ICCU
INSTITUTO DE CAMINOS Y CONSTRUCCIONES DE CUNDINAMARCA

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS ICCU-LP-025-2026

OBJETO:
CONSTRUCCION DE LA CONEXIÓN VIAL Y DE ESPACIO PUBLICO SOBRE LA QUEBRADA TIBANICA A LA ALTURA DE LA AV. CIUDAD DE CALI ENTRE EL MUNICIPIO DE SOACHA, CUNDINAMARCA Y EL DISTRITO CAPITAL

INSTITUTO DE CAMINOS Y CONSTRUCCIONES DE CUNDINAMARCA – ICCU

SUBDIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

CONTENIDO

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD A SATISFACER 3
1.1. SITUACIÓN EXISTENTE 3
1.2. JUSTIFICACIÓN 5
1.3. META 7
1.4. LOCALIZACIÓN 7
1.5. PLANEACIÓN 8
1.6. VISITA AL SITIO DE LA OBRA 8
2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR 8
2.1. OBJETO 8
2.2. ALCANCE DEL OBJETO 8
2.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 8
2.4. PLAZO DEL CONTRATO 9
3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA 9
4. ANÁLISIS QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO 10
4.1. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL 10
4.2. PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROCESO 10
4.3. FORMA DE PAGO 11
4.4. REAJUSTE 11
5. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LA OFERTA MÁS FAVORABLE 11
6. TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS 13
6.1 CLASIFICACIÓN DE LOS RIESGOS 13
6.2 RIESGOS ECONÓMICOS 13
6.3 RIESGOS FINANCIEROS 13
6.4 RIESGOS OPERACIONALES 13
6.5 RIESGOS TECNOLÓGICOS 13
6.6 RIESGOS AMBIENTALES 14
6.7 RIESGOS REGULATORIOS 14
6.8 RIESGOS SOCIALES O POLÍTICOS 14
6.9 RIESGOS DE LA NATURALEZA 14
6.10 EVALUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LOS RIESGOS 14
6.11 MATRIZ DE RIESGOS 14
6.12 RIESGOS QUE ASUME EL CONTRATISTA 15
6.13 RIESGOS QUE ASUME EL ICCU 16
7. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS 16
8. ACUERDOS COMERCIALES 16

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD A SATISFACER

1.1. SITUACIÓN EXISTENTE

La Avenida Ciudad de Cali se considera una de las principales vías de la capital, pues presenta un importante volumen de carga, dado que conecta los ingresos por la Av. Medellín (Calle 80) con el sector industrial y comercial del Aeropuerto El Dorado y a su vez que se conecta con la Av. Centenario (Calle 13). Asimismo, la Avenida Ciudad de Cali es actualmente la vía que presenta el mayor número de bici-usuarios a lo largo de sus 25.00 km; presentando inclusive en ocasiones una sobredemanda.

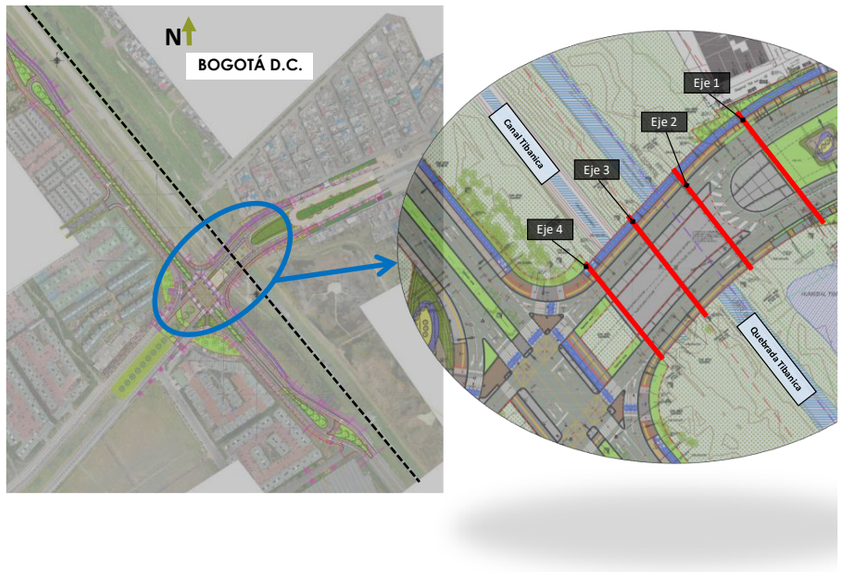
En términos generales, el proyecto Puente Tibanica – Ciudad Verde busca dar continuidad a la Avenida Ciudad Cali, vía que conecta la localidad de Bosa, al sur de la ciudad de Bogotá, con Ciudad Verde, proyecto urbanístico del norte de Soacha.

Este puente vehicular, contempla carriles mixtos para ambos sentidos y un carril exclusivo para Transmilenio, presentándose como un proyecto que generará oportunidades para las comunidades del área de influencia, pues supone un desarrollo vial de alto impacto; en la medida que, en el sector de Bosa, se prevé una intervención vial que mejore el estado de las vías y generé la recuperación de los andenes y el espacio público existente. Por su parte, se espera mejorar la conectividad y accesibilidad de más de 100 conjuntos residenciales de Ciudad Verde I y futura Ciudad Verde II con su entorno, por medio de la Avenida Ciudad Cali existente y la futura conexión con Bogotá.

El Área de Intervención del proyecto contempla 17 predios del barrio Bosa La Primavera. Así mismo, contempla la Avenida Terreros de Soacha y el Canal del Tibanica a la altura de la Avenida Cali, que hacen las veces de límite entre ambos municipios.

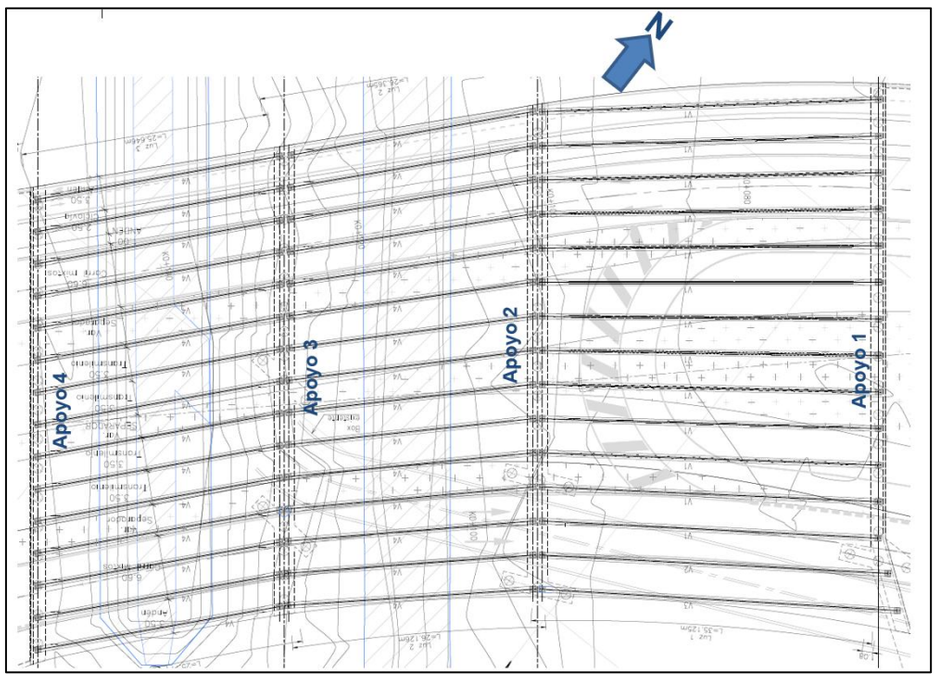
Con base a la ejecución de los estudios y diseños fase 3, entregados por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), cuyo objeto fue ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS DEL PROYECTO PUENTE TIBANICA – CIUDAD VERDE, técnicamente se consideró la estructura definitiva con las siguientes características:

Puente vehicular de placa en concreto, compuesto por 15 vigas de sección “I” en concreto postensado, con un tablero de concreto reforzado de 21 cm de espesor, con una sección transversal compuesta por un andén, dos carriles de tráfico mixto, un separador, una futura zona para tráfico de 4 carriles del sistema BRT, se continúa con un separador, dos carriles de tráfico mixto y se finaliza con un paso mixto peatones y biciusuarios, la estructura tiene una longitud de 87 metros, compuesta por tres luces de 35m, 26m y 26m, el ancho total diseñado es de 63 m para el costado Bogotá y 49m para el costado Soacha, en cuanto a su cimentación, se compone por cuatro apoyos, cimentados en pilotes de concreto de un metro de diámetro y profundidades de entre 50 a 55 metros.



Vista general en planta del proyecto y su descripción visual
Av ciudad de Cali, Bogotá - Soacha
Fuente: Consultoría IDU

Hacia la zona de Soacha se encuentra construido el urbanismo correspondiente a las Avenidas Terreros y Ciudad de Cali. Estas vías se encuentran construidas en concreto asfáltico y presentan buenas condiciones de rodadura. Hacia la zona de Bosa no se cuenta con el empalme de la Avenida Ciudad de Cali y el trazado de esta importante vía requiere aparentemente de la compra de predios. Las vías existentes en este costado se encuentran sin pavimentar y corresponden a vías locales de poca sección. Adicionalmente en este costado se encuentra el Humedal Tibanica el cual podría tener influencia en el perfil estratigráfico de la zona de la vía.



Vista estructural de los apoyos y las vigas "I"
Fuente: Consultoría IDU

Además de los Canales Tibanica Gravedad y Bombeo, existe el Box Piamonte que viene paralelo a la Avenida Ciudad de Cali pasa por debajo del Canal Tibanica Gravedad y entrega

al Canal Tibanica Bombeo. Asimismo, hay redes de acueducto y alcantarillado existentes tanto en el costado de Ciudad Verde en Soacha como en el costado de Bosa San Bernardino en Bogotá.

Según el Mapa Geológico de Bogotá, el sector localizado en la intersección Avenida Terreros con Avenida Ciudad de Cali, Localidad de Bosa Bogotá, está ubicado sobre llanura de inundación correspondiente al Qlla, los cuales están constituidos por los depósitos aluviales más jóvenes de los ríos Bogotá, Tunjuelito y afluentes; estos depósitos están conformados principalmente por arcillas y limos.

Con información disponible en el Mapa Normativo de Amenaza por Movimientos en Masa para el Suelo Urbano y de Expansión Urbana – Decreto 555 de 2021 del IDIGER, el proyecto se encuentra en su gran mayoría en la zona de amenaza baja.

Para el desarrollo del presente proyecto concurrieron en el marco de sus competencias, el IDU, El Municipio De Soacha, La ARM, El Departamento De Cundinamarca y el ICCU, quienes suscribieron el convenio interadministrativo 1025 de 2025, dentro del cual se establece como obligación del ICCU, adelantar los correspondientes procesos de contratación a que haya lugar.

Asi la cosas, a través del presente documento se adelanta el siguiente proyecto:

LA CONSTRUCCION DE LA CONEXIÓN VIAL Y DE ESPACIO PUBLICO SOBRE LA QUEBRADA TIBANICA A LA ALTURA DE LA AV. CIUDAD DE CALI ENTRE EL MUNICIPIO DE SOACHA, CUNDINAMARCA Y EL DISTRITO CAPITAL así mismo, dando aplicación al artículo 32 de La ley 80 de 1993 realizará la contratación de la Interventoría Técnica, Administrativa, Financiera y Ambiental.

Así, de conformidad con lo previsto en la Constitución Política de Colombia, particularmente en los artículos 2 y 365, es deber del Estado, y en el caso particular del Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU, garantizar a todos los administrados del territorio Departamental, la prestación eficiente de los servicios públicos a través de la adquisición de bienes y servicios, ya sea a través de la actuación directa de las propias entidades o acudiendo a la colaboración de los particulares a fin de lograr los fines del Estado de manera legal, armónica, eficiente y eficaz.

Por tanto, dado que el ICCU, no cuenta con los recursos necesarios en infraestructura técnica, ni recursos humanos de planta para realizar el objeto propuesto en este proceso de contratación, se requiere dar inicio a un Proceso de Licitación Pública, siguiendo los parámetros legales establecidos en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, y demás normatividad que los modifique, adicione o complemente, con el fin de seleccionar a un particular para que por su cuenta y riesgo, ejecute el presente proyecto, bajo estándares de eficiencia y eficacia.

1.2. JUSTIFICACIÓN

El Gobernador de Cundinamarca en ejercicio de las facultades otorgadas en el numeral 2 del artículo primero de la Ordenanza 005 de 2008 expedida por la Honorable Asamblea de Cundinamarca, en virtud de la modernización del Departamento y del Plan Departamental de Desarrollo *"Cundinamarca, Corazón de Colombia 2008-2012"*, se creó el Instituto de Infraestructura y Concesiones del Departamento de Cundinamarca "ICCU", mediante Decreto Ordenanzal No 00261 de 2008.

Que bajo el Decreto Ordenanzal 408 de 06 de noviembre de 2024, se realizó el cambio de nombre de la entidad y ahora se denomina Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU, el cual entró en vigor el 15 de enero de 2025, así mismo se realizaron cambios en cuanto a su misión, funciones y estructura.

Que, dentro de los objetivos del ICCU, señalados en el artículo 5 del Decreto Ordenanzal 408 de 06 de noviembre de 2024, se estableció:

> *"5.1. Estructurar, contratar, ejecutar y administrar los proyectos de infraestructura y de alto impacto que se desarrollen directamente o con la participación del capital privado. (...)*

Que, el artículo 6 del Decreto Ordenanzal 408 de 06 de noviembre de 2024, contempló como funciones del ICCU: ...

> *(...) "6.21. Administrar y celebrar los contratos que requiera la ejecución de recursos a cargo del Instituto.*
>
> *6.22 Celebrar toda clase de negocios jurídicos, de administración, disposición, gravamen o compromiso de sus bienes o rentas, dentro de la órbita de sus funciones.*
>
> *6.23 Estructurar los contratos y convenios relacionados con los proyectos a su cargo y realizar todos los actos necesarios para llevar a cabo los procesos de contratación." (...)*

Que en el Plan de Desarrollo Departamental *"GOBERNANDO: MÁS QUE UN PLAN"*, el cual se encuentra aprobado mediante ordenanza 001 de 2024, en el programa No. "3.2.4.3.1. Caminos para quedarse", propone:

> *"La accesibilidad y conectividad de las vías terciarias del Departamento, será un determinante de alto impacto en Cundinamarca; pues son estas las que permiten la transitabilidad de los productos agropecuarios para la seguridad alimentaria del país, las que permiten la conexión con lugares turísticos que generan competitividad en los territorios, las que permiten el tránsito de los habitantes del sector rural, entre otros. Es nuestro propósito principal realizar la intervención en mantenimiento y mejora de estas vías, a través del uso de mejores prácticas de obra que permitan que estas intervenciones tengan mayor durabilidad; inversión que se verá reflejada en el desarrollo integral del Departamento."*

Que dentro del numeral 3.2.4.4.3. Línea estratégica "*Competitividad compartida"*, establece:

> *"Conectividad y Movilidad Eficiente ya que el mejorar la conectividad afecta positivamente la competitividad compartida. Esto considera la ampliación y mejora de la infraestructura vial, la puesta en marcha de sistemas de transporte con enfoque de sostenibilidad, con el desarrollo soluciones férreas, reposición de flotas a energías amigables con el ambiente, así como infraestructura para la bicicleta. Además, es fundamental el buen manejo del tráfico vehicular y la seguridad en las zonas metropolitanas, y el uso permanente de las autopistas digitales. La conexión efectiva entre Bogotá y las provincias, así como la conexión intermunicipal, no solo mejorará la movilidad y conectividad, sino que también acortará las brechas sociales de quienes habitan."*

Que como línea estratégica se propone en el numeral 3.2.4.4.3.4. Apuesta Conectividad:

> *"Dentro de esta apuesta se entiende la conectividad como el proceso de unión de los territorios, los sistemas económicos y las personas (CEPAL, 2006). Es por ello, que la apuesta se proyecta como todo tipo de unión y acercamiento de la población en Cundinamarca, sea digital o vial. Desde este punto, se pretende conectar a Cundinamarca mediante infraestructura óptima que permita el transporte de la ciudadanía, mejorando la calidad de vida y facilitando el transporte de los productos del departamento incrementando la competitividad de este. Es decir, se establece la conectividad como elemento integrador que fomenta la productividad y competitividad."*

Que en armonía a estas disposiciones, se dan como Estrategias para su implementación: - "*Implementar nuevos accesos viales entre Cundinamarca y Bogotá, - Promover la intervención de las vías rurales del departamento para conectar las apuestas y cadenas productivas, así como, la integración de las poblaciones, - Consolidar el trabajo con las Juntas de Acción*

Comunal para el mejoramiento de vías terciarias, - Mejorar los corredores secundarios más estratégicos del Departamento, - Mejorar la infraestructura de las vías terciarias del departamento promoviendo la participación comunitaria y apropiación por el territorio."; entre otras, por lo cual, mediante estas estrategias se deben generar intervenciones a través de actividades de mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento de la infraestructura en el Departamento de Cundinamarca.

Que Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU identificado con NIT 900.258.711-1, DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA con NIT. 899.999.114-, El Municipio De Soacha con NIT 800.094.755-7, La AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD con NIT 901.876.510-2, el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU con NIT 899.999.081-6, suscribieron el convenio interadministrativo 1025 de 2025, con el objeto *Aunar esfuerzos técnicos, jurídicos, administrativos y financieros, para la contratación y ejecución de la "Construcción de la Conexión Vial y de Espacio Público sobre la quebrada Tibanica a la altura de la Av. Ciudad de Cali entre el municipio de Soacha"*

La intervención en este corredor se justifica por sus condiciones críticas que afectan la seguridad, movilidad y calidad de vida de la población.

1.3. META

Meta Producto	Código BPIN	Nombre del Proyecto
/293-Intervenir 250 puentes MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE PUENTES REGIONALES "CONECTANDO TERRITORIOS" DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA	2024004250231	LA CONSTRUCCION DE LA CONEXIÓN VIAL Y DE ESPACIO PUBLICO SOBRE LA QUEBRADA TIBANICA A LA ALTURA DE LA AV. CIUDAD DE CALI ENTRE EL MUNICIPIO DE SOACHA, CUNDINAMARCA Y EL DISTRITO CAPITAL

1.4. LOCALIZACIÓN

Municipio de Soacha y Distrito de Capital de Bogotá.

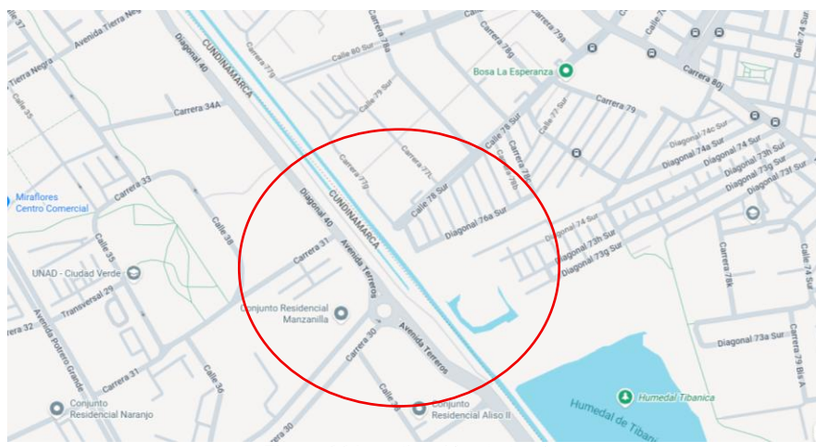


Figura 1.1 Localización de la vía.

Ver anexos técnicos.

1.5. PLANEACIÓN

- *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida"*
- *Plan Desarrollo Departamental 2024-2028 "Gobernando: más que un Plan"*
  - ✓ *PROGRAMA:* INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL.

1.6. VISITA AL SITIO DE LA OBRA

No se efectuará visita técnica a los lugares de los trabajos. Los futuros proponentes asumen toda la responsabilidad frente al conocimiento de todos los aspectos técnicos, económicos, de verificación del objeto y de las condiciones de obligatorio cumplimiento, que deberán ser tenidos en cuenta al momento de presentación de su propuesta, sin que exista ningún tipo de responsabilidad por parte del ICCU con los oferentes, relacionada con el desconocimiento de los aspectos que atañen al proceso.

Con la presentación de la propuesta se entiende que el oferente acepta las condiciones, materiales, de acceso, de desplazamiento, geográficas, ambientales, de seguridad, técnicas, físicas, económicas y demás propias del Departamento de Cundinamarca, para efectos de la ejecución de los trabajos.

2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR

2.1. OBJETO

El Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU, requiere adelantar la: "CONSTRUCCION DE LA CONEXIÓN VIAL Y DE ESPACIO PUBLICO SOBRE LA QUEBRADA TIBANICA A LA ALTURA DE LA AV. CIUDAD DE CALI ENTRE EL MUNICIPIO DE SOACHA, CUNDINAMARCA Y EL DISTRITO CAPITAL"

2.2. ALCANCE DEL OBJETO

El alcance del objeto del proyecto que se describe a continuación obedece al contenido de las actividades de orden general y algunas de orden específico, así como a las condiciones generales de ejecución en las que se enmarcará el contrato y sus apéndices. Así, sin perjuicio de las obligaciones específicas que se encuentran contenidas en los documentos precontractuales, el futuro contratista deberá realizar cada una de las actividades descritas en el anexo técnico.

El objeto del contrato y su alcance, el detalle de las construcciones, así como la descripción de las obligaciones administrativas, operativas, financieras, técnicas y de cualquier otra índole a ejecutar por el futuro contratista, se encuentran contenidas en el Anexo 5 – Minuta del contrato y en los apéndices del contrato, que hacen parte del pliego de condiciones sin perjuicio de las obligaciones legales que recaen en cabeza del contratista y que no se encuentran detalladas en los documentos referidos.

2.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

En los casos no estipulados expresamente en estas especificaciones, se aplicarán como normativas las prescripciones de los códigos y recomendaciones de las siguientes entidades que contemplarán aspectos técnicos, ambientales y de seguridad:

- Manual de drenaje para carreteras, última versión. INVIAS

- Manual de diseño de cimentaciones superficiales y profundas para carreteras, INVIAS última versión .
- Especificaciones generales de construcción de carreteras y normas de ensayos para materiales de carreteras, INVIAS, última versión.
- Especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio publico en Bogotá DC
- Norma Colombiana de diseño y construcción sismo resistente NSR - 10 según decreto 926 del 19 de marzo de 2010, ley 400 de 1997 y decretos reglamentarios, modificación parcial de reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente NSR-10. 5 de junio de 2017.
- Cartillas de Obras de Drenaje y Protección y de Gaviones para carreteras de la secretaria de Infraestructura Física Departamental.
- Cartilla de muros de contención con o sin fundaciones profundas para las carreteras de Antioquia de la Secretaria de Infraestructura, ajustada a la normatividad vigente a agosto de 2014.
- Manual de Señalización Vial del Ministerio del Transporte, última versión.
- Especificaciones Técnicas particulares del presente proceso.
- Normatividad Ambiental vigente. (Decreto único reglamentario del sector Ambiente y Desarrollo Sostenible-25 de mayo de 2015)
- Manual de dispositivos de señalización vial- dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia, Resolución 0001885 de 2015, de 17 de junio de 2015 y demás normas vigentes.
- Norma Colombiana de diseño de puentes-LRFD-CCP14
- Normatividad SST Vigente (Decreto Único reglamentario del sector Seguridad y Salud en el Trabajo del decreto 1072 de 2015.
- Manual de Seguridad y Salud en el trabajo Dirigido a Contratista. (Isolucion: MA-M7-P3-004)
- Todas las actualizaciones, derogaciones y nueva normatividad sobre la materia que versa el presente proceso, objeto y alcance que tenga incidencia directa en la ejecución del mismo, y sé que sea de obligatorio cumplimiento en atención a lo reglado en cada una.

2.4.PLAZO DEL CONTRATO

El plazo del contrato de obra pública que se derive del presente proceso será de dieciocho **(18) MESES** contados a partir de la firma de la respectiva acta de inicio. Previo cumplimiento de los requisitos para la ejecución del mismo, señalados en el anexo de minuta.

Lo anterior, conforme con lo estipulado en el pliego de condiciones y en el Anexo 1 – Anexo técnico.

3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA

Los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de selección de LICITACIÓN PÚBLICA escogida se encuentran contemplados en los artículos 24 y subsiguientes de la Ley 80 de 1993, en los cuales que define a la licitación pública como la regla general por la cual las entidades deben escoger a las personas para la ejecución de sus contratos. De igual manera, lo señala el numeral 1° del artículo 2° de la Ley 1150 de 2007 modificado por el artículo 94 de la Ley 1474 de 2011 y, en el artículo 2.2.1.2.1.1.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015.

Adicionalmente, para la presente contratación por las características del objeto (obra pública) y el valor y/o cuantía que asciende a la suma de $ SESENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS TRES MILLONES NOVECIENTOS SESENTA MIL SETECIENTOS CUARENTA Y UN PESOS M/CTE ($64.903.960.741) equivalente a 37.068,81 SMMLV no procede ninguna excepción, en consecuencia, la selección del contratista será mediante LICITACIÓN PÚBLICA.

4. ANÁLISIS QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Los precios unitarios para la ejecución de las obras del contrato que resulte del presente proceso de selección, fueron fijados de acuerdo con los analisis de precios entregados por la consultora AMARILO producto del contrato consultoría con Resolución 1959 de 2019. Estudios y diseños del proyecto Conexión Vial y de espacio público sobre la Quebrada Tibanica a la altura de la Av. Ciudad de Cali entre el Municipio de Soacha, Cundinamarca y el Distrito Capital., los cuales se basan principalmente del visor de precios generado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) para el año 2026, el cual considera los costos de insumos promedio de la zonas de injerencia del proyecto, los rendimientos aproximados de las maquinas a utilizar y el valor de la mano de obra dicho presupuesto se encuentra aprobado por el IDU.

Para el análisis que soporta el valor estimado del contrato, el Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca – ICCU, realizo la revisión y ajustes conforme con estudios financieros y económicos, los cuales estuvieron encaminados a determinar los costos en los que se incurre para la ejecución del proyecto, dicho valor se obtuvo teniendo en cuenta todos los valores unitarios de las previstas actividades a ejecutar dentro del objeto del futuro contrato y teniendo en cuenta el valor del AIU e IVA de cada una de las actividades.

Otra variable importante a tener en cuenta en la estructuración del presupuesto fue el análisis del A.I.U.: Administración, Imprevisto y Utilidad, el cual resulta de los cálculos y porcentajes establecidos por la legislación laboral colombiana en cuanto al factor prestacional, incluyendo las diferentes etapas a desarrollar en la futura obra como son: (Actividades preliminares, Construcción, Recibo y entrega de la obra), como también las tarifas y vigencias de las pólizas e impuestos vigentes a las tasas y porcentajes actuales de impuestos nacionales y departamentales a que haya lugar, costos administrativos, tarifas de profesionales. Así como un porcentaje que implica la asunción directa de riesgos inherentes con la presente licitación pública.

4.1. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

En virtud de lo estipulado en el parágrafo del artículo 8 de la Ley 1150 del 2007 adicionado por el artículo 6 de la Ley 1882 de 2018: *"No es obligatorio contar con disponibilidad presupuestal para realizar la publicación del proyecto de Pliego de Condiciones"*.

La necesidad se encuentra incluida en el Plan Anual de Adquisiciones de la entidad.

4.2.PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROCESO

El presupuesto oficial a contratar para la presente Licitación Pública es por la suma de SESENTA Y CUATRO MIL NOVECIENTOS TRES MILLONES NOVECIENTOS SESENTA MIL SETECIENTOS CUARENTA Y UN PESOS M/CTE ($64.903.960.741) Incluidos todos los impuestos, tasas y contribuciones Nacionales, Departamentales y Municipales, a que hubiere lugar y demás descuentos de carácter departamental vigentes al momento de la apertura del presente proceso y/o pago de las cuentas y costos directos o indirectos que la ejecución del contrato conlleve.

4.3.FORMA DE PAGO

Será la señalada en la minuta del contrato.

4.4. REAJUSTE

El sistema de pago del contrato es por precios unitarios fijos CON FORMULA DE AJUSTE. En consecuencia, el precio unitario se incluye todos los gastos directos e indirectos, derivados de la celebración, ejecución y liquidación del contrato. Por lo tanto, en el valor pactado se entienden incluidos, entre otros, los gastos de administración, salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones del personal, incrementos salariales y prestacionales, desplazamientos, transporte, alojamiento y alimentación de la totalidad del equipo del contratista; desplazamiento, transporte, custodia y almacenamiento de materiales, herramienta y toda clase de equipos de trabajo, honorarios y asesorías en actividades relacionadas con la ejecución del contrató; computadores, licencias de utilización de software; la totalidad de tributos originados por la celebración ejecución y liquidación del contrato; las deducciones a que allá lugar; la remuneración para el contratista y, en general, todos los costos directos e indirectos en los que deba incurrir el CONTRATISTA para cumplir la ejecución del contrato.

5. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LA OFERTA MÁS FAVORABLE

Los requisitos habilitantes serán objeto de verificación de cumplimiento para continuar en el proceso de selección, no otorgan puntaje; el ICCU verificará como CUMPLE o NO CUMPLE, los siguientes factores: Capacidad Jurídica, Capacidad Financiera, Capacidad Organizacional y las condiciones de experiencia, y de organización de los proponentes.

Los requisitos señalados corresponden con implementación de los Documentos Tipo Versión 4, conforme con la normativa vigente:

- **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".*
- **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".*
- **Resolución 465 de 2024** " Poda 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" "

Así las cosas, los elementos de evaluación de orden técnico, financiero y jurídico se encuentran ya implementados y el ICCU procede a su aplicación, en consecuencia, no se requiere de análisis para este caso.

No aplicación del Decreto 0287 de 2026 – Pliegos tipo de infraestructura de transporte

De conformidad con las disposiciones contenidas en el decreto enunciado y conforme a concepto C–467 de 2026 emitido por Colombia Compra Eficiente, en el cual se enuncio:

"En consecuencia, aunque de acuerdo con el artículo 2 del Decreto 287 de 2026, este "(...) rige a partir del día siguiente a su publicación (...)", su aplicación en los procesos contracción regidos por documentos tipo se encuentra condicionada a su incorporación formal en dichos instrumentos por parte de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente. Así, solo a partir de dicha incorporación mediante la modificación a los documentos tipo, es posible garantizar una aplicación uniforme, coherente y jurídicamente válida de las medidas afirmativas previstas, sin desconocer la distribución de competencias establecida por el legislador ni la estructura normativa del sistema de compras y contratación pública.

En conclusión, la implementación de las disposiciones del Decreto 287 de 2026 en relación con los documentos tipo no puede realizarse de manera directa por las entidades estatales que obligatoriamente deben aplicarlos, sino que, requiere necesariamente su desarrollo e incorporación por parte de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en ejercicio de la competencia que le fue atribuida por la Ley 2022 de 2020, garantizando así la coherencia del sistema, el respeto por la jerarquía normativa y la efectividad de las medidas orientadas a la inclusión de las personas con discapacidad en el sistema de compras y contratación pública.

Finalmente, debe indicarse que, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente se encuentra trabajando en la incorporación de los criterios establecidos en el Decreto 287 de 2026 en los documentos tipo, lo que implica agotar el procedimiento previsto en la Resolución 160 de 2020 que establece el sistema para su revisión de estos documentos y la adopción de las modificaciones a que haya lugar mediante acto administrativo motivado.

Mediante el agotamiento de una serie de actuaciones que implican, el análisis del Decreto en comento desde un perspectiva técnica, financiera y jurídica, generar versiones previas para comentarios de ciudadanos, entidades y grupos de interés, respuesta a las observaciones y un informe global, entre otras etapas, esta Agencia adoptará las modificaciones a los documentos tipo para adecuarlos al contenido del Decreto 287 de 2026 que modifica el 1082 de 2015. Este trabajo ya fue iniciado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente y finalizará con la adopción del acto administrativo que modifica los documentos tipo luego de surtir el procedimiento señalado." (Negrita fuera del texto).

En consecuencia y conforme establece el decreto 1082 de 2015 en su artículo 2.2.1.2.6.1.4. Inalterabilidad de los Documentos Tipo en el cual expresa: "Las entidades estatales contratantes no podrán incluir o modificar dentro de los Documentos del Proceso las condiciones habilitantes, los factores técnicos y económicos de escogencia y los sistemas de ponderación distintos a los señalados en los Documentos Tipo." Y conforme lo establece el concepto emitido, la entidad no modifica los pliegos tipo en cuanto la aplicación del decreto 0287 de 2026, por ende, se aplicaran en estricto las condiciones establecidas dentro de los documentos tipo.

5.1 REDUCCIÓN PUNTAJE POR INCUMPLIMIENTO DE CONTRATOS

La entidad, en cumplimiento del Artículo 58, de la ley, 2195 de 2022, reducirá durante la evaluación de las ofertas en la etapa precontractual el dos por ciento (2%) del total de los puntos establecidos en el proceso a los proponentes que se les haya impuesto una o más multas o cláusulas penales durante el último año, contado a partir de la fecha prevista para la presentación de las ofertas, sin importar la cuantía y sin perjuicio de las demás consecuencias derivadas del incumplimiento.

Esta reducción también afecta a los consorcios y uniones temporales si alguno de sus integrantes se encuentra en la situación anterior.

Parágrafo primero. La reducción del puntaje no se aplicará en caso de que los actos administrativos que hayan impuesto las multas sean objeto de medios de control jurisdiccional a través de las acciones previstas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Parágrafo segundo. La reducción de puntaje por incumplimiento de contratos se aplicará sin perjuicio de lo contenido en el artículo 6 de la Ley 2020 de 2020.

6. TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RIESGOS

En la ejecución del contrato pueden llegar a presentarse causas previsibles que afectan la carga económica o financiera de las partes que, en virtud del artículo 4 de la ley 1150 de 2007 y Decreto 4828 de 2008, deben ser reconocidas y asumidas con el objeto de salvaguardar la adecuada marcha de la gestión contractual y la finalidad de las partes en la contratación.

6.1 CLASIFICACIÓN DE LOS RIESGOS

Como factores precursores de eventos y causantes de cambios en la ecuación económica y la estructura de costos, gastos y egresos que debe considerar el futuro contratista, se han tenido en cuenta los siguientes factores, los cuales se presentan agrupados según las categorías descritas en el CONPES 3714 de diciembre 1 de 2011, de los acules a se anotan a continuación, con una descripción enunciativa de eventos propios de cada categoría, sin perjuicio de haber considerado otros eventos, que correspondan a dichas categorías.

6.2 RIESGOS ECONÓMICOS

Son aquellos que se derivan del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros.

Por ejemplo, es usual que en contratos que involucran la ejecución de actividades en cuya estructura se ha definido un marco cambiario, se identifiquen alteraciones por el comportamiento de la moneda o por circunstancias colaterales que imponen una incidencia crítica. Así mismo, en los contratos de suministro de bienes o prestación de servicios, donde no es posible llevar a cabo el objeto del contrato por desabastecimiento o especulación dentro del mercado propio de los insumos. Su inclusión dependerá de la posibilidad de previsión del mismo.

6.3 RIESGOS FINANCIEROS

Este riesgo tiene dos componentes básicos: el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez, y el riesgo de las condiciones financieras.

El primero se refiere a la dificultad de conseguir los recursos financieros, ya sea en el sector financiero o el mercado de capitales, para lograr el objetivo del contrato. El segundo hace referencia a los términos financieros de dichos recursos, entre estos encontramos plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones entre otros.

6.4 RIESGOS OPERACIONALES

Son aquellos riesgos asociados a la operatividad del contrato.

Entre estos encontramos: la posibilidad de que el monto de la inversión no sea el previsto para cumplir el objeto del contrato. También se presenta la extensión del plazo, cuando los contratos se realizan en tiempos distintos a los inicialmente programados por circunstancias no imputables a las partes. Adicionalmente, se presenta por la posibilidad de no obtención del objeto del contrato como consecuencia de la existencia de inadecuados procesos, procedimientos.

6.5 RIESGOS TECNOLÓGICOS

Se refiere a eventuales fallos en las telecomunicaciones, suspensión de servicios públicos, advenimiento de nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del contrato, así como la obsolescencia tecnológica.

6.6 RIESGOS AMBIENTALES

Se refiere a las obligaciones que emanan de las licencias ambientales, de los planes de manejo ambiental, de las condiciones ambientales o ecológicas exigidas y de la evolución de las tasas retributivas y de uso del agua. Por ejemplo, cuando durante la ejecución del contrato se configuren pasivos ambientales causados por mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental o el costo de las obligaciones ambientales resulte superior al estimado no siendo imputables a las partes.

6.7 RIESGOS REGULATORIOS

Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que, siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual.

Por ejemplo, cambios en las tarifas, mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros.

6.8 RIESGOS SOCIALES O POLÍTICOS

Son aquellos que se derivan por cambios de las políticas gubernamentales que sean probables y previsibles, tales como cambios en la situación política, sistema de gobierno y cambio en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del contrato.

También suelen presentarse por fallas en la manera en que se relacionan entre sí, el Gobierno y la población, plazos de interés o la sociedad. Por ejemplo, los paros, huelgas, actos terroristas, etc. Para la determinación de su previsibilidad, la entidad podrá acudir a las autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICÍA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.)

6.9 RIESGOS DE LA NATURALEZA

Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que, aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTÍN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.).

Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo, los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse.

6.10 EVALUACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LOS RIESGOS

De acuerdo con el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación, publicado en la página web de Colombia Compra Eficiente, la evaluación y clasificación del riesgo debe ser determinada mediante la probabilidad de ocurrencia y el impacto del evento.

6.11 MATRIZ DE RIESGOS

Dentro del documento denominado “Matriz 3”, publicado en la plataforma SECOP II, 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.

De acuerdo con la distribución anterior, no procederán reclamaciones del contratista, basadas en la ocurrencia de alguno de los riesgos asumidos por él, y, en consecuencia, el Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca no hará ningún reconocimiento, ni ofrecerá garantía alguna, que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentren expresamente pactados en el Contrato.

6.12 RIESGOS QUE ASUME EL CONTRATISTA.

A partir de la fecha de suscripción del Contrato y en todas las etapas del mismo, el Contratista asume los efectos derivados de todos y cada uno de los riesgos asociados a este Contrato, al igual que respecto a los que logre determinar, salvo los casos en que expresamente se ha determinado lo contrario.

En este sentido, el Contratista asume los efectos derivados de los riesgos que se listan a continuación de manera general, además de aquellos que se desprendan de la matriz de riesgos, otras cláusulas o estipulaciones de este Contrato, sus anexos y sus Apéndices o que se deriven de la naturaleza de este Contrato.

Por lo tanto, no procederán reclamaciones del Contratista basadas en el suceso de alguno de los riesgos asumidos por el Contratista y –consecuentemente- el ICCU no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al Contratista, que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentren expresamente pactados en el presente Contrato.

1. Los efectos, favorables o desfavorables, derivados de las variaciones en los precios de mercado de los insumos y la fluctuación del dólar en las cantidades de maquinaria necesarios para ejecutar en los términos de este.
2. Los efectos, favorables o desfavorables, derivados de las variaciones de la tasa de cambio y de la evolución de la devaluación real observada frente a la estimada inicialmente por el Contratista.
3. Los efectos, favorables o desfavorables, de la alteración de las condiciones de financiación diferentes a los Pagos concernientes al ICCU, como consecuencia de la variación en las variables del mercado, toda vez que es una obligación contractual del Contratista viabilizar y obtener mecanismos para complementar el esquema de financiación conjuntamente con los recursos del ICCU para la ejecución del Proyecto, para lo cual el Contratista tiene plena libertad de establecer con los Prestamistas, las estipulaciones atinentes al contrato de mutuo –o cualquier otro mecanismo de financiación- necesario para el desarrollo del Proyecto, y no existirán cubrimientos o compensaciones de parte del ICCU, como consecuencia de la variación supuesta o real entre cualquier estimación inicial de las condiciones de financiación frente a las realmente obtenidas.
4. Los efectos desfavorables, de todos y cualesquiera daños, perjuicios o pérdidas de los bienes de su propiedad causados por terceros diferentes del ICCU, sin perjuicio de su facultad de exigir a terceros diferentes del ICCU la reparación o indemnización de los daños y perjuicios directos y/o subsecuentes cuando a ello haya lugar.
5. Los mecanismos contenidos en el contrato, permiten mantener las condiciones económicas y financieras existentes al momento de la presentación de la Propuesta por parte del Contratista y consecuentemente, están diseñados para restablecer y mantener la ecuación de equilibrio contractual en los términos señalados en la Ley 80 de 1993.
6. En general, los efectos, favorables o desfavorables, de las variaciones de los componentes económicos, fiscales, legales y técnicos necesarios para cumplir con las obligaciones del Contratista necesarias para la cabal ejecución de los Contratos, relacionadas entre otras, con el suministro de maquinaria.

De acuerdo con la distribución anterior, no procederán reclamaciones del Contratista, basadas en la ocurrencia de alguno de los riesgos asumidos por él, y, en consecuencia, el Instituto de Caminos y Construcciones de Cundinamarca no hará ningún reconocimiento, ni ofrecerá garantía alguna, que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentren expresamente pactados en el Contrato.

6.13 RIESGOS QUE ASUME EL ICCU

A partir de la fecha de suscripción del Contrato, el ICCU asume, única y exclusivamente, los efectos derivados de los riesgos que se listan a continuación, además de aquellos que de manera expresa y clara se desprendan de otras cláusulas o estipulaciones del Contrato y sus apéndices y/o Matriz de Riesgos.

En todo caso, cuando de la ocurrencia de tales riesgos, se desprenda una obligación de pagar una suma de dinero al Contratista, se entenderá que tal suma de dinero será cancelada en los términos establecidos en las cláusulas aplicables:

1. Los efectos desfavorables, derivados de la existencia de daño emergente del Contratista, por la ocurrencia de hechos de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, en los términos del Contrato y la legislación existente.
2. Los efectos desfavorables originados por nuevas normas durante la ejecución del contrato y que sean aplicables al proyecto
3. Los efectos, favorables o desfavorables, de las variaciones en la legislación Tributaria, de tal manera que el ICCU asumirá los efectos derivados de la variación de las tarifas impositivas, la creación de nuevos impuestos, la supresión o modificación de los existentes, y en general cualquier evento que modifique las condiciones tributarias existentes al momento de la presentación de la Propuesta

7. ANÁLISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTÍAS

Las garantías deberán ser expedidas con estricta sujeción a los requerimientos previstos en el pliego de condiciones.

El Proponente debe presentar de manera simultánea con la PROPUESTA, SO PENA DE RECHAZO, una Garantía de Seriedad de la Oferta que cumpla con los siguientes parámetros:

La PROPUESTA deberá incluir la Garantía de Seriedad de la Oferta, que deberá amparar los perjuicios que se deriven del incumplimiento del ofrecimiento, y asegure la firma, legalización, perfeccionamiento y cumplimiento de los requisitos establecidos para el inicio de ejecución del Contrato por parte del Adjudicatario, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015.

Las garantías contractuales pueden ser consultadas en el pliego de condiciones.

8. ACUERDOS COMERCIALES

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).

Los Departamentos que integran el nivel Subcentral en los Acuerdos Comerciales están incluidos en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Corea, Costa Rica, los Estados AELC,

Estados Unidos, el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala), la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte), Israel y por la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN.

Salvo por algunas excepciones, todas las demás Entidades Estatales del nivel departamental (incluidas las entidades descentralizadas indirectas10) están contempladas en la lista de Entidades cubiertas por los Acuerdos Comerciales con Chile, el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala), la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte) y por la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN.

Para el caso en particular, el ICCU siendo una entidad descentralizada de orden departamental, le son aplicables los Acuerdos Comerciales que se mencionan a continuación y con las siguientes cuantías:

Acuerdo Comercial	Entidad incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
Alianza Pacifico	ICCU	(i) Adquirir bienes y servicios a partir de 200.000 DEG y (ii) para servicios de construcción desde 5.000.000 DEG.	Chile: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 19.	SI
			Perú: 28, 29, 32, 35, 37, 55, 61.	SI
Estados AELC (EFTA)	ICCU	(i) Adquirir bienes y servicios a partir de 200.000 DEG y (ii) para servicios de construcción desde 5.000.000 DEG.	1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.	SI
Costa Rica	ICCU	(i) Adquirir bienes y servicios a partir de US$ 498.000 y (ii) para servicios de construcción desde US$ 7.008.000.	1, 3, 4, 5, 6 ,7, 9, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 34, 35, 37, 57, 58.	SI
Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte)	ICCU	(i) Adquirir bienes y servicios a partir de 200.000 DEG y (ii) para servicios de construcción desde 5.000.000 DEG.	1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 23, 28, 29, 31, 32, 35, 37, 49, 57, 61.	SI
Israel	ICCU	(i) Adquirir bienes y servicios a partir de 250.000 DEG y (ii) para servicios de construcción a partir de 5.000.000 SDR.	1, 3, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 28, 29, 32, 34, 35, 37.	SI
Triángulo Norte (únicamente con El	ICCU	Procesos de Contratación a partir	El Salvador: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 38, 48, 49, 59.	SI

Acuerdo Comercial	Entidad incluida	Umbral	Excepción aplicable	Proceso de Contratación cubierto
Salvador y Guatemala)		del límite inferior de la menor cuantía.	Guatemala: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 21, 50, 51, 52, 53, 59.	SI
Estados Unidos de América	ICCU	Para la contratación de bienes y servicios a partir de US$ 526.000 y para servicios de construcción desde US$ 7.407.000. Esta última suma se ajusta durante los tres años siguientes a la entrada en vigor del Acuerdo comercial de conformidad con la Sección I del Anexo 9.1 del Acuerdo Comercial o la suma de US$8,000,000, la que sea mayor.	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37.	SI
Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN	ICCU	Aplicable a todos los Procesos de Contratación de las Entidades Estatales del nivel departamental obligadas, independientemente del valor del Proceso de Contratación.	-	SI
República de Corea	ICCU	(i) Bienes y servicios a partir de 200.000 DEG y (ii) para servicios de construcción desde 15.000.000 SDR.	1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 34, 35, 37, 57, 58.	NO

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.

Adicionalmente, los proponentes de estados con los cuales el Gobierno Nacional haya certificado la existencia de trato nacional por reciprocidad recibirán este trato.

ANALISIS DE BIENES RELEVANTES

La entidad realizó el análisis de bienes relevantes de conformidad con la metodología señalada en la matriz 4 de los documentos tipo para licitaciones públicas de obras de infraestructura de transporte, encontrando que si bien no existen bienes relevantes, ninguno de ellos se encuentra dentro del del Registro de Productores y Bienes Nacionales, remitirse al anexo análisis Bienes relevantes.xlsx.

Dado en Bogotá D.C., a los 4 días del mes de mayo de 2026.

SANDRA ROCÍO CASTILLO GONZALEZ
Subdirectora técnica
Subdirección de Infraestructura Vial

KAREN CAMARGO ARIAS
Directora Administrativa y Financiera

JUAN DAVID OSPINA ORTEGON
Subdirector de Gestión Contractual

Revisión:	Funcionario y/o Colaborador:	Cargo y/o contrato:	Firma:
Elaboró	Santiago Barrera Huertas	Contratista ICCU – Cto: ICCU-290-2025	