte	00-

Cada uno de los contratos aportados para cada uno de los GRUPOS/LOTES como experiencia deberá estar clasificado en alguno de los códigos relacionados anteriormente.

3.2 Especificaciones técnicas del contrato:

Para la ejecución de los trabajos de cada uno de los grupos, se debe tener en cuenta los establecido en las Especificaciones Técnicas y demás documentos del proceso principal objeto de interventoría; así como lo establecido en el **Anexo 1 – Anexo Técnico** y demás documentos propios de la interventoría, en los cuales se describen claramente las características técnicas, procedimientos técnicos que se deben aplicar, normas técnicas, plazo por actividades, protocolos por actividades, cronogramas y demás; todo lo anterior, siempre en cumplimiento del Manual de gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU vigente a la suscripción del Contrato (o el documento que lo remplace) y demás documentos que soportan el proceso de selección y el contrato de obra para cada uno de los grupos.
Por otra parte, el interventor de cada uno de los grupos, deberá constatar la obtención de toda la información necesaria para el cumplimiento de su objeto contractual en función a su aplicabilidad tal como se indica en los pliegos de condiciones y de acuerdo con la normatividad vigente sobre su alcance y contenido general que se incluye en los documentos del proceso, los cuales deben servir como guía general para la elaboración metódica de las actividades propias del contrato, así como realizar todas las actividades adicionales que considere necesarias. Lo anterior, con la necesidad de que el proyecto no

interfiera con los demás proyectos que el IDU gestione para las vías y espacio público adyacentes al proyecto.

El interventor de cada uno de los grupos, se regirá por las obligaciones y procedimientos establecidos en la normatividad vigente que aplica para este tipo de proyectos, el Manual de gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU vigente a la suscripción del Contrato (o el documento que lo remplace), el pliego de condiciones del presente proceso, el contrato de interventoría que se suscriba, el pliego de condiciones del contratista de obra y documentos contractuales que hacen parte del proceso principal objeto de seguimiento y control, garantizando su cumplimiento a cabalidad.

El interventor de cada uno de los grupos, deberá hacer entrega al IDU de los informes mensuales de seguimiento y control del contrato de obra y el desarrollo de actividades de la interventoría.

Una vez revisados los productos entregados por el Contratista de Obra de cada grupo, el interventor de cada uno de los grupos, es el responsable de tramitar las actas y el pago del Contratista de Obra, y de la interventoría misma ante el IDU.

Los términos que no se hallen definidos expresamente en el **Contrato de Interventoría** de cada uno de los grupos, se entenderán de acuerdo con su sentido natural y obvio, según su uso común o según el lenguaje técnico respectivo.

Los proponentes reconocen que la información dispuesta en relación con el Proceso de selección por el IDU en el centro de documentación y/o enlaces referidos, solo pretende facilitar el acceso a la información que reposa en los archivos del IDU, para efectos de la presentación de las Propuestas. En consecuencia, es responsabilidad del oferente su análisis y evaluación que de la misma efectúe.

El **INTERVENTOR** de cada uno de los grupos, será responsable civil, fiscal, penal y disciplinariamente, tanto por el cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de Interventoría respectivo, como por los hechos u omisiones que le sean imputables y causen daño o perjuicio al IDU, derivados de la celebración y ejecución de los contratos respecto del cual haya ejercido o ejerza las funciones de Interventoría. De igual forma será responsable del control, el seguimiento, y la vigilancia de la ejecución y el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Contratista de obra.

El **INTERVENTOR** de cada uno de los grupos, de acuerdo con la naturaleza propia de las obligaciones a su cargo, debe exigir la calidad de los bienes y/o servicios adquiridos en el marco de un contrato estatal, en tal medida, debe velar por que dichos bienes y/o servicios se ajusten a los requisitos mínimos previstos en las normas técnicas obligatorias.

La interventoría de cada uno de los grupos, debe analizar y advertir al contratista de obra sobre inconsistencias en los diagnósticos y/o diseños de alternativas de intervención (cuando aplique) con los cuales se contempla realizar la ejecución de las actividades de conservación. De conformidad con el Manual de gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU vigente a la suscripción del contrato.

El interventor de cada uno de los grupos, deberá realizar la acompañamiento, verificación y análisis del resultado de los diagnósticos, diseños de alternativas de intervención elaborados por el contratista de obra respectivo y del tipo de intervención propuesta, así como advertir al contratista de obra del grupo correspondiente, sobre inconsistencias que detecte en el desarrollo de estas actividades, orientados a dar cumplimiento a los resultados exigidos en las Especificaciones técnicas particulares de materiales

y construcción del contrato de Obra respectivo, Especificaciones técnicas generales de materiales y Construcción del contrato de Obra del proceso de obra, así como ET -IC-01- *Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público en Bogotá D.C.* del IDU o las que se encuentren vigentes al momento de la ejecución, como lo estipula el Contrato de Interventoría y de conformidad con el Manual de gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU vigente a la suscripción del contrato (o el documento que lo remplace) y demás documentos que soportan el proceso de selección y el Contrato de Obra para cada uno de los grupos.

3.3 Plazo total y por actividades o etapas:

El plazo total de ejecución es de **VEINTICINCO (25) MESES,** para cada uno de los contratos de los grupos correspondientes (Grupo 1, Grupo 2, Grupo 3, Grupo 4, Grupo 5, Grupo 6, Grupo 7 y Grupo 8), término contado a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio.

El plazo total contempla: **TRES (3) MESES** de Actividades Previas, **VEINTIÚN (21) MESES** para las actividades de obra y el último mes **(UN (1) MES**) para el recibo final consolidado de las obras ejecutada; conforme a lo señalado en el Anexo 1- Anexo Técnico.

Los anteriores términos son contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio (la cual deberá suscribirse a más tardar dentro de los TRES (3) DÍAS HÁBILES siguientes al cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución), previo cumplimiento de los requisitos de ejecución establecidos en el Artículo 41 de la Ley 80 de 1993 modificado por el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007 y los demás señalados al efecto en el pliego de condiciones y en el contrato que se derive del proceso de selección.

El interventor debe tener en cuenta que, para las ACTIVIDADES DE OBRA, el Contratista de Obra debe tomar las previsiones necesarias al elaborar su cronograma de ejecución de obras para atender **CINCO (05) frentes de trabajo** de obra simultáneos (Frentes de obra) garantizando como mínimo un (1) frente para atención de actividades inmediatas a fin de intervenir los distintos tramos de la ciudad. El Contratista de Obra debe organizar su esquema de trabajo para la ejecución de las actividades de obra de tal manera que garantice la intervención de PK-IDs continuos con el fin de generar mayor impacto en la comunidad beneficiada por este proyecto; para lo anterior, debe contar con el control, seguimiento y vigilancia por parte de la Interventoría respectiva.
Cuando se requiera prorrogar el plazo del Contrato por causas exclusiva o parcialmente imputables al CONTRATISTA, sin perjuicio de las actuaciones administrativas de incumplimiento que se adelanten, los costos que se generen por esta prórroga serán por cuenta del CONTRATISTA en la proporción equivalente a su imputabilidad, incluido el pago del INTERVENTOR.

Notas:

Se precisa que tanto los diagnósticos, así como los diseños de intervención y la ejecución de las obras pueden desarrollarse de manera paralela y/o alternada, una vez se cuente con la información requerida, el cumplimiento de los requisitos, y previa aprobación por parte de la interventoría, que permita la correcta ejecución de dichas actividades y los plazos establecidos en el Anexo 1- Anexo Técnico corresponden a las fechas máximas para obtener la aprobación de la interventoría.

El plazo de las actividades para el control de la ejecución de la obra (numeral 8.1 del pliego de condiciones) están relacionados en la obligación No.1 de la minuta del presente proceso en la cláusula

14.2. obligaciones para la ejecución de las actividades previas - 14.2.1. obligaciones del componente técnico.

Igualmente, el plazo para la verificación de dicha documentación por parte de la interventoría será de CINCO (5) días hábiles y para corrección por parte del contratista es de dos (2) días hábiles, en todo caso el contratista de obra deberá haber obtenido aprobación por parte de la interventoría de dicha documentación en un término máximo de VEINTE (20) días hábiles contados a partir de la suscripción del acta de inicio.

3.4 Obligaciones técnicas específicas del contratista:

Serán las contenidas en la **Minuta,** documento anexo al Pliego de condiciones y que hace parte integral del mismo.

La Interventoría debe cumplir con las disposiciones contenidas en el Anexo 1 - Anexo Técnico, Anexo de requerimientos del Personal Mínimo del proyecto, Capítulos Técnicos, Apéndice y demás documentos del proceso para el respectivo grupo: Grupo 1, Grupo 2, Grupo 3, Grupo 4, Grupo 5, Grupo 6, Grupo 7 y Grupo 8.

Además de las derivadas de la esencia y naturaleza del Contrato de Interventoría, de la ley, de las señaladas en el Pliego de Condiciones y de las establecidas en el Manual de Gestión Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU versión vigente a la suscripción del contrato, o el documento que lo modifique o le sustituya.

Así mismo, deberá vincular y mantener un mínimo de mujeres para la ejecución del Contrato de Interventoría, de conformidad con los porcentajes establecidos en el **Decreto 332 de 2020 modificado por 634 del 2023 y la Circular 013 de 2021 expedida por la Secretaría Distrital de la Mujer** o las normas que las modifiquen, complementen o sustituyan, garantizando que la vinculación se realizará con plena observancia de las normas laborales o contractuales aplicables.

Ramas de actividad económica	**Porcentaje mínimo de mujeres que deben estar vinculadas a la ejecución de los contratos**
	A partir del 1^{0} de junio de 2023
Construcción	13,8%

Para tal efecto, el INTERVENTOR, deberá entregar al IDU manifestación escrita bajo juramento del Representante legal y del Revisor Fiscal del cumplimiento de las medidas contenidas en el artículo 3° del Decreto Distrital 332 de 2020, discriminando por rama de la actividad económica (porcentaje y número), sobre la vinculación de las mujeres durante el periodo de ejecución del contrato, sin perjuicio de otros mecanismos de verificación que establezca la Entidad; información que el Interventor deberá adjuntar como parte de su informe mensual. Para el cumplimiento de esta obligación, se respetará en todo momento la autodeterminación y el autorreconocimiento de género de las personas, sin poner en tela de juicio su personalísimo criterio de identidad. El documento de identidad ciudadana no será exigido como elemento para comprobar la identidad de género de las personas, ya que la manifestación de género no necesariamente debe corresponder con el nombre o sexo que aparece en el documento.

Será obligación del interventor garantizar el registro de las mujeres que potencialmente serán contratadas en cumplimiento del artículo 3° del Decreto Distrital 332 de 2020, en la plataforma de información que disponga la Agencia Pública de Empleo del Distrito "*Bogotá Trabaja*", con el fin de identificar barreras de empleo de las beneficiarias, y realizar su respectivo perfilamiento laboral.
El INTERVENTOR deberá implementar herramientas para prevenir el abuso y el acoso sexual y promover su denuncia y de las demás violencias basadas en género en el marco de la ejecución del contrato y hacer un uso no sexista del lenguaje escrito, visual y audiovisual, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 381 de 30 de junio de 2009.

Durante la ejecución del Contrato de Obra, la interventoría verificará que se mantenga la contratación de las mujeres en los porcentajes indicados. Así mismo, durante la ejecución del Contrato de Interventoría, el IDU verificará que se mantenga la contratación de las mujeres en los porcentajes previstos.

3.5 Lugar de ejecución del contrato.

El proyecto será ejecutado en la ciudad de Bogotá D.C. La localización del programa contempla los corredores de la Malla Vial Arterial No Troncal de la ciudad, de acuerdo con los grupos definidos para su ejecución y contratación. El detalle de la localización y cobertura corredores asignados para cada grupo se encuentran en el documento Anexo 1 – Anexo Técnico.

El interventor debe tener presente que, durante la ejecución del proyecto, el IDU podrá excluir o incluir (por razones técnicas, judiciales o presupuestales) algunos de los segmentos viales y/o tramos de corredores viales asignados al contrato, o de ser necesario, incluir otros segmentos y/o tramos viales de la Malla Vial Arterial No Troncal, así estos no hagan parte del grupo asignado. La inclusión de nuevos segmentos debe obedecer a la necesidad de garantizar la seguridad y movilidad de los usuarios, a la atención de actividades inmediatas, a requerimientos judiciales o para reemplazar aquellos segmentos viales que por razones técnicas no puedan ser intervenidos.

3.6 Visitas.

¿Requiere programar visita de los interesados al lugar de ejecución del contrato?

Si [ ] No [X]

En el marco de la verificación y evaluación de las ofertas ¿se requiere visita del IDU para verificación de información a las instalaciones o sedes del Proponente o cualquier otro aspecto de las ofertas?

Si [ ] No [X]

3.7 Aval.

Para las contrataciones que impliquen el desarrollo de actividades catalogadas como ejercicio de ingeniería, las ofertas deberán contar con el respectivo Aval (en caso de requerirse, marcar con una X) el (los) profesional (es) que pueden avalar la propuesta:

N/A	[ ]	Arquitecto	[ ]

Ingeniero Civil	X	Ingeniero de Transporte y Vías	X
Otro:		Cuál:	

4. ESTUDIO DEL SECTOR

Como parte integral del presente proceso se tiene anexo el documento Estudio del Sector, donde se describen las características del sector y análisis del mercado donde se enmarca el proyecto.

5. ANÁLISIS QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO, VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y JUSTIFICACIÓN DEL MISMO, FORMA DE PAGO Y RECURSOS.

5.1 Análisis que soporta el valor estimado del contrato

ANÁLISIS TÉCNICO PARA LOS OCHO (8) GRUPOS: Grupo 1, Grupo 2, Grupo 3, Grupo 4, Grupo 5, Grupo 6, Grupo 7 y Grupo 8.

Para valorar las actividades del contrato de Interventoría y las obligaciones que debe cumplir, se tuvo en cuenta las obligaciones emanadas del Contrato de Obra que será objeto de seguimiento, control y vigilancia, los documentos y especificaciones técnicas con los que cuenta la Entidad y los realizados para el proyecto objeto del presente proceso y contratos con características similares en lo relacionado con las actividades requeridas para la interventoría del proyecto aplicables para un proceso de conservación, el plazo, actividades a efectuar en el desarrollo del contrato y el servicio prestado, requerimientos de personal, en relación a sus dedicaciones y la experiencia de los profesionales para el adecuado desarrollo de sus funciones.

Para la valoración de los costos de Interventoría se tuvo en cuenta también que al Contratista de Obra se le solicita lo siguiente: "*El contratista debe tomar las previsiones necesarias al elaborar su cronograma de ejecución de obras para atender CINCO (05) frentes de trabajo de obra simultáneos (Frentes de obra) garantizando como mínimo un (1) frente para atención de actividades inmediatas a fin de intervenir los distintos tramos de la ciudad dentro de la zona de influencia de cada grupo; lo anterior, desde el inicio de las actividades de obra, garantizando técnica y financieramente que los elementos intervenidos queden completamente terminados. La condición referente a los horarios de los frentes de obra mínimo requeridos deberá ajustarse a las condiciones de aprobación del Plan de Manejo de Tránsito otorgado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) sin que esto represente un costo adicional para el Instituto, garantizando como mínimo la inversión programada*."

Para el cálculo de ajustes, se realizó una proyección basada en los valores pagados históricamente por el IDU en contratos de conservación de malla vial.

ANÁLISIS ECONÓMICO: Variables consideradas para calcular el presupuesto de la contratación

<u>Personal</u>

La Entidad a través del grupo de presupuestos de la Dirección Técnica de Conservación de la Infrestructura - DTCI, estimó el costo de los servicios requeridos con base en las siguientes variables: "Personal/mes (Caracterizado por categorías, especialidad y/o grado técnico según las necesidades específicas de cada proyecto)", soporte logístico, elementos necesarios para la ejecución de los

servicios, factor multiplicador (el cual incluye imprevistos, costos de operación propia de la oficina del interventor, costos financieros, costos de prestaciones sociales, parafiscales y otros; elaboración de propuestas y utilidad razonable del interventor).

Los valores de dedicaciones personal/mes, categorías de profesionales, tarifas y factor multiplicador, fueron actualizados de acuerdo con la base de datos suministrada por la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación - DTINI y las normas vigentes a la fecha. Para efectos de la definición del valor a remunerar por concepto de "personal/mes" se tomaron las tarifas establecidas por el IDU, las cuales son actualizadas año por año según el IPC emitido por el DANE y se encuentran disponibles en la página Web del IDU, siguiendo la ruta:

https://www.idu.gov.co/page/siipviales/economico/portafolio

Cantidad y cargos solicitados

De acuerdo a las necesidades del proyecto y las funciones, se estimó el personal requerido y las dedicaciones, de igual manera se consideró en el cálculo del presupuesto la cantidad de frentes mínimos solicitados en el contrato principal.

Otros costos directos

Entre los costos directos estimados en el valor Presupuesto Oficial Estimado, se incluyeron, entre otros, los siguientes:

- Personal auxiliar y técnico.
- Transportes de personal (Incluye el transporte terrestre del personal en campo, para el cumplimiento del cronograma de actividades).
- Equipos especiales como de Topografía y de Laboratorios.

Notas:

- En el Presupuesto Oficial para cada uno de los grupos, en los costos asociados a personal se incluye un factor prestacional (FP), el cual es de carácter indicativo. El interventor al momento de dar cumplimiento a su oferta económica dispondrá o no de la utilización del FP dependiendo del tipo de vinculación (según aplique).
- Las categorías, cantidades y dedicaciones mínimas del personal mínimo requerido para la ejecución del Contrato de Interventoría, serán las establecidas en el presupuesto oficial para cada uno de los grupos publicado por la Entidad; el interventor podrá realizar la distribución de la dedicación mensual (hasta tres (3) veces durante la ejecución del contrato) en la ejecución del contrato previa aprobación del IDU y deberá garantizar que el final de dicha ejecución, las dedicaciones se hayan cumplido en su totalidad, dando cumplimiento a las obligaciones mensuales pactadas contractualmente.
- El Interventor debe tomar las previsiones necesarias al elaborar su propuesta económica para verificar las actividades de VARIOS FRENTES de obra (como mínimo CINCO (05) frentes de trabajo de obra simultáneos (Frentes de obra) garantizando como mínimo un (1) frente para atención de actividades inmediatas laborando de manera simultánea para los 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8).
- El valor del Presupuesto Oficial para cada uno de los grupos incluye el VALOR BÁSICO DE LA INTERVENTORÍA PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE ELEMENTOS SST Y CAMBIO DE VIGENCIA), IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO DE LA

INTERVENTORÍA PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE ELEMENTOS SST Y CAMBIO DE VIGENCIA) y COSTOS ESTIMADOS PARA ENSAYOS DE LABORATORIO PARA LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE AJUSTES E IVA).

- El Valor de COSTOS ESTIMADOS PARA ENSAYOS DE LABORATORIO PARA LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE AJUSTES E IVA) es un valor fijo no ofertable a monto agotable.
- El Presupuesto Oficial de los 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 se encuentra estructurado a tarifas y precios de la base de referencia IDU (Precios Unitarios de Referencia del IDU 2025-I Fase I), la cual puede ser consultada en la página web del IDU.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 399 de 2021, se publican las variables utilizadas para calcular el valor estimado del contrato.

5.2 Valor estimado del Contrato

El presupuesto oficial del presente Concurso de Méritos se estima en la suma de **SESENTA MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y DOS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE ($ 60.942.374.483), incluido IVA**, equivalentes a **42811,64** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025, distribuido de la siguiente manera:

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Total Grupos: La suma de:	**$ 47.849.106.632**	**CUARENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS CUARENTA Y NUEVE MILLONES CIENTO SEIS MIL SEISCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS M/CTE.**
2 - IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Total Grupos: La suma de:	**$ 9.091.330.264**	**NUEVE MIL NOVENTA Y UN MILLONES TRESCIENTOS TREINTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupos: La suma de:	**$ 4.001.937.587**	**CUATRO MIL UN MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL QUINIENTOS OCHENTA Y SIETE PESOS M/CTE.**

La suma indicada como presupuesto oficial se discrimina por Grupo de la siguiente manera:

GRUPO 1

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE MILLONES NOVECIENTOS VEINTINUEVE MIL CIENTO TREINTA Y NUEVE PESOS M/CTE ($7.619.929.139),** incluido IVA, suma equivalente a **5352,95** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 1: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		

Grupo 1: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 1: La suma de:	**$502.374.527**	**QUINIENTOS DOS MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS VEINTISIETE PESOS M/CTE.**

GRUPO 2

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECISEIS MILLONES NOVECIENTOS SESENTA Y UN MIL SEISCIENTOS SETENTA PESOS M/CTE ($7.616.961.670),** incluido IVA, suma equivalente a **5350,87** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 2: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 2: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 2: La suma de:	**$499.407.058**	**CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES CUATROCIENTOS SIETE MIL CINCUENTA Y OCHO PESOS M/CTE.**

GRUPO 3

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS OCHENTA Y UN MIL SEISCIENTOS DIECIOCHO PESOS M/CTE ($ 7.618.881.618),** incluido IVA, suma equivalente a **5352,22** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 3: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 3: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		

Total Grupo 3: La suma de:	**$501.327.006**	**QUINIENTOS UN MILLONES TRESCIENTOS VEINTISIETE MIL SEIS PESOS M/CTE.**

GRUPO 4

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECISIETE MILLONES NOVECIENTOS VEINTIDÓS MIL VEINTIUN PESOS M/CTE ($7.617.922.021),** incluido IVA, suma equivalente a **5351,54** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 4 : La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 4: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 4: La suma de:	**$500.367.409**	**QUINIENTOS MILLONES TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL CUATROCIENTOS NUEVE PESOS M/CTE.**

GRUPO 5

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECIOCHO MILLONES NOVENTA Y DOS MIL CUATROCIENTOS DOCE PESOS M/CTE ($7.618.092.412),** incluido IVA, suma equivalente a **5351,66** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 5: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 5: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 5: La suma de:	**$500.537.800**	**QUINIENTOS MILLONES QUINIENTOS TREINTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS PESOS M/CTE.**

GRUPO 6

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS CATORCE MILLONES DOSCIENTOS OCHO MIL CUARENTA PESOS M/CTE ($7.614.208.040),** incluido IVA, suma equivalente a **5348,93** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 6: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 6: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 6: La suma de:	**$496.653.428**	**CUATROCIENTOS NOVENTA Y SEIS MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS VEINTIOCHO PESOS M/CTE.**

GRUPO 7

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECISEIS MILLONES OCHOCIENTOS DIECISIETE MIL NOVECIENTOS VEINTIUN PESOS M/CTE ($7.616.817.921),** incluido IVA, suma equivalente a **5350,77** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 7: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 7: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 7: La suma de:	**$499.263.309**	**CUATROCIENTOS NOVENTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y TRES MIL TRESCIENTOS NUEVE PESOS M/CTE.**

GRUPO 8

El presupuesto oficial se estima en la suma de **SIETE MIL SEISCIENTOS DIECINUEVE MILLONES QUINIENTOS SESENTA Y UN MIL SEISCIENTOS SESENTA Y DOS PESOS M/CTE ($7.619.561.662),** incluido IVA, suma equivalente a **5352,70** salarios mínimos legales mensuales vigentes para el año 2025.

1 - VALOR BÁSICO (INCLUYE ELEMENTOS SST Y AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA)		
Grupo 8: La suma de:	**$5.981.138.329**	**CINCO MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UN MILLONES CIENTO TREINTA Y OCHO MIL TRESCIENTOS VEINTINUEVE PESOS M/CTE.**
2 -IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO		
Grupo 8: La suma de:	**$1.136.416.283**	**MIL CIENTO TREINTA Y SEIS MILLONES CUATROCIENTOS DIECISEIS MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y TRES PESOS M/CTE.**
3 – COSTO ESTIMADO PARA ENSAYOS DE LABORATORIO (INCLUYE AJUSTES E IVA)		
Total Grupo 8: La suma de:	**$502.007.050**	**QUINIENTOS DOS MILLONES SIETE MIL CINCUENTA PESOS M/CTE.**

La suma indicada como presupuesto oficial se discrimina de la siguiente manera y aplica para cada grupo (Grupo 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8):

NOTAS:

- El valor del contrato será el valor de la propuesta económica para cada uno de los grupos de interventoría, que realice el proponente adjudicatario para cada caso.
- El valor del presupuesto oficial para los Grupos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 incluye el valor de ajustes por cambio de vigencia.
- El valor del presupuesto oficial expuesto para los Grupos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 incluye los Elementos de Protección Personal para el personal requerido.
- Los valores del presupuesto para los Grupos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 incluyen los siguientes impuestos, tasas o contribuciones aplicables al tipo de contratación de consultoría e interventoría:
    - Impuesto sobre la Renta.
    - ICA.
    - GMF (Ley 1739 23dic2014 modifica el Estatuto Tributario)
    - Estampilla Universidad Distrital Fco José de Caldas.
    - Estampilla Pro Cultura de Bogotá.
    - Estampilla Pro Personas Mayores.
    - Estampilla 50 años Universidad Pedagógica Nal.
    - IVA.
    - Impuesto de Timbre (Dec 175 de 14 de febrero de 2025)
- El VALOR BÁSICO DE LA INTERVENTORÍA PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE ELEMENTOS SST Y CAMBIO DE VIGENCIA) e IVA SOBRE EL VALOR BÁSICO DE LA INTERVENTORÍA PARA LA EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE ELEMENTOS SST Y CAMBIO DE VIGENCIA) del presupuesto de interventoría que se presenta para cada uno de los grupos es ofertable.
- El Valor de COSTOS ESTIMADOS PARA ENSAYOS DE LABORATORIO PARA LAS ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN (INCLUYE AJUSTES E IVA) es un valor fijo no ofertable a monto agotable.
- Los impuestos, costos, etc., que son propias de la actividad de la consultoría e interventoria son responsabilidad del contratista e interventor de acuerdo con las disposiciones vigentes.

Valores No Ofertables

- Los costos estimados para ensayos de laboratorio para actividades de conservación (incluye Ajustes e IVA) es un valor fijo no ofertable.

Precisiones sobre el Impuesto de timbre

Conforme memorando SGJ 202540500135263 del 5 de mayo de 2025 se estableció:

> *"…A partir de la doctrina citada se colige que, la cuantía hace referencia al valor incorporado en el documento o título que sugiere que tan solo con la consigna de dicho valor el documento ostente una cuantía, salvo se trate de contratos o documentos que por su esencia carezcan de cuantía alguna*
>
> *(…)*
>
> *se determinó que en los contratos de cuantía indeterminada las reglas de interpretación de la administración serán las siguientes:*
>
> *"En los contratos o actos de cuantía indeterminada suscritos, otorgados o aceptados:*
>
> *a. Antes del 22 de febrero de 2025, la tarifa del impuesto de timbre aplicable a cada pago o abono en cuenta derivado del acto o contrato será del 0% con fundamento en lo dispuesto por el Consejo de Estado en la Sentencia del 14 de julio de 2000 con Radicado N° CE-SEC4-EXP2000-N9822.*
> *b. A partir del 22 de febrero de 2025 (inclusive), la tarifa del impuesto de timbre aplicable será:*
> *i. Del 1% sobre cada pago o abono en cuenta derivado del acto o contrato hasta el 31 de diciembre de 2025 en línea con lo previsto en el inciso quinto del artículo 519 del Estatuto Tributario, en concordancia con los artículos 522 del Estatuto Tributario y 8 del Decreto 175 de 2025.*
>
> *ii. Del 0% sobre cada pago o abono en cuenta derivado del contrato a partir del 1 de enero de 2026 (inclusive) en atención a lo previsto por el Consejo de Estado en Sentencia del 3 de marzo de 2011, Rad. No. 11001032700020080004200 (17443)"*
>
> *(…)*
>
> *en los contratos a precio indeterminado pero determinable por el procedimiento establecido en el mismo contrato (precios unitarios, administración delegada o reembolso de gastos), la cláusula del valor en el mismo, apenas sirve como indicativo de un monto estimado hecho por las partes, pero no tiene valor vinculante u obligacional, pues el verdadero valor del contrato se establecerá una vez se concluya su objeto. En estos eventos, tal cláusula sólo cumple la función de realizar un cálculo estimado del costo probable, esto es, ese estimativo necesario para elaborar presupuesto o para efectos fiscales; pero el valor real del contrato que genera obligaciones mutuas sólo se determinará cuando se ejecute la obra y, aplicando el procedimiento establecido, se establezca tal costo…"*

Por lo anterior, los contratos que se deriven del presente proceso se entenderán como cuantía indeterminada.

- La base gravable del impuesto del timbre se calcula hasta el 31 de diciembre de 2025.
- El valor del impuesto del timbre se incluye en los costos indirectos del POE.

5.3 Forma de pago

El IDU pagará el valor del presente contrato de interventoría de obra de conservación (sin inclusión del valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra), a través de un esquema que involucra tres (3) tipos de remuneración, tal como se desarrolla en el siguiente cuadro y las notas que le siguen:

No.	TIPO DE REMUNERACIÓN	CONCEPTO Y PORCENTAJE FRENTE AL VALOR DEL CONTRATO	FÓRMULA PARA DETERMINAR EL VALOR A PAGAR	REQUISITOS
1.	**Componente Fijo**	Corresponde al pago del **50% del valor del contrato (sin inclusión del valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra).** Dicho valor será dividido entre el número de meses del plazo pactado en sumas de igual valor.	El cálculo para determinar el valor a pagar se realizará así: **(Valor Fijo) =** $\frac{Valor\ de\ la\ interventoría\ \mathbf{x}\ 50\%}{número\ de\ meses\ del\ plazo}$	• Oficio de aprobación informe mensual de interventoría
2.	**Componente Variable**	Corresponde al pago del **44% del valor del contrato (sin inclusión del valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra).** Dicho valor será pagado a través de una suma variable mensual asociada al porcentaje de avance de la obra objeto de interventoría.	El cálculo para determinar el valor a pagar se realizará así: **(Valor Variable) =** ***(Valor de la interventoría x 44%) x Avance mensual registrado en obra***	• Contra porcentaje de avance registrado en la obra, soportado en el Acta de Recibo Parcial de Obra, debidamente suscrita por las partes.
3.	**Pago Final**	Corresponde al pago del **6% del valor del contrato (sin inclusión del valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra),** que se dividirá en dos (2) pagos del 3% cada uno; el primero a la suscripción del acta de recibo final de las obras de cada anualidad e informe para seguimiento a pólizas correspondiente y el segundo al momento de la liquidación.	El cálculo para determinar el valor a pagar se realizará así: 3 % * del valor del contrato de interventoría	• Acta de Recibo Final de las obras de cada anualidad. • Entrega de informe final (seguimiento a pólizas) • Entrega de planos récord en aplicativo vigente del IDU al momento del pago.
			El cálculo para determinar el valor a pagar se realizará así: 3 % * del valor del contrato de interventoría	• Suscripción acta de recibo y liquidación del contrato de interventoría.

Nota 1: El valor de la interventoría incluye elementos SST, ajustes e IVA.
Nota 2: El esquema de pago relacionado en el cuadro anterior no tiene en cuenta el valor agotable de la bolsa para ensayos de campo y pruebas de laboratorio, que se explica en el sub-numeral 9.2 de la minuta.
Nota 3: El avance registrado en obra corresponderá al valor registrado en las actas de recibo parcial de obra total sin descuentos, sobre el valor total del contrato de obra (incluyendo ajustes).
Nota 4: Las sumas no pagadas del Componente Variable serán canceladas con la suscripción del acta de terminación, hasta completar el 100% de este valor.
Nota 5: Las actas de pago, deberán ser suscritas de conformidad con lo estipulado en el manual de gestión interventoría y/o supervisión de contratos y el manual de gestión contractual del IDU vigente durante la ejecución del contrato.

NOTA: Se adoptarán las siguientes reglas para el pago del contrato de interventoría:

1. El Componente Fijo **(sin inclusión del valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra),** una vez cumplida la meta física y agotado el presupuesto asignado en un plazo inferior al pactado, se pagará de acuerdo a la forma de pago prevista en la presente Cláusula. Para el periodo restante se deberá soportar los costos en que haya incurrido la firma interventora para el desarrollo de las actividades en el cumplimiento de la meta prevista.
2. El Componente Variable **(sin inclusión del valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra),** se pagará contra avance del Contrato de obra registrado en las respectivas actas de recibo parcial, previa verificación por parte del IDU del cumplimento de las obligaciones derivadas de la ejecución del Contrato de INTERVENTORÍA.
3. En caso de que en el Contrato de obra no se ejecuten totalmente las metas físicas o el presupuesto inicialmente estimado por cualquiera de las siguientes razones i) terminación anticipada del Contrato, ii) abandono de la obra, iii) caducidad del Contrato, o iv) cualquier otro evento de terminación anormal del Contrato principal, el Componente Fijo se pagará hasta el mes en que se configure algunas de las causales enunciadas, previa verificación por parte del IDU del cumplimento de las obligaciones del Contrato de INTERVENTORÍA.

Valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la verificación para el recibo de las Obras de Conservación ejecutadas por el Contratista de Obra

El costo estimado para los ensayos de campo y de laboratorio para el control de recibo de las Obras de Conservación y de los materiales establecidos en las Especificaciones Técnicas aplicables, procede para los ensayos incluidos en el plan de ensayos presentado por el **INTERVENTOR** y avalado por el **SUPERVISOR,** así como los especiales que requiera la Entidad. Lo anterior, previa verificación de la disponibilidad de recursos por parte del IDU. Bajo ninguna circunstancia el **INTERVENTOR** empleará los recursos de este rubro para verificar la calidad de los materiales adquiridos a los proveedores que utilice el Contratista los cuales deben estar previamente certificados por estos, en cumplimiento de la norma técnica correspondiente que se encuentre vigente.

Los ensayos de laboratorio de que trata el presente numeral se pagarán al valor de la base de precios de referencia del IDU vigente a la fecha de su programación o solicitud. En caso de que los ensayos requeridos no se encuentren en la base de precios de referencia del IDU, el **INTERVENTOR** deberá

realizar el trámite correspondiente, descrito en el procedimiento para los **"ITEMS NO PREVISTOS PARA CONTRATOS A PRECIOS UNITARIOS"** establecido en el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos aplicable al Contrato.

Previo a la ejecución, el Interventor deberá contar con la validación por parte de la Entidad de los ensayos de campo y de laboratorio a realizar en el período siguiente. Posteriormente, para el pago de estos ítems, se requiere que dentro del Informe Mensual de Interventoría, se incluyan todos los soportes documentales, y se relacionen de manera detallada los ítems y cantidades desarrollados durante el mes, acorde a la validación previamente realizada por el Instituto; de presentarse alguna variación, esta deberá estar debidamente justificada. Así mismo, se requiere la discriminación detallada de estos ítems en las actas de pago mensual de Interventoría.
Para los ítems a ejecutar por precios unitarios, el pago mensual solo considerará aquellas cantidades que se hayan ejecutado en dicho periodo o periodos anteriores cuyas cantidades no hayan sido incluidas en actas anteriores y cuyos resultados ya hayan sido presentados y soportados al SUPERVISOR.

Los costos de ensayos de campo y de laboratorio deberán afectarse por un factor multiplicador de 1.1 y serán gravados por el IVA.

El **IDU** pagará el valor a precios unitarios del valor para ensayos de campo y laboratorio relacionados con el recibo de obras de conservación, a través de un esquema que involucra dos (2) tipos de remuneración así:

Pago Parcial Mensual:

Concepto: Corresponde al pago del 94% de la sumatoria del valor de los ítems mensuales por concepto de ensayos de campo y laboratorio.

Fórmula: El cálculo para determinar el valor a pagar se realizará así:

Valor Pruebas de Campo y Ensayos de Laboratorio del periodo mensual = (Valor Total del Capítulo x 94%)

Pago Final:

Concepto: El 6% restante de la parte a precios unitarios ejecutada del valor del Contrato, se dividirá en dos pagos del 3% cada uno; el primero a la suscripción del acta de recibo final de las obras de cada anualidad y aprobación del informe para seguimiento a garantías correspondiente y el segundo al momento de la liquidación.

PARAGRAFO: El valor a precios unitarios que no se ejecute, se liberará una vez se suscriba el Acta de Recibo y Liquidación del Contrato de Interventoría.

AJUSTES

Teniendo en cuenta que el valor del contrato incluye las variaciones por el cambio de vigencia correspondientes a su plazo de ejecución, el valor de la interventoría no tendrá ajuste.

En caso de presentarse adiciones presupuestales por prórrogas al plazo inicial del contrato por causas no imputables al INTERVENTOR, se deberán considerar los valores asociados a los ajustes por cambio de vigencia, en el evento de presentarse dicho cambio.

NOTA GENERAL PARA FORMA DE PAGO:

Nota 1: Para proceder al pago, el interventor deberá anexar los documentos o certificaciones descritos en el Contrato de Interventoría, los cuales deberán ser avalados por el Supervisor IDU del Contrato, de conformidad con el procedimiento correspondiente.

5.4 Recursos

Origen de los recursos:

Recursos Propios: [X]

Otro: [ ] Cuál: [ ]

Fuente de Financiación:

Proyecto de Inversión [X] Proyecto de Funcionamiento [ ]

Información CDP (Certificado Disponibilidad Presupuestal*):

GRUPO 1

Número: [ ] Vencimiento: [ ] Valor: [ ]

GRUPO 2

Número: [ ] Vencimiento: [ ] Valor: [ ]

GRUPO 3

Número: [ ] Vencimiento: [ ] Valor: [ ]

Número: [ ] Vencimiento: [ ] Valor: [ ]

GRUPO 4

Número: [ ] Vencimiento: [ ] Valor: [ ]

Número: [ ] Vencimiento: [ ] Valor: [ ]

GRUPO 5

Número:		Vencimiento:		Valor:	
Número:		Vencimiento:		Valor:	

GRUPO 6

Número:		Vencimiento:		Valor:	
Número:		Vencimiento:		Valor:	

GRUPO 7

Número:		Vencimiento:		Valor:	
Número:		Vencimiento:		Valor:	

GRUPO 8

Número:		Vencimiento:		Valor:	
Número:		Vencimiento:		Valor:	

* Información no obligatoria para la publicación del proyecto de pliego de condiciones, de conformidad con lo establecido en el Parágrafo del artículo 6 de la Ley 1882 de 2018

VIGENCIAS FUTURAS:

Para la distribución de las vigencias futuras y en atención al compromiso derivado del presente proceso fueron aprobadas por el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS, según ACTA SESIÓN EXTRAORDINARIA PRESENCIAL No. 05 celebrada el 18 de marzo de 2025, la cual establece ***"Proyecto 8032 - BPIN 202411001014 Consolidación de infraestructura vial y ciclo infraestructura para una movilidad sostenible, eficiente, inclusiva que promueve la integración modal en Bogotá D.C."*** como se muestra a continuación:

Tabla 12 – Distribución del valor por vigencias

OBJETO DE GASTO	2025	VIGENCIA FUTURA 2026	VIGENCIA FUTURA 2027	TOTAL VIGENCIAS FUTURAS	TOTAL CONTRATOS
Total Conservación de Malla Vial Arterial No Troncal Obras y actividades Bogotá D.C. Grupos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8	205.698.145.500	167.892.879.762	96.392.709.762	264.285.589.524	469.983.735.024
Mantenimiento	183.900.825.500	143.498.187.831	81.619.567.961	225.117.755.792	409.018.581.292
Interventoría	21.797.320.000	24.394.691.931	14.773.141.801	39.167.833.732	60.965.153.732

Fuente: Acta Sesión Extraordinaria Presencial Acta 05 de 18 de marzo de 2025 – Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal – CONFIS

6. JUSTIFICACIÓN CRITERIOS HABILITANTES

El Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) realiza anualmente la actualización de los modelos de pliegos tipo de condiciones, buscando el cumplimiento de unos indicadores financieros, de experiencia y de organización que permitan corroborar la capacidad de los oferentes con relación al objeto contractual, garantizando su solidez financiera, capacidad operativa, de inversión, de financiación y su experiencia, dando cumplimiento estricto al principio de selección objetiva y fomentando la libre concurrencia.
El ofrecimiento más favorable para la entidad a que se refiere el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011, se determina de la siguiente manera: "2. *En el Concurso de Méritos, la oferta más favorable será aquella que presente la mejor calidad, de acuerdo con los criterios señalados en el presente decreto y en el pliego de condiciones, con independencia del precio, que no será factor de calificación o evaluación*".

El procedimiento de selección del interventor está sometido a los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad de derechos y oportunidades de los que se deriva la obligación de someter a todos los oferentes a las mismas condiciones definidas en la ley y en el pliego de condiciones.

Cabe recordar que los pliegos de condiciones forman parte esencial del contrato; son la fuente de derechos y obligaciones de las partes, y elemento fundamental para su interpretación e integración, pues contienen la voluntad de la administración a la que se someten los proponentes durante el proceso de selección y el oferente favorecido durante el mismo lapso y, más allá, durante la vigencia del contrato.

La Entidad verificará los requisitos habilitantes dentro del término señalado en el cronograma del pliego de condiciones, de acuerdo con los soportes documentales que acompañan la propuesta presentada.

Los requisitos habilitantes serán objeto de verificación, por lo tanto, si la propuesta cumple todos los aspectos se evaluarán como "cumple". En caso contrario, se evaluará como "no cumple".

La Entidad no podrá exigir requisitos habilitantes diferentes a los señalados en los documentos tipo conforme a lo estipulado en la Resolución 725 DE 2024 "*Por la cual se adopta la versión 3 de los Documentos Tipo para los procesos de selección de concurso de méritos para contratar la interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 326 de 2022*".

Los requisitos habilitantes a utilizar son los siguientes:

A. REQUISITOS MÍNIMOS HABILITANTES DEL PROPONENTE:

Los interesados podrán participar en cada uno de los GRUPOS/LOTES como Proponentes bajo las condiciones establecidas en el capítulo tercero del pliego de condiciones.

1. CAPACIDAD JURÍDICA

La capacidad jurídica que deben acreditar los Proponentes se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

2. EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL

La Existencia y representación legal se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

3. CERTIFICACION DE PAGOS AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL Y APORTES LEGALES

La certificación de pagos y aportes se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

2. CAPACIDAD FINANCIERA

La capacidad financiera se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones
6. CAPITAL DE TRABAJO

El capital de trabajo se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

3. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

La capacidad organizacional se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

4. EXIGENCIAS MÍNIMAS DE LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE Y LA EXPERIENCIA Y FORMACIÓN ACADÉMICA DEL EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)

4.1. EXIGENCIA MÍNIMA DE LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE

Las exigencias mínimas de la experiencia que deben acreditar los Proponentes se rigen conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

4.1.1. EXIGENCIAS MÍNIMAS DE EXPERIENCIA Y FORMACIÓN ACADÉMICA DEL EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)

La experiencia mínima y la formación académica del equipo de trabajo que deben acreditar los Proponentes se rigen conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

Las condiciones de formación académica y experiencia de los perfiles del personal integrante del equipo de trabajo denominado personal clave evaluable aplicable para los ocho (8) grupos se encuentran en el Anexo de Requerimientos del personal mínimo del proyecto del presente proceso de selección, las cuales serán verificadas previo a la suscripción del acta de inicio de ejecución de interventoría, conforme al plazo establecido en el contrato de interventoría en las obligaciones previas al acta de inicio para cada uno de los grupos del presente proceso de selección, de acuerdo con las reglas establecidas en el pliego de condiciones.

Nota: El proponente en la etapa de selección no deberá allegar con su propuesta documentos soporte, hojas de vida ni certificaciones de los profesionales y del equipo de trabajo que considerará para el futuro contrato, ya que serán verificados conforme a lo establecido en el contrato de interventoría para cada uno de los grupos del presente proceso de selección.

7. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

La Entidad, en cada uno de los lotes o grupos a los cuales el proponente se haya presentado, calificará las ofertas que hayan cumplido con los requisitos habilitantes con los siguientes puntajes:

Concepto	Puntaje máximo
Experiencia del Proponente	67,5
Equipo de trabajo (Personal Clave Evaluable)	10
Factor de sostenibilidad	1
Apoyo a la industria nacional	20
Vinculación de personas con discapacidad	1
Emprendimientos y empresas de mujeres	0.25
Mipyme	0.25
Total	**100**

1. EXPERIENCIA DEL PROPONENTE:

A los proponentes se les otorgara puntaje por su experiencia, conforme a lo señalado en el pliego de condiciones del presente proceso de selección.

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en la “Matriz 1 – Experiencia” del pliego tipo del concurso de méritos de Colombia Compra Eficiente:

	Baja – Media Complejidad	Alta Complejidad
Complejidad técnica del proyecto y Matriz 1 – Experiencia	X	

Justificación de la complejidad técnica de la Matriz 1 - Experiencia

El presente proceso corresponde a un proyecto de **media complejidad** de acuerdo con lo estipulado en el Manual de maduración de proyectos del IDU Versión 1 en el *numeral 6.3 Tipología de proyectos:*

“…Los proyectos a cargo del IDU, en el marco de sus competencias y funciones, son los asociados a la Estructura Funcional y del Cuidado, definida en el Plan de Ordenamiento Territorial mediante el Decreto 555 de 2021 ***“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*** *(…)*

Esta estructura está conformada por los siguientes sistemas:
a) Sistema de Espacio Público Peatonal para el encuentro.
b) Sistema de Movilidad.
c) Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales.
d) Sistemas de Servicios Públicos.

Los proyectos a cargo del IDU hacen parte de los sistemas a, b y d. Para adelantar su gestión se han dividido en proyectos de alta, media y baja complejidad, teniendo en cuenta en otras, las características asociadas a la escala de intervención, inversión y alcance.

Tabla 1: Tipologia de proyectos clasificado como:

Sistema POT	*Componentes del sistema*	*Subcomponente*	*Tipo de proyecto Clasificación IDU*	*Complejidad*

	Sistema de movilidad	*Espacio Público para la movilidad*	*Red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales*	***Conservación malla vial Arterial Troncal*** *y no troncal, rutas SITP / Conservación puentes vehiculares.*	*Media*

(Negrilla y subrayado fuera de texto)

De conformidad con lo anterior, los requisitos de experiencia exigidos para los ocho (8) grupos son:

Actividad a contratar conforme a lo definido en la Matriz 1- Experiencia de Pliego Tipo de Condiciones de Colombia Compra Eficiente en el numeral: **6.2 INTERVENTORÍA A PROYECTOS DE CONSERVACIÓN DE VÍAS URBANAS**

Experiencia General:

INTERVENTORIA A LA CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O ADECUACIÓN O AMPLIACIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REPAVIMENTACIÓN O PAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA TRÁFICO VEHICULAR DE VÍAS URBANAS O DE VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS
Nota 1: No se aceptará experiencia en contratos cuyo objeto o alcance sea exclusivamente en cualquiera de las siguientes actividades de interventoría de: componentes de seguridad vial o semaforización o puentes.

Nota 2: En todo caso la Interventoria a la obra civil en infraestructura vial que se pretenda acreditar como experiencia, debe demostrar la intervención en la estructura del pavimento.

Experiencia especifica: Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general debe acreditar que se hayan realizado actividades de Interventoría al diagnóstico y/o estudios y diseños, para actividades de conservación de vías.

- ✓ **CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS PRESENTADOS PARA ACREDITAR LA EXPERIENCIA DEL PROPONENTE**

- **Clasificación de la experiencia en el "Clasificador de bienes, obras y servicios de las naciones unidas"**

Los contratos aportados para efectos de acreditación de la experiencia requerida deben estar clasificados en alguno de los siguientes códigos:

Segmentos	Familia	Clase	Nombre
81	10	15	*Ingeniería Civil y Arquitectura*
81	10	22	*Ingeniería de transporte*

Para los contratos aportados para cada uno de los GRUPOS/LOTES como experiencia deberá estar clasificado en alguno de los códigos relacionados anteriormente.

2. EQUIPO DE TRABAJO (Personal clave evaluable)

La asignación de puntaje por concepto del personal clave ofrecido para los ocho (8) grupos se rige conforme a lo señalado en el pliego de condiciones del presente proceso de selección.

3. FACTOR DE SOSTENIBILIDAD

Se regirá conforme se describe en el pliego de condiciones.

4. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL

Los Proponentes pueden obtener puntaje de apoyo a la industria nacional por: i) Servicios Nacionales o con Trato Nacional o por ii) la incorporación de componente nacional en servicios extranjeros. La Entidad en ningún caso otorgará simultáneamente el puntaje por ambos aspectos.

Los puntajes para estimular a la industria nacional se relacionan en la siguiente tabla:

Concepto	Puntaje
Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional	20
Incorporación de componente nacional en servicios extranjeros	5

PROMOCIÓN DE SERVICIOS NACIONALES O CON TRATO NACIONAL

Se describe según lo establecido en el pliego de condiciones.

Debido a la especialidad del contrato, en este Proceso de Contratación para el otorgamiento de puntaje no habrá bienes nacionales, por tal motivo, se otorgará el puntaje de apoyo a la industria nacional a los Proponentes que se comprometan a vincular al desarrollo del objeto contractual un porcentaje de empleados o contratistas por prestación de servicios colombianos, de al menos el cuarenta por ciento (40%), del personal requerido para el cumplimiento del contrato.

La evaluación del puntaje aplicable para las posibles composiciones de Proponentes Plurales se regirá conforme se describe en el pliego de condiciones.

5. VINCULACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Se regirá conforme se describe en el pliego de condiciones.

6. EMPRENDIMIENTO Y EMPRESAS DE MUJERES:

Se regirá conforme se describe en el pliego de condiciones.

7. MIPYME

Se regirá conforme se describe en el pliego de condiciones.

Los criterios diferenciales aplicables al presente proceso contractual se plantearon, de acuerdo con la justificación de criterios diferenciales que se presenta en los documentos tipo de Colombia compra eficiente, y con base en los documentos tipo de infraestructura de transporte, los cuales ya tienen establecidos estos criterios y están sustentados en el documento de Estudio del Sector Económico de la Interventoría.

8. ANÁLISIS DE RIESGOS

El documento para tipificar, estimar, asignar y monitorear riesgos de la contratación – IDU, el cual contiene la **Matriz 3 – Riesgos**, la cual incluye los riesgos que se pueden presentar durante la ejecución del contrato. Esta matriz describe cada uno de los riesgos, la consecuencia de su ocurrencia, a quien se le asigna, cual es el tratamiento en caso de ocurrencia y quien es el responsable del tratamiento entre otros aspectos.

La entidad evaluó el Riesgo que el Proceso de Contratación representa para el cumplimiento de sus metas y objetivos, de acuerdo con los manuales y guías que para el efecto expidió Colombia Compra Eficiente y el CONPES 3714 de 2011. Teniendo en cuenta lo anterior, el Interventor y el IDU asumen los riesgos que se listan en la **MATRIZ 3 - RIESGOS**.

8.1 Audiencia de Revisión y Distribución Definitiva de Riesgos: (Teniendo en cuenta que la Audiencia de Riesgos es obligatoria en la Licitación Pública, esta pregunta solo aplica para Concursos de Méritos)

Requiere		No requiere	X

8.2 Riesgos previsibles amparados en la garantía única

Para cada uno de los grupos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8, el proponente debe presentar la garantía de seriedad de la oferta y el adjudicatario deberá constituir a favor del IDU y a satisfacción del mismo, de conformidad con lo establecido en el numeral 19 del Artículo 25 de la ley 80 de 1993, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas legales que rigen la materia, así como lo previsto en el Manual de Gestión Contractual versión 20, adoptado con la resolución número 2080 de 23 de octubre de 2024, una Garantía Única cuyo objeto será respaldar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que surjan del contrato, con los amparos, en las cuantías y vigencias que se determinan a continuación:

- **GARANTÍAS DEL CONTRATO**

  - GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO

Para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el Interventor adjudicatario del contrato correspondiente a cada uno de los grupos a la interventoría a la Conservación de la malla Vial, deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la Entidad dentro de los tres (3) días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. Esta garantía tendrá las siguientes características:

Característica	Condición
Clase	Cualquiera de las clases permitidas por el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015, a saber: (i) Contrato de seguro contenido en una póliza para Entidades Estatales, (ii) Patrimonio autónomo, (iii) Garantía Bancaria.
Asegurado/ beneficiario	**INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –IDU NIT 899.999.081-6**
Amparos, vigencia y valores asegurados	

Amparo	Vigencia	Valor Asegurado
Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan	Desde la aprobación de la garantía única y por el término de duración del contrato y ocho (8) meses más. En todo caso deberá estar vigente hasta la liquidación del contrato.	Equivalente al treinta por ciento (30%) del valor total del contrato.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Contratista haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato	Desde la aprobación de la garantía única y por el plazo del contrato y tres (3) años más.	Equivalente al diez por ciento (10%) del valor total del contrato.
Calidad del servicio	Igual al plazo de la garantía de estabilidad del contrato principal en cumplimiento del parágrafo del Articulo 85 de la ley 1474 de 2011	Equivalente al treinta por ciento (30%) del valor total del contrato

Tomador	• Para las personas jurídicas: la garantía deberá tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. • No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del consorcio. Cuando el contratista sea una Unión Temporal o Consorcio, se debe incluir razón social, NIT y porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. • Para el Interventor conformado por una estructura plural (unión temporal, consorcio): la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes del Interventor, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de la misma.
Información necesaria dentro de la póliza	• Número y año del contrato • Objeto del contrato • Firma del representante legal del Interventor • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.421

- **GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL**

El Interventor adjudicatario de cada contrato correspondiente a cada uno de los grupos, deberá contratar un seguro que ampare la Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad con las siguientes características:

Característica	Condición
Clase	Contrato de seguro contenido en una póliza
Asegurados	**INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO –IDU NIT.899.999.081-6**
Tomador	• Para las personas jurídicas: la garantía deberá tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. • No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del consorcio. Cuando el Interventor sea una Unión Temporal o Consorcio, se debe incluir razón social, NIT y porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. • Para el Interventor conformado por una estructura plural (unión temporal, consorcio): la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes del Interventor, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de la misma.
Valor	Quinientos (500) SMMLV
Vigencia	Desde la aprobación de la garantía única e igual al período de ejecución del contrato.
Beneficiarios	Terceros afectados e Instituto De Desarrollo Urbano – IDU identificada con NIT 899.999.081-6
Amparos	Responsabilidad Civil Extracontractual de la Entidad, derivada de las actuaciones, hechos u omisiones del Interventor o Subcontratistas autorizados. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3º del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.
Información necesaria dentro de la póliza	• Número y año del contrato • Objeto del contrato • Firma del representante legal del Interventor • En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es $14.980.420,20 aproximar a $14.980.421

- **Seguros adicionales a cargo del INTERVENTOR**

EL INTERVENTOR asumirá la carga, a su costo y riesgo, de asegurar los daños a sus propios bienes, elementos y equipos destinados a la ejecución del Contrato que se deriven del presente proceso, o daños a las personas que integran el personal dispuesto por el INTERVENTOR para la ejecución del Contrato, causados por fuerza mayor o caso fortuito o por el hecho de un tercero que puedan presentarse durante la ejecución del Contrato, causados por fuerza mayor o caso fortuito o por el hecho de un tercero que puedan presentarse durante la ejecución del Contrato, para lo cual celebrará los contratos de seguros correspondientes.

- **Garantía de calidad del servicio**

El interventor será responsable por los perjuicios causados a la entidad contratante que se produzcan con posterioridad a la terminación del contrato, y que se compruebe tienen su causa en una de dos hipótesis (i) mala calidad o precariedad de los productos entregados como resultado de la celebración de un contrato estatal y (ii) mala calidad del servicio prestado, siempre y cuando se acredite que éstos son imputables al Interventor. El Interventor se obliga a llevar a cabo a su costa todas las reparaciones y reemplazos que se ocasionen por estos conceptos. Esta responsabilidad y las obligaciones inherentes

a ella se considerarán vigentes por un período de igual al plazo de garantía de estabilidad del contrato principal en cumplimiento del artículo 85 de la Ley 1474 de 2011.

9. ACUERDOS COMERCIALES: (No aplica para contratación directa)

En consecuencia, la Entidad concederá trato nacional a Proponentes y servicios de los Estados que cuenten con un Acuerdo Comercial que cubra el Proceso de Contratación.

Tabla 13 – Acuerdos comerciales

Acuerdo comercial		ENTIDAD ESTATAL INCLUIDA	UMBRAL	EXCEPCIÓN APLICABLE	PROCESO DE CONTRATACIÓN CUBIERTO
Alianza Pacífico	Chile	NO	NA	NA	NO
	México	NO	NA	NA	NO
	Perú	NO	NA	NA	NO
Canadá		NO	NA	NA	NO
Chile		SI	SI	SI	NO
Corea		NO	NA	NA	NO
Costa Rica		NO	NA	NA	NO
Estados Unidos		NO	NA	NA	NO
Estados AELC		NO	NA	NA	NO
México		NO	NA	NA	NO
Triángulo Norte	El Salvador	SI	SI	NO	SI
	Guatemala	SI	SI	NO	SI
	Honduras	NO	NA	NA	NO
Unión Europea		SI	SI	NO	SI
Comunidad Andina de Naciones CAN		SI	SI	NO	SI
Israel		SI	SI	NO	SI

10. SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO:

SUPERVISIÓN:

Requiere supervisor	X	Se requiere apoyo a la supervisión	X
Área de la entidad que adelantará la supervisión	DIRECCIÓN TÉCNICA DE CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA (DTCI)		

INTERVENTORÍA:

Requiere interventoría técnica		Requiere interventoría integral	
Justificación:	El proceso se articula de acuerdo con el Art. 32 de la Ley 80/93 y con el Decreto 1474 de 2011, que en su artículo 83 refiere "… El contrato de Interventoría será supervisado directamente por la entidad estatal." Decreto 1082 de 2015, Art.2.2.1.2.1.3.1. "Procedencia del concurso de méritos. Las entidades estatales deben seleccionar sus contratistas a través del concurso de méritos		

	para la prestación de servicios de consultoría de que trata el numeral 2 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 y para los proyectos de arquitectura." Teniendo en cuenta las características del objeto del proyecto, la Supervisión será ejercida por la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura (DTCI) con apoyo a la Supervisión de el área que esta designe, quien será la encargada de vigilar el desarrollo, ejecución y cumplimiento y cada una de las obligaciones a cargo del INTERVENTOR y hará cumplir las disposiciones del IDU y demás normas legales, de acuerdo con las especificaciones del contrato y el Manual de gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos del IDU que le sea aplicable al contrato (o el documento que lo reemplace). El Interventor deberá garantizar el cumplimiento de los Pliegos de Condiciones del Contratista y del Contrato de Obra y del logro de los objetivos que busca la entidad con esta contratación. La supervisión para el seguimiento y control del contrato de interventoría por parte del IDU, se encuentra justificada en el numeral 5.5 ALCANCE DE LA SUPERVISION, del MANUAL DE GESTIÓN DE INTERVENTORÍA Y/O SUPERVISIÓN DE CONTRATOS, que le sea aplicable al contrato o el documento que lo remplace. Las actividades de la interventoría se encuentran claramente descritas en los pliegos de condiciones, en sus anexos, apéndices, capítulos, el contrato que se suscriba y en el Manual de gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos que le sea aplicable al contrato.

11. VINCULACIÓN PERSONAS NATURALES VULNERABLES, MARGINADAS Y/O EXCLUIDAS DE LA DINÁMICA DE LA CIUDAD. (No aplica para Contratación Directa)

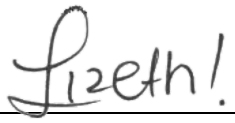
Directiva 001 de 2011. Esta entidad distrital **no** ha encontrado técnicamente viable la posibilidad de incluir en la minuta del contrato, la obligación del contratista de vincular población beneficiaria de la Directiva 001 de 2011, y en consecuencia, pasa a dejar CONSTANCIA de las razones extrajurídicas de tal inviabilidad, de acuerdo con el literal c) del punto 4) de la citada Directiva, por considerar que para este tipo de concurso de méritos el interventor requiere de personal profesional con experiencia y el personal administrativo es el mínimo requerido para su funcionamiento (secretaria y conductor) que son de la planta propia en este tipo de oficinas.

Decreto 1082 de 2015, artículo 2.2.1.2.4.2.16 (Adicionado por el Artículo 3 del Decreto 1860 del 2021). Esta entidad distrital no ha encontrado como técnicamente viable la posibilidad de incluir en la minuta del contrato la obligación del interventor de vincular población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, por considerar que para este tipo de concurso de méritos el consultor requiere de personal profesional con experiencia, y el personal administrativo es el mínimo requerido para su funcionamiento (secretaria y conductor) que son de la planta propia en este tipo de oficinas.

12. INFORMACIÓN PARA LIMITACIÓN A MIPYMES:

El Proceso de selección es susceptible de ser limitado a Mipymes, pues su presupuesto es inferior a ciento veinticinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US$125.000)

SI [ ] NO [X]

Elaborado por	Revisado por
Firma: 	Firma: 
Nombre: **SANDRA LIZETH ABRIL ZULETA**	Nombre: **MARTHA LUCIA MESIAS OCAÑA**
Cargo o vinculación: Contratista DTCI	Cargo o vinculación: Contratista DTCI

Aprobado por	Aprobado por
Firma: 	Firma: 
Nombre: **SANDRA CONSTANZA PERILLA MORENO**	Nombre: **LUIS FERNANDO QUESADA SALTARIN**
Cargo o vinculación: Subdirectora Técnica de Conservación del Subsistema de Vial	Cargo o vinculación: Director Técnico de Conservación de la Infraestructura

Aprobado por
Firma: 
Nombre: **NELSON MAURICIO REINA MANOSALVA**
Cargo o vinculación: Subdirector General de Infraestructura

Revisó: Andrés Fernando Huérfano Huérfano– Subdirección General de Infraestructura
Revisó: Dairo Daniel Leyton Montealegre– Subdirección General de Infraestructura

Revisó: Diana Zoraida Pérez López – Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura.
Revisó: Diana Milena Melo Becerra – Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura.

Fecha de elaboración: 22 de agosto de 2025