OBJETO DE LA CONTRATACIÓN

OBJETO:

"*BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2 Y GRUPO 3*"

A continuación, se especifican los objetos para cada uno de los tres (3) grupos que conforman el proceso de selección:

- ***GRUPO 1:*** *BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 1.*
- ***GRUPO 2:*** *BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 2.*
- ***GRUPO 3:*** *BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 3.*

ALCANCE:

El alcance de este tipo de contratos contempla la atención de los daños puntuales (inventariados previamente o no) existentes en los corredores de la Malla Vial, mediante actividades puntuales tales como parcheo, bacheo, y de requerirse, fresado con reposición de carpeta en pavimentos flexibles; reposición total o parcial de losas, en pavimentos rígidos; así como el sello de fisuras, sello de grietas, sello de juntas, entre otras patologías superficiales del pavimento; de igual manera se considera la atención de emergencias y otras actividades requeridas para la seguridad vial y la mejor movilidad de los usuarios que transitan por la infraestructura vial de competencia del IDU.

La ejecución de las Brigadas contempla, entre otros, la realización por parte del contratista de obra en diferentes momentos del plazo contractual, del inventario de daños en los tramos de los corredores viales que le sean asignados por parte del IDU. Se debe tener en cuenta que los daños que se presenten en las intersecciones también deben ser atendidos. Para tal fin, se deberán realizar recorridos conjuntos contratista – interventoría de manera permanente en los corredores asignados a fin de identificar los sitios a atender, determinando su correspondiente presupuesto, requisito previo para el inicio de la intervención.

Los elementos deberán ser intervenidos de acuerdo con las necesidades identificadas, disponibilidad de los recursos y tiempos establecidos, garantizando la intervención en los sitios más críticos acorde con la necesidad de cada corredor vial. Igualmente, el contratista debe programar las inversiones e intervenciones de manera tal que se optimicen los recursos a su disposición, actividad que se deberá realizar de manera permanente. Todas las actividades que se ejecuten serán pagadas a precios unitarios y los recursos presupuestales deberán invertirse a monto agotable.

Se precisa que la descripción técnica y el alcance detallado del objeto a ejecutar, las especificaciones, así como los tiempos establecidos para la entrega de los productos por parte del contratista a la interventoría para su respectiva aprobación y en general la información que deberá ser conocida por los interesados, se encuentran establecidos en el **Anexo 1- Anexo Técnico**, así como en los

apéndices técnicos que lo complementan y que hacen parte integral del presente proceso de selección.

Nota: El contratista debe tener presente que, durante la ejecución del proyecto, el IDU podrá excluir (por razones técnicas, judiciales o presupuestales) algunos de los segmentos viales y/o tramos de corredores viales que asigne al contrato, o de ser necesario, incluir otros segmentos y/o tramos viales de la Malla Vial, así estos no hagan parte del grupo asignado; lo anterior, se enmarca en el objeto de la contratación ya que prevé la ejecución de *"actividades necesarias"* para la conservación de la malla vial. 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.

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: [X]		Concurso de Méritos: [ ]	
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:

De acuerdo con el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 *"La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:*

1. *Licitación Pública: La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo (…)".*

Según lo dispuesto en la norma transcrita es necesario revisar si la escogencia del contratista que ejecutará el presente proyecto deberá adelantarse a través de alguna de las modalidades exceptivas a que se refieren los numerales 2, 3 y 4 del artículo transcrito, o si por el contrario debe adelantarse por medio de la modalidad de licitación pública.

Teniendo en cuenta que las características del objeto contractual a ejecutar y que el presupuesto estimado no se enmarca en ninguna de las excepciones establecidas en la norma, se indica que la modalidad de selección es de **Licitación Pública**, la cual se encuentra reglamentada en la Subsección 1, sección 1, Capitulo 2, Titulo 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto No. 1082 del 2015.

El proponente (o integrante de un proponente plural) podrá presentar oferta a uno o a varios LOTES O SEGMENTOS. No obstante, como regla general, solo podrá resultar adjudicatario de uno (1) de ellos.

Lo anterior, sin perjuicio de las excepciones establecidas en el literal F del numeral 2.10 - Reglas para los procesos estructurados por lotes o segmentos del pliego de condiciones, en las cuales se podrá adjudicar más de un lote o segmento a un mismo proponente.

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

Tipo de Contrato:

Obra Pública:		Construcción:		Mantenimiento:	X	Mixto: Estudios y diseños; y construcción	
Consultoría		Pre-factibilidad:		Factibilidad:		Estudios y diseños:	
Diagnósticos:		Pruebas de Materiales:		Interventoría:		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. *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"*
8. *Ley 2069 de 2020, "Por medio del cual se impulsa el emprendimiento en Colombia".*
9. *Ley 2022 de 2020 "Por la cual modifica el artículo 4 de la ley 1882 de 2018 y se dictan otras disposiciones"*
10. *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".*
11. *Ley 2294 de 2023 "por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA"".*
12. *Decreto 1082 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional".*
13. *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"*
14. *Decreto 342 de 2019, relativo a los documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte.*
15. *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*
16. *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"*
17. *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".*
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. *Decreto 643 de 2025 "Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Mujeres".*
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. *RESOLUCIÓN 465 DE 2024. Por la cual se adopta la versión 4 de los Documentos Tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública del sector de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 240 de 2020."*
22. *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.

A su vez, aquellos conceptos y normas, políticas, documentos tipo, guías, manuales y circulares expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente (CCE).

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 por condición de respuesta por reacción, 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 2025 se cuenta con una extensión total aproximada de 15.138,6 km-carril, de los cuales 13.793,8 km-carril corresponden a malla vial urbana distribuidos de la siguiente manera: 4.036,2 km-carril para la malla vial arterial, 1.671,1 km-carril en la malla vial intermedia y la malla vial local tiene 8.086,4 km-carril. Ahora bien, la extensión de la malla vial rural corresponde a 1.344,9 km-carril.

El IDU implementa una metodología 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 esta, 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); dicha metodología define siete (7) categorías con las que se evalúa de manera cualitativa la condición de la malla vial de ciudad.

Para clasificar la malla vial de acuerdo a su estado, se parte de que de los 15.138,6 km-carril se cuenta con información de estado de condición superficial para 14.846,8 km-carril, los cuales se distribuyen en

13.632,3 km-carril en suelo urbano (y de expansión urbana), y 1.214,5 km-carril en suelo rural, mientras que para los 291,8 km-carril restantes, no se cuenta con información de estado por corresponder a: superficies en placa huella, piedra laja, restricción de acceso, obras en proceso y por factores de seguridad.

Tabla 1 – Estado de condición superficial de la malla vial de Bogotá D.C.

Tipo de suelo	Con Estado		Sin Estado		Total
	Km-carril	%	Km-carril	%	
Urbano y de expansión urbana	13.632,3	98,8%	161,5	1,2%	13.793,8
Rural	1.214,5	90,3%	130,3	9,7%	1.344,9
Total	14.846,8	98,1%	291,8	1,9%	15.138,6

Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) - BOLETIN TÉCNICO MV 2025 – I

Es así como, al distribuir la extensión total de la malla vial con estado de condición superficial (es decir 14.846,8 km-carril), en las siete (7) categorías definidas en la metodología de evaluación acorde a la clasificación cualitativa establecida en la misma, se obtiene el siguiente resultado: 5.514,4 km-carril (37%) se encuentran en estado bueno, seguido de 4.107,1 km-carril (28%) en estado Satisfactorio, 1.833,2 km-carril (12%) en estado aceptable, 1.071,1 km-carril (7%) entre estado pobre, 806,8 Km-carril (6%) en estado muy pobre, 562,9 Km-carril (4%) en estado grave, y finalmente 951,4 km-carril (6%) en estado fallado.

En las siguientes figuras se muestra de manera esquemática la información de extensión y estado de la malla vial, cuya fuente e información corresponde al Boletín Técnico de Malla Vial 2025-I publicado por la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) en el Geoportal del IDU:

Figura 1 - Extensión de la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C. con corte al 30-jun-2025

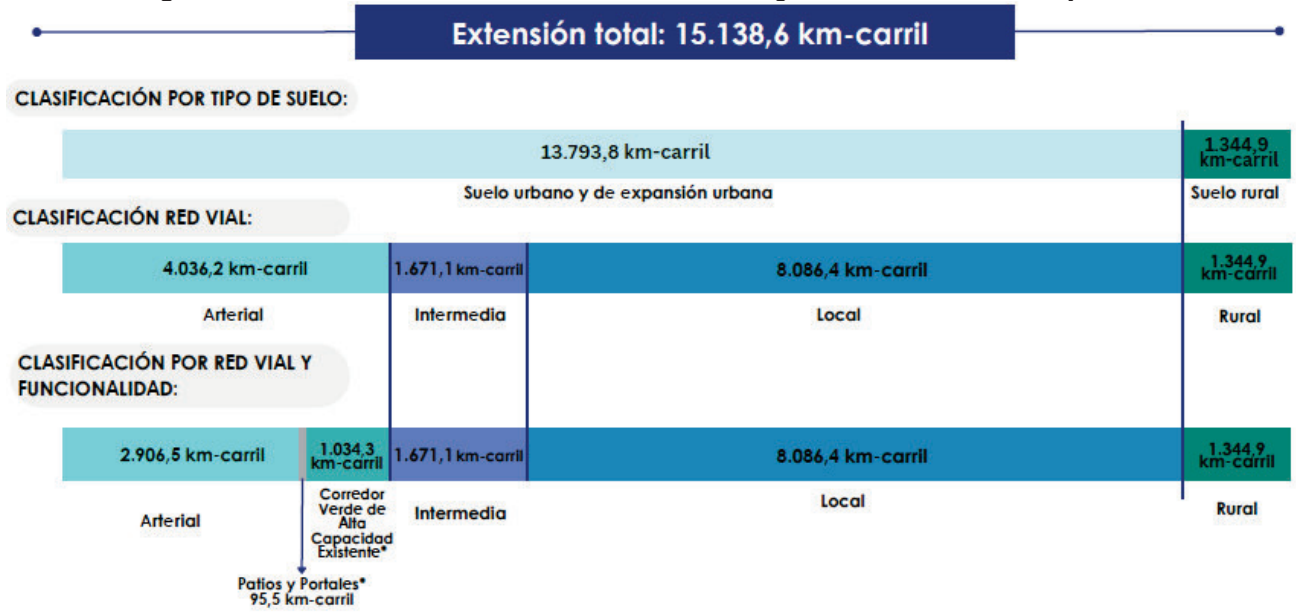
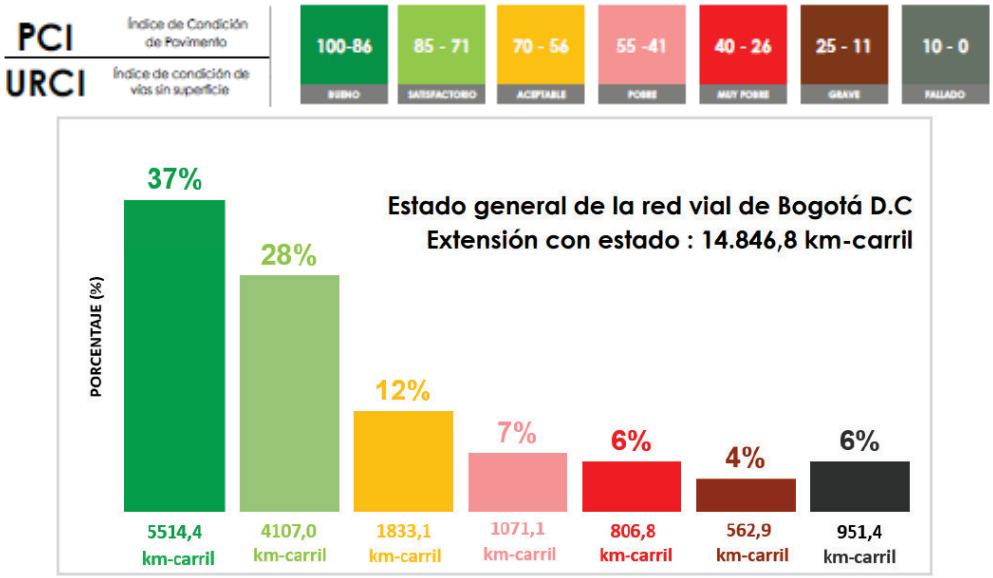


Figura 2 - Estado General de la Malla Vial Urbana por porcentaje en cada Clasificación 2025-I

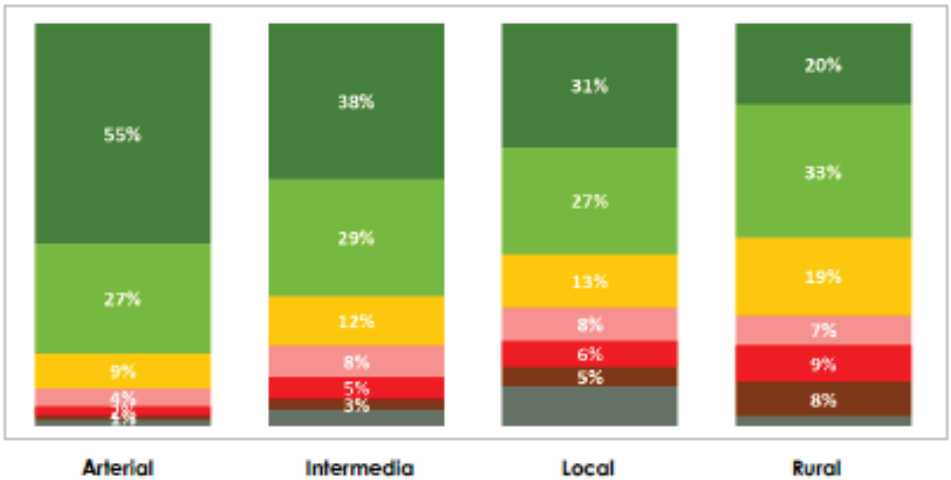


Al realizar el balance del estado de condición superficial por tipo de malla con relación a su extensión total, se tiene que, en buen estado, la malla vial arterial alcanzó el 55%, la intermedia y local superan el 30% y en tanto la rural está en un 20%.

Tabla 2 – Estado por tipo de malla

Clasificación según Artículo 152	BUENO		SATISFACTORIO		ACEPTABLE		POBRE		MUY POBRE		GRAVE		FALLADO		Total Con Estado
	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL
Arterial	2.205,5	55%	1.094,8	27%	361,6	9%	175,9	4%	92,6	2%	43,6	1%	60,8	2%	4.034,7
Intermedia	641,5	38%	487,5	29%	206,4	12%	131,2	8%	90,0	5%	47,0	3%	65,8	4%	1.669,4
Local	2.423,3	31%	2.123,4	27%	1.031,2	13%	673,6	8%	511,5	6%	370,9	5%	794,3	10%	7.928,2
Rural	244,1	20%	401,4	33%	234,0	19%	90,4	7%	112,7	9%	101,4	8%	30,5	3%	1.214,5
Total General	**5.514,4**	**37%**	**4.107,1**	**28%**	**1.833,2**	**12%**	**1.071,1**	**7%**	**806,8**	**6%**	**562,9**	**4%**	**951,4**	**6%**	**14.846,8**

Figura 3 – Estado por tipo de malla



Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) - BOLETIN TÉCNICO MV 2025 – I

Teniendo en cuenta la distribución de la ciudad en las veinte (20) localidades que la conforman, y al revisar la extensión de la malla vial en cada una respecto al estado de condición superficial de esta, se obtiene la siguiente información:

Tabla 3 – Estado red vial por localidad

	LOCALIDAD	BUENO		SATISFACTORIO		ACEPTABLE		POBRE		MUY POBRE		GRAVE		FALLADO		Total Con Estado
		KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL	%	KM-CARRIL
1	Usaquén	469,5	41%	325,6	29%	127,8	11%	75,1	7%	51,1	4%	47,4	4%	39,5	3%	1.135,9
2	Chapinero	196,5	34%	192,2	34%	85,7	15%	42,3	7%	30,1	5%	15,6	3%	8,6	2%	571,0
3	Santa Fe	145,4	41%	106,9	30%	55	15%	19,6	5%	18,7	5%	7,2	2%	5,3	1%	358,1
4	San Cristóbal	191,7	32%	184,5	31%	85	14%	60,3	10%	32,7	5%	14,4	2%	31,2	5%	599,8
5	Usme	289,5	35%	206,8	25%	82,7	10%	47,7	6%	30,1	4%	32,1	4%	147,4	18%	836,5
6	Tunjuelito	141,1	43%	87,8	27%	33,5	10%	30,1	9%	18,8	6%	7,3	2%	6,9	2%	325,6
7	Bosa	301,1	41%	199,9	27%	82,7	11%	45	6%	29,2	4%	19,5	3%	66,0	9%	743,3
8	Kennedy	573,5	37%	438,2	29%	177,4	12%	98	6%	69,9	5%	53,9	4%	123,4	8%	1534,4
9	Fontibón	354	42%	215,4	25%	94,9	11%	54,3	6%	42,4	5%	33,8	4%	52,7	6%	847,4
10	Engativá	527,4	40%	357,1	27%	158,9	12%	87,4	7%	64	5%	50,1	4%	65,6	5%	1310,4
11	Suba	748,5	42%	494	27%	157,2	9%	108	6%	79,3	4%	78,7	4%	137,0	8%	1802,7
12	Barrios Unidos	252,2	43%	164,9	28%	68,3	12%	43,9	8%	30,8	5%	14,6	3%	9,2	2%	583,9
13	Teusaquillo	238,6	38%	151,1	24%	96,9	15%	60,2	10%	47,9	8%	24,1	4%	13,3	2%	632,1
14	Los Mártires	130,7	34%	84,5	22%	46,4	12%	45,2	12%	43,3	11%	21,2	6%	8,8	2%	380,1
15	Antonio Nariño	88,5	34%	74,1	29%	34,6	13%	28	11%	22,2	9%	6,9	3%	3,0	1%	257,3
16	Puente Aranda	308,2	36%	225,9	26%	122,5	14%	74,3	9%	45,3	5%	37,9	4%	46,2	5%	860,4
17	La Candelaria	21,8	36%	18,4	31%	7,1	12%	7,2	12%	3,2	5%	1,2	2%	1,2	2%	60,1
18	Rafael Uribe	187,6	35%	147	27%	63,1	12%	47,3	9%	43,8	8%	16,5	3%	31,9	6%	537,2
19	Ciudad Bolívar	295,1	27%	305,4	28%	148,8	14%	80,8	7%	70,7	6%	42,5	4%	145,4	13%	1088,8
20	Sumapaz	53,5	14%	127,2	33%	104,6	27%	16,4	4%	33,3	9%	37,9	10%	8,8	2%	381,7
	Total general	5.514,4	37%	4.107,0	28%	1.833,1	12%	1.071,1	7%	806,8	6%	562,9	4%	951,4	6%	14.846,8

Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI) - BOLETIN TÉCNICO MV 2025 – I

De lo anterior se puede extraer que, solo el 37% de la extensión de la malla vial de Bogotá D.C. se encuentra en estado bueno y obtiene un nivel satisfactorio el 28% de su longitud total, cifras que indican que aún hay un gran porcentaje de su extensión total que requiere conservación.

Es así que, asociando la extensión y estado de la malla vial correspondiente a los 13.024,7 km-carril que presentan superficies flexible y rígida del total de 15.138,6 km-carril de extensión total de la malla vial con corte a 30 de junio de 2025, a una intervención requerida, se calcularon las necesidades de conservación, obteniendo como resultado que la suma de **12,41 billones de pesos** para llevarla a óptimas condiciones.

El resultado del mencionado ejercicio teórico se condensa a continuación, desagregado por clasificación vial según el POT 555 de 2021:

Tabla 4 – Estimación de necesidades de inversión económica de la malla vial

Clasificación vial		**Necesidad de inversión económica en conservación, a 30 de junio de 2025 (Billones de pesos)**
Arterial	Arterial	2,22
	Corredor verde de alta capacidad existente	0,31
	Patios y portales	0,02
Intermedia		1,40
Local		7,74
Rural		0,72
TOTAL		**12,41**

Fuente: Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (DTINI)

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

- Malla Vial Urbana: 11,69 billones de pesos
- Malla Vial Rural: 0,72 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.

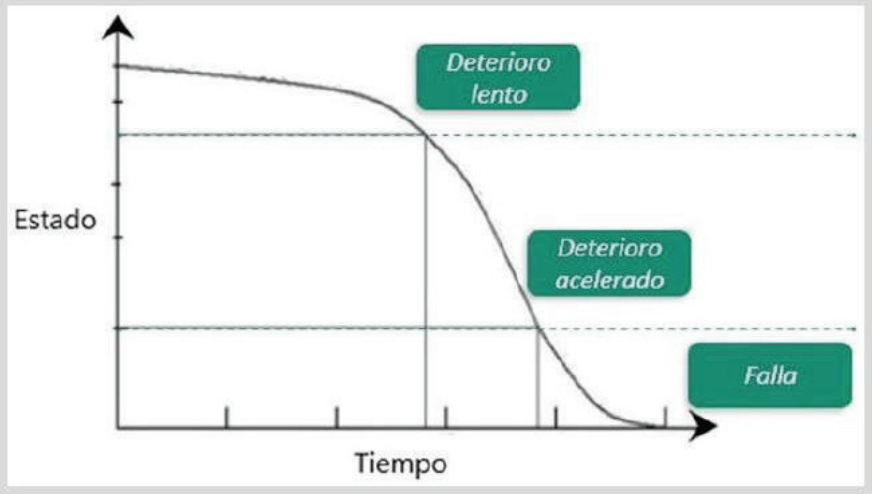
El Subsistema Vial y el Subsistema de Transporte hacen parte del sistema de movilidad, si uno de los subsistemas presenta fallas el sistema colapsa, de ahí la necesidad de construir vías de buena calidad e intervenir en ellas cada vez que sea necesario, a efecto de mantener las condiciones apropiadas 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.

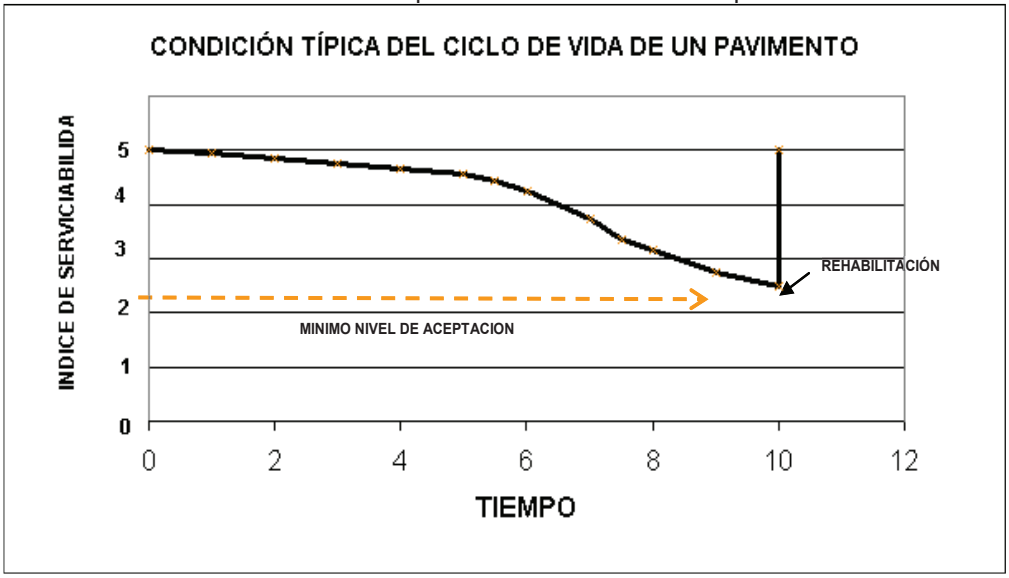
Se entiende por gestión de pavimentos aquellas acciones de conservación que aplicadas en el tiempo mantienen un nivel de servicio adecuado, tanto en el aspecto funcional como estructural. El siguiente gráfico representa la forma general en que se deterioran los pavimentos, en él se puede observar que 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: Componente Conservación programada de Malla Vial Arterial Troncal, 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: Componente Conservación programada de Malla Vial Arterial Troncal, 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, lo que implica incurrir en mayores gastos, puesto que las intervenciones de rehabilitación pueden 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 permitan optimizar los recursos limitados con los que cuenta la ciudad.

Por lo anterior, el presente proceso de selección se deriva del programa de conservación de la malla vial que se estructuró en la vigencia 2025, al cual se suman los recursos presupuestales asignados en la actualidad, 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: *"BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1, GRUPO 2 Y GRUPO 3"*, con el objetivo de continuar atendiendo con actividades de conservación por condición de respuesta o por reacción la Malla Vial Urbana de la ciudad de Bogotá en su componente de malla vial. Para lo anterior, la Entidad realizará la contratación de tres (3) 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 de la malla vial en el esquema de Conservación por condición de respuesta o por reacción (Brigadas de Reacción Vial) se invertirán en segmentos de la malla vial, cuyo impacto es de carácter metropolitano, razón por la cual estos recursos no son territorializables.

Respecto a la definición de la meta física, se presentará una preselección inicial de tramos de corredores viales de la malla vial, cuyo listado para la ejecución será entregado previo a la suscripción del acta de inicio; es importante resaltar que, durante la ejecución del contrato, el IDU podrá incluir otros elementos de vías de la Malla Vial, a fin de garantizar la seguridad vial y movilidad de los usuarios.

Es importante tener en cuenta, que de reportarse daños superficiales en la capa de rodadura del pavimento en la malla vial que soporta rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), es posible su atención mediante los contratos que se deriven del presente proceso de selección; toda vez que el IDU históricamente ha venido colaborando en la atención de este tipo de malla, la cual es competencia en la actualidad de las alcaldías locales respectivas y de la UAERMV.

El área total estimada de intervención para el proceso de selección mediante el cual se contratarán las obras por reacción vial es de 140.000 m2 (40 Km-carril); dicha meta física aproximada corresponde a un estimativo a partir del presupuesto disponible para el esquema de conservación por condición de respuesta (o por reacción) - Brigada de Reacción Vial, tomando como base los índices estructurados para el programa de malla vial para la ciudad de Bogotá vigencias 2025 - 2027 y un detalle básico del registro histórico de la ejecución de las contratos de brigadas suscritos en el año 2022, 2024 y 2025, lo que solo permite definir en órdenes de magnitud la intervención a realizar:

Tabla 5 – Meta física aproximada Brigadas de Reacción Vial G1, G2 y G3

CALZADA KM-CARRIL	CALZADA M2
40	140.000

Fuente: Elaboración propia a partir del DTS del Programa de malla vial para la ciudad de Bogotá vigencias 2025 - 2027

El alcance de las intervenciones que se presentan en la tabla anterior es aproximado, por cuanto proviene de un análisis a nivel de red, con información general, con un detalle básico y cuya cobertura es de áreas extensas, lo que sólo permite definir en órdenes de magnitud la intervención a realizar. Las metas propuestas están asociadas a la asignación presupuestal, por lo que deben considerarse como indicativas.

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 que las actividades a acometer dependen del tipo de superficie, 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 con el 100% de los recorridos en conjunto entre el contratista de obra e interventoría para efectuar el inventario de daños y establecer las actividades de obras a ejecutar y determinar el respectivo presupuesto ciñéndose a los recursos asignados, de los tramos/elementos viales que sean priorizados durante la ejecución del mismo.

Igualmente, si producto de los recorridos realizados entre Contratista e Interventoría a los segmentos viales asignados por el IDU y la estimación del presupuesto, debidamente aprobados por la interventoría, se evidencia que los recursos destinados para las intervenciones priorizadas no son suficientes, las partes podrán utilizar las facultades contractuales de conformidad con los resultados dados en dichos inventarios de daños previamente aprobados por la interventoría, para efectos de dar mayor cobertura a las metas físicas programadas a intervenir.

Se precisa que la Entidad incluirá segmentos viales hasta agotar el valor total del contrato.

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 es de carácter metropolitano y que el proyecto prevé el beneficio de todos los habitantes de la ciudad de Bogotá en general, la población objetivo son los usuarios de las 19 localidades urbanas; por lo tanto, acorde con los indicadores del DANE se presenta una población de 8.134.378 según consulta efectuada el 5 de febrero del 2026.

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

1.5. DEFINICIÓN DE GRUPOS DEL PROCESO LICITATORIO

La presente estructuración de las Brigadas de Reacción Vial 2026 tomo como origen el Programa de Conservación de Malla Vial para la ciudad de Bogotá, vigencia 2024, el cual se encuentra sustentado en el Documento Técnico de Soporte (DTS) enviado al Centro de Documentación mediante memorando DTCI 202438500126463 del 19 de abril de 2024, disponible para consulta en el siguiente enlace:

https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/134963

De igual manera se desprende del Programa de Conservación de Malla Vial para la ciudad de Bogotá, vigencia 2025 que tiene amparos presupuestales de las vigencias futuras 2026-2027, cuyo Documento Técnico de Soporte (DTS) fue enviado al Centro de Documentación mediante memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 y que se encuentra publicado en el repositorio institucional en el siguiente link:

https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/135675

Es así como, partiendo de los citados programas se estructuró en el 2026 la continuidad del esquema de Conservación por condición de respuesta por reacción, conforme los recursos asignados en la presente vigencia.

Al respecto se destaca que en estos programas 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 actividades puntuales para la reparación de los daños superficiales que se identifiquen; 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, dichos documentos indican que se requiere disponer de una estrategia sustentada, que garantice las acciones de intervención de la Malla Vial, 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 para el 2026, 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 tres (3) zonas geográficas, y como resultado se propone la suscripción de tres (3) contratos de obra (Grupos 1, 2 y 3) 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 los km-carril de vías, fue necesario estructurar en el 2025 un nuevo programa de conservación que permita priorizar la inversión y continuar con la Conservación en la Malla Vial de Bogotá D.C.; es así como, dando continuidad a dicho programa, en la vigencia 2026 se asignaron nuevos recursos para realizar conservación por reacción y producto de este se deriva la contratación en la presente vigencia.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta el presupuesto disponible en la vigencia 2026 y el alto deterioro de la malla vial, ha sido necesario disponer de un mecanismo que permitiera al Instituto reaccionar ante la presencia de daños que pudieran afectar la movilidad y la seguridad de los usuarios que transitan por la malla vial, esto, a través de la ejecución de actividades puntuales tales como: parcheos, bacheos, sellos de fisuras, sello grietas, sello de juntas y posibles fresados con reposición de carpeta asfáltica, reposición total o parcial de losas de concreto, etc, así como la atención de emergencias y otras actividades que se requieran para mejorar la seguridad vial y la movilidad de los usuarios. Estas acciones mitigan en gran medida los inconvenientes en la operación del flujo vehicular y reducen los tiempos de desplazamiento de los usuarios, lo que se traduce en una mejor calidad de vida.

La ejecución de contratos tipo Brigada de Reacción Vial 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 CONSERVACIÓN POR REACCIÓN EN LA CIUDAD

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 de respuesta (o por reacción) - Brigadas de Reacción Vial:

2.1.1. Los inicios del mantenimiento vial

En 1996 la Secretaría de Obras Públicas (SOP) inició el diseño e implementación del mantenimiento y rehabilitación de la malla vial en el Distrito Capital, a través del contrato celebrado con la firma Velnec Ltda., cuyo objeto era adelantar la Gerencia del Proyecto "Nuevo Esquema de Recuperación y Mantenimiento de la Malla Vial de Santa Fe de Bogotá". El informe final de esta consultoría aportó insumos importantes para realizar en 1997 la rehabilitación y mantenimiento de la malla vial a través del contrato SOP No. 462 de 1997 suscrito con la firma Mexicana ICA S.A. de C.V y para elaborar el adecuado diagnóstico de las vías.

De la lectura del objeto y de las obligaciones del contrato 462 de 1997, que era el mantenimiento y rehabilitación de algunos elementos viales de la ciudad, suscrito con ICA S.A., se concluye que estaba enfocado a la recuperación por 18 meses y el mantenimiento por 24 meses de los corredores principales, vías secundarias y vías colectoras de la malla vial de Bogotá, D.C. La recuperación consistía en reparar el pavimento deteriorado y efectuar el mantenimiento estipulado en el contrato. El principal propósito del contrato con ICA fue el de obtener economías de escala al intervenir masivamente un número representativo de metros cuadrados, teniendo un contratista único y visible, responsable de actividades específicamente definidas y finalmente, un manejo integral del tráfico durante la ejecución de las obras. En este caso, el riesgo fue asumido por una sola firma constructora y sus resultados no fueron los esperados, la firma contratista ICA solo ejecutó el 50% del valor del contrato.

Mediante los contratos de ICA y VELNEC con la SOP, las anteriores Administraciones Distritales intentaban iniciar un programa de mantenimiento a corto plazo, con el fin de recuperar los niveles de servicio de la Malla Vial de Bogotá.

Entre los años 1998 y 2000 la Administración Distrital a través del IDU implementó una serie de acciones a corto y mediano plazo encaminadas al fortalecimiento del mantenimiento de la malla vial de la ciudad. De esta manera, mediante la Resolución 003 del 9 de marzo de 1999, se realizaron algunas modificaciones a la estructura orgánica del IDU, entre las cuales estuvo la creación de la Dirección Técnica de Malla Vial, destacando la función de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial como una de las unidades estratégicas de negocio del Instituto. Adicionalmente, para resolver el problema del mantenimiento y rehabilitación de las vías, el IDU utilizó dos estrategias, una dirigida a intervenciones a corto plazo en vías colectoras y locales y otra de gran escala en vías principales.

2.1.2. Intervenciones a corto plazo en vías colectoras y locales.

Con el fin de atender con gran rapidez la intervención de vías colectoras y locales causando un impacto positivo en la ciudadanía, en el año 1998 se crearon las Brigada de Reacción Ex - Huecos que fueron complementadas mediante un convenio de cooperación interinstitucional entre el IDU y las Cuadrillas SOP (Convenio 015 de 1998). Finalmente, se organizó el mantenimiento de vías por grupos, mediante la contratación de la evaluación y rehabilitación de vías en un solo contrato. A continuación, se exponen estos programas:

- Brigada de Reacción Ex - Huecos: consistía en la contratación de firmas para labores de Rehabilitación de Vías. Estos contratos iniciaron los trabajos el 19 de julio de 1999 y estaban dirigidos a las 20 localidades de Bogotá. Las vías a intervenir se seleccionaron de acuerdo con las solicitudes hechas por la comunidad.

- Convenio No. 015 de 1998 "SOP – IDU": Mediante este convenio, el IDU y la SOP desarrollaron trabajos conjuntos de mantenimiento y reparación de vías y atención de emergencias en las cuales se necesitaba de maquinaria pesada. Como el convenio era de cooperación, no representó

contraprestación alguna para ninguna de las dos Entidades. Por otra parte, debido al impacto positivo de las labores realizadas mediante los contratos del programa anterior, se renombro este Convenio como Brigada de Reacción Ex - Huecos.

En las diferentes intervenciones realizadas por este convenio, la SOP aportaba la maquinaria pesada, la planta de asfalto y un equipo compuesto por personal administrativo. El IDU se encargaba de la administración y financiación de los proyectos, incluyendo la consecución de los insumos y los gastos de operación y mantenimiento tanto de la maquinaria pesada como de la planta de asfalto.

2.1.3. Recursos asignados a la atención puntual de daños en contratos de intervenciones a mayor escala.

A partir del año 2008 y en la actualidad, el IDU ha venido implementando como estrategia en la estructuración de los programas de malla vial, la destinación de un porcentaje del total del valor de los contratos para la atención de daños puntuales que se presentaban en las superficies de rodadura de los corredores de la malla vial de competencia de la Entidad; es así, como en los contratos se tenían priorizados corredores en los cuales se debía realizar una conservación programada, y de manera paralela se solicitaba la atención de otros corredores de la malla vial que presentaban daños puntuales y que requerían actividades de atención inmediata.

A continuación, se hace una breve relación de los programas en los cuales se ha venido implementando dicha estrategia:

- A partir del año 2003, el Instituto de Desarrollo Urbano-IDU- de Bogotá implementó un nuevo esquema de contratación para la ejecución de intervenciones en la malla vial de la ciudad, denominado Programa Distritos de Mantenimiento, que en el año 2008 se derivó en el Programa Distritos de Conservación, como un programa de conservación con una duración de cuatro (4) años, que contó con recursos presupuestales de las vigencias futuras 2009, 2010 y con recursos adicionados de las vigencias 2011 y 2012.

- En el año 2013 se dispuso una partida presupuestal importante para la suscripción de cinco (5) contratos con los cuales se ejecutaron actividades de conservación programada en la Malla Vial Arterial No Troncal de la ciudad, destinando una porción de los recursos de dicha vigencia, así como la adición de estos en vigencias posteriores, para actividades por reacción.

- Para las vigencias 2017 a 2019 el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 657 del 20 de diciembre de 2016 " *por el 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 2017 y se dictan otras disposiciones"*, autorizó al Instituto de Desarrollo Urbano para asumir compromisos con cargo a las vigencias futuras 2018 – 2019, 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 y malla vial arterial no troncal.

  Fue así como optimizando los recursos disponibles para el componente de conservación de la MVANT, la entonces Dirección Técnica de Proyectos - DTP propuso la suscripción de dos (2) contratos de obra con sus correspondientes interventorías, con los cuales se adelantaron actividades de conservación en la malla vial arterial no troncal (mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitaciones y un porcentaje de recursos para la atención puntual de daños).

- Con cargo al presupuesto resultante de la armonización presupuestal de los programas de gobierno 2012-2016 y 2016-2020, se estructuró el programa de conservación de malla vial, fase IV para la atención de varios componentes, entre ellos, el de MVANT.

- 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, para 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.

  Para la conservación de la MVANT de la vigencia 2020 se suscribieron cinco (5) contratos, mediante los cuales se realizaron acciones de atención puntual de daños, aunado al mecanismo de la actual administración para dar respuesta a las frecuentes solicitudes de la comunidad de reparación de la malla vial.

- Programa de Malla Vial 2021: 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, del cual se derivaron los respectivos procesos de selección, los cuales fueron adjudicados conforme a las fechas programadas; se suscribieron 12 contratos, con los que se realizaron actividades de conservación programada y con un porcentaje del presupuesto ejecutaron actividades de reparación puntual de daños.

- Programa de Malla Vial 2022: Con recursos adicionales que se gestionaron en la vigencia 2022 para la conservación de la infraestructura, se estructuró el Programa de Malla Vial, en el cual únicamente se asignaron los recursos para la atención de la malla vial arterial no troncal; es así como suscribieron dos (2) contratos de conservación programada, en los cuales, al igual que en los contratos que le anteceden, se destinó un porcentaje del valor total para la atención puntual de daños e incluso se efectuó modificación contractual para incrementar el porcentaje destinado a este tipo de actividades, conscientes de las necesidades de atención que tiene la malla vial.

- Durante la vigencia 2025, se adelantó por parte de la Dirección Técnica de Conservación de La Infraestructura, la estructuración de varios procesos de selección, mediante los cuales se efectuó, entre otros, la contratación para la conservación de la malla vial arterial troncal, malla vial arterial no troncal, malla vial que soporta rutas del SITP, los cuales en su alcance incluyen un porcentaje del presupuesto que se debe destinar para la atención puntual de daños con actividades de conservación por condición de respuesta o por reacción.

Al respecto se resalta que, los recursos destinados para dichas intervenciones tanto para conservación programada como para la conservación por reacción, tienen asignaciones presupuestales de la vigencia 2025 y vigencias futuras 2026 y 2027, las cuales 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."*** .

De dichas contrataciones, actualmente se cuenta con tres (3) contratos para la atención de la Malla Vial Arterial Troncal, ocho (8) contratos en la Malla Vial Arterial No Troncal y siete (7) para intervenciones en la malla vial que soporta rutas del SITP, por una cuantía total que supera el $1 billón (Obra e Interventoría), cuyo plazo de ejecución comprende las vigencias 2025, 2026 y 2027 (inclusive).

2.1.4. Contratos específicos para atención puntual de daños – Brigadas de Reacción Vial (vigencias 2012 a 2022).

- En la vigencia 2012 se suscribieron tres (3) contratos de Brigada de Reacción, cuyo alcance principal fue la atención puntual de daños en el pavimento, con el fin de mejorar la seguridad de los usuarios y la movilidad en los tramos intervenidos.

- En el año 2016 se planteó distribuir la ciudad en dos (2) zonas, dos (2) contratos de obra con sus correspondientes interventorías, con el fin de reparar los huecos existentes en todos los corredores que componen la Malla Vial Arterial No Troncal – construida - de la ciudad y adelantar fresados con reposición de carpetas asfálticas en tramos específicos de la MVA definidos por el IDU.

- Con el fin de complementar y articular las estrategias de conservación adelantadas a través del programa de conservación de malla vial vigencia 2017-2019, y ante la necesidad de contar con un mecanismo que permita reaccionar de manera oportuna ante daños en el pavimento que afectan la seguridad vial y la movilidad, el Instituto asignó nuevos recursos de la vigencia 2019, con los cuales se adelantó la contratación de dos (2) procesos de selección cuyo alcance correspondió a ejecutar actividades de conservación por reacción sobre la malla vial arterial no troncal y malla vial que soporta rutas SITP.

- Con recursos adicionales asignados al IDU para la conservación de la malla vial, en la vigencia 2022 se efectuó la planeación y contratación de dos (2) Brigadas de Reacción Vial, con las cuales se logró dar atención a corredores viales de la malla vial arterial no troncal.

En la siguiente tabla se resumen los contratos referidos:

Tabla 6 – Contratos de Brigadas de Reacción Vial (vigencias 2012 a 2022)

Contrato No.	Objeto Contractual	Tipo de Contrato	Fecha de inicio	Fecha terminación	Valor final	Plazo final (Días)
IDU-49-2012	GRUPO NO. 1: BRIGADAS DE REACCION VIAL EN LAS LOCALIDADES DE USAQUEN, CHAPINERO, SANTAFE, SAN CRISTOBAL, LOS MARTIRES, PUENTE ARANDA, CANDELARIA, EN BOGOTA D.C.	OBRA	22/03/2013	28/02/2014	$ 5,477,395,606	338
IDU-56-2012	GRUPO 1: INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, LEGAL, SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BRIGADA DE REACCION VIAL EN LAS LOCALIDADES DE USAQUEN, CHAPINERO, SANTAFE, SAN CRISTOBAL, LOS MARTIRES, PUENTE ARANDA, CANDELARIA, EN BOGOTÁ D.C.	INTERVENTORIA	22/03/2013	28/02/2014	$ 447,572,594	338
IDU-55-2012	GRUPO NO. 2: BRIGADAS DE REACCION VIAL EN LAS LOCALIDADES DE FONTIBON, ENGATIVA, SUBA, TEUSAQUILLO, BARRIOS UNIDOS, EN BOGOTA D.C. GRUPO 2	OBRA	19/03/2013	25/02/2014	$ 5,882,991,563	337
IDU-54-2012	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, LEGAL, SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BRIGADA DE REACCION VIAL EN LAS LOCALIDADES DE FONTIBON, ENGATIVA, SUBA, TEUSAQUILLO, BARRIOS UNIDOS, EN BOGOTÁ D.C GRUPO 2	INTERVENTORIA	19/03/2013	25/02/2014	$ 447,258,695	337
IDU-57-2012	GRUPO NO. 3: BRIGADAS DE REACCION VIAL EN LAS LOCALIDADES DE USME, TUNJUELITO, BOSA, KENNEDY, ANTONIO NARIÑO, RAFAEL URIBE URIBE, CIUDAD BOLIVAR, EN BOGOTA D.C.	OBRA	22/03/2013	05/02/2014	$ 5,297,131,638	315
IDU-52-2012	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, LEGAL, SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BRIGADA DE REACCION VIAL EN LAS LOCALIDADES DE USME, TUNJUELITO, BOSA, KENNEDY, ANTONIO NARIÑO, RAFAEL URIBE URIBE, CIUDAD BOLIVAR, EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	INTERVENTORIA	22/03/2013	05/02/2014	$ 447,575,216	315
IDU-1794-2015	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A MONTO AGOTABLE LAS ACTIVIDADES NECESARIAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN FASE 2, EN BOGOTA D.C.	OBRA	21/01/2016	21/11/2016	$ 6,106,118,252	300
IDU-1810-2015	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, LEGAL, AMBIENTAL, SOCIAL, SST, Y AMBIENTE DE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES DE LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A MONTO AGOTABLE LAS ACTIVIDADES NECESARIAS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN - FASE 2, EN BOGOTA D. C.	INTERVENTORIA	21/01/2016	21/11/2016	$ 672,385,038	300
IDU-1806-2015	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A MONTO AGOTABLE LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN - FASE 1, EN BOGOTA D.C.	OBRA	26/01/2016	27/10/2016	$ 6,731,967,423	270
IDU-1807-2015	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, LEGAL, AMBIENTAL, SST, Y SOCIAL DEL CONTRATO DE BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A MONTO AGOTABLE LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACION - FASE 1, EN BOGOTA D.C.	INTERVENTORIA	26/01/2016	25/10/2016	$ 786,681,367	270
IDU-1088-2016	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, GRUPO 2 (ZONA OCCIDENTAL), EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D. C.	OBRA	16/02/2017	02/05/2018	$ 13,925,495,207	435

IDU-549-2017	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PARA LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, GRUPO 2 (ZONA OCCIDENTAL), EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D. C.	INTERVENTORIA	16/02/2017	02/05/2018	$ 1,431,151,590	435
IDU-1092-2016	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACION DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, GRUPO 1 (ZONA ORIENTAL), EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D. C.	OBRA	09/02/2017	12/12/2017	$ 11,611,924,155	300
IDU-581-2017	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PARA LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, GRUPO 1 (ZONA ORIENTAL), EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D. C.	INTERVENTORIA	09/02/2017	12/12/2017	$ 1,294,331,118	300
IDU-1591-2019	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR ACTIVIDADES PUNTUALES A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE EN LA MALLA VIAL ARTERIAL (MVA) NO TRONCAL	OBRA	22/11/2019	07/01/2021	$ 8,899,613,593	360
IDU-1593-2019	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR ACTIVIDADES PUNTUALES A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE EN LA MALLA VIAL ARTERIAL (MVA) NO TRONCAL.	INTERVENTORIA	22/11/2019	07/01/2021	$ 1,100,080,203	360
IDU-1614-2019	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR ACTIVIDADES PUNTUALES A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE EN LA MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO - SITP	OBRA	18/02/2020	16/06/2021	$ 8,899,430,175	420
IDU-1613-2019	INTERVENTORÍA A LA BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR ACTIVIDADES PUNTUALES A PRECIOS UNITARIOS Y A MONTO AGOTABLE EN LA MALLA VIAL QUE SOPORTA RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO – SITP	INTERVENTORIA	18/02/2020	16/06/2021	$ 1,100,080,363	420
IDU-1693-2022	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA ATENDER A PRECIOS UNITARIOS LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	OBRA	21/03/2023	20/02/2024	10,781,323,755	330
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	INTERVENTORIA	21/03/2023	20/02/2024	1,900,250,064	330
IDU-1697-2022	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA ATENDER A PRECIOS UNITARIOS LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	OBRA	12/01/2023	02/09/2023	6,823,983,755	231
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	INTERVENTORIA	12/01/2023	02/09/2023	1,252,409,195	231
				TOTAL	**$ 101,317,150,565**	

Fuente: Elaboración propia a partir de SIAC (IDU)

2.1.5. Convenio Interadministrativo con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV.

En el año 2021 se suscribió el Convenio Interadministrativo IDU-1374-2021 entre el IDU y la UAERMV, cuyo objeto es "*Aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos y operativos para realizar actividades de conservación por reacción en la Malla Vial Arterial No troncal (MVANT) y de la Malla Vial intermedia que soporta rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (rutas SITP) determinadas por el IDU y el Acopio y trasiego mecánico de material de fresado en el SATPAF (sitio de almacenamiento transitorio de pavimento asfáltico fresado) del IDU, con plena autonomía de las partes en el Marco de sus competencias*".

El alcance del mismo correspondió a la ejecución de parcheos, bacheos, sello de juntas, fresado y reposición de carpeta asfáltica, en corredores de la malla vial arterial no troncal y rutas que soportan el SITP.

Dicho convenio alcanzó un valor de $ 27.807.433.211 entre los aportes en dinero del IDU ($ 27.021.434.306) y los de bienes y servicios de la UAERMV ($ 785,998,905).

2.1.6. Brigadas de Reacción Vial (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

No. Contrato	Objeto	Valor Total	Plazo (días)	Descripción Estado Contrato	Fecha de Inicio del Contrato	Fecha Legal Terminación
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.	2,698,190,067	390	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	18/09/2024	18/09/2025
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.	2,817,420,914	330	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	17/09/2024	20/08/2025
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.	2,516,389,403	300	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	16/09/2024	16/07/2025
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	27,743,772,565	390	TERMINADO-TRAMITE ACTA RECIBO FINAL DE OBRA	18/09/2024	18/09/2025
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	27,203,749,710	330	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	17/09/2024	20/08/2025
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	27,203,682,709	300	TERMINADO-TRAMITE ACTA RECIBO FINAL DE OBRA	16/09/2024	16/07/2025
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	11,330,701,718	240	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	17/01/2025	16/09/2025
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	16,890,701,718	360	EN EJECUCION	21/01/2025	EN EJECUCION
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.	1,642,613,878	240	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	17/01/2025	16/09/2025
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.	2,366,594,692	360	EN EJECUCION	21/01/2025	EN EJECUCION
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	9,274,012,740	1050	EN EJECUCION	23/01/2025	EN EJECUCION
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	9,250,270,685	1050	EN EJECUCION	20/01/2025	EN EJECUCION
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	9,274,070,685	1050	EN EJECUCION	23/01/2025	EN EJECUCION
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.	77,558,127,730	1050	EN EJECUCION	23/01/2025	EN EJECUCION
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	81,706,067,373	1050	EN EJECUCION	20/01/2025	EN EJECUCION
IDU-2435-2024	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES	81,706,067,372	1050	EN EJECUCION	23/01/2025	EN EJECUCION

	PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 6					
	TOTAL	391,182,433,959				

Fuente: Elaboración propia a partir de SIAC (IDU)

2.1.7. Brigadas de Reacción Vial (vigencia 2025).

Con recursos adicionales asignados al IDU en la vigencia 2025 para la conservación de la malla vial, se efectuó la planeación y contratación de dos (2) nuevas Brigadas de Reacción Vial con sus respectivas interventorías.

Es así, como en el último cuatrimestre del año 2025, se efectuó la estructuración y publicación de los procesos de selección para la contratación de las obras por reacción y sus interventorías respectivas, los cuales surtieron todas las etapas requeridas en la licitación pública y concurso de méritos hasta la adjudicación y posterior contratación en el mes de diciembre de 2025.

En la siguiente tabla se resumen los contratos que suscritos:

Tabla 8 – Contratos de Brigadas de Reacción Vial 2025

Código	Objeto	Valor Total	Plazo	Descripción Estado Contrato	Fecha de Inicio del Contrato	Fecha de Terminación
IDU-1611-2025	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 7	19,052,099,508	360	EN EJECUCION	02/02/2026	EN EJECUCION
IDU-1612-2025	BRIGADA DE REACCIÓN VIAL PARA EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS ACTIVIDADES PUNTUALES EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 8	19,052,099,508	360	EN EJECUCION	19/01/2026	EN EJECUCION
IDU-1614-2025	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 7	3,224,998,917	360	EN EJECUCION	02/02/2026	EN EJECUCION
IDU-1615-2025	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 8	3,224,998,917	360	EN EJECUCION	19/01/2026	EN EJECUCION

Fuente: Elaboración propia a partir de SIAC (IDU)

2.1.8 Convenio Interadministrativo con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV (vigencia 2025).

En el año 2025 se suscribió el Convenio Interadministrativo IDU-1396-2025 entre el IDU y la UAERMV, cuyo objeto es “Aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos y operativos para realizar actividades de adecuación, mejoramiento y/o conservación, así como la atención de actividades especiales en espacio público para la movilidad - EPM en los puntos determinados por el IDU en la ciudad de Bogotá D.C.”.

El alcance del mismo corresponde a la ejecución de parcheos, bacheos, sello de juntas, fresado y reposición de carpeta asfáltica, en corredores de la malla vial determinados por el IDU.

Dicho convenio tiene asignado un valor de $23.857.260.472 y un plazo de ejecución de un (1) año contado a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, la cual acaeció el 20 de agosto de 2025.

Con base en el contexto histórico presentado, se hace evidente que la conservación de la red vial debe ser una actividad recurrente, que se debe adelantar periódicamente, toda vez que las vías se deterioran constantemente por acción de las cargas y del medio ambiente. La inversión pública en conservación vial es un factor determinante para el crecimiento económico y la productividad de la ciudad. No obstante, a pesar de los esfuerzos de las diversas Entidades que intervienen en la conservación del Subsistema Vial y de Transporte de la ciudad con labores de mantenimiento rutinario, periódico, rehabilitación y reconstrucción, históricamente no se han contado con los recursos adecuados, razón por la cual se presentan dificultades para mantener un incremento de los km-carril de vías en buen estado de la malla vial y los usuarios de la red vial tienen que batallar con muchos factores adversos, entre los que se destacan las fallas superficiales del pavimento, ya sean baches, grietas, parches en mal estado, que ayudan a generar congestión, mayores tiempos de desplazamiento, inseguridad en el viaje y en algunas ocasiones incrementos en gastos de mantenimiento de vehículos, aumentos en el costo de operación.

Teniendo en cuenta la problemática que se presenta en materia del deterioro de la malla vial, el IDU continuando con la misión que le asiste de conservar la infraestructura de los sistemas de movilidad vehicular, gestionó recursos en la vigencia 2025 y vigencias futuras 2026-2027, con los cuales se estructuró el Programa de conservación de la malla vial de la ciudad de Bogotá D.C., y con los recursos asignados para el 2026 se estructura el presente proceso; con el que se plantea la continuidad de la atención de la malla vial con contratos que ejecuten actividades de atención puntual de daños, atención de eventos por parte del SIRE, entre otras, presentes en la infraestructura vial a cargo de la Entidad, actividades que serán priorizadas por la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura, teniendo en cuenta igualmente 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.

Para tal fin, se requiere seguir ejecutando programas de conservación tal y como se han venido desarrollando en vigencias anteriores, a través de una estrategia sustentada con los recursos de la vigencia 2026 que garantice el desarrollo de las acciones de intervención en los Subsistemas Vial y de Transporte, optimizando la aplicación de los recursos disponibles para preservar y/o recuperar la vida útil de los pavimentos de algunos corredores de la Malla Vial 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 de la ciudad de Bogotá.

Para materializar la voluntad del Instituto, se plantea la estructuración de tres (3) contratos de obra con sus correspondientes interventorías, mediante los cuales a través de un inventario de daños en la malla vial asignada por el IDU, se realizaran reparaciones puntuales a los pavimentos, atención de emergencias y otras actividades requeridas en la infraestructura vial de competencia de la Entidad, en procura de obtener mejoras importantes en la movilidad y seguridad vial de los usuarios de la malla vial que se priorice con los recursos presupuestales asignados en la vigencia 2026.

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 2025-2027 en su Anexo 6 – 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 9 - 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 10 - 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	Negativo
Remoción de cobertura vegetal y excavaciones	Biótico (Fauna silvestre)		Negativo

		Reducción del hábitat para la fauna silvestre	
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 (PMT)
- 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 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/transparencia-acceso-informacion-publica/tramites/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
Estudios y Diseños:	**FASE III**	Si		No		No Aplica	X
Aprobados:		Si		No			
Actualizados:		Si		No			

2.2 Verificación y trámite de permisos, licencias y autorizaciones:

El Contratista de Obra debe tener presente que durante la ejecución del contrato tendrá que tramitar los siguientes permisos, licencias, autorizaciones y aprobaciones, según aplique:

Tabla 11 – 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/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 Acuerdo Distrital 257 de 2006 Ley 1185 de 2008 Ley 1801 de 2016 Ley 397 de 1997 Ley 87 del 1993 Decreto 363 de 2023
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**	
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 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. 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 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 12 – Clasificación UNSPSC

CLASIFICACIÓN UNSPSC	DESCRIPCIÓN			
	SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO
72103300	72- Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	10- Servicios de mantenimiento y reparaciones de construcciones e instalaciones	33- Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura	00-
72141000	72- Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	14- Servicios de construcción pesada	10- Servicios de construcción de autopistas y carreteras	00-
72141100	72- Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	14- Servicios de construcción pesada	11- Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura	00-

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

3.2 Especificaciones técnicas del contrato:

En relación a los requerimientos para la ejecución de las actividades de cada uno de los contratos a suscribirse, se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el **Anexo 1 – Anexo Técnico**, así como las Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción para proyectos de Infraestructura Vial y de Espacio Público en Bogotá D.C. –ET-IC-01 versión 4 adoptadas mediante la resolución 010910 del 27 de diciembre de 2019, entre otras especificaciones que estén relacionadas en dicho documento, así como las Especificaciones Particulares; también se debe dar cumplimiento a los Apéndices, Capítulos técnicos y Anexos, que hacen parte de los documentos técnicos del proceso, en los que se describe claramente las características técnicas, procedimientos técnicos que se deban aplicar, normas técnicas, plazos técnicos por actividades, protocolos de actividades, cronogramas y demás; todo lo anterior siempre en cumplimiento del "*Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos*" aplicable al 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 **DIEZ (10) meses,** para cada uno de los contratos de los grupos correspondientes (Grupos 1, 2 y 3), dentro del cual se desarrollarán las actividades de obra, 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 conforme a lo estipulado en la minuta del contrato en la Cláusula 5 - Plazo de ejecución del contrato, 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.

Para las ACTIVIDADES DE OBRA, el Contratista de Obra debe tomar las previsiones necesarias al elaborar su cronograma de ejecución de obras para atender **CUATRO (04) frentes de trabajo** (frentes de obra) simultáneos para cada uno de los grupos. 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.

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.

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.

El Contratista debe cumplir con las disposiciones contenidas en el Anexo 1 - Anexo Técnico, Anexo de requerimientos del Personal Mínimo del proyecto, Apéndices, Capítulos Técnicos y demás documentos del proceso para el respectivo grupo: Grupo 1, Grupo 2 y Grupo 3.

Además de las derivadas de la esencia y naturaleza del Contrato, 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 Obra, de conformidad con los porcentajes establecidos en el LIBRO 2 – MEDIDAS DE ACCIÓN AFIRMATIVAS, CAPÍTULO 2 – MEDIDAS AFIRMATIVAS PARA LAS MUJERES EN CONTRATACIÓN PÚBLICA del **Decreto 643 de 2025** *"Por medio del cual se expide el Decreto único del Sector Mujeres"* expedido 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.

Tabla 13 – Porcentaje de mujeres a vincular (Dec. 643/2025)

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 en adelante
Construcción	13,8%

Para tal efecto, el CONTRATISTA, deberá adjuntar en el informe mensual correspondiente que le entrega al interventor, manifestación escrita del cumplimiento de las medidas contenidas en el artículo 29 del Decreto Distrital 643 de 2025, discriminando por rama de la actividad económica (porcentaje y número), sobre la vinculación de las mujeres durante el periodo de ejecución del contrato; en todo caso, la Interventoría realizará la validación semestral de dicha obligación, para lo cual deberá adjuntarse al informe respectivo, la manifestación semestral de dicho cumplimiento, esto mediante certificación bajo juramento (es decir, cada seis (6) meses (a finales del semestre a certificar)) del Representante legal y del Revisor Fiscal o Contador Público (cuando aplique) del CONTRATISTA, sin perjuicio de otros mecanismos de verificación que establezca la Supervisión o la Interventoría de cada contrato. Si el período a certificar es inferior a seis (6) meses, el CONTRATISTA deberá entregar la manifestación referida antes de la terminación del plazo de ejecución.

Durante la ejecución del contrato de obra, la Interventoría deberá verificar que se mantenga la contratación de las mujeres en el porcentaje previsto.

En todo caso, 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.

El contratista 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 del 30 de junio de 2009.

El ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.16. *Fomento a la ejecución de contratos estatales por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional* del Decreto 1860 de 2021**.** indica que:

"*En los Procesos de Contratación, las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales y los particulares que ejecuten recursos públicos, fomentarán en los pliegos de condiciones o documento equivalente, que los contratistas destinen al cumplimiento del objeto contractual la provisión de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad y sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes*.

La participación de los sujetos anteriormente mencionados en la ejecución del contrato se fomentará previo análisis de su oportunidad y conveniencia en los Documentos del Proceso, teniendo en cuenta el objeto contractual y el alcance de las obligaciones.

(...)"

Es así como previo análisis de oportunidad y conveniencia, y en concordancia con lo establecido en el Parágrafo 2, Parágrafo 3 y Parágrafo 4 del artículo 29 del Decreto 643 de 2025, el Instituto de Desarrollo Urbano incorporó esta obligación en la Minuta del contrato del pliego de condiciones, precisando las sanciones pecuniarias y demás consecuencias producto del incumplimiento injustificado de esta a través de las causales de multa pertinentes.

Se precisa que el interventor, realizará el seguimiento y verificará que las personas vinculadas al inicio y durante la ejecución del contrato pertenezcan a los grupos poblacionales enunciados en el referido artículo; teniendo en cuenta, además, en la priorización de la contratación de mujeres factores que acentúan su vulnerabilidad, tales como, la condición de víctima del conflicto armado, ser mujeres con discapacidad, ser mujer jefa de hogar, entre otras.

3.5 Lugar de ejecución del contrato.

El proyecto objeto del presente proceso será ejecutado en la ciudad de Bogotá D.C. La localización del programa es atender los corredores de la Malla Vial de la ciudad que sean priorizados, de acuerdo con los grupos definidos para su ejecución y contratación. El detalle de la localización, cobertura y límites de los corredores asignados para cada grupo se encuentran contenidos en el documento Anexo 1 – Anexo Técnico, numeral 2.1 Localización.

Nota: El contratista debe tener presente que, durante la ejecución del proyecto, el IDU podrá excluir (por razones técnicas, judiciales o presupuestales) algunos de los segmentos viales y/o tramos de corredores viales que asigne al contrato, o de ser necesario, incluir otros segmentos y/o tramos viales de la Malla Vial, así estos no hagan parte del grupo asignado; lo anterior, se enmarca en el objeto de la contratación ya que prevé la ejecución de *"actividades necesarias"* para la conservación de la malla vial. 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 TRES (3) GRUPOS: Grupo 1, Grupo 2 y Grupo 3.

El siguiente es el proceso administrativo que la entidad desarrolla para la estructuración de los presupuestos oficiales de un contrato de obra de conservación (Licitación Pública), con el fin de que estos (presupuestos) estén acordes con los precios del mercado en la época en que se estructura el respectivo proceso de selección:

La definición de los ítems y cantidades de obra incluidos en el Presupuesto Oficial Estimado, obedecen a las actividades típicas que se ejecutan para este tipo de proyectos, teniendo en cuenta las experiencias de la Entidad en la ejecución de contratos similares en las vigencias anteriores.

Una vez identificadas las actividades a ejecutar se le asignan unas cantidades de obra de referencia, con base en estimaciones preliminares efectuadas por la Entidad respecto al tipo de superficie de las vías (pavimento flexible o pavimento rígido), las probables intervenciones a ejecutar conforme a los daños superficiales más representativos encontrados actualmente en la infraestructura vial (parcheos, bacheos, fresado de áreas afectadas del pavimento y reposición de la carpeta asfáltica, reposición parcial o total de losas de concreto hidráulico, sello de fisuras, sello de grietas, sello de juntas); todo lo anterior afectado por los respectivos precios unitarios, para lo cual se utilizaron las tarifas publicadas por el IDU para los diferentes ítems que aplican para este tipo de obras, los cuales se pueden consultar en la página Web de la Entidad, siguiendo la ruta:

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

Otra variable importante en la estructuración del presupuesto corresponde a establecer el porcentaje del A.I.U., el cual se calcula a partir de la siguiente información:

- Las tarifas establecidas para el pago del personal y equipos contempladas por la Entidad, las cuales se encuentran publicadas en la página web del instituto https://www.idu.gov.co/page/siipviales/economico/portafolio y son actualizadas para cada vigencia.

- Se consideran en dicha estimación los cálculos y porcentajes establecidos por la legislación laboral colombiana en cuanto al factor prestacional, incluyéndole al mismo los plazos de las diferentes actividades previstas para el desarrollo de la obra.

- Las tarifas y vigencias de las pólizas e impuestos vigentes a las tasas y porcentajes actuales.

Para valorar las actividades y obligaciones que debe cumplir el contratista, se tuvieron en cuenta los requerimientos de personal, dedicaciones y plazos de contratos con características similares.

Para el cálculo de ajustes de obra y por cambio de vigencia, se realizó una proyección basada en los índices del IPC publicados por el DANE, a fin de contar con una provisión que cubra el valor a pagar por dicho concepto.

ANÁLISIS ECONÓMICO

La contratación se realizará a **precios unitarios** considerando que de acuerdo a la experiencia del IDU, en los contratos de conservación se presenta un grado considerable de incertidumbre de cantidades y tipo de intervención, dadas las particularidades técnicas presentes en este tipo de infraestructura, aunado a que el segmentos a ejecutar será entregado por parte de la Entidad durante la ejecución de los contratos, razón por la cual resulta necesario remunerar al contratista las cantidades de obras efectivamente ejecutadas por él, que cumplan con los requisitos técnicos y contractuales establecidos en el pliego de condiciones y en el contrato.

El presupuesto oficial estimado para el presente proceso de contratación se estructuró a partir de la Base de Precios de Referencia de actividades e insumos vigentes del IDU, la cual está soportada con los respectivos estudios de mercado para insumos, análisis de rendimientos de mano de obra, materiales, herramientas, maquinaria y equipos para los proyectos que desarrolla la Entidad.

Para el cálculo del presupuesto oficial estimado, se formularon cantidades para cada uno de los ítems que conforman el mismo, aclarando que estas podrán aumentar, disminuir o suprimirse durante la ejecución del contrato y esto no será objeto de futuras reclamaciones.

NOTAS:

1. Las cantidades incluidas en el Presupuesto Oficial Estimado (POE) por tipo de intervención, son cantidades **estimadas**, corresponden a un cálculo inicial de los posibles costos para el desarrollo del objeto a contratar, de forma tal que las cifras indicadas deben considerarse como de referencia, ya que son producto de un análisis previo por parte de la Entidad, no obstante, producto de la elaboración de los inventarios de daños efectuados por el contratista de obra, aprobados por la interventoría, se establecerán las verdaderas metas físicas del proyecto y el valor final del contrato corresponderá al que resulte de la sumatoria del producto de los precios unitarios aprobados por la interventoría por las cantidades realmente ejecutadas, ensayos de campo y de laboratorio realizados y los ajustes causados, aprobados y recibidos a satisfacción por la interventoría.

2. Los valores no ejecutados estimados para los componentes Ambiental-SST, Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Tránsito y Ajustes, se deberán destinar a ejecutar actividades de obra; así mismo de requerirse recursos adicionales a los estimados en estos componentes, se podrá utilizar recursos asignados a obra garantizando control sobre la ejecución y el balance financiero del contrato.

3. Considerando lo anterior, se reitera que el valor estimado para cada uno de los contratos (Grupos 1, Grupo 2 y Grupo 3), corresponde a una tasación de los posibles costos para el desarrollo del objeto a contratar, de forma tal que las cifras deben considerarse de carácter indicativo, ya que el valor final corresponde al que resulte de la sumatoria del producto de las cantidades realmente ejecutadas y recibidas por la Interventoría por el precio unitario contractual y los ajustes causados.

4. El Presupuesto Oficial Estimado (POE) y de este, los costos asociados a personal que incluyen el factor prestacional (FP) son indicativos, el contratista al momento de dar cumplimiento a su oferta económica dispondrá o no de la utilización del FP dependiendo del tipo de vinculación (según aplique).

5. El Análisis Económico del Proyecto para los componentes Ambiental-SST, Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Tránsito y Ajustes fueron realizados y proyectados teniendo en cuenta la experiencia en proyectos de características similares.

6. El presupuesto del presente proceso de selección se encuentra estructurado a precios del año 2025, de acuerdo al visor Base de Precios de Referencia del IDU 2025-I Fase II más M.O. 2026 (Ley 2101 del 2021).

7. Para el cálculo del valor de los ensayos de campo y de laboratorio (incluyen elementos SST), no se afectan por el AIU considerando que corresponden a actividades de consultoría para obras de conservación. Dichos costos son gravados por el IVA.

8. El valor del Presupuesto Oficial Estimado (POE), incluye Elementos de Protección Personal para el personal requerido.

9. El cálculo de los costos de las garantías, son estimados.

El contratista debe tomar las previsiones necesarias al elaborar su cronograma de ejecución de obras para atender **VARIOS FRENTES** de trabajo (Como mínimo **CUATRO (04) frentes de trabajo** de obra simultáneos) 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.

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, se publican las variables utilizadas para calcular el valor estimado del contrato.

5.2 Valor estimado del Contrato

El presupuesto oficial de la presente Licitación se fija en un valor total de **SESENTA MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y TRES MILLONES DOSCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y CUATRO PESOS M/CTE ($60,943,255,944.00)** equivalentes a **34.806,72 SMMLV** para el año 2026.

La suma indicada como presupuesto oficial se divide de la siguiente manera:

GRUPO 1:

El presupuesto oficial se fija en un valor total de **VEINTE MIL TRESCIENTOS CATORCE MILLONES CUATROCIENTOS DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS M/CTE ($20,314,418,648.00)** equivalentes a **11.602,24 SMMLV** para el año 2026.

Este valor incluye: OBRAS CIVILES, COMPONENTES Plan de Manejo Ambiental (PMA) – Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) – Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica (DCyCE) – Plan de Manejo de Tránsito (PMT), AIU y AJUSTES y ENSAYOS DE CAMPO Y DE LABORATORIO (Incluye Elementos SST, AJUSTES e IVA), y será ejecutado a precios unitarios y a monto agotable.

GRUPO 2:

El presupuesto oficial se fija en un valor total de **VEINTE MIL TRESCIENTOS CATORCE MILLONES CUATROCIENTOS DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS M/CTE ($20,314,418,648.00)** equivalentes a **11.602,24 SMMLV** para el año 2026.

Este valor incluye: OBRAS CIVILES, COMPONENTES Plan de Manejo Ambiental (PMA) – Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) – Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica (DCyCE) – Plan de Manejo de Tránsito (PMT), AIU y AJUSTES y ENSAYOS DE CAMPO Y DE LABORATORIO (Incluye Elementos SST, AJUSTES e IVA), y será ejecutado a precios unitarios y a monto agotable.

GRUPO 3:

El presupuesto oficial se fija en un valor total de **VEINTE MIL TRESCIENTOS CATORCE MILLONES CUATROCIENTOS DIECIOCHO MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS M/CTE ($20,314,418,648.00)** equivalentes a **11.602,24 SMMLV** para el año 2026.

Este valor incluye: OBRAS CIVILES, COMPONENTES Plan de Manejo Ambiental (PMA) – Seguridad y Salud en el Trabajo (SST) – Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica (DCyCE) – Plan de Manejo de Tránsito (PMT), AIU y AJUSTES y ENSAYOS DE CAMPO Y DE LABORATORIO (Incluye Elementos SST, AJUSTES e IVA), y será ejecutado a precios unitarios y a monto agotable.

Como ítems del presente contrato se determinarán para los grupos 1, 2 y 3, así:

1. Los presentados en la Oferta Económica.
2. Todos los incluidos en el Sistema de Información de precios – "PRECIOS DE REFERENCIA IDU" vigente al mes del último día de cierre del proceso de selección, que se entenderá incorporado una vez se efectúe la aprobación del interventor, se presente el balance financiero **APROBADO POR LA INTERVENTORÍA** con el cual se verifica que con la inclusión de los mismos no se supera el valor actual del contrato, y se emita el oficio por parte del supervisor del contrato de interventoría.
3. Aquellos que no se encuentren establecidos en el numeral 1 y 2, pero que hagan parte del Sistema de Información de precios – "PRECIOS DE REFERENCIA IDU" vigente al momento de evidenciar la necesidad de utilización del respectivo ítem, que se entenderá incorporado una vez se efectué la aprobación del interventor, se presente el balance financiero **APROBADO POR LA INTERVENTORÍA** con el cual se verifica que con la inclusión de los mismos no se supera el valor actual del contrato, se emita la no objeción por parte del supervisor del contrato de interventoría y se presente el Cuadro de Reversión de Precios No Previstos y el Acta de Fijación de Precios No Previstos.

En caso que surja la necesidad de incorporar un ítem que no se encuentre contemplado en las situaciones anteriores, se deberá efectuar 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 vigente a la suscripción del contrato o el que haga sus veces y su incorporación al contrato se implementará a través del formato de Modificación Contractual de Ítems No Previstos para Contratos de Conservación y Mantenimiento que tiene contemplado la Entidad para el efecto.

Todos los precios unitarios que se incorporen al contrato, excepto los que corresponden a ensayos de laboratorio previstos en la CLAUSULA 9 del contrato de obra, deberán ser reversados, tomando el mes del último día de cierre del proceso de selección para su posterior fijación.

El pago de los ajustes de estos precios se realizará conforme a lo establecido en la cláusula AJUSTES.

Con la presentación de su oferta el Contratista acepta las condiciones establecidas en el contrato que se suscriba.

Notas relacionadas con la Oferta Económica a presentar para cada grupo (Grupos 1, 2 y 3):

1) Se debe tener en cuenta que el PRECIO UNITARIO incluye el valor de A.I.U.

2) Cuando la fracción decimal del peso sea igual o superior a 5 se aproximará por exceso al número entero siguiente del peso y cuando la fracción decimal del peso sea inferior a 5 se aproximará por defecto al número entero del peso.

3) *El A.I.U y su discriminación deben estar en porcentaje (%).*

4) *El porcentaje del A.I.U. de los valores unitarios Obras Civiles de Conservación y los ítems a pagar por valores unitarios SON OFERTABLES.*

5) *Los porcentajes de A.I.U. de Manejo Ambiental-SST, Gestión Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y de Manejo de Tránsito son FIJOS, NO OFERTABLES.*

6) *Los valores para ensayos de campo y de laboratorio NO SON OFERTABLES. Los insumos de los ensayos de campo y de laboratorio, así como sus precios unitarios, son los contemplados en la base de precios de referencia del IDU vigente al momento de la ejecución del respectivo ensayo.*

7) *El valor estimado de AJUSTES para obras, Manejo Ambiental –SST-Gestión Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Manejo de Tránsito, NO SON OFERTABLES.*

8) *Se deberá tener en cuenta que no se podrá superar el valor unitario de ninguno de los ítems del Presupuesto Oficial Estimado (POE).*

9) *Las Actividades de Obras civiles se afectan por el AIU de los valores unitarios obras civiles de conservación.*

10) *Los insumos y actividades para Manejo Ambiental-SST-Gestión Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Manejo de Tránsito se afectan por el AIU de los valores de insumos y actividades para Manejo Ambiental-SST-Gestión Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Manejo de Tránsito.*

11) *El contrato se adjudicará y se suscribirá por el valor del Presupuesto Oficial de cada grupo. La diferencia entre el Presupuesto Oficial Estimado (POE) y el Presupuesto Ofertado, se deberá destinar para ejecutar las actividades previstas en el proyecto en cada uno de sus componentes, teniendo en cuenta que los recursos son a monto agotable, lo cual se deberá tener en cuenta en la estimación de la oferta económica.*

12) *Los montos señalados en el Formulario 1, tanto los catalogados como "VALOR FIJO" como los que son OFERTABLES, son valores y cantidades aproximados que permiten estimar el presupuesto oficial y el alcance de las obras objeto del contrato de conservación, sin que esto signifique compromiso alguno del IDU para garantizar la ejecución de dichos ítems y los respectivos precios unitarios; por lo tanto, atendiendo la naturaleza de los contratos de conservación, cuyos recursos se invierten a monto agotable, los valores y cantidades que hacen parte del POE corresponden a montos indicativos, producto de un análisis previo por parte de la Entidad, cuyo valor y cantidad final será producto de la ejecución de las obras (incluidos los componentes Ambiental - SST, Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Tránsito), de los ensayos de campo y laboratorio efectivamente realizados y de los ajustes realmente causados. Con la presentación de la oferta económica se entienden aceptados los términos anteriores.*

13) *Para el cálculo del presupuesto oficial estimado, se formularon cantidades para cada uno de los ítems que conforman el mismo, aclarando que estas son indicativas y podrán aumentar, disminuir o suprimirse durante la ejecución del contrato, y esto no será objeto de futuras reclamaciones.*

14) Las actividades de ENSAYOS DE LABORATORIO (Incluyen elementos SST) no se afectan por el AIU considerando que deben ser catalogadas como actividades de consultoría para obras de conservación. Dichos costos son gravados por el IVA.

15) Los valores no ejecutados estimados para los componentes Ambiental-SST, Dialogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Tránsito y Ajustes, se deberán destinar a ejecutar actividades de obra; así mismo de requerirse recursos adicionales a los estimados en estos componentes, se podrá utilizar recursos asignados a obra garantizando control sobre la ejecución y el balance financiero del contrato.

16) El valor para el COSTO DE ACTIVIDADES ACERO es un valor fijo no ofertable.

17) Los impuestos, tasas o contribuciones aplicables al tipo de contratación de obra son los siguientes:

- *Contribución Especial (Impuesto de Guerra Ley 1738 DIC18-2014 prorroga 4 años)*
- *ICA (Ley 14 6jul1983, Res 219 25feb2004)*
- *GMF (Ley 1739 23dic2014 modifica el Estatuto Tributario)*
- *Estampilla Universidad Distrital (Acuerdo 696 de 2017)*
- *Estampilla procultura (Acuerdo 187 de 20 dic 2005)*
- *Estampilla pro personas Mayores (Acuerdo 645 de 9 de junio de 2016)*
- *Estampilla Unipedagógica (Dec. 584 de 19 dic 2014)*
- *Impuesto sobre la renta*

18) Los impuestos, costos, etc, que son propias de la actividad de ejecución de obra civil son responsabilidad del contratista de acuerdo a las disposiciones vigentes.

19) El valor a evaluar en cada uno de los grupos será el valor total ofertado establecido en el formulario 1- Presupuesto Oficial, con corrección aritmética.

20) En consideración a la imposibilidad de la Entidad de conocer de forma absoluta todas las variables económicas de los mercados, como el asegurador y los acuerdos comerciales entre privados, las tasas de aseguramiento empleadas por la Entidad en la estructuración de los costos indirectos así como los valores obtenidos de garantías, corresponden a una referencia del mercado para la estimación del POE del presente proceso de selección, los cuales de ninguna forma constituyen valores unitarios, contractuales o de otra índole que resulten obligatorios para el contratante o contratista. No obstante, el contratista está obligado a la constitución de las garantías y pólizas que amparen el contrato de conformidad con lo establecido en la Minuta.

21) En caso de discrepancias entre los valores señalados en el Formulario 1 – Formulario de Presupuesto Oficial y el valor presentado en el SECOP II, prevalecerá el valor presentado en el SECOP II.

Valores No Ofertables

- *El porcentaje de A.I.U. para los valores de insumos y las actividades de Manejo Ambiental-SST-Gestión Gestión Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica y Manejo de tránsito.*
- *El valor para ensayos de campo y de laboratorio*
- *El valor estimado de AJUSTES para obras, Manejo Ambiental –SST-Gestión Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Manejo de Tránsito.*
- *El valor para el COSTO DE ACTIVIDADES ACERO.*

El presupuesto oficial de la presente Licitación se fija en las sumas anteriormente indicadas, los cuales, en la parte de la obra, no incluye IVA por ser el IDU una entidad descentralizada del nivel territorial (Ley 17/92, Art. 15 y Ley 21/92, Art. 100).

5.3 Forma de pago

El IDU, pagará al CONTRATISTA el valor del contrato de la siguiente manera:

1. ACTIVIDADES A PRECIOS UNITARIOS

1. Para los ítems contemplados en el presupuesto de obra por precios unitarios, el contratista facturará mensualmente el 94% del valor total del acta mensual de la obra ejecutada en el respectivo periodo, soportada en las actas mensuales de recibo parcial de obra ejecutada, revisada, aceptada y recibida a satisfacción por parte del INTERVENTOR.

2. El tres por ciento (3%) de los ítems ejecutados se cancelará una vez se suscriba el Acta de Recibo Final de Obra a satisfacción por parte del INTERVENTOR.

3. El tres por ciento (3%) restante se cancelará una vez se suscriba el Acta de Liquidación del Contrato.

Nota 1: No obstante, lo anterior, las actas de pago deberán ser suscritas de conformidad con lo estipulado en el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos y el Manual de Gestión Contractual del IDU vigentes a la suscripción del contrato.

Nota 2: La obra ejecutada comprende Ensayos de Laboratorio, así como las actividades de obra ejecutados en el respectivo período.

Para efectos de pago, se tendrá en cuenta el porcentaje de A.I.U. ofertado.

2. VALOR A MONTO AGOTABLE PARA ENSAYOS DE LABORATORIO

Ensayos de campo y de laboratorio para validar áreas de fresado y reposición de la carpeta asfáltica o reposición de losas de concreto hidráulico, definidos en el inventario de daños o levantamiento de fallas del pavimento existente:

Con cargo a este concepto se pagarán a los precios unitarios fijos los ensayos de campo y de laboratorio relacionados con validación de áreas de fresado y reposición de carpeta asfáltica, reposición de losas

de concreto hidráulico - (Conservación por reacción), definidos en el inventario de daños o levantamiento de fallas del pavimento existente, que hayan sido previamente aprobados por la INTERVENTORÍA y autorizados por el IDU. Lo anterior, previa verificación de la disponibilidad de recursos por parte de la Interventoría y el IDU.

Para el pago de estos ítems, se debe soportar la ejecución de los ensayos de campo y de laboratorio en el respectivo informe de inventario de daños, que será revisado y aprobado por la INTERVENTORÍA, en el cual se relacionen de manera detallada los ítems y cantidades desarrollados durante el mes, así como la discriminación detallada de los mismos en las actas de recibo parcial de obra.

El pago de estos ensayos 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 se encuentren revisados y aprobados por la INTERVENTORÍA.

Los costos de ensayos de campo y de laboratorio, no deberán afectarse por el AIU considerando que corresponden a bienes y servicios serán gravados por el IVA y deberán afectarse por un factor multiplicador de 1.1.

Valor a monto agotable para ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la ejecución de las Obras de Conservación por condición de respuesta o por reacción

El costo estimado para los ensayos de campo y de laboratorio relacionados con la ejecución de las Obras de Conservación por condición de respuesta por reacción, procede para los ensayos incluidos en el plan de ensayos presentado por el contratista y aprobado por el interventor, el cual debe considerar lo establecido en el Apéndice A y demás Especificaciones Generales y Particulares que le sean aplicables, así mismo, dicho costo estimado procede para los especiales que requiera la interventoría o la Entidad. Lo anterior, previa verificación de la disponibilidad de recursos por parte de la interventoría y el IDU. Bajo ninguna circunstancia el CONTRATISTA empleará los recursos de este rubro para verificar la calidad de los materiales adquiridos a sus proveedores, 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 CONTRATISTA 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. El CONTRATISTA con la presentación de su oferta acepta las presentes condiciones.

El pago de estos ítems requiere un informe mensual que será revisado y aprobado por el INTERVENTOR, en el cual se relacionen de manera detallada los ítems y cantidades desarrollados durante el mes, así como la discriminación detallada de los mismos en las actas de recibo parcial de obra.

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, revisados y aprobados por el INTERVENTOR.

Los costos de ensayos de campo y de laboratorio no deberán afectarse por el AIU considerando que corresponden a bienes y servicios, serán gravados por el IVA y deberán afectarse por un factor multiplicador de 1.1.

2. FORMA DE PAGO COMPONENTE DE GESTIÓN AMBIENTAL (SGA) Y SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SST):

Se pagará a precios unitarios en atención de los análisis de precios unitarios presentados por el **CONTRATISTA,** afectados por el porcentaje de valoración de desempeño Ambiental de las fichas de seguimiento de labores Ambientales (Fichas de Seguimiento de Labores Ambientales – Listas de Chequeo) calculado por la interventoría, de conformidad con lo establecido en el Apéndice OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA EN GESTIÓN AMBIENTAL, DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (SGA y SGSST) y el AIU correspondiente a este componente.

El sistema aplica fichas de seguimiento que valorarán el cumplimiento de cada una de las actividades ambientales ya predeterminadas.

Como consecuencia de la aplicación de las fichas de seguimiento, el Interventor determinará si el Contratista ha cumplido el 0% o 100% de cada una de las labores establecidas en el Apéndice COMPONENTE AMBIENTAL Y SST - OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA GESTIÓN AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO A&SST, que debería haber cumplido para el momento de la suscripción del acta mensual de obra.

El mecanismo a emplear, son fichas de seguimiento elaboradas para el componente de gestión ambiental y cada uno de sus programas en las que se detallan las actividades y los criterios de evaluación del cumplimiento de dicha actividad. Las fichas de seguimiento podrán ser ajustadas conjuntamente por el Contratista y el Interventor, para cada periodo, conforme a los lineamientos establecidos en el Apéndice COMPONENTE AMBIENTAL Y SST - OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA GESTIÓN AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO A&SST.

Lo anterior, sin perjuicio de las multas que le puedan ser impuestas al Contratista por incumplimiento de las obligaciones asumidas por este concepto, de conformidad con lo establecido en la cláusula de multas. Si durante la fase de ejecución no se desarrollan algunos de los ítems contenidos en las fichas de seguimiento de labores ambientales, por tratarse de actividades no aplicables para tal momento, se entenderá que, para efectos del pago y valoraciones de las labores A&SST desarrolladas por el contratista, tales ítems no se incluirán dentro de la ponderación. En tal caso, el valor asignado será distribuido proporcionalmente dentro de los ítems del componente.

3. COMPONENTE SOCIAL: Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica.

Se pagará a precios unitarios en atención de los análisis de precios unitarios presentados por el **CONTRATISTA,** afectados por el porcentaje de cumplimiento de las labores de gestión social (lista de chequeo) calculado por la interventoría, de conformidad con lo establecido en el apéndice OBLIGACIONES DE GESTIÓN SOCIAL y el AIU correspondiente a este componente.

El sistema aplica una lista de chequeo que valorará el cumplimiento de cada una de las actividades sociales ya predeterminadas.

Como consecuencia de la aplicación de las listas de chequeo, el Interventor determinará si el Contratista ha cumplido el 0% o 100% de cada una de las labores establecidas en el APÉNDICE GESTION SOCIAL que debería haber cumplido para el momento de la suscripción del acta mensual de obra.

El mecanismo a emplear son listas de chequeo elaboradas para el componente de gestión social y cada uno de sus programas en las que se detallan las actividades y los criterios de evaluación del cumplimiento de dicha actividad. Las listas de chequeo podrán ser ajustadas conjuntamente por el Contratista y el Interventor para cada periodo, conforme a los lineamientos establecidos en el APÉNDICE GESTION SOCIAL.

Lo anterior, sin perjuicio de las multas que le puedan ser impuestas al Contratista por incumplimiento de las obligaciones asumidas por este concepto, de conformidad con lo establecido en la cláusula de multas. Si durante la fase de ejecución no se desarrollan algunos de los ítems contenidos en las fichas de seguimiento de labores sociales, por tratarse de actividades no aplicables para tal momento, se entenderá que, para efectos del pago y valoraciones de las labores SOCIALES desarrolladas por el contratista, tales ítems no se incluirán dentro de la ponderación. En tal caso, el valor asignado será distribuido proporcionalmente dentro de los ítems del componente.

4. COMPONENTE DE PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS:

Se pagará a precios unitarios en atención de los análisis de precios unitarios presentados por el **CONTRATISTA,** afectados por el porcentaje de cumplimiento de las labores de plan de manejo de tránsito y señalización y desvíos (lista de chequeo) calculado por la interventoría, de conformidad con lo establecido en el apéndice **ESPECIFICACIONES PARA EL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS** y el AIU correspondiente a este componente.

El sistema aplica una lista de chequeo que valorará el cumplimiento de cada una de las actividades de tráfico, señalización y desvíos ya predeterminadas.

Como consecuencia de la aplicación de las listas de chequeo, el Interventor determinará si el Contratista ha cumplido entre el 0% y 100% de cada una de las labores establecidas en el Apéndice **F** que debería haber cumplido para el momento de la suscripción del acta mensual de obra.

El mecanismo a emplear son listas de chequeo elaboradas para el componente de gestión de tráfico, señalización y desvíos y cada uno de sus programas en las que se detallan las actividades y los criterios de evaluación del cumplimiento de dicha actividad. Las listas de chequeo podrán ser ajustadas conjuntamente por el Contratista y el Interventor, para cada periodo, conforme a los lineamientos establecidos en el Apéndice **ESPECIFICACIONES PARA EL PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS.**

Lo anterior, sin perjuicio de las multas que le puedan ser impuestas al Contratista por incumplimiento de las obligaciones asumidas por este concepto, de conformidad con lo establecido en la cláusula de multas. Si durante la fase de ejecución no se desarrollan algunos de los ítems contenidos en las fichas de seguimiento de tráfico, señalización y desvíos, por tratarse de actividades no aplicables para tal momento, se entenderá que, para efectos del pago y valoraciones de las labores del PLAN DE MANEJO DE TRÁFICO, SEÑALIZACIÓN Y DESVIOS desarrolladas por el contratista, tales ítems no se incluirán dentro de la ponderación. En tal caso, el valor asignado será distribuido proporcionalmente dentro de los ítems del componente.

6. AJUSTES

Teniendo en cuenta que el plazo del presente Contrato es de DIEZ (10) MESES, y que ello implica su ejecución en la vigencia 2026 y 2027, se pagarán los ajustes correspondientes y por cambio de vigencia de las actividades ejecutadas durante la vigencia 2027, como se estipulan a continuación, de acuerdo con el presupuesto del presente Contrato.

FORMA DE PAGO DE LOS AJUSTES:

Los ajustes serán discriminados y facturados en las actas mensuales de recibo parcial de obra ejecutada, revisada, aceptada y recibida a satisfacción por parte de la interventoría y supervisor IDU del contrato.

6.1 Ajustes por cambio de vigencia para ensayos de laboratorio

Para el pago de los ítems de ensayos de laboratorio no se cuenta con una fórmula de ajuste por cambio de vigencia, teniendo en cuenta que estos se pagarán al valor de la lista de precios de referencia del IDU vigente a la fecha de su programación o solicitud, según corresponda.

6.2 Ajustes para ítems a precios unitarios

En el caso en que se traspase la vigencia por causas NO imputables al contratista, la Entidad reconocerá los siguientes ajustes:

6.2.1 Al insumo asfalto.

Las mezclas asfálticas normalizadas o modificadas con polímeros, microaglomerados, emulsiones asfálticas y las demás actividades que contengan asfalto sólido, se ajustarán en forma creciente o decreciente así:

Sobre el insumo asfalto sólido del unitario, afectado por la variación (aumento o disminución) de precios emitido por ECOPETROL mediante certificación o lista oficial, el ajuste se aplicará únicamente a los despachos efectuados con posterioridad a la fecha de la resolución, certificación o lista de ECOPETROL que autorice dicho ajuste, siempre y cuando la obra a ajustar corresponda a la ejecución de acuerdo con el cronograma de obra. Cuando por causas imputables al contratista la obra no sea ejecutada en los términos previstos en el cronograma, el ajuste de precios del insumo asfalto se hará con base en la resolución, certificación o lista de ECOPETROL que autorice dicho ajuste, para el mes calendario de menor índice (I) comprendido entre el mes de ejecución según el cronograma y el mes real de ejecución de la obra.

El ajuste del insumo asfalto se hará con base al precio del insumo asfalto emitido en el mes del último día de cierre (mes de presentación de la oferta económica) y teniendo en cuenta el análisis de precios unitarios presentado por el contratista. La certificación o lista oficial emitida por ECOPETROL que se tendrá en cuenta para el ajuste del insumo asfalto será la correspondiente al mes de inicio del corte de obra siempre y cuando corresponda con el cronograma aprobado, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$R = (P - A)x\left[\left(\frac{I}{I_0}\right) - 1\right]$$

Dónde:
R = Valor ajustado del insumo asfalto por obra ejecutada.

P = Valor total del acta de recibo parcial de obra para el insumo asfalto del periodo a ajustar.
A = Anticipo amortizado sobre el valor total del Acta de Recibo Parcial De Obra para el insumo asfalto del período a ajustar.
I = Precio por tonelada de asfalto según resolución, certificación o lista de ECOPETROL correspondiente al mes de ejecución de la obra, siempre y cuando la ejecución corresponda con la programación de obra aprobada y en todo caso se pagará al mes programado de la ejecución de esta actividad.
I_0= Precio por tonelada de asfalto según resolución, certificación o lista de ECOPETROL correspondiente al mes del último día de cierre del proceso de selección.

El reconocimiento de ajustes para los casos en los que se presenten atrasos por causas IMPUTABLES al CONTRATISTA, el ajuste de precios del insumo asfalto se hará con base en la resolución, certificación o lista de ECOPETROL que autorice dicho ajuste, para el mes calendario de menor índice (I) comprendido entre el mes de ejecución según el cronograma y el mes real de ejecución de la obra.

Cuando por causas no imputables al contratista, la obra real no corresponda a la ejecución programada, de acuerdo con el Plan Detallado de Obra (PDT- cronograma), el ajuste de precios del insumo asfalto se hará con base en la resolución, certificación o lista de ECOPETROL que autorice dicho ajuste, para el mes calendario de mayor índice (I) comprendido entre el mes de ejecución según el cronograma y el mes real de ejecución de la obra.

Se deberán tener en cuenta los rangos establecidos en la matriz de riesgos para establecer los porcentajes que asumirán tanto el contratista como el IDU, en caso de fluctuaciones exorbitantes mayores a los rangos establecidos.

6.2.2 Ajustes para otros componentes e ítem:

Para los demás componentes de los ítems que contengan mezclas asfálticas normalizadas o modificadas con polímeros, microaglomerados, emulsiones asfálticas, insumo asfalto, acero o cemento (excepto para elementos prefabricados), así como para los demás ítems que no contengan los insumos asfalto sólido y/o acero y/o cemento (excepto para elementos prefabricados), el ajuste de precios se hará para el mes calendario correspondiente a la ejecución de la obra según el cronograma, de acuerdo con el ICOCIV- A16.1 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C. generado por el DANE para el grupo CPC 530201, Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11 (Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles), de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$R = (P - A)x\left[\left(\frac{I}{I_0}\right) - 1\right]$$

Dónde:

R = Valor ajustado del acta de recibo parcial de obra sin incluir el insumo asfalto y/o acero.
P = Valor total del acta de recibo parcial de obra sin incluir el insumo asfalto y/o acero del periodo a ajustar.
A = Anticipo amortizado sobre el valor total del Acta de Recibo Parcial de Obra sin incluir el insumo asfalto y/o acero del periodo a ajustar.
I = Valor del ICOCIV - A16.1 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C., generado por el DANE para el grupo CPC 530201, Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11 (Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles), correspondiente al mes de ejecución, siempre y cuando la ejecución corresponda con la programación de obra aprobada y en todo caso se pagará al mes programado de la ejecución de esta actividad.

I_0 = Valor del ICOCIV generado por el DANE para el grupo CPC 530201, correspondiente al mes del último día de cierre del proceso de selección.

El reconocimiento de ajustes para los casos en los que se presenten atrasos por causas IMPUTABLES al CONTRATISTA, se hará con base en el valor del ICOCIV - A16.1 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C,, generado por el DANE para el grupo CPC 530201, Código de Agregación Subclase 11 (Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles), tomando el mes calendario que presente el menor índice (I), comprendido entre el mes de ejecución, según el cronograma, y el mes real de ejecución de la obra.

Cuando por causas no imputables al CONTRATISTA, la obra real no corresponda a la ejecución programada de acuerdo con el Plan Detallado de Trabajo (PDT- cronograma), el ajuste de precios de otros componentes e ítem, distintos al insumo asfalto, se hará con base en el valor del ICOCIV - A16.1 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C,, generado por el DANE para el grupo CPC 530201, Código de Agregación Subclase 11 (Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles), tomando el mes calendario que presente el mayor índice (I), comprendido entre el mes de ejecución, según el cronograma, y el mes real de ejecución de la obra.

Se deben tener en cuenta los rangos definidos en la matriz de riesgos para establecer los porcentajes que asumirán tanto el CONTRATISTA como el IDU, en caso de fluctuaciones por fuera de estos rangos.

6.2.3 Ajustes para ítems asociados al Acero:

Para los ítems que impliquen suministro de Acero, el ajuste de precios de este insumo se hará para el mes calendario correspondiente a la ejecución de la obra según el cronograma, de acuerdo con el índice de costos de la construcción de obras civiles (ICOCIV) - A16.9 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos grupo CPC 530201, Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11, Grupo de Costos: Materiales y Código de Insumo 109 - Acero, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$R = (P - A)x\left[\left(\frac{I}{I_0}\right) - 1\right]$$

Dónde:

R = Valor ajustado del insumo acero por obra ejecutada.
P = Valor total del acta de recibo parcial de obra correspondiente al insumo acero del periodo a ajustar.
A = Anticipo amortizado sobre el valor total del Acta de Recibo Parcial de Obra para el insumo acero del periodo a ajustar.
I = Valor del ICOCIV - - A16.9 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos generados por el DANE para el grupo de obra CPC 530201, Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11, Grupo de Costos: Materiales y Código de Insumo 109 – Acero, correspondiente al mes de ejecución, siempre y cuando la ejecución corresponda con la programación de obra aprobada y en todo caso se pagará al mes programado de la ejecución de esta actividad.
I_0= Valor del ICOCIV - A16.9 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos generados por el DANE para el grupo de obra CPC 530201, Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11, Grupo de Costos: Materiales y Código de Insumo 109 – Acero, correspondiente al mes de cierre del proceso de selección.

El reconocimiento de ajustes para los casos en los que se presenten atrasos por causas IMPUTABLES al CONTRATISTA, se hará con base en el valor del ICOCIV- A16.9 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos generado por el DANE para el grupo de obra CPC 530201, Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11, Grupo de Costos: Materiales y Código de Insumo 109 – Acero, tomando el mes calendario que presente el menor índice (I), comprendido entre el mes de ejecución, según el cronograma, y el mes real de ejecución de la obra.

Cuando por causas no imputables al CONTRATISTA, la obra real no corresponda a la ejecución programada, de acuerdo con el Plan Detallado de Trabajo (PDT- cronograma), el ajuste de precios del insumo acero se hará con base en el valor del ICOCIV- A16.9 - Serie histórica índice por subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos generados por el DANE para el grupo de obra CPC 530201 , Subclase CPC 53211, Código de Agregación Subclase 11, Grupo de Costos: Materiales y Código de Insumo 109 – Acero, tomando el mes calendario que presente el mayor índice (I), comprendido entre el mes de ejecución, según el cronograma, y el mes real de ejecución de la obra.

Se deben tener en cuenta los rangos definidos en la matriz de riesgos para establecer los porcentajes que asumirán tanto el CONTRATISTA como el IDU, en caso de fluctuaciones por fuera de estos rangos.

6.2.4 Reconocimiento al Contratista por incremento de la mano de obra (oficiales y ayudantes) en razón a la disminución de la jornada laboral decretada en la ley 2101 de 2021.

A partir del valor mensual de la Remuneración del Contratista, resultante de la sumatoria del Componente a Precios Unitarios y los Componentes Transversales, calculados siguiendo la metodología prevista en cada una de las Clausula precedentes, menos la amortización del Anticipo, los Descuentos y Retención, se realizará el reconocimiento por el incremento en el valor de la mano de obra para oficiales y ayudantes en razón a la entrada en vigencia de la reducción de la jornada laboral decretada por la ley 2101 de 2021, así:

$$RMRJ_m = \frac{(RMEC_m - A_m - Ret_m - D_m)}{(1 + AIU\%)} * M.O\% * FIJ_X\%$$

Donde:

$RMRJ_m$	Es el valor mensual a reconocer por incremento en el valor de la mano de obra (oficiales y ayudantes) por reducción de la jornada laboral en el mes m.
$RMEC_m$	Es el valor mensual de la Remuneración del Contratista a pagar en el mes m.
D_m	Son las Deducciones aplicables a la Remuneración del Contratista a pagar en el mes m.
Ret_m	Es el valor de las Retenciones que deban hacerse a la Remuneración del Contratista en el mes m.
A_m	Es el valor de la Amortización del Anticipo del mes correspondiente.
$AIU\%$	Es el porcentaje del AIU ofertado por el Contratista en su Oferta Económica.
$M.O\%$	Es el porcentaje estimado por la Entidad que corresponde a la mano de obra (oficiales y

	ayudantes) dentro de los costos del presupuesto, así: [11,56%]
$FIJ_X\%$	Es el factor de Incremento por disminución de la Jornada laboral estimado por la Entidad, el cual se aplicará de acuerdo a la fecha programada de ejecución de las Obras, así: Del 15 de julio de 2024 al 14 de julio de 2025: [2,09]% Del 15 de julio de 2025 al 14 de julio de 2026: [6,25]% Del 15 de julio de 2026 en adelante: [10,42]%

ANTICIPO

El IDU, previa constitución de la garantía de buen manejo y correcta inversión del anticipo, del cumplimiento de los requisitos señalados para la entrega del mismo y de la aprobación del Plan Detallado de Inversión del Anticipo, debidamente aprobado por la interventoría, hará entrega, a título de anticipo de la suma equivalente al treinta **(30%) del valor total del contrato**. **El CONTRATISTA deberá amortizar el 30% del valor de cada acta de recibo parcial de obra** hasta completar el 100% del valor entregado a título de anticipo. En todo caso, deberá amortizarse en su totalidad al acta de recibo final del contrato.

Se debe programar con anticipación los trámites para asegurar que se pueda iniciar con los giros del dinero entregado a título de anticipo desde el momento del inicio del plazo de ejecución del contrato.

Para efecto de cualquier pago se debe tener en cuenta lo descrito en el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos y Manual de Gestión Contractual del IDU, vigentes a la suscripción Contrato y en la normatividad legal que le aplique.

JUSTIFICACIÓN DEL MONTO Y FORMA DE AMORTIZACIÓN DEL ANTICIPO:

De acuerdo a las modelaciones realizadas por la Entidad y las mesas técnicas con la Cámara Colombiana de Infraestructura – CCI en la vigencia 2020, a partir de los análisis de flujos de caja de los proyectos de obra, se evidenció la conveniencia de realizar un giro por concepto de anticipo y su amortización en los porcentajes anteriormente descritos, los cuales se encuentran dentro de los rangos establecidos en el Manual de Gestión Contractual del IDU, Versión 20 y la Ley 80 de 1993 en su artículo 40.

PARÁGRAFO PRIMERO: El anticipo en ningún caso se considera pago, y estará sujeto a las reglas y condiciones, que, para el manejo del mismo, se establecen en el Manuales, Guías, Planes y Procedimientos del IDU vigentes a la fecha de su giro. Los pagos que se realicen con cargo a los recursos de la Fiducia, deben contar con la aprobación del INTERVENTOR y corresponder al Plan Detallado de Inversión de Anticipo.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Para efecto de cualquier pago se debe tener en cuenta lo descrito en el Manual de Gestión de Interventoría y/o Supervisión de Contratos y Manual de Gestión Contractual del IDU, vigentes a la suscripción Contrato y en la normatividad legal que le aplique.

PARÁGRAFO TERCERO: El CONTRATISTA debe constituir una fiducia de administración y pagos, para el manejo de los recursos que reciba a título de anticipo, de conformidad con lo señalado en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, con el fin de garantizar que dichos recursos se apliquen exclusivamente a la ejecución del Contrato en los términos establecidos en el Plan Detallado de Inversión de Anticipo. Deberá hacer parte integral del Contrato de fiducia, el plan detallado de inversión del anticipo, aprobado por el INTERVENTOR. El IDU girará el valor del anticipo a la cuenta bancaria exclusiva de la fiducia que se contrate luego de haberse suscrito el acta de inicio de CONTRATISTA y dentro del término establecido por la Entidad, el cual será posterior a la radicación de la cuenta de cobro correctamente elaborada. El giro de este valor no constituye condición previa para el inicio del plazo de ejecución del Contrato. El Contratista debe responder por los rendimientos que se generen desde el día de giro por parte del IDU, hasta cuando se abone el dinero en la cuenta de la Cartera Colectiva, Ahorros o Corriente del Patrimonio Autónomo donde se manejan los recursos del anticipo, en caso que el abono del dinero quede en días posteriores al giro realizado por el IDU.

PARÁGRAFO CUARTO. ASPECTOS GENERALES DE LA FIDUCIA: El manejo de los dineros se efectuará de manera conjunta entre el CONTRATISTA y el INTERVENTOR. Así mismo, deberá establecerse en el Contrato de Fiducia, que los rendimientos de la Fiducia serán de propiedad del IDU, los cuales deberán ser reintegrados mensualmente, dentro del mes siguiente, en el cual se hayan generado los mismos, por la Entidad Fiduciaria a la cuenta que para tal propósito informe la Entidad. En caso de presentarse “rendimientos negativos” en las Carteras Colectivas, es necesario que el CONTRATISTA efectúe la consignación de la cifra exacta, directamente en la Fiduciaria, en la Cartera Colectiva donde se están manejando los recursos del anticipo, con el fin de “recomponer el capital” entregado por el IDU y radicar en forma mensual en el sistema de correspondencia del IDU, copia de la consignación y el extracto de la Cartera Colectiva, donde se evidencie la recomposición de los “rendimientos negativos”.

.

Debe establecerse en el Contrato de Fiducia que, en caso de declaratoria de siniestro del amparo de buen manejo y correcta inversión del anticipo del Contrato, la Fiducia hará devolución al IDU de los valores disponibles en la cuenta exclusiva. Lo anterior, sin perjuicio de la responsabilidad del CONTRATISTA de reintegrar el valor bruto establecido en esta cláusula por concepto de anticipo.

PARÁGRAFO QUINTO: Los recursos que se entregan a título de anticipo a la fiduciaria deberán invertirse en los fondos de inversión colectivos administrados por la Fiduciaria que cumplan con las condiciones del artículo 49 del Decreto 1525 de 2008, y/o en cuentas de ahorro o corrientes.

PARÁGRAFO SEXTO: Los impuestos, tributos, contribuciones y las retenciones que se hagan sobre las sumas correspondientes al valor del anticipo serán a cargo y por cuenta del CONTRATISTA, quien deberá hacer devolución y amortizar la totalidad del valor del anticipo de acuerdo con lo establecido en la presente cláusula.

PARÁGRAFO SÉPTIMO: Todos los costos de operación, administración, manejo financiero serán asumidos por el CONTRATISTA, sin importar la fecha en que se produzca efectivamente el giro del anticipo.

PARÁGRAFO OCTAVO: El CONTRATISTA deberá remitir el proyecto de Contrato de fiducia al INTERVENTOR para su revisión y aprobación. La revisión y aprobación por parte del INTERVENTOR será para verificar que el esquema fiduciario para la administración de anticipo este de conformidad con lo dispuesto en el presente Contrato. El INTERVENTOR deberá realizar la revisión dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la remisión del CONTRATISTA del proyecto de Contrato de fiducia.

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: 1608 Vencimiento: 31-dic-2026 Valor: $20.314.492.000

Grupo 2

Número: 1610 Vencimiento: 31-dic-2026 Valor: $20.314.492.000

Grupo 3

Número: 1612 Vencimiento: 31-dic-2026 Valor: $20.314.492.000

6. JUSTIFICACIÓN CRITERIOS HABILITANTES

De conformidad con el Decreto 342 de 2019 *"Por el cual se adiciona la Sección 6 de la Subsección 1 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional",* la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente, mediante Resolución 465 de 2024 *"Por la cual se adopta la versión -4- de los Documentos Tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública del sector de infraestructura de transporte y se deroga la Resolución 240 de 2020",* estableció la Versión 4 de los documentos tipo para las licitaciones de obra pública de Infraestructura de Transporte.

Teniendo en cuenta lo anterior la Entidad da aplicación en los documentos del proceso a las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación señalados en los documentos tipo.

El IDU procederá a verificar las propuestas para determinar si cumplen o no cumplen con todos y cada uno de los requisitos habilitantes establecidos en las normas legales pertinentes y en este pliego de condiciones, para lo cual tendrá en cuenta la documentación aportada o relacionada por los proponentes.

Los requisitos habilitantes a utilizar son los siguientes:

A. REQUISITOS MÍNIMOS HABILITANTES DEL PROPONENTE

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

1. CAPACIDAD JURIDICA

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

2. EXPERIENCIA

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

- ✓ **DETERMINACIÓN DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS DE EXPERIENCIA SEGÚN LA MATRIZ 1 – EXPERIENCIA**

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en la “Matriz 1 – Experiencia” del pliego tipo de licitación pública 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 licitatorio 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 tres (3) grupos son:

Actividad a contratar conforme a lo definido en la Matriz 1 - Experiencia - Documento tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte - versión 4 de Colombia Compra Eficiente en el numeral: **6.3 PROYECTOS DE MANTENIMIENTO (RUTINARIO O PERIÓDICO) DE VIAS URBANAS**

Experiencia General: CONSTRUCCIÓN O REHABILITACIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO RUTINARIO O MATENIMIENTO PERIÓDICO O REPAVIMENTACIÓN O PAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL PARA TRÁFICO VEHICULAR DE VÍAS URBANAS O DE VÍAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS

Nota: No se aceptará experiencia en contratos cuyo objeto o alcance sea exclusivamente en cualquiera de las siguientes actividades de obra: componentes de seguridad vial o semaforización o puentes.

- **CLASIFICACIÓN DE LA EXPERIENCIA EN EL "CLASIFICADOR DE BIENES, OBRAS Y SERVICIOS DE LAS NACIONES UNIDAS"**

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

Segmentos	Familia	Clase	Nombre
72	10	33	Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura
72	14	10	Servicios de construcción de autopistas y carreteras
72	14	11	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura

Lo anterior clasificación aplica para cada uno de los grupos.

3. CAPACIDAD FINANCIERA

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

4. CAPITAL DE TRABAJO

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

5. PATRIMONIO

La determinación de patrimonio se rige conforme a lo que se describa en el pliego de condiciones.

6. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

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

7. CAPACIDAD RESIDUAL

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

CRITERIOS HABILITANTES DIFERENCIALES (Decreto 1860 de 2021)

ANÁLISIS DE LOS CRITERIOS HABILITANTES DIFERENCIALES DEL DECRETO 1860 DE 2021 PARA MIPYMES, EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES.

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 lo estipulado en el Estudio del Sector del presente proceso en el numeral Criterios diferenciales para mipymes, emprendimientos y empresas de mujeres.

7. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

La Entidad calificará las ofertas para cada uno de los grupos que hayan cumplido con los requisitos habilitantes con los siguientes puntajes:

Concepto	Puntaje máximo
1. Oferta económica	**48,50**
2. Factor de calidad	**30,00**
3. Apoyo a la industria nacional	**20,00**
4. Vinculación de personas con discapacidad	**1,00**
5. Emprendimientos y empresas de mujeres	**0,25**
6. Mipymes	**0,25**
TOTAL:	**100,00**

OFERTA ECONÓMICA:

Para calificar este factor se tendrá en cuenta el valor total indicado en la propuesta económica o el obtenido de la corrección aritmética. La propuesta económica deberá ser allegada en el Sobre No. 2 y firmada.

La Entidad deberá incluir el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial y la oferta económica en formato Excel.

El desglose de los Análisis de Precios Unitarios publicados por la entidad es únicamente de referencia, constituye una guía para la preparación de la oferta. Si existe alguna duda o interrogante sobre la presentación de estos Análisis de Precios Unitarios y el precio de estudios publicados por la entidad, es deber de los Proponente hacerlos conocer dentro del plazo establecido en el Anexo 2 – Cronograma para la presentación de observaciones al proyecto de pliego de condiciones para que la Entidad los pueda estudiar.

FACTOR DE CALIDAD:

La Entidad asignará el puntaje de factor de calidad como sigue:

CONCEPTO	PUNTAJE
Implementación del programa de gerencia de proyectos	10
Criterios Ambientales y Sociales	20
TOTAL	**30**

Las entidades estatales deben consultar y analizar las anotaciones vigentes que reposen en el Registro Nacional de Obras Civiles Inconclusas, de que trata la Ley 2020 de 2020. En el evento que las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras domiciliadas o con sucursal en Colombia, o integrantes de proponentes plurales, cuenten con alguna anotación vigente de obra civil inconclusa, en el mencionado registro, se descontará un (1) punto de la sumatoria obtenida en relación con el factor de calidad.

- **IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE GERENCIA DE PROYECTOS**

De acuerdo con las características del objeto a contratar y con el principio de proporcionalidad y razonabilidad la Entidad establece para optar para el factor de calidad conforme a las opciones establecidas en el Pliego de Condiciones tipo de Colombia Compra Eficiente-CCE, la Entidad establece para el presente proceso de selección el Programa de Gerencia de Proyectos teniendo en cuenta que constituye una herramienta para la toma de decisiones (técnicas, administrativas, financieras, ambientales, sociales y en materia de riesgos contractuales) respecto al proyecto, siguiendo todos los lineamientos contenidos en el Manual de Interventoría y/o supervisión de contratos del IDU vigente a la suscripción del contrato y demás documentos contractuales del proceso garantizando la calidad del proyecto.

Por lo anterior, el **Programa de Gerencia de Proyectos** corresponde a la opción elegida para el proceso debido a que durante el desarrollo del mismo requiere: identificar requisitos; abordar las diversas necesidades, inquietudes y expectativas de los interesados; equilibrar las contingencias que se relacionan entre otros aspectos con el alcance, la calidad, el cronograma, el presupuesto, los recursos y el riesgo para el cumplimiento del objeto contractual.

La Entidad asignará **DIEZ (10) PUNTOS** al Proponente que se comprometa a instaurar un **Programa de Gerencia de Proyectos** mediante la suscripción del Formato 7A – Programa de gerencia de proyectos, en el cual bajo la gravedad de juramento conste el compromiso que en este sentido asume.

Para la ejecución del Contrato, el adjudicatario deberá instaurar el programa de Gerencia de Proyectos y contar con un profesional tiempo completo en las áreas de la Ingeniería o la Arquitectura, con matrícula profesional vigente, que cumpla con la siguiente condición de acuerdo con lo establecido en

el pliego tipo de Colombia Compra Eficiente – Documento tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte – Versión 4 y teniendo en cuenta que el proyecto se encuentra clasificado con una complejidad media:

- *Profesional que acredite tener una Especialización, Maestría o Doctorado en Gerencia de Proyectos o afines, con mínimo un (1) año de experiencia como coordinador, gerente, líder o director de proyectos de Infraestructura del transporte.*

Para efectos de estimar el tiempo de experiencia como coordinador, gerente, líder o director de proyectos de Infraestructura del transporte se tendrá en consideración el tiempo transcurrido entre la fecha de inicio y de terminación indicada en las certificaciones presentadas, independientemente de su dedicación. En el evento de que existan traslapos de tiempo, solamente se tendrá en cuenta una vez el tiempo traslapado.

- **CRITERIOS AMBIENTALES Y SOCIALES**

Para Procesos de Contratación con Presupuestos entre 1.001 y 13.000 SMMLV:

La Entidad asignará veinte (20) puntos al Proponente que durante la ejecución del contrato se comprometa a implementar los siguientes criterios ambientales y sociales.

Para la acreditación del compromiso y asignación de puntaje el proponente deberá presentar el Formato 14 – Criterios Ambientales y Sociales, debidamente suscrito y bajo la gravedad de juramento conste el compromiso que en este sentido asume, de realizar las siguientes actividades:

- Establecer, medir y hacer seguimiento a un indicador de impacto ambiental adicional a los establecidos en el Plan de Manejo Ambiental - PMA y/o licencia ambiental y/o demás instrumentos definidos por la Normatividad y/o Autoridad Ambiental.

- Garantizar que, durante la ejecución de la obra, el personal que vincule el contratista cuente con espacios y programas adecuados para el uso de medios de transporte alternativos.

- Realizar mínimo dos (2) acciones efectivas que conlleven a capacitaciones y educación alternativa en temas de sostenibilidad para la comunidad y personal de la obra, adicionales a lo establecido en los planes de Gestión Social, para lo cual se podrá gestionar espacios de formación a través de entidades como el Sena, las Aseguradoras de riesgos laborales, o algunas entidades estatales o a través de organizaciones no gubernamentales, entre otras.

- Presentar un programa de uso o ahorro eficiente de agua, en caso de que la entidad contratante suministre el Plan de Uso Eficiente y Ahorro de Agua – PUEAA, el contratista se compromete a incluir acciones adicionales a las establecidas en dicho plan.

- Establecer programas al interior del proyecto que busquen desincentivar el uso de plásticos de un solo uso, así como incluir actividades en donde se vincule a la comunidad en la gestión adecuada de residuos posconsumo.

APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL:

Se describe según lo establecido en el capítulo cuarto del pliego de condiciones.

De conformidad con la consulta del Registro de Productores de Bienes Nacionales, realizada en fecha **11/04/2026,** se determinó que los bienes relevantes para el desarrollo de la obra no se encuentran incluidos en dicho registro de conformidad con el numeral 3 del artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015. 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.

En el caso de Proponentes Plurales, todos, varios o cualquiera de sus integrantes podrá vincular 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.

VINCULACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La vinculación de personas con discapacidad se rige conforme a lo descrito en el pliego de condiciones.

EMPRENDIMIENTOS Y EMPRESAS DE MUJERES

Emprendimientos y empresas de mujeres se rige conforme a lo descrito en el pliego de condiciones.

MIPYMES

Mipymes se rige conforme a lo descrito en el pliego de condiciones.

Nota: Los criterios de evaluación no indicados en el Estudio Previo serán los establecidos en el pliego de condiciones del presente proceso de selección.

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 Contratista 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	X	No requiere	

8.2 Riesgos previsibles amparados en la garantía única

Para cada uno de los grupos (Grupo 1, Grupo 2 y Grupo 3), 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 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:

Tabla 14 – Amparos de la Garantía Única

AMPARO	VALOR ASEGURADO	VIGENCIA	
		DESDE	HASTA
Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan	30% del valor del contrato	Por el término de duración del contrato y ocho (8) meses más. En todo caso deberá estar vigente hasta la liquidación del contrato.	
Buen manejo y correcta inversión del anticipo	100% del valor entregado como anticipo.	Desde la aprobación de la garantía única hasta la amortización del anticipo o la liquidación 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	10% del valor del contrato	Plazo del contrato y tres (3) años más.	
Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción: • Actividades relacionadas con parcheo y bacheo y reposición parcial de losas de concreto hidráulico. (*) • Para actividades tendientes a solucionar problemas de seguridad y movilidad, tales como: implementación de señalización, instalación de defensas metálicas, reposición de una sección de baranda en un puente, instalación de bolardos, instalación de rejillas de	30% del valor del contrato respecto a cada tipo de intervención	Suscripción del Acta de Recibo Final del contrato por paquete de obras, a satisfacción por parte de la Interventoría y la Entidad o Acta de Toma de Posesión.	Doce (12) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Recibo Final del contrato por paquete de obras, a satisfacción por parte de la Interventoría y la Entidad o Acta de Toma de Posesión.

sumideros, tapas de pozos, instalación y/o retiro de otro tipo de elementos de infraestructura, entre otros. (*)			
Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción: Para las intervenciones propuestas con áreas de fresado y reposición de carpeta asfáltica y reposición total de losas de concreto hidráulico. (*)	30% del valor del contrato respecto a cada tipo de intervención	Suscripción del Acta de Recibo Final del contrato por paquete de obras, a satisfacción por parte de la Interventoría y la Entidad o Acta de Toma de Posesión.	Dieciocho (18) meses contados a partir de la suscripción del Acta de Recibo Final del contrato por paquete de obras, a satisfacción por parte de la Interventoría y la Entidad o Acta de Toma de Posesión.
Calidad del servicio para ensayos de campo y laboratorio	30% del valor para ensayos de campo y laboratorio	La fecha de aprobación de los resultados de los Ensayos de Campo y Laboratorio por parte de la interventoría.	La fecha de suscripción del Acta de Recibo del contrato por paquete de obras, a satisfacción por parte de la Interventoría y la Entidad o Acta de Toma de Posesión.
Responsabilidad Civil Extracontractual	El cinco por ciento (5%) del valor del contrato	Por el término de duración del contrato.	

Los datos ingresados en la tabla anterior corresponden para cada grupo (Grupo 1, Grupo 2 y Grupo 3).

Nota: Para los tipos de intervención que se realicen bajo la modalidad de “Actividades especiales”, el amparo de Estabilidad y Calidad de la Obra se clasificará conforme a las obras ejecutadas, de acuerdo con lo estipulado en el contrato de obra en la cláusula Estabilidad de la obra y período de garantía, clasificación que será verificada y aprobada por la interventoría y posterior radicación al IDU (la Entidad se reserva el derecho a objetarlo o no).

El porcentaje de cuantía de los amparos, se definen con base en experiencias obtenidas en contratos de objetos y características similares y atendiendo además lo dispuesto en el Decreto 399 del 21 de abril de 2021. Respecto al amparo de cumplimiento, es pertinente señalar que el valor del 10% establecido en la Sección 3 del Decreto 1082 de 2015, no es suficiente para cubrir los posibles daños y perjuicios ocasionados a la Entidad por dicho incumplimiento.

Aspectos Técnicos para la clasificación de la vigencia del Amparo de Estabilidad y Calidad de las Obras:

Para determinar las vigencias de la pólizas de estabilidad de las obras se contempló tanto lo establecido en Documento Técnico Soporte (DTS) *“Programa para la conservación de la malla vial para la ciudad de Bogotá VIGENCIA 2024 ”* enviado al Centro de Documentación mediante memorando DTCI 202438500126463 del 19 de abril de 2024, como del Programa de Conservación de Malla Vial para la ciudad de Bogotá, vigencia 2025 y vigencias futuras 2026-2027, cuyo Documento Técnico de Soporte fue enviado al Centro de Documentación mediante memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025, donde se considera en el Anexo de Estabilidad que la garantía de estabilidad de las obras debe ser acorde con la intervención a realizar.

Para tal fin, en el DTS se remiten al APÉNDICE I – DIAGNÓSTICO, TÉCNICAS DE INTERVENCIÓN Y DISEÑO DE ALTERNATIVAS PARA LA CONSERVACIÓN PROGRAMADA DE LOS PAVIMENTOS

DE LA MALLA VIAL DE BOGOTÁ D. C. que hizo parte de los documentos que soportaron los procesos de selección para contratar la conservación de la malla vial con recursos de la vigencia 2025-2027, donde se indica lo siguiente:

Las actividades de mantenimiento rutinario para pavimentos flexibles están enfocadas en la limpieza de drenajes, pozos, alcantarillas, sumideros, sello de fisuras y sello de grietas y parcheo; y para actividades de mantenimiento periódico para pavimentos flexibles están orientadas principalmente intervenciones bacheo y fresado con reposición de la carpeta asfáltica (de acuerdo en lo enmarcado en el apéndice I).

Para ello con la siguiente tabla se define la clasificación de la condición del pavimento flexible, donde se encuentra clasificada mediante la "clase", que como el resultado de la intersección entre la condición estructural y la condición superficial, usando los códigos definidos para los rangos del Ie y PCI y posteriormente se relacionarán con un tipo de intervención determinado, ya sea mantenimiento periódico o rutinario. La determinación de la condición del pavimento, en función de las posibles combinaciones, se resume en la siguiente tabla.

Tabla 15 - Matriz para calificación de la condición de pavimentos flexibles.

Preclasificación				**Calificación de la Condición**		
Estructural		**Superficial**		**Clase**	**Color**	**Estrategia de Conservación**
Rango	**Código**	**PCI**	**Código**			
Ie< 0.7	4	0-25	D	4D	Rojo	Reconstrucción
		26-55	C	4C	Rojo	
		56-85	B	4B	Rojo	
		86-100	A	4A	Verde	Postergar la intervención
0.7≤ Ie< 0.9	3	0-25	D	3D	Naranja	Rehabilitación
		26-55	C	3C	Naranja	
		56-85	B	3B	Naranja	
		86-100	A	3A	Verde	Postergar la intervención
0.9≤ Ie< 1.0	2	0-25	D	2D	Amarillo	Mantenimiento Periódico
		26-55	C	2C	Amarillo	
		56-85	B	2B	Amarillo	
		86-100	A	2A	Verde	Mantenimiento Rutinario
Ie≥ 1.0	1	0-25	D	1D	Amarillo	Mantenimiento Periódico
		26-55	C	1C	Amarillo	
		56-85	B	1B	Amarillo	
		86-100	A	1A	Verde	Mantenimiento Rutinario

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 Troncal, memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 – Anexo 5 Estabilidad en las actividades de conservación

Es importante anotar que, existen combinaciones o clases que se consideran poco probables, para las cuales se procederá como sigue:

- Clases 4A y 3A: prima la condición superficial y por tanto se postergará la intervención.
- Clases 4B y 3B: prima la condición estructural y se procede al diseño de intervención.

Tabla 16 - Rangos del PCI y códigos para preclasificación superficial en pavimentos rígidos.

PCI	0-25	26-55	56-85	86-100

Preclasificación	Rojo	Naranja	Amarillo	Verde
Código	D	C	B	A

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 Troncal, memorando DTCI 202538500093203 del 21/03/2025 – Anexo 5 Estabilidad en las actividades de conservación.

Sumado a lo anterior, se presentan las actividades consideradas como tratamientos preventivos o correctivos, exclusivamente de la condición superficial, en las cuales.

- Las actividades de mantenimiento rutinario para pavimentos rígidos están enfocadas en la limpieza de drenajes, pozos, alcantarillas, sumideros, sello de fisuras y sello de juntas; por su parte, las actividades de mantenimiento periódico para pavimentos rígidos están orientadas al reemplazo parcial a profundidad total de losas, reemplazo total de losas, inyección o renivelación de losas, restauración de la transferencia de carga, renivelación de berma, entre otras (de acuerdo en lo enmarcado en el apéndice I).
- Las actividades de mantenimiento rutinario se limitan a acciones preventivas (sello de fisuras en pavimentos flexibles, limpieza y reparación de juntas en pavimentos rígidos, entre otras(de acuerdo en lo enmarcado en el apéndice I) y las intervenciones de tipo correctivo, propias del mantenimiento periódico, deben analizarse con mayor detalle en función de la tipología de pavimento (bacheo en pavimentos flexibles, fresado y reposición de carpeta asfáltica en pavimentos flexibles, reposición parcial o total de losas en pavimento rígido, entre otras (de acuerdo en lo enmarcado en el apéndice I).

Conforme a lo anterior, las técnicas de conservación que buscan atender y resolver las necesidades identificadas como resultado de las inspecciones realizadas, deben contar con un amparo equivalente al alcance de la intervención.

Ahora bien, el tratamiento puntual de deterioros mediante conservación por condición de respuesta o de reacción se enfoca en atender deterioros que puedan afectar la movilidad y la seguridad en la malla vial, sin involucrar un diagnóstico y/o diseño de la intervención previo de la condición del pavimento; no pretende resolver alguna patología en particular de la estructura de pavimento, por tanto, no serán consideradas como actividades tendientes a la mejora de un diagnóstico vial. En ese sentido, las actividades desarrolladas a través de conservación por condición de respuesta son consideradas como una política de conservación por reacción, acorde con las restricciones presupuestales del Distrito.

En contexto con lo anterior, se considera que la garantía de estabilidad de obra debe estar vigente por un término no inferior a los señalados en la tabla 9 - *Amparados en la Garantía Única*, acorde con la intervención realizada.

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

El proceso de contratación está cubierto por los siguientes Acuerdos Comerciales y por la Decisión 439 de la Secretaría de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

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 17 – Acuerdos comerciales

		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		Se requiere apoyo a la supervisión	
Área de la entidad que adelantará la supervisión			

INTERVENTORÍA:

Requiere interventoría técnica		Requiere interventoría integral	X

Justificación:	Las entidades públicas están obligadas a vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de una supervisión o una interventoría, esto con el fin de dar cumplimiento a la Constitución Política de Colombia, a las normas que rigen la contratación estatal y a los manuales establecidos por el IDU. Teniendo en cuenta las características del objeto del proyecto, la interventoría será ejercida por un consultor externo, quien será el encargado de vigilar el desarrollo, ejecución y cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del CONTRATISTA y hará cumplir las disposiciones del IDU y demás normas legales, de acuerdo con las especificaciones del contrato y el Manual de Interventoría y/o

Supervisión de Contratos del IDU vigente a la suscripción del contrato (o el documento que lo remplace).

El artículo 83 de la Ley 1474 de 2011, SUPERVISIÓN E INTERVENTORÍA CONTRACTUAL establece:

"*Con el fin de proteger la moralidad administrativa, de prevenir la ocurrencia de actos de corrupción y de tutelar 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".*

"*La interventoría consistirá en el seguimiento técnico que sobre el cumplimiento del contrato realice una persona natural o jurídica contratada para tal fin por la Entidad Estatal, cuando el seguimiento del contrato suponga conocimiento especializado en la materia, o cuando la complejidad o la extensión del mismo lo justifiquen. No obstante, lo anterior cuando la entidad lo encuentre justificado y acorde a la naturaleza del contrato principal, podrá contratar el seguimiento administrativo, técnico, financiero, contable, jurídico del objeto o contrato dentro de la interventoría*."

Por otra parte, el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 indica sobre los contratos estatales:

*"Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación***:**

1o. Contrato de Obra
Son contratos de obra los que celebren las entidades estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, cualquiera que sea la modalidad de ejecución y pago.

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. "(Subrayado fuera de texto original)

Por lo anterior, el IDU contratará la interventoría externa para la ejecución del proyecto.

Las actividades de la interventoría se encuentran claramente descritas en el pliego de condiciones del Concurso de Méritos que la Entidad adelante para seleccionarla, el contrato que se suscriba y en el Manual de Interventoría y/o Supervisión de Contratos vigente a la suscripción del contrato o el documento que lo reemplace. El Manual de Interventoría y/o Supervisión vigente puede ser consultado en la página https://www.idu.gov.co/page/documentacion-contractual

De acuerdo con lo expuesto, se indica que dada la naturaleza del objeto a contratar (obra pública), se requiere realizar el seguimiento y control de los contratos de conservación por condición de respuesta o por Reacción que surjan como

	consecuencia del proceso de licitación pública, teniendo en cuenta que se requiere realizar en general el seguimiento en los campos técnico, administrativo, legal-jurídico, financiero, de riesgos, contable, diálogo ciudadano y comunicación estratégica, ambiental, patrimonio y de Seguridad y Salud en el Trabajo-SST, sobre el cumplimiento del contrato de Obra de Conservación, ya que el IDU no cuenta con el personal suficiente para desempeñar todas estas labores, por lo tanto, es necesaria la contratación de una interventoría externa integral que desarrolle dichas actividades en el marco de lo establecido en la Ley 1474 de 2011 para la ejecución del proyecto, la cual será igualmente supervisada por la Entidad a través de la Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Vial (Grupo 1 y Grupo 2) y por la Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema de Transporte (Grupo 3) de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura (DTCI), con el/los apoyo(s) a la Supervisión que se designe; esta misma distribución aplicará para los contratos de obra.

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

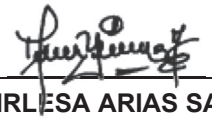
Directiva 001 de 2011. Esta entidad distrital ha encontrado técnicamente viable la posibilidad de incluir en la minuta del contrato, la obligación del contratista de vincular población beneficiaria de la Directiva 001 de 2011, y en consecuencia, pasa a dejar CONSTANCIA de las razones extrajurídicas de tal viabilidad, de acuerdo con el literal c) del punto 4) de la citada Directiva, por considerar que para este tipo de licitación pública el contratista puede requerir de personal beneficiario según la Directiva 001 de 2011, para la ejecución de las obras de conservación y/o personal administrativo, y que la puede vincular laboral o contractualmente de acuerdo con la consulta que realice el Proponente en la Base de Datos dispuesta para ello por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, por lo tanto es necesario que el contratista anexe el certificado de consulta expedido por dicha Secretaría.

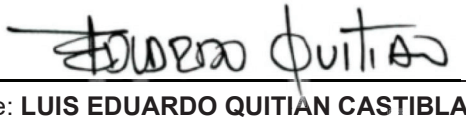
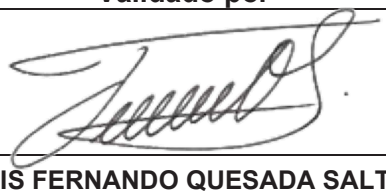
Decreto 1082 de 2015, artículo 2.2.1.2.4.2.16 (Adicionado por el Artículo 3 del Decreto 1860 del 2021). Esta entidad distrital ha encontrado técnicamente viable la posibilidad de incluir en la minuta del contrato la obligación del contratista de vincular población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional que se encuentren clasificados en el grupo A del Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales (SISBEN) y el Contratista podrá consultar esta condición en la página SISBEN.GOV.CO con el respectivo documento de identidad, por considerar que para este tipo de licitación pública el contratista puede requerir de este personal, para la Fase de Ejecución y/o personal administrativo, y que la puede vincular laboral o contractualmente. Se considera que para este tipo de procesos de selección, el porcentaje requerido de población a vincular corresponderá al 5%.

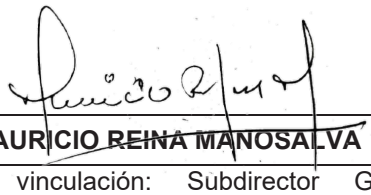
12. INFORMACIÓN PARA LIMITACIÓN A MIPYMES:

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	Elaborado / Revisado por
Firma: 	Firma: 
Nombre: **SANDRA LIZETH ABRIL ZULETA**	Nombre: **ANNY YIRLESA ARIAS SALAZAR**
Cargo o vinculación: Contratista DTCI	Cargo o vinculación: Contratista DTCI

Revisado por	Validado por
Firma: 	Firma: 
Nombre: **LUIS EDUARDO QUITIAN CASTIBLANCO**	Nombre: **LUIS FERNANDO QUESADA SALTARIN**
Cargo o vinculación: Subdirector Técnico de Conservación del Subsistema Vial (E)	Cargo o vinculación: Director Técnico de Conservación de la Infraestructura

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

Revisó: Andres Fernando Huerfano Huerfano - SGI 
Revisó: Dairo Daniel Leyton Montealegre - SGI
Revisó: Diana Zoraida Perez López – DTCI dzpl

Fecha de elaboración: 24 de abril de 2026