

# OBRAS CON SENTIDO

por una Bogotá más sostenible

IDU 2020 - 2023



Diego Sánchez Fonseca



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



# OBRAS CON SENTIDO

por una Bogotá más sostenible

IDU 2020 - 2023

Diego Sánchez Fonseca





**Diego Sánchez Fonseca**  
Director General

# Agradecimiento

## DIRECTIVOS ACTUALES

**Sandra Milena del Pilar Rueda Ochoa**  
Oficina Asesora de Planeación

**Ismael Martínez Guerrero**  
Oficina Asesora De Control Interno

**Patricia del Pilar Zapata**  
Oficina Asesora de Control Disciplinario

**Sandra Mayerly Aguilar**  
Oficina Asesora Gestión Ambiental

**William Rodríguez Castellanos**  
Oficina Asesora de Coordinación Interinstitucional - Ocit

**Lucy Molano Rodríguez**  
Oficina Asesora de Relacionamento y Servicio a la Ciudadanía

**Fanny Stella Pallares**  
Oficina Asesora De Comunicaciones

**Denice Acero**  
Subdirección General De Infraestructura

**Meliza Marulanda**  
Dirección Técnica De Construcciones

**Carmency Arleth García**  
Subdirección Técnica de Ejecución Del Subsistema Vial

**Edwin Oswaldo Santiesteban Balaguera**  
Subdirección Técnica De Ejecución Del Subsistema Vial

**Gustavo Montaña**  
Dirección Técnica de Administración de Infraestructura

**Luis Ernesto Bernal Rivera**  
Dirección Técnica De Conservación De La Infraestructura

**Mónica Eloisa Rueda**  
Subdirección Técnica de Conservación Del Subsistema Vial

**Oscar Rodolfo Acevedo Castro**  
Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema De Transporte

**Rosita Esther Barrios**  
Subdirección General De Gestión Corporativa

**Mercy Parra**  
Directora Técnica Administrativa Y Financiera

**Sara Mercedes Garcés**  
Subdirección Técnica De Recursos Humanos

**Cesar Padilla Santacruz**  
Subdirección Técnica De Recursos Físicos

**Guiovanni Cubides Moreno**  
Subdirección Técnica De Presupuesto Y Contabilidad

**Arleth Saurith Contreras**  
Subdirector Técnico De Recursos Tecnológicos

**Diana Valderrama**  
Subdirector Técnico De Tesorería Y Recaudo

**Hernando Arenas Castro**  
Dirección Técnica De Apoyo a la Valorización

**Juan Guillermo Plata Plata**  
Subdirección Técnica De Ejecuciones Fiscales

**Olga Bermúdez (E)**  
Subdirección Técnica De Operaciones

**José Félix Gómez Pantoja**  
Subdirección General De Desarrollo Urbano

**Oscar Ramírez Marín**  
Dirección Técnica De Predios

**José Javier Suarez Bernal**  
Dirección Técnica De Proyectos

**Neidy Cruz Abril**  
Subdirección Técnica Seguimiento a Estudios y Diseños

**Karol Rocca**  
Subdirección Técnica De Estudios Y Diseños

**Sully Magalis Rojas**  
Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovacion

**Gian Carlo Suescún Sanabria**  
Subdirección General Jurídica

**Carlos Francisco Ramírez**  
Dirección Técnica De Gestión Judicial

**Ferney Baquero Figueredo**  
Dirección Técnica De Procesos Selectivos

**Cindy Arredondo Sánchez**  
Dirección Técnica de Gestión Contractual

## EXDIRECTIVOS

**Claudia Tatiana Ramos Bermúdez**  
Subdirección General De Infraestructura

**Juan Carlos González Vásquez**  
Dirección Técnica De Gestión Contractual

**Martha Rocío Caldas**  
Dirección Técnica De Proyectos

**Jairo Yesid Pinzón**  
Subdirección Técnica De Subsistema De Transporte

**Julio Pinto**  
Subdirector Técnico de Recursos Tecnológicos

**Sandra Marcela Garzón**  
Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Vial

**María Constanza García Alicastro**  
Dirección Técnica de Proyectos

**Yolanda López Patiño**  
Subdirección Técnica de Estructuración de Proyectos

**Juan Sebastián Jiménez Leal**  
Subdirección Técnica de Recursos Humanos

**Elizabeth Marín Ospina**  
Subdirectora de Estructuración de Proyectos

**Jaime Augusto Bermúdez Díaz**  
Subdirector Técnico Ejecución Subsistema Vial

**Maria Del Pilar Grajales Restrepo**  
Directora Técnica de Predios

**Nelly Patricia Ramos Hernández**  
Subdirectora Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales

**William Orlando Luzardo Triana**  
Jefe Oficina de Coordinación Interinstitucional

---

## EDICIÓN Y DISEÑO

**Jeannette Mercedes Torres Flórez**  
Editora

**William Solórzano**  
Diseño Y Diagramación



# Contenido

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>9</b>	<b>4. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE</b>	<b>51</b>
<b>1. CÓMO ESTABA LA ENTIDAD EN ENERO DE 2020</b>	<b>11</b>	<b>4.1. TRONCAL AVENIDA 68</b>	
<b>1.1. RELACIÓN DE CONTRATOS EN EJECUCIÓN: CONSULTORÍAS, OBRAS Y MIXTOS</b>		4.1.1. Gestión predial	
<b>1.2. RELACIÓN DE PROCESOS DE LICITACIÓN EN CURSO</b>		4.1.2. Relación de contratos de obra e interventoría	
<b>1.3. RELACIÓN DE CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS SUSCRITOS RELACIÓN DE CONTRATOS EN LIQUIDACIÓN</b>		4.1.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos	
<b>1.5. GESTIÓN PRE-CONTRACTUAL ENERO 2020 A OCTUBRE 2023</b>		4.1.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas.	
<b>1.6. GESTIÓN CONTRACTUAL ENERO 2020 A OCTUBRE 2023</b>		4.1.4.1 Principales modificaciones a los contratos	
<b>1.7. SISTEMAS DE GESTIÓN CERTIFICADOS</b>		4.1.4.2 Coordinación con otras entidades distritales.	
<b>1.8. CANTIDAD DE EMPLEADOS DE PLANTA</b>		<b>4.2. TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI</b>	
<b>1.9. CANTIDAD DE CONTRATISTAS DE PSP</b>		4.2.1. Gestión predial	
<b>2. EL IDU Y LA PANDEMIA</b>	<b>20</b>	4.2.2. Relación de contratos de obra e interventoría	
<b>2.1. CÓMO ACTUÓ LA ENTIDAD</b>		4.2.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos	
<b>2.2. ACTUACIONES PRE Y CONTRACTUALES</b>		4.2.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas.	
<b>2.3. DECLARACIÓN DE URGENCIA MANIFIESTA</b>		Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales.	
2.3.1. Utilización de la figura de urgencia manifiesta en los contratos IDU		<b>4.3. TRONCAL CARACAS SUR</b>	
2.3.2. Normatividad		4.3.1. Gestión predial	
2.3.3. Contratación y ejecución de las obras de ampliación de estaciones de Transmilenio		4.3.2. Relación de contratos de obra e interventoría	
2.3.4. Elementos para señalización y segregación de bicarriles		4.3.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos	
<b>2.4. PERMISOS DE USO DE ESPACIO PÚBLICO</b>		4.3.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas.	
<b>2.5. LOGROS DE LA GESTIÓN</b>		Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales	
<b>2.6. MEJORES PRÁCTICAS</b>		(SDM, EAAB, SDA, ENEL, EMB; etc.)	
<b>3. VALORIZACIÓN</b>	<b>41</b>	<b>4.4. PATIO LA REFORMA</b>	
<b>3.1. RELACIÓN DE PROYECTOS</b>		4.4.1. Relación de contratos de obra e interventoría	
3.1.1. Recuento de cómo estaban los proyectos en enero de 2020		4.4.2. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos (falla en el talud)	
3.1.2. Actividades adelantadas por la administración para avanzar en su ejecución		4.4.3. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas.	
3.1.3. Decisiones que se tomaron sobre la necesidad de las obras y los esquemas de contratación		Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales	
3.1.4. Razones de los atrasos de cada una de las obras y costos finales		(SDM, EAAB, SDA, ENEL, EMB; etc.)	
3.1.5. Toma de posesión de obras. Como se terminaron los frentes abiertos		<b>4.5. AMPLIACIÓN DE ESTACIONES</b>	
3.1.5.1 Recomendaciones para asegurar la terminación de las obras		4.5.1. Relación de contratos de obra e interventoría	
<b>3.2. RECAUDO DE LA VALORIZACIÓN</b>		4.5.2. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos	
		4.5.3. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas.	
		Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales	
		(SDM, EAAB, SDA, ENEL, EMB; etc.)	

#### 4.6. MEJORAS GEOMÉTRICAS AUTONORTE

- 4.6.1. Relación de contratos de obra e interventoría
- 4.6.2. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos.
- 4.6.3. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

### 5. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL SUBSISTEMA VIAL Y DE ESPACIO PÚBLICO

87

#### 5.1. AVENIDA RINCÓN E INTERSECCIÓN CON LA AVENIDA BOYACÁ

- 5.1.1. Gestión predial
- 5.1.2. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.1.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos
- 5.1.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales.

#### 5.2. AVENIDA LAUREANO GÓMEZ DE LA 170 A LA 193

- 5.2.1. Gestión predial. Relación de los predios adquiridos, mayores dificultades y afectaciones a la programación de las obras.
- 5.2.2. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.2.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos
- 5.2.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales.

#### 5.3. AVENIDA JOSÉ CELESTINO MUTIS DE LA 112 A LA 122

- 5.3.1. Gestión predial. Relación de los predios adquiridos, mayores dificultades y afectaciones a la programación de las obras.
- 5.3.2. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.3.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos
- 5.3.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales.

#### 5.4. INTERSECCIÓN NQS X AVENIDA BOSA

- 5.4.1. Gestión predial
- 5.4.2. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.4.3. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales.

#### 5.5. AVENIDA GUAYACANES

- 5.5.1. Gestión predial. Relación de los predios adquiridos, mayores dificultades y afectaciones a la programación de las obras.
- 5.5.2. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.5.3. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos
- 5.5.4. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

#### 5.6. CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO

- 5.6.1. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.6.2. Actuaciones jurídicas contra los contratistas que incumplieron las obras (Barrios Unidos y Engativá).

#### 5.7. CONSERVACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

- 5.7.1. Relación de contratos de obra e interventoría
- 5.7.2. Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos
- 5.7.3. Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

#### 5.8. ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

- 5.8.1. Cargas generales
- 5.8.2. Permisos voluntarios
- 5.8.3. Seguimiento a Obras con Póliza de Estabilidad Vigente
- 5.8.4. Expedición, Seguimiento y Recibo de Licencias de Intervención y Ocupación Del Espacio Público
- 5.8.5. Intervención de Urbanizadores y/o Terceros
- 5.8.6. Conceptos especializados, Mesas de trabajo y Visitas de obra
- 5.8.7. Instrumentos de Planeación y Movilidad
- 5.8.8. Uso Temporal de Espacio Público con y sin Aprovechamiento Económico
- 5.8.9. Monitoreo de Puentes Vehiculares y Peatonales
- 5.8.10. Administración de Parqueaderos
- 5.8.11. Logros en la Gestión

### 6. PROYECTOS MÁS RELEVANTES ESTRUCTURADOS Y LICITADOS EN 2023

120

#### 6.1. CABLE AÉREO SAN CRISTÓBAL

- 6.1.1. Datos de los contratos de consultoría
- 6.1.2. Proceso de licitación
- 6.1.3. Características del contrato
- 6.1.4. Gestión predial
- 6.1.5. Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

#### 6.2. CALLE 13

- 6.2.1. Datos de los contratos de consultoría
- 6.2.2. Proceso de licitación
- 6.2.3. Características del contrato
- 6.2.4. Gestión predial
- 6.2.5. Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

#### 6.3. CORREDOR VERDE 7

- 6.3.1. Proceso de revocatoria de la licitación de la Troncal 7
- 6.3.2. Proceso de participación incidente y estudios de factibilidad
- 6.3.3. Datos de los contratos de consultoría
- 6.3.4. Proceso de licitación
- 6.3.5. Características del contrato
- 6.3.6. Gestión predial
- 6.3.7. Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

#### 6.4. CABLE AÉREO POTOSÍ

- 6.4.1. Datos de los contratos de consultoría
- 6.4.2. Proceso de licitación- Resumen del proceso
- 6.4.3. Características del contrato
- 6.4.4. Gestión predial
- 6.4.5. Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

## 6.5. PUENTE AVENIDA FERROCARRIL POR CALI

- 6.5.1. Situación contrato que no ejecutó la obra
- 6.5.2. Proceso de licitación
- 6.5.3. Características del contrato
- 6.5.4. Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra
- 6.6. INTERSECCIÓN CALLE 80
  - 6.6.1. Estudio de factibilidad
  - 6.6.2. Proceso de licitación
  - 6.6.3. Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

## 7. OTROS PROYECTOS

110

- 7.1. CABLES AÉREOS CENTRO HISTÓRICO Y USAQUÉN
- 7.2. CORABASTOS
- 7.3. AVD. SUBA COTA
- 7.4. VÍAS DE SERVICIO EN RESERVA ALO NORTE
- 7.5. PUENTE TIBANICA
- 7.6. ACCESOS NORTE 2
- 7.7. ALO SUR
- 7.8. ALO CENTRO
- 7.9. CALLE 63 HASTA FUNZA
- 7.10. REGIOTRAM DE OCCIDENTE
- 7.11. REGIOTRAM DEL NORTE
- 7.12. REGIOTRAM DEL SUR
- 7.13. LAGOS DE TORCA
- 7.14. OTROS EN PRE INVERSIÓN

## 8. GESTIÓN DE VALORIZACIÓN

168

- 8.1. DEPURACIÓN DE CARTERA
- 8.2. DEPURACIÓN COBRO COACTIVO
- 8.3. NUEVO ESTATUTO DE VALORIZACIÓN

171

## 9. GESTIÓN PREDIOS EN ADMINISTRACIÓN DEL IDU

- 9.1. PREDIOS SUSCEPTIBLES DE VENTA
- 9.2. PREDIOS NO SUSCEPTIBLES DE VENTA

173

## 10. GESTIONES INSTITUCIONALES DESTACADAS Y DE MEJORAMIENTO

- 10.1. SISTEMA DE GESTIÓN ANTISOBORNO
- 10.2. TELETRABAJO
- 10.3. GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA
- 10.4. NUEVA SEDE DEL IDU
- 10.5. ACUERDOS CON LOS SINDICATOS
- 10.6. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL
- 10.7. METODOLOGÍA BIM
- 10.8. INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO
- 10.9. EMPRESA FAMILIARMENTE RESPONSABLE
- 10.10. RELACIONAMIENTO CIUDADANO
- 10.11. TRANSFORMACIÓN DIGITAL
- 10.12. GESTIÓN FINANCIERA
- 10.13. CONTROL FISCAL
- 10.14. GESTIÓN DE TRÁMITES DE DEPÓSITOS JUDICIALES
- 10.15. SARLAFT
- 10.16. MESAS DE TRABAJO CON LA CCI
- 10.17. SUDS
- 10.18. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE EMPLEOS GENERADOS





## Introducción

Son diversos los temas que deseo resaltar en torno a la importancia que tiene una publicación como la del Libro Blanco del IDU 2020-2023. Primero, queremos dejar documentado todo el proceso de toma de decisiones que hemos realizado desde nuestra entidad en estos últimos cuatro años para cumplir con los objetivos y metas con los cuales nos comprometimos.

Una entidad como el Instituto de Desarrollo Urbano tiene una competencia y una capacidad inmensa para ejecutar proyectos de infraestructura vial, transporte y espacio público, pero esa ejecución implica hoy pensar el desarrollo urbano de una manera diferente, que va mucho más allá de surtir las etapas necesarias durante el ciclo de vida de un proyecto.

En tal sentido, este Libro Blanco da cuenta de cómo hemos integrado el desarrollo sostenible a nuestra gestión para revitalizar a Bogotá y hacer de ella una capital mucho más habitable, amable y vital. La infraestructura no es suficiente para el desarrollo de la ciudad. Además de mejorar el espacio, es necesario generar equipamientos complementarios que ofrezcan servicios al ciudadano, como salud, educación y recreación, en torno a las opciones de transporte que, como la del Metro, dará a la ciudad un cambio trascendental para la movilidad de sus habitantes.

También queremos dejar evidenciado en estas páginas cuál es el verdadero aporte que hace una entidad como el IDU. Si bien durante el lapso de nuestra gestión no logramos entregar un número mayor de obras terminadas por diversas problemáticas cuyo abordaje, tratamiento y soluciones presentamos en esta publicación, destacamos nuestra gratitud y complacencia por lograr involucrar de manera mucho más activa a la ciudadanía durante todas las fases de un proyecto, escuchando sus necesidades, sugerencias y propuestas como conocedores válidos de los espacios que han habitado, algunos, por varias generaciones, en un ejercicio muy valioso de relacionamiento y participación ciudadana.

Los ciudadanos que se forman alrededor de un proyecto tienen más conocimiento sobre lo que se necesita hacer con una obra; son ciudadanos que aportan de manera significativa al proyecto porque tienen mayor sentido de pertenencia de la obra y ayudan a que las cosas salgan adelante en menor tiempo. Por el contrario, entre más ignorancia y desconocimiento

haya sobre lo que es la ejecución de una obra pública, más riesgos tenemos de oposición, de dificultades de concertación y de proyectos que se truncan o tardan mucho más de lo proyectado.

Nos enorgullece cerrar nuestro ejercicio con muchos aportes en materia de conservación vial, de mejoramiento de puentes peatonales o, simplemente, de mejorar un andén en el que, desde ahora, una persona con limitaciones podrá salir de su casa, movilizarse hasta una estación y subirse al sistema.

Es importante haber participado en la alineación de recursos y voluntades de la Nación, la Gobernación, el Distrito y las comunidades en la implementación de proyectos de movilidad en Bogotá y la región, que ahora son de importancia estratégica para el país y de la cual hemos hecho parte.

Esto convierte a nuestra entidad en un actor relevante frente a los objetivos y estrategias de movilidad sostenible y de conectividad con el territorio que nos definió el Plan Distrital de Desarrollo. Lo anterior, por ejemplo, con un trabajo arduo en proyectos como las avenidas alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá, tales como la Avenida 68 y la Avenida Ciudad de Cali, cuyos principales ejes de gestión describimos en este Libro Blanco.

Apalancar los procesos de revitalización urbana para la competitividad, en concordancia con el POT, en proyectos como el Cable Aéreo San Cristóbal o el Corredor Verde de la Carrera 7, de forma tal que se adopten soluciones en materia de infraestructura vial y de movilidad en armonía con las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, son aspectos valiosos que deseamos plasmar en esta entrega.

De igual manera, promover las dinámicas de integración al modelo de Bogotá – Región en proyectos como el de Regiotram de Occidente, garantizando la disponibilidad de predios y proponiendo la reubicación de las estaciones para mejorar los tiempos de transferencia a sistema Transmilenio, representa un avance significativo en el que la escucha y diálogo con los diversos actores involucrados en estos proyectos ha sido definitivo.

El IDU es una gran empresa que ejecuta todo a través de contratistas. Para realizar los proyectos es necesario contratar firmas especializadas en construcción y consultoría, e interventores idóneos para acompañar cada una de las fases que integran el ciclo de vida de un proyecto y allí es donde comienza, tal vez, el reto más importante que es la gestión de los contratos.

Esta gestión ha implicado arrancar desde el momento mismo de la suscripción de los contratos a partir de un proceso licitatorio al que llegan empresas que muchas veces no cuentan con la mayor experiencia, ni con el conocimiento, y otras que sí lo tienen, por lo cual algunos avanzan de mejor manera en la ejecución de las obras.

Es así como durante los últimos cuatro años el IDU ha tenido buenos, regulares y malos contratistas. Ha sido un reto permanente sacar adelante los proyectos con el apoyo de estos contratistas, y en medio de eso, llegan todas las dificultades propias de la ejecución de un contrato como son los modificatorios, la necesidad de prorrogar los contratos, los plazos para adicionar recursos, la necesidad de aplicar sanciones o multas y finalmente, entregar y recibir las obras.

El trabajo de construir en una ciudad, que como Bogotá ya está construida, representa también otra serie de retos especialmente técnicos, asociados a la gran cantidad de incertidumbres que hay en el suelo de la ciudad, a la red de servicios públicos, a la heterogeneidad del suelo, a la presencia de árboles, o de quebradas que implican, lógicamente, atenderlos durante la construcción con soluciones de ingeniería diferentes en cada caso.

El IDU debe ser líder en materia de ejecución de recursos públicos. Somos una entidad íntegra, con funcionarios honestos; hemos hecho un esfuerzo grande en ser muy cuidadosos con la contratación y con la ejecución de los recursos. En ese sentido, y como se verá en esta publicación, nos hemos fortalecido en nuestra política de cero tolerancia al fraude y con nuestro sistema de gestión antisoborno, sobre el cual recibimos reconocimiento y certificación en cada uno de los cuatro años de nuestra administración. Esto permitió que a lo largo de estos cuatro años no tuviéramos ningún caso o escándalo de corrupción ni denuncias de soborno.

También estamos fortaleciendo nuestro sistema de gestión Sarlaft que nos va a permitir saber exactamente con quién nos relacionamos, quiénes son nuestros socios de negocios, a quién le compramos un predio, de dónde pueden provenir o hacia dónde pueden ir los recursos que giramos o que recibimos cuando hacemos una negociación. Por eso es tan importante que cada día más la entidad fortalezca todos sus sistemas de gestión.

Por otra parte, hemos sido conscientes de la importancia de incorporar metodologías técnicas de punta en materia de diseño y construcción de obras que hacen que hoy estemos en la vanguardia en el mundo con sistemas como la metodología BIM, la cual se ha implementado en países desarrollados y ya en Colombia se está volviendo obligatoria. El IDU ha sido pionero en el uso de esta herramienta para la construcción de proyectos de infraestructura y por ello también hemos logrado reconocimientos muy importantes por parte de Camacol y otras agremiaciones. El equipo del IDU está conformado por personas que tienen mucha ex-

periencia conocimiento y capacidad, pero tal vez lo más complejo y retador es nuestra necesidad de coordinarnos con terceros, con empresas de servicios públicos como la de acueducto y alcantarillado, la empresa de teléfonos, ENEL Codensa o Gas Natural Vanti, así como con las autoridades distritales tales como la Secretaría de Movilidad, de Ambiente, o el IDPC, ya que todas son entidades que tienen que ver con los proyectos de infraestructura de Bogotá y son fundamentales durante el proceso de ejecución. Por eso, debemos trabajar muchísimo en mejorar los tiempos de respuesta que cada uno de estos proyectos requiere.

Queremos evidenciar por qué hemos tenido en la historia del IDU durante estos cuatro años proyectos que han tardado demasiado en su ejecución, debido a problemas asociados con la coordinación durante la ejecución de los diseños y las obras. Y reflexionar sobre la calidad de las empresas a las que encomendamos la tarea de diseñar y construir las obras, o los ajustes que debemos hacer a los contratos para incorporar los incentivos adecuados que permitan alcanzar los objetivos contractuales sin mayores desviaciones.

Eso, definitivamente, hay que mejorarlo y por ello la entidad ha avanzado en su fortalecimiento institucional desde los años 2020 y 2021, con la creación de la Oficina de Coordinación Interinstitucional y de la Oficina de Gestión ambiental, así como con la apertura de oficinas como la Subdirección Técnica de Estructuración y Subdirección Técnica de Seguimiento de Estudios y Diseños.

El fortalecimiento institucional del IDU no puede parar. Tenemos propuestas

para seguir mejorando, de manera que la entidad sea cada vez más sólida y esté más comprometida con su misionalidad.

Este Libro Blanco es, entonces, una recopilación de lo que hicimos en torno a los grandes proyectos de Bogotá en estos cuatro años: cómo adelantamos la contratación de esos proyectos, la ejecución de los mismos y cómo enfrentamos y superamos muy buena parte de los problemas, incluida la pandemia.

Dejamos un legado inmenso de obras que se pueden terminar en los próximos dos años, incluso obras que ya están muy cerca de ser inauguradas y que van a ser para el disfrute de miles de ciudadanos.

El IDU no es más que personas; no tenemos fábrica, no hay industrias que tengamos que mover, solo hay personas con alta capacidad profesional; personas que todos los días se enfrentan a retos personales y profesionales pero que, con su compromiso, esfuerzo y constancia logran finalmente que esta sea una entidad reconocida a nivel distrital y nacional que seguirá construyendo el futuro de su hermosa capital.

**Diego Sánchez Fonseca**

Director General

Capítulo



**CÓMO ESTABA LA ENTIDAD  
EN ENERO DE 2020**

### 1.1 RELACIÓN DE CONTRATOS EN EJECUCIÓN: CONSULTORÍAS, OBRAS Y MIXTOS

De acuerdo con la información que reposa en el Sistema de Información y Acompañamiento Contractual SIAC, al 1º de enero de 2020, momento en el que comenzó nuestra administración, se encontraban en ejecución los siguientes contratos:

TIPOLOGÍA	CANTIDAD
Consultoría (Asesoría Técnica)	2
Consultoría (Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad)	2
Consultoría (Estudios y Diseños Técnicos)	6
Consultoría (Interventoría)	57
Consultoría (Otros)	2
Contrato de Obra	47
<b>Total general</b>	<b>116</b>

### 1.2 RELACIÓN DE PROCESOS DE LICITACIÓN EN CURSO

Para el 1º de enero de 2020, 11 de los procesos se encontraban radicados en la DTPS, de los cuales cinco (5) fueron adjudicados en el 1er trimestre del año, que se detallan así:

MODALIDAD	ADJUDICADO	VALOR ADJUDICACIÓN
Concurso de Méritos	2	\$ 274.650.862.764
Licitación Pública	3	\$ 2.738.311.467.468

Es importante anotar que dos de estos procesos corresponden al proyecto Troncal Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68).

### 1.3 RELACIÓN DE CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS SUSCRITOS

De acuerdo con la información que reposa en el Sistema de Información y Acompañamiento Contractual SIAC, al 1º de enero de 2020 se encontraban suscritos 92 convenios interadministrativos, así:

AÑO CONVENIO	CANTIDAD
2012	11
2013	11
2014	13
2015	15
2016	4
2017	13
2018	12
2019	13
<b>Total general</b>	<b>92</b>

Convenios Marco y otros con ESP y PRST. Son acuerdos que incluyen la ejecución de redes por traslados y protecciones y requerimientos de las empresas en los proyectos de infraestructura vial y de espacio público, con el objeto de agilizar la toma de decisiones en lo técnico, jurídico y financiero.			
No.	Convenio Entidades	Prórrogas	Modificaciones: cómo solucionamos inconvenientes
853-2016	IDU-VANTI (Gas Natural)	6/09/2021: prórroga por 5 años.	21/12/2020: Inclusión de Transmilenio –TM- como pagador para evitar sobre-facturación de impuestos. Actualización de procedimientos de pago y del comité coordinador. Reconocer fusión de Gas Natural con VANTI.
1069-2016	IDU-ETB	1/12/2021: prórroga por 1 año e inclusión de mesas técnicas 6/12/2022: prórroga por 1 año y modificación de cláusula de coordinación	18/12/2020: Inclusión de TM como pagador para evitar sobre-facturación de impuestos. Actualización de procedimientos de pago. <i>Persisten las dificultades para definir las competencias de pago, así como para la ejecución y seguimiento de maniobras. Por lo tanto, se trabajó en las mesas de modificación sustancial del convenio.</i>
849-2016	IDU-ENEL (Codensa)	23/08/2021: prórroga 1 por 6 meses 10/11/2021: prorrogar 2 hasta el 31/08/2022 24/02/2023: Prórroga 3 hasta el 28/02/2023 24/02/2023: prórroga 4 por 2 meses 27/04/2023: Prórroga 5 por 5 años con modificación sustancial	18/12/2020: modificación para concertar una conveniente definición de competencias para ambas partes; en redes AT se incluye el concepto BRAFO de regulación sectorial. Se modifica el procedimiento de pagos de maniobras AT y la cláusula de coordinación. 24/02/2023: reconocer fusión de CODENSA con ENEL Colombia 27/04/2023: modificación sustancial: actualización por norma urbanística y general, se concertó una conveniente definición de competencias de pago, por lo que se adopta el cálculo BRAFO para redes de MT y BT y metodología similar para AP. Se incluye cláusula de programación y ejecución de maniobras por ser tema de mucha relevancia para el desarrollo de los proyectos y, adicionalmente se actualizan las cláusulas de Definiciones, Obligaciones de las partes, Esquema de Responsabilidades y Costos, Pago de Maniobras con cargo al IDU y Solución de Controversias.
1450-2017	IDU-EAAB (EAB)	26/07/2022: Prórroga 1 por 6 meses y adición de recursos para personal y modificación comité coordinador 09/05/2022: Prórroga 2 por 1 mes y 15 días 23/06/2023: Prórroga 3 por 1 año	26/07/2022: se adicionó cláusula para asumir costos administrativos en caso que la EAAB se quede sin personal para atender los múltiples proyectos del IDU en temas relacionados con datos técnicos y no objeciones. No obstante, no se ha logrado disminuir los tiempos de aprobación de diseños, lo cual está afectando la ejecución contractual del IDU. En consecuencia, el IDU y la EAAB están adelantando el proceso de negociación de un nuevo convenio, mediante el cual el IDU asume lo totalidad de los costos de gestión e inversión del proyecto hidrosanitario, que será reembolsado por la EAAB con la entrega de los nuevos activos.
1454-2017	IDU-Colombia Telecomunicaciones (Movistar)	25/01/2022: modificadorio 1 09/11/2022: modificadorio 2 y prórroga 1 por 5 años	25/01/2022: inclusión de TM como pagador para evitar sobre-facturación de impuestos. 09/11/2022: modificación de la supervisión del convenio y actualización de pago de maniobras.
1702-2022	IDU-EAAB (Troncal Cra 68)	Suscrito el 21/12/2022	Para la incorporación de recursos a los contratos de obra e interventoría del IDU de la Troncal Av. 68, para la ejecución de obras de redes hidrosanitarias a cargo de la EAAB, dándole solución a la apropiación y giro al IDU de recursos por parte de la EAAB para este proyecto.
1569-2023	IDU-EAAB (Interceptor Callejas)	Suscrito el 07/06/2023	Para la incorporación de recursos al contrato de la Av. Contador y Av. Santa Barbara del IDU, para la ejecución de las obras del interceptor izquierdo "Callejas", dándole solución a la apropiación y giro al IDU de recursos por parte de la EAAB para este proyecto.

#### 1.4 RELACIÓN DE CONTRATOS EN LIQUIDACIÓN

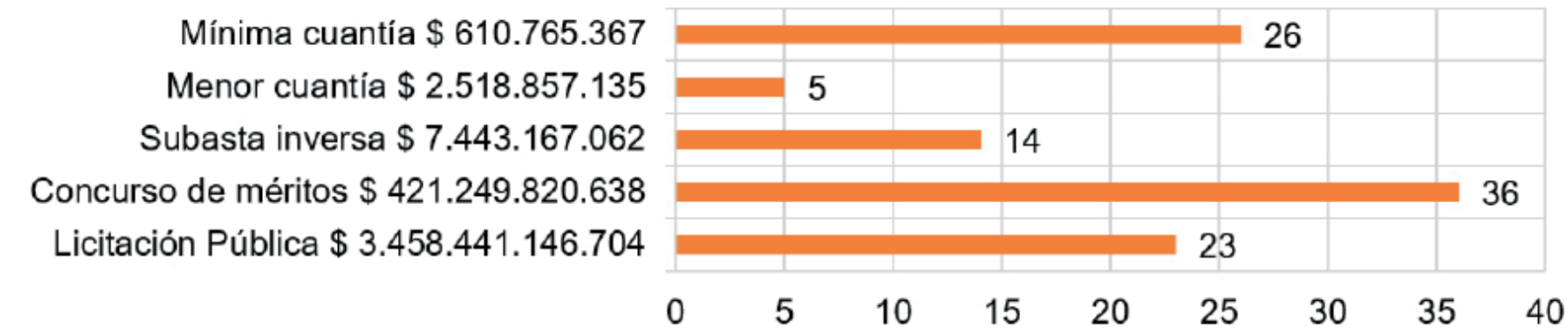
De acuerdo con la información que reposa en el Sistema de Información y Acompañamiento Contractual SIAC, al 1º de enero de 2020 se encontraban en proceso de liquidación 133 contratos:

AÑO CONTRATO EN PROCESO DE LIQUIDACION	CANTIDAD
2012	4
2013	8
2014	21
2015	11
2016	8
2017	52
2018	5
2019	24
<b>Total general</b>	<b>133</b>

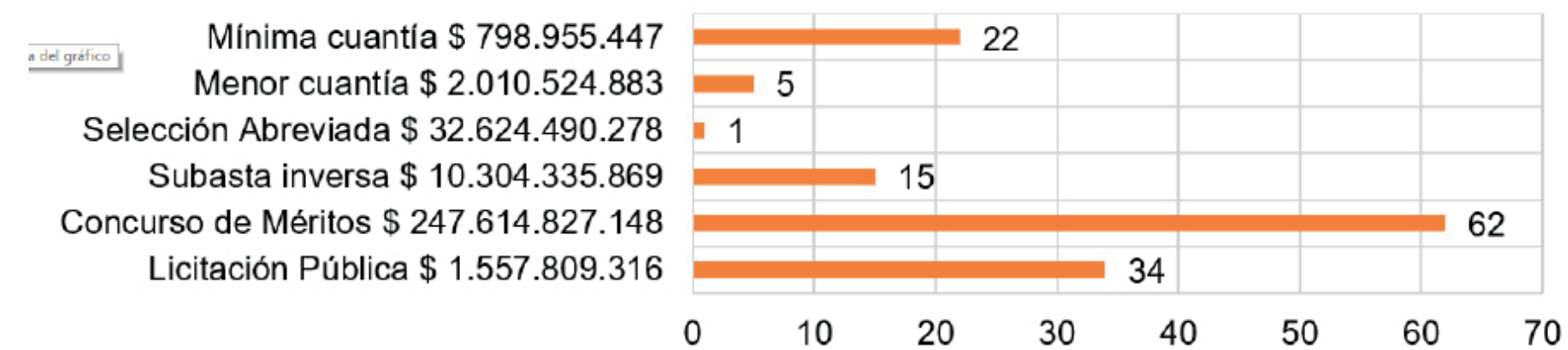
#### ANEXO 1 RELACIÓN DE CONTRATOS EN LIQUIDACIÓN

#### 1.5 GESTIÓN PRE-CONTRACTUAL ENERO 2020 A OCTUBRE 2023

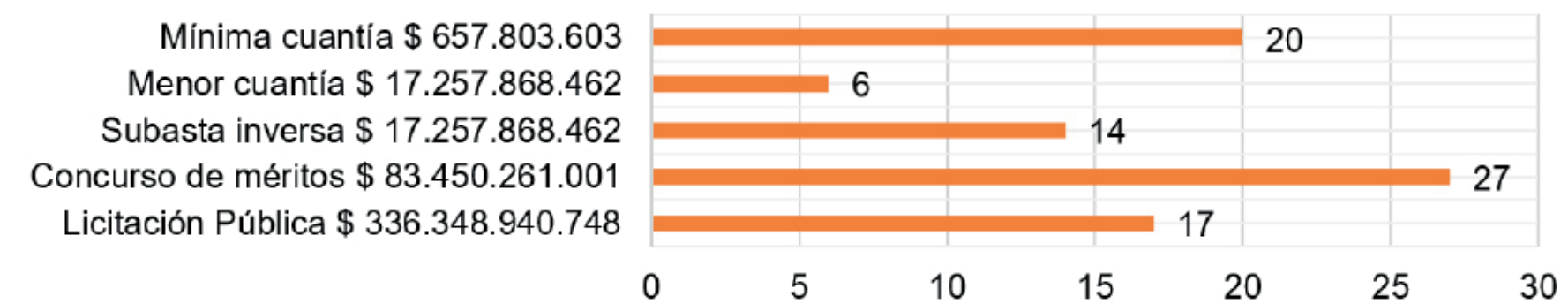
Durante el transcurso del año 2020 se adjudicaron 104 procesos de selección así:



En el transcurso del año 2021, se adjudicaron 139 procesos, distribuidos así:



En el transcurso del año 2022, se adjudicaron 84 distribuidos así:



En el transcurso del año 2023, se han tramitado 102 procesos de selección distribuidos así: (corte a 27 de octubre)

MODALIDAD	ADJUDICADOS	DESIERTOS	DEVUELTOS	REVOCADOS	EN TRÁMITE	TOTAL
Licitación Pública	7	4	1	0	15	27
Concurso de méritos	16	0	0	0	21	37
Mínima cuantía	13	5	0	0	3	21
Selección Abreviada	0	0	0	0	2	2
Menor cuantía	3	0	1	0	1	5
Subasta inversa	6	1	0	0	3	10
<b>TOTAL</b>	<b>45</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>45</b>	<b>102</b>

1.6 GESTIÓN CONTRACTUAL ENERO 2020 A OCTUBRE 2023

DESCRIPCION	2020	2021	2022	2023 - Octubre	TOTAL
CONTRATOS DERIVADOS PROCESOS DE SELECCIÓN	198	215	139	70	622
CONTRATOS CCE	42	39	22	20	123
ADICIONES CONTRATOS MISIONALES	218	256	243	98	815
MODIFICACIONES CONTRATOS MISIONALES	189	561	491	190	1431
CONTRATOS PSP NUEVOS	1495	1612	1562	1584	6253
ADICIONES CONTRATOS PSP	1552	451	1182	66	3251
MODIFICACIONES CONTRATOS PSP	171	71	52	205	499
CERTIFICACIONES	575	2310	1834	1770	6489
DERECHOS DE PETICION	171	128	94	109	502
ACTAS DE APROBACION GARANTIAS CONTRATOS MISIONALES	1091	1510	1193	850	4644
ACTAS DE APROBACION GARANTIAS CONTRATOS PSP	1401	1374	1656	925	5356
CONVENIOS NUEVOS/ CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS	23	24	15	17	79
ADICIONES CONVENIOS	7	8	4	1	20
MODIFICACIONES CONVENIOS / CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS	55	50	50	18	173
LIQUIDACIONES	12	66	67	15	160
PROCESOS SANCIONATORIOS	94	234	185	24	537
MESAS ETAPA PREVIA	78	213	157	11	459
PROCESOS SANCIONATORIOS (SANCIONADOS)	3	7	7	2	19
PROCESOS SANCIONATORIOS (CERRADOS POR CUMPLIMIENTO Ó MODIFICACIÓN CONTRACTUAL)	10	12	17	0	39
PROCESOS SANCIONATORIOS (CERRADOS POR ADMISIÓN DE DEMANDA)	3	2	4	1	10
ACTAS SUBCOMITÉ DE GESTIÓN PARA EL SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL	9	17	10	8	44
<b>TOTAL</b>	<b>7397</b>	<b>9160</b>	<b>8984</b>	<b>5984</b>	

CONTRATOS EN EJECUCIÓN: CONSULTORÍAS, OBRAS 2020 A 2023

TIPOLOGIA	CANTIDAD
Consultoría (Asesoría Técnica)	1
Consultoría (Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad)	2
Consultoría (Estudios y Diseños Técnicos)	14
Consultoría (Interventoría)	87
Consultoría (Otros)	2
Contrato de Obra	69
<b>Total general</b>	<b>175</b>



CONVENIOS INTERADMINISTRATIVOS 2020 A 2023	
AÑO CONVENIO	CANTIDAD
2020	19
2021	23
2022	11
2023	11
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>64</b>

CONTRATOS EL LIQUIDACIÓN 2020 A 2023	
AÑO CONTRATO EN PROCESO DE LIQUIDACION	CANTIDAD
2020	42
2021	18
2022	10
2023	1
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>71</b>

## 1.7 SISTEMAS DE GESTIÓN CERTIFICADOS

### 1.7.1 Modelo Integrado de Planeación y Gestión –MIPG-SIG

El primer modelo de gestión al que nos referiremos es el Modelo Integrado de Planeación y Gestión -MIPG-SIG-. Esta es una herramienta aplicada en todos los procesos del IDU e implica la atención de diferentes aspectos fundamentales para la sostenibilidad de la entidad y la satisfacción de distintos grupos de personas o entidades impactadas por las decisiones o las acciones de la Entidad, también conocidas como grupos de valor.

El Sistema de Gestión MIPG-SIG fue adoptado en 2017 y actualizado mediante resolución 2330 de 31 de mayo de 2023, que además es monitoreada en el Comité de Gestión y Desempeño conformado dentro del sistema de coordinación interna, y el cual fue definido en la Resolución 7419 de diciembre 7 de 2021.

El MIPG está estructurado en siete dimensiones, 19 políticas y un componente, los cuales se relacionan a continuación:

- Política de Gestión Estratégica de Talento Humano.
- Política de Integridad.
- Política de Planeación Institucional.
- Política de Gestión Presupuestal y Eficiencia del Gasto Público.
- Política de compras y contratación pública.
- Política de fortalecimiento organizacional y simplificación de procesos.
- Política de gobierno digital.
- Política de seguridad digital.
- Política de defensa jurídica.
- Política de mejora normativa.
- Política de servicio al ciudadano.
- Política de racionalización de trámites.
- Política de participación ciudadana.
- Componente de gestión ambiental.
- Política de evaluación de resultados.
- Política de gestión documental.
- Política de transparencia y acceso a la información y lucha contra la corrupción.
- Política de gestión de la información estadística.
- Política de gestión del conocimiento y la innovación.
- Política de dimensión de control interno.

En el Instituto de Desarrollo Urbano, se definió como estrategia principal para la Implementación y Sostenibilidad del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, la articulación de este modelo con el Sistema Integrado de Gestión, adoptando la propuesta institucional "Sistema de Gestión MIPG-SIG".

En este sistema se engranan las estrategias de las dimensiones del modelo y las acciones de los subsistemas implementados en el IDU como son: Subsistema de Gestión Antisoborno (SGAS), Subsistema de Gestión de Calidad (SGC), Subsistema de Gestión Ambiental (SGA), Subsistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), Subsistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI), Subsistema de Gestión Documental Archivo (SIGA), Subsistema de Gestión de Responsabilidad Social (SGRS), Subsistema de Gestión de Continuidad del Negocio (SGCN),

Subsistema de Gestión Empresa Familiarmente Responsable (SGEfr), Subsistema de Gestión de Conocimiento e Innovación (SGC&I) y Subsistema de Gestión para la Administración del Riesgo de Lavado de Activos y Financiación del Terrorismo (SG-SARLAFT).

El IDU define anualmente de manera colaborativa un plan de implementación y sostenibilidad MIPG-SIG, donde se incluyen actividades para el mantenimiento del MIPG -SIG y las oportunidades de mejora relacionadas con las políticas MIPG, asociadas a las dimensiones: direccionamiento estratégico, la gestión del talento humano, integridad, gobierno digital y seguridad de la información, defensa jurídica, servicio al ciudadano, gestión de trámites, participación ciudadana, rendición de cuentas, mejora normativa, gestión ambiental, gestión documental, transparencia y acceso a la información, gestión de información estadística, gestión del conocimiento y la innovación y oportunidades de mejora para el sistema de control interno enfocado en la gestión de riesgos.

Para el año 2023 el Instituto definió un plan para la sostenibilidad del MIPG-SIG en el cual se incluyen 65 actividades para ejecutar en la vigencia, encaminadas a cumplir con los diferentes requisitos exigidos en el modelo definido por el DAFP; producto de este plan se realizaron seguimientos trimestrales durante la vigencia, obteniendo un resultado alto de cumplimiento, gracias a la gestión realizada por cada una de las dependencias y el compromiso con el Instituto.

El documento puede ser consultado en el siguiente link: <https://www.idu.gov.co/page/transparencia/planeacion/planes-estrategicos> ítem plan de acción, Plan de adecuación y sostenibilidad 2023.

### 1.7.2 SUBSISTEMAS DE GESTIÓN

El MIPG-SIG está conformado por diez (10) subsistemas que reúnen las buenas prácticas de los ámbitos de gestión considerados como claves o relevantes para la estrategia organizacional aplicados para complementar los lineamientos del MIPG y perfilar al instituto con prácticas de excelencia mundial. Los subsistemas se basan en normas de gestión internacionales referentes basados en normas ISO o similares con el fin de aprovechar la sinergia de la

## Sistema Integrado de Gestión MIPG-IDU



Estructura Armonizada (HS) que potencializa la integración de elementos comunes definidos para los subsistemas. En este sentido la OAP ha desarrollado distintas herramientas para facilitar la integración que van desde prácticas comunes descritas en procedimientos, hasta herramientas de reporte y análisis de información basadas en la suite google workspace.

Cabe anotar que, de los 10 subsistemas, el IDU ha sido certificado en 8 de ellos:

A continuación, será explicado de forma breve, cada uno de los subsistemas de gestión implementados en el IDU:

#### 1.7.2.1 Subsistema de Gestión de Calidad (SGC)

Define prácticas tendientes a satisfacer las necesidades y expectativas de los grupos de interés basado en la norma ISO 9001, y de la cual el SGC se encuentra certificado desde 2015. El SGC es la base de los elementos comunes



y buenas prácticas transversales de todos los subsistemas. En diciembre de 2021 se obtuvo la recertificación y en octubre de 2022 fue realizada la primera auditoría de seguimiento por parte de Bureau Veritas. La segunda auditoría de seguimiento del subsistema de gestión de calidad, se realizó en noviembre de la vigencia 2023, para cerrar el ciclo durante la administración.

#### 1.7.2.2 Subsistema de Responsabilidad Social (SGRS)

En el ámbito de la Responsabilidad Social, el IDU identificó la oportunidad de implementar buenas prácticas sobre derechos laborales, derechos humanos, gestión ambiental y anticorrupción, a través de la adhesión a Pacto Global. El IDU se encuentra adherido desde 2016. Siendo la segunda entidad distrital en tomar dicha iniciativa. La adhesión a pacto global implica la identificación y contribución al cumplimiento de los ODS (objetivos de desarrollo sostenible). En 2023, de forma conjunta fue elaborado el Comunicado de Involucramiento 2023 (COE) el cual describe los principales avances en la materialidad de la responsabilidad social.

#### 1.7.2.3 Subsistema de Gestión Ambiental (SGA)

Se definieron prácticas para mitigar los impactos ambientales generados en el ciclo de vida del producto de la Enti-

dad (Inicio y Fin de la cadena de valor institucional o procesos misionales) basado en la norma ISO 14001:2015. El SGA aplica a los procesos internos, operaciones tercerizadas (contratos de consultoría, obra y conservación) y contratos de servicios internos. El IDU se encuentra certificado en ISO 14001:2015 desde 2018, y en diciembre de 2021 se obtuvo la recertificación y en octubre de 2022 fue realizada la primera auditoría de seguimiento por parte de Bureau Veritas, la segunda auditoría de seguimiento del subsistema de gestión ambiental se realizó en noviembre de la vigencia 2023, para cerrar el ciclo durante la administración, por otra parte, se atendieron diferentes auditorías donde se tiene definidas acciones de mejora, con el fin de optimizar el mantenimiento del subsistema de gestión ambiental.

Se ha logrado consolidar la gestión y cadena de manejo de los residuos generados en la entidad, destacando en la consolidación de la información, así como en la ampliación de la participación de los distintos programas de tiene el distrito frente a la gestión ambiental.

#### 1.7.2.4 Subsistema EFR (SGEfr)

Desde el año 2019 se inició con la implementación de la estrategia de Empresa Familiarmente Responsable efr, la cual estaba cobijada bajo el Subsistema de Responsabilidad Social, no obstante, el Subsistema de Gestión EFR

(Empresa Familiarmente Responsable) tiene lugar en el IDU a partir del año 2021, momento en el cual se redefinió la apuesta estratégica de la Entidad.

La adopción del modelo Empresa Familiarmente Responsable – EFR como Subsistema de Gestión en el IDU está directamente relacionada con la definición de los siguientes dos objetivos estratégicos de la Entidad: "Consolidar la transformación de la entidad de forma que seamos innovadores, ágiles, íntegros, transparentes y sostenibles" y "Consolidar al IDU como una entidad humana, familiarmente responsable y centrada en la gestión del conocimiento", se formalizó el Subsistema de Gestión EFR, en la Resolución 2330 de 2023. A tenido impacto positivo en la evolución de la medición del clima organizacional y los resultados de la Evaluación de Desempeño Laboral.

#### 1.7.2.5 Subsistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)

Con el fin de contribuir con el bienestar, la salud, las condiciones seguras de trabajo, el control de riesgos, la prevención de accidentes y enfermedades en el ambiente laboral, además del cumplimiento de los estándares nacionales aplicables en materia de SGSST, se implementó y certificó en el Instituto de Desarrollo Urbano la norma ISO 45001:2018 desde el 2019, durante el cuatrienio se dio con-

tinuidad a los planes y programas que conforman el Sistema de seguridad y salud en el trabajo, se fortalecieron los canales de participación de la GENTE IDU, se redujo la accidentalidad en el Instituto, en 2020 se adaptaron modalidades flexibles de trabajo para responder eficientemente a las necesidades de los trabajadores en SST y a los requerimientos generados por la pandemia causada por el VIRUS SARS-COV-2 - COVID19, a la fecha y una vez superado el estado de emergencia, se dio continuidad a la gestión del sistema SST en el marco de actividades de trabajo virtual, presencial y semipresencial, generando bienestar, salud y seguridad en el trabajo de la Entidad, con un especial compromiso de la alta dirección.

En diciembre de 2021 se obtuvo la recertificación y en octubre de 2022 fue realizada la primera auditoría de seguimiento por parte de Bureau Veritas, la segunda auditoría de seguimiento del subsistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, se realizó en noviembre de la vigencia 2023, para cerrar el ciclo durante la administración.

#### 1.7.2.6 Subsistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI)

Mantener la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información clave para la organización es el principal propósito de la norma ISO 27001:2013. El SGSI fue certificado en octubre de 2019, el IDU fue la segunda Entidad distrital en recibir dicho tipo de certificación. En noviembre de 2022 se obtuvo la recertificación por parte de SGS y la segunda auditoría de seguimiento del subsistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo, se tiene planeada a finales de la vigencia 2023, para cerrar el ciclo durante la administración.

#### 1.7.2.7 Subsistema de Gestión de Continuidad del Negocio (SGCN)

El Instituto de Desarrollo Urbano se encuentra certificado en la norma internacional ISO 22301:2019 - Sistema de Gestión de la Continuidad de Negocio (SGCN), y en el marco de esta implementación busca garantizar de manera continua y efectiva la operación de los servicios, y ha diseñado e implementado mecanismos adecuados para solventar la situación ante una contingencia.

La Gestión de la Continuidad del Negocio del Instituto aplica a los siguientes procesos y trámites identificados como críticos: Procesos - Gestión Predial, Gestión Financiera, Gestión Contractual, Gestión Documental, Innovación y gestión del conocimiento, Gestión de la Valorización y Financiación y Tecnologías de la Información y Comunicación-, trámites - Certificado de estado de cuenta para trámite notarial, Duplicado de Recibos de Pago de Valorización, Devolución y/o compensación de pagos en exceso y pagos de lo no debido en la sede calle 22-.

En la vigencia 2022 se recibió auditoría externa y se recertificó el sistema de gestión con la firma Integrated Management Systems S.A.S. – IMS GLOBAL S.A.S., la primera auditoría de seguimiento del subsistema de gestión de continuidad del negocio, se tiene planeada a finales de la vigencia 2023, para cerrar el ciclo durante la administración.

#### 1.7.2.8 Subsistema de Gestión Antisoborno (SGAS)

La Subdirección General de Gestión Corporativa, lideró el proceso de implementación del Sistema de Gestión Antisoborno. Este subsistema se certificó con la firma CMD Certification en 2020. Con esta certificación el IDU se constituyó en un referente Distrital y Nacional importante en la lucha contra la corrupción, al implementar voluntariamente estándares internacionales que le permitirán prevenir, detectar y tratar situaciones relacionadas con hechos de soborno.

Durante las vigencias 2021 y 2022 se tramitaron las auditorías de seguimiento y en octubre de 2023 se realizó la recertificación de este subsistema de gestión con la misma firma de certificación.

#### 1.7.2.9 Sarlaft

Desde el año 2021, y por una directriz de la secretaria general de la Alcaldía Mayor de Bogotá, el IDU dio sus primeros pasos para conformar un equipo de trabajo que analizará los requisitos necesarios para realizar la implementación del Subsistema de Gestión de Administración del Riesgo de Lavado de Activos y de la Financiación del Terrorismo, SG – SARLAFT IDU.





En mayo de 2023 se realizó el lanzamiento del subsistema con conferencias magistrales y un panel de expertos que explicaron la importancia del subsistema y los beneficios para la cultura y comunidad IDU. A partir de junio 2023 se iniciaron las jornadas de sensibilización del SG –SARLAFT IDU con las seis áreas clave y con todos los colaboradores del IDU para realizar el lanzamiento en producción durante el segundo semestre de 2023.

#### 1.7.2.10 Subsistema de Gestión Documental y Archivo (SIGA)

Este subsistema busca definir e implementar políticas que aseguren el desarrollo del ciclo de vida de los documentos, desde su generación eficiente, eficaz y efectiva recuperación o consulta, hasta su disposición final, con el propósito de resguardar la memoria institucional y optimizar el desarrollo de los procesos institucionales. A través de este subsistema se da cumplimiento a los requisitos normativos relacionados con la elaboración e implementación de los instrumentos archivísticos como los son: Programa de Gestión Documental, Sistema Integrado de Conservación, Plan Institucional de Archivo Pinar, Tablas de Retención Documental, Tablas de Valoración Documental, Banco Terminológico y Tablas De Control De Accesos.

Está liderado por la Subdirección General de Gestión Corporativa, la Dirección Técnica Administrativa y Financiera y es ejecutado por la Subdirección Técnica de recursos Físicos.

#### 1.7.2.11 Subsistema de Innovación y Gestión del Conocimiento (SGC&I)

El SGC&I busca facilitar el aprendizaje organizacional y la apropiación de nuevas tecnologías requeridas para desarrollar las competencias medulares, asegurar el cumplimiento de los propósitos organizacionales y la sostenibilidad de la organización, en lo público estrechamente asociada a la legitimidad. El modelo busca promover la identificación e intercambio de saberes y experiencias a través de herramientas acordes al tipo de conocimiento y el medio disponible. El subsistema ha sido desarrollado a partir de los requisitos del estándar ISO 30401:2018 y el

desarrollo de mapas de conocimiento. En la vigencia 2023 será realizada la auditoría de certificación con el fin de consolidar las prácticas de gestión de conocimiento e identificar oportunidades de mejora.

#### 1.8 CANTIDAD DE EMPLEADOS DE PLANTA

El Instituto entiende el trabajo decente como aquella actividad productiva, justamente remunerada y ejercida en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana, plasmado a través del respeto de los principios de igualdad de género y de no discriminación, donde existan oportunidades, se respeten los derechos, exista protección social y se fomente el diálogo social.

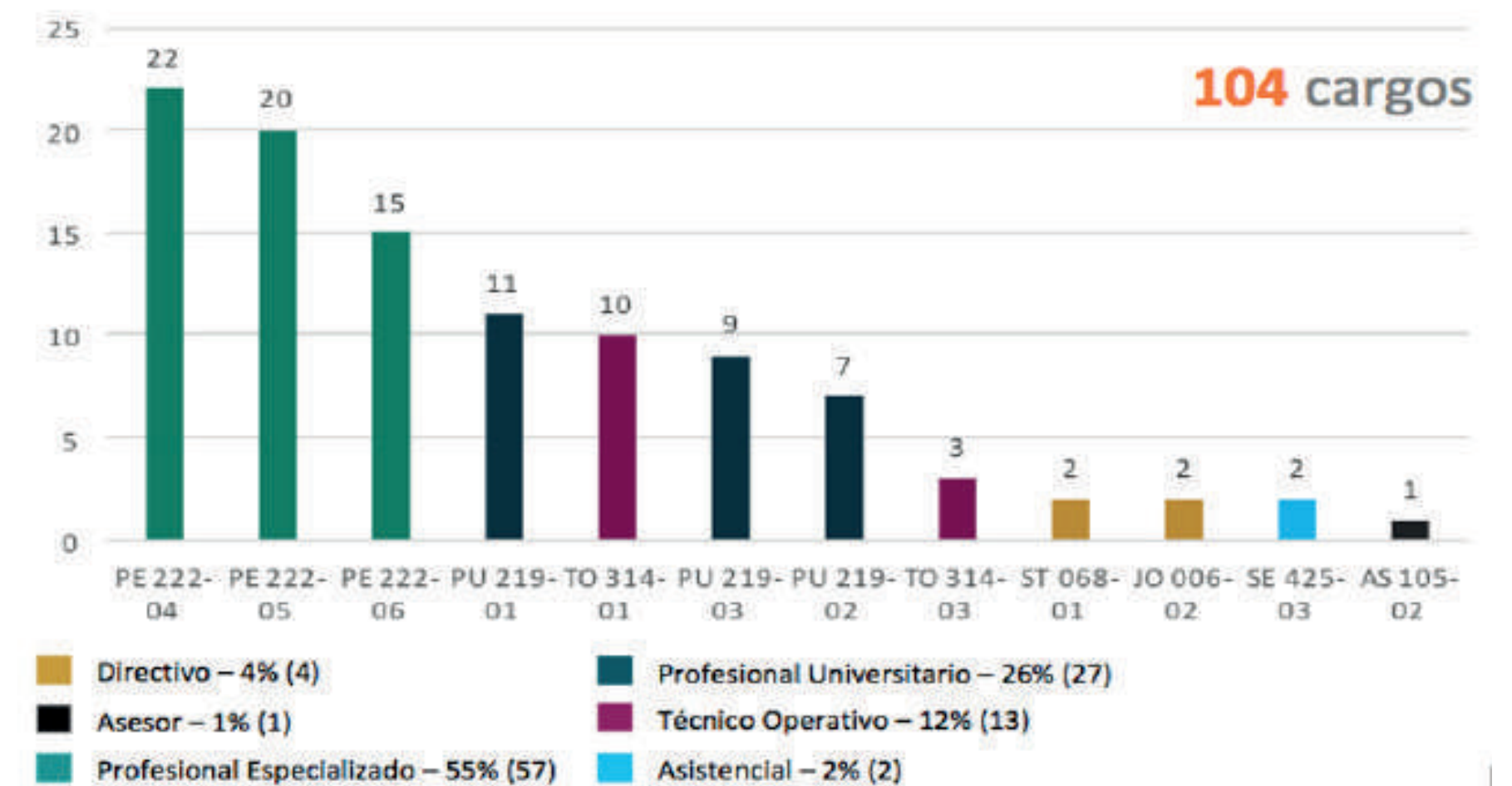
Así, con ocasión del Fortalecimiento Organizacional de la entidad, la planta de personal fue ampliada en 2021 creándose 104 nuevos cargos, esto es: 5 de libre nombramiento y remoción y 99 de carrera administrativa.

Dichos cargos están distribuidos de la siguiente manera:

Nº de cargos	Dependencia
15	Oficina de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía - ORSC
13	Oficina de Coordinación Interinstitucional - OCIT
22	Oficina de Gestión Ambiental - OGA
17	Subdirección Técnica de Estructuración de Proyectos - STEP
23	Subdirección Técnica de Seguimiento a Estudios y Diseños - STED
6	Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura - DTCI
1	Temática Asociación Pública Privada - APP
7	Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos - STRT

#### Distribución por dependencia de cargos creados con ocasión del Fortalecimiento Organizacional 2021

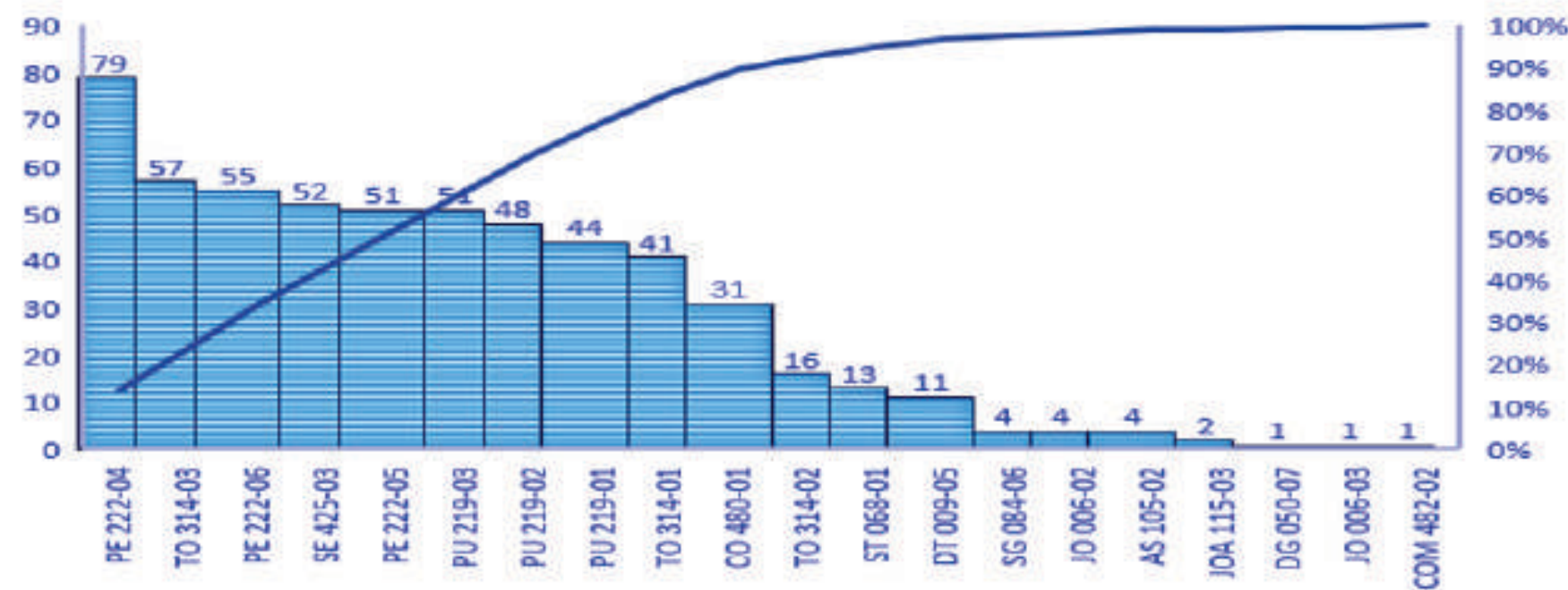
Por niveles, los 104 cargos están distribuidos como se muestra en la siguiente gráfica:



Fuente: Subdirección Técnica de Recursos Humanos

### Distribución por nivel jerárquico de cargos creados con ocasión del Fortalecimiento Organizacional 2021

Con base en lo anterior, a la fecha se cuenta con una planta de 566 empleos, los cuales están distribuidos de la siguiente manera:



Fuente: Subdirección Técnica de Recursos Humanos

### Distribución de la planta por empleos

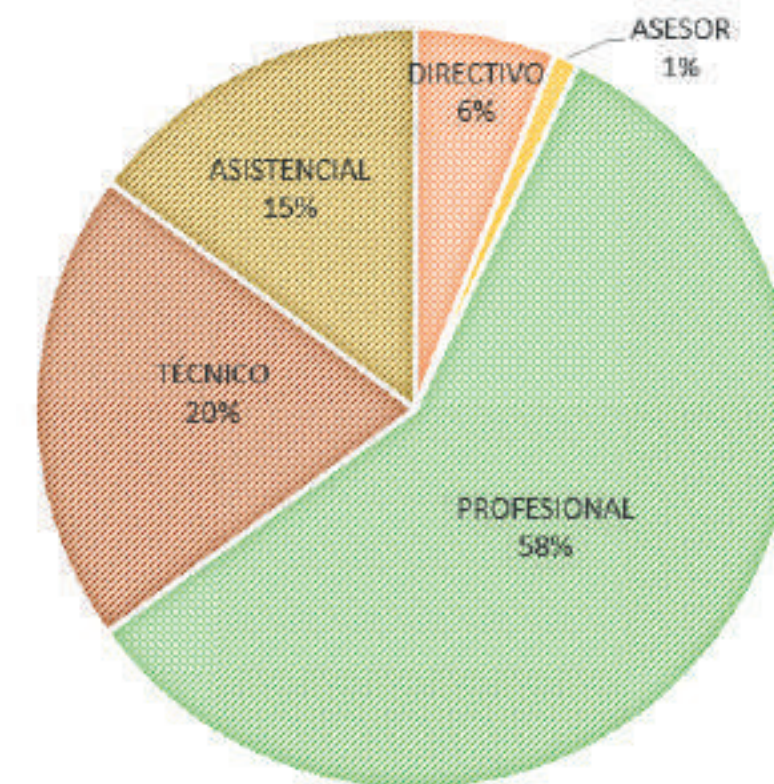
La gráfica anterior denota que la planta del IDU presenta una concentración en los empleos profesional especializados, constituyendo el 33% de los empleos.

Ahora bien, en la siguiente tabla se presenta el comparativo de la planta para los años 2019 - 2023:

Conformación de la planta		
Nivel	Total 2023	Total 2019
Directivo	34	30
Asesor	6	5
Profesional	328	244
Técnico	114	101
Asistencial	84	83
Total		
Total LNR y Carrera	566	463
Total provistos y desprovistos		

Fuente: Subdirección Técnica de Recursos Humanos

A continuación, se presenta la distribución por nivel jerárquico, observándose que la entidad cuenta con un porcentaje alto de profesionalización equivalente a más del 50% lo cual indica el carácter técnico del quehacer de la Entidad, seguido del nivel técnico con un 20%, el asistencial, el directivo con un 6% y finalmente el asesor con un 1%.



DIRECTIVO	ASESOR	PROFESIONAL	TÉCNICO	ASISTENCIAL
34	6	328	114	84

Fuente: Subdirección Técnica de Recursos Humanos

Cabe precisar que el requerimiento de cargos en la entidad es mayor, no obstante, por cuestiones presupuestales dicha necesidad debió ser reducida a lo aprobado por cuanto el objetivo de la formalización laboral es que se haga sin costo fiscal, es decir, con los recursos que las entidades ya tienen asignados. En este sentido, el Instituto hizo un ejercicio de optimización de dichos recursos y, según su capacidad presupuestal, planteó el proceso de formalización con los recursos utilizados para contratación por prestación de servicios, proponiendo un cambio de fuente.

### 1.9 CANTIDAD DE CONTRATISTAS DE PSP

Para alcanzar las metas institucionales plasmadas en el Plan de Desarrollo Distrital y debido a la especialidad técnica de los proyectos de infraestructura y de espacio público que gestiona el Instituto, el plan de contratación PSP contó con la financiación de una fuente de recursos propia de transferencias ordinarias y de la valorización aprobada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 724 de 2018, que por tanto hacen parte del presupuesto del IDU y están avalados por las Secretarías Distritales de Hacienda y de Planeación. Dichos recursos se asignaron en el proyecto de inversión denominado "Fortalecimiento y efectividad institucional de la gestión pública en el IDU", el cual contó con la viabilidad técnica, económica financiera, social, ambiental, institucional y legal, en marco del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024.

A su vez, el plan de contratación apropió en el proyecto de inversión la fuente de recursos de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. y de la Empresa Metro de Bogotá S.A., para cubrir los costos indirectos asociados al personal requerido en las obras que se desarrollan para la infraestructura Troncal Av. Ciudad de Cali, Troncal 68, Extensión Troncal Caracas, Patios para el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, puentes peatonales, Cicloparqueaderos, estaciones para el acceso al Sistema y para la adquisición de los predios necesarios para la primera línea del metro en Bogotá.

Adicionalmente, para el desarrollo, ejecución y entrega al IDU de las Obras de Carga General - incluyendo los suelos destinados a las mismas - correspondientes a proyectos de infraestructura de transporte y espacio público, se contó con los recursos presupuestales administrados en el Fideicomiso Lagos de Torca, que mediante el Convenio Marco de Cooperación para la Intervención de Infraestructura Vial y Espacio Público a cargo de Terceros No. 1284 de 2018, se destinaron para la contratación de personal a efectos de realizar la adquisición predial por motivos de utilidad pública.

A su vez, con el fin de atender las necesidades del servicio y cumplir con eficacia y eficiencia los objetivos misionales de la Entidad, en virtud de las nuevas delegaciones dadas al IDU, especialmente a la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura, en la función de adelantar las actuaciones procesales y expedir los actos administrativos relacionados con la constitución de siniestro y efectividad de la garantía única de cumplimiento en su amparo de estabilidad y calidad de la obra, otorgadas con ocasión de la celebración de los contratos de obra de infraestructura vial y espacio público.

A continuación, se presenta la distribución de los recursos comprometidos por fuente de financiación en cada una de las vigencias:

FUENTE DE FINANCIACIÓN	2020		2021		2022		2023	
	CUENTA DE CTOS	CRP (\$)	CUENTA DE CTOS	CRP (\$)	CUENTA DE CTOS	CRP (\$)	CUENTA DE CTOS	CRP (\$)
Transferencias Ordinarias	1,076	65,166	1,103	73,864	1,065	79,392	1,083	78,813
Transmilenio Convenio 20/2001	193	7,054	201	15,799	213	16,752	225	17,835
Transmilenio Convenio 612/2019	60	2,699	0	0	0	0	0	0
Valorización Acuerdo 724/2018	135	3,287	275	11,828	246	8,227	238	9,903
Metro	25	1,453	25	1,225	28	1,985	0	(*) 171
Lagos de Torca	3	136	3	216	3	173	0	0
Subtotal general	1,492	79,796	1,607	102,932	1,555	106,529	1,546	106,722
Pasivo Exigible			1	3	3	10	10	48
ARL - Libre Destinación		474		723		794		609
Regalías (**)	5	383						
Total general	1,411	80,653	1,608	103,658	1,558	107,333	1,556	107,379

Fuente: Sistema STONE y SIAC - IDU  
Cálculo: SGGC - IDU  
Cifras: Millones de Pesos  
Nota: Los compromisos presupuestales en cada vigencia incluyen las adiciones  
(\*) Presupuesto adicionado a contratos vigencia 2022  
(\*\*) Presupuesto no incorporado en la apropiación presupuestal del IDU.



¡Te damos una cordial bienvenida al

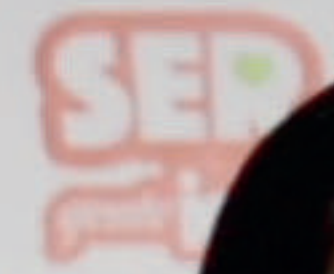
# IDU!

Nuestra entidad trabaja constantemente para reducir el riesgo de adquirir COVID-19. Al interior, encontrarás un lugar seguro y saludable.



¡Te protegemos y estamos seguros de que tú nos proteges!

Descarga en tu celular, la aplicación CoronApp - Colombia



## EL IDU Y LA PANDEMIA

## 2.1 CÓMO ACTUÓ LA ENTIDAD

La pandemia del virus SARS COV 2 o Coronavirus – COVID19 generó un fuerte impacto social, sanitario y económico desde el año 2020 hasta el 5 de mayo de 2023; cuando la OMS decretó el fin de la emergencia sanitaria. Se impulsaron medidas como confinamientos masivos, vacunas contra el virus, uso de elementos de protección y aumento de actividades virtuales como el teletrabajo entre otras, las cuales se encaminaron a contener la expansión del virus y mantener las condiciones salubridad entre la población.

El Instituto de Desarrollo Urbano a través de la Resolución 2905 de 2020, "POR LA CUAL SE ADOPTA EL PROTOCOLO GENERAL DE BIOSEGURIDAD PARA MITIGAR, CONTROLAR Y REALIZAR EL ADECUADO MANEJO DE LA PANDEMIA DEL CORONAVIRUS - COVID 19 Y ADAPTACIÓN DEL MISMO PARA LA REACTIVACIÓN LABORAL GRADUAL EN EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU" expidió una serie de robustos y exigentes lineamientos y medidas acordes a la emergencia, tales como, pautas para el acceso seguro a las sedes de la Entidad, implementación de jornadas de trabajo con horarios flexibles, teletrabajo, trabajo remoto o en casa a través de las TICs, adecuación de espacios bioseguros en las instalaciones del instituto, suministro de insumos para el ingreso a la sede, y emisión de lineamientos sobre la capacidad y uso responsable de espacios laborales, y limpieza tanto de instalaciones como de vehículos.

Desde el marco del protocolo de bioseguridad se realizaron las siguientes acciones:

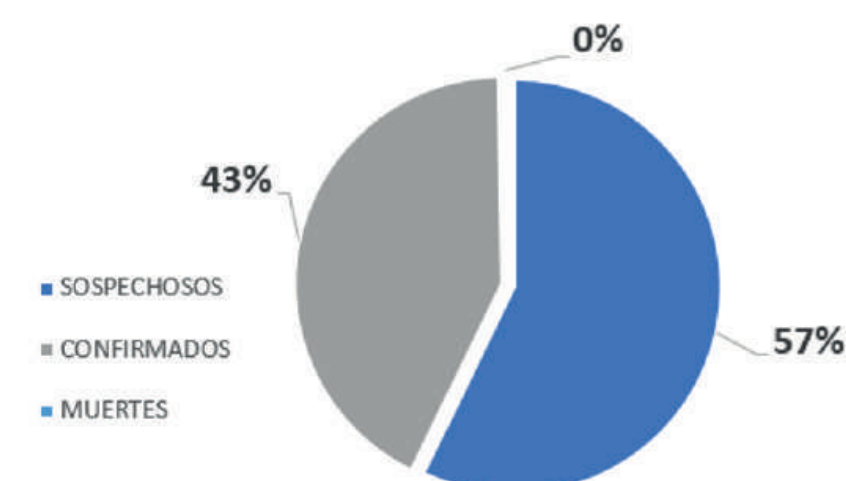
**Instalaciones físicas:** se hizo adecuación física y operacional de las sedes, lo que permitió que las mismas entraran en correcta operación disminuyendo los riesgos de contagio. Aunado estas acciones al protocolo de bioseguridad y la implementación de herramientas tecnológicas de virtualización, el Instituto pudo continuar su operación sin mayor dificultad.

Estas medidas físicas se acompañaron igualmente de medidas de cuidado y prevención, tales como distribución de insumos de bioseguridad y protocolos de limpieza y desinfección y demás recomendaciones provenientes del gobierno nacional y distrital.

Lo anterior conllevó a la certificación del mencionado protocolo tal y como se menciona a continuación. Y posteriormente junto con los ajustes a los modelos de trabajo adoptados por el Instituto, permito dar inicio al proyecto de optimización de sedes, con un resultado consecuente en el ahorro calculado a diciembre de 2023 de \$3.335 millones de pesos.

**Condiciones de salud:** el Instituto implementó un sistema de seguimiento del estado de salud de todos sus colaboradores, que permitía el reporte diario de condiciones propias de la enfermedad, el cual rápidamente se transformó en un aplicativo de seguimiento bioseguro cuyo propósito fue llevar control de la salud de las personas y seguimiento en los casos reportados de contagio llamado "Sistema de seguimiento para ingreso seguro" actualmente llamado "Condiciones de salud IDU", con los siguientes resultados:

### Seguimiento de Casos Identificados



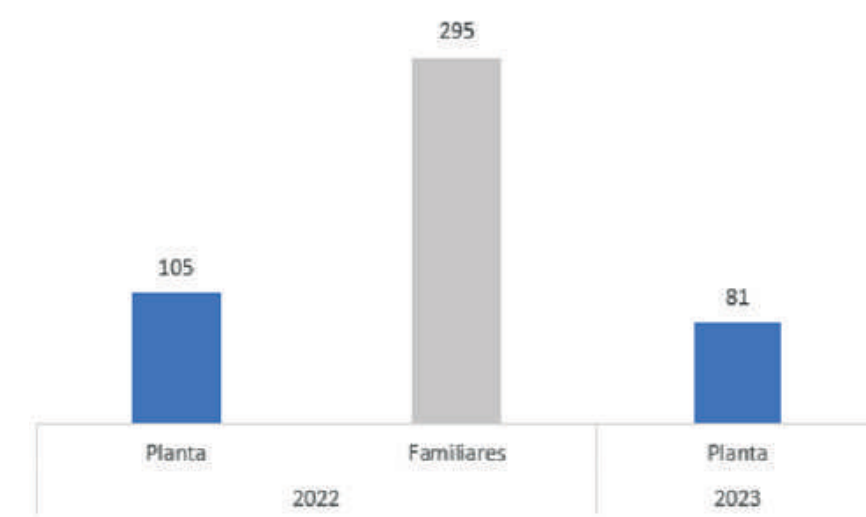
Casos	No.
Sospechosos	577
Confirmados	429
Muertes	3
Total	1009

Fuente: Aplicativo Sistema de Ingreso Seguro

Con el aplicativo se pudo identificar los casos sospechosos, confirmados y muertes de las 1009 personas que realizaron la encuesta.

**Programa de Vacunación:** se realizaron jornadas de vacunación contra el virus COVID 19 para el personal de la entidad, lo cual facilitó rápidamente la cobertura y la prevención de la transmisión de la enfermedad en la entidad.

No. de vacunas aplicadas, con ocasión de las jornadas adelantadas



Se aplicaron 400 vacunas en 2da - 3ra dosis y 81 vacunas de influenza, contribuyendo a la inmunización de la Gente IDU.

### Elementos de Protección Personal entregados



Fuente: Sistema de ingreso seguro desde septiembre 2020

Se entregaron 176.773 elementos de protección de bioseguridad por medio de lector de código QR al ingresar a las instalaciones, entre guantes, tapabocas y alcohol glicerinado (gel).

**Capacitación:** se mantuvo un programa continuó de capacitación y sensibilización a los colaboradores de la Entidad sobre adecuados hábitos de salud y medidas de autocuidado para prevenir el contagio por el Coronavirus COVID-19 y se desarrolló un especial curso de bioseguridad que todos los colaboradores realizaron y el que se convirtió en un requisito de ingreso a la institución.

**Certificado del Protocolo de Bioseguridad- sello SAFE GUARD:** el Instituto fue la primera entidad a nivel distrital en certificar su operación en el marco de la pandemia como BIOSEGURA y obtener el sello SAFE GUARD, lo cual acredita las buenas prácticas en bioseguridad por la institución.

En el mes de octubre de 2021 se realizó la auditoría de recertificación en bioseguridad que tuvo una duración de 6 meses y bajo la nueva normatividad en la materia Resolución 777 de 2021, con la firma Bureau Veritas, obteniendo nuevamente el Sello Safe Guard para las sedes Calle 22 y Calle 20.

## DECLARACIÓN Etiqueta Oficinas Corporativas

Concedido a  
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU  
Edificio Calle 20 / Bogota  
ACTIVIDAD : Oficinas  
ETAPA : Confirmado

BVQI Colombia Ltda ha evaluado el año específico designado en el presente documento de acuerdo con los requisitos de SAFE GUARD versión 1- 04/2020 :

[ ] Además de una auditoría remota \* y basada en la información proporcionada por o en representación del representante legal del sitio a auditar;

[✓] Además de una auditoría in situ del sitio específico designado en el presente documento;

Esta declaración N° 160-2021-007416-ES se ha publicado en 11/11/2021 además de la evaluación satisfactoria realizada en 27/10/2021 \*\*

Para BVQI Colombia Ltda  
Martha Angelica Triana



Durante el año 2022, el IDU expidió la Resolución No. 2910 de 2022 por la cual se suspendió el protocolo de bioseguridad, no obstante, se implementaron posteriormente el "PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES E INFECCIONES RESPIRATORIAS AGUDAS" del IDU y se participa en articulación con otras entidades de la estrategia de enfermedades respiratorias ERA e IRA

**Gestión de Correspondencia:** a inicios del cuatrienio, y debido a la pandemia originada por el Coronavirus COVID-19, se implementaron desde el componente de la gestión de correspondencia las siguientes acciones:

- Las firmas electrónicas para la serie Resoluciones y oficios compartidos.
- La habilitación del correo electrónico correspondencia@idu.gov.co, mediante el cual los usuarios externos pueden enviar sus informes, solicitudes y/o requerimientos para ser registrados en el sistema de Información, donde posteriormente se da respuesta a dicho correo informando el radicado asignado por el IDU. Dicho correo electrónico se suspendió desde el 01 de agosto 2023, dejando como único canal oficial de radicación virtual el formulario web que se encuentra en la página web de la entidad, el cual fue objeto de actualización y automatización con la puesta en operación del sistema CONECTAIDU.
- Desarrollo e implementación de la radicación web, por la página oficial de la Entidad, <https://www.idu.gov.co/page/radicacion-correspondencia> logrando que desde



su puesta en marcha a la fecha los usuarios externos, puedan registrar directamente en el sistema de Gestión documental sus oficios, requerimientos, informes o solicitudes junto con los anexos y automáticamente reciban el número de radicación asignado para su seguimiento.

**Recursos Tecnológicos:** ante la necesidad de la entidad de realizar la transición del modelo laboral tradicional para comenzar una nueva etapa de trabajo en casa o remoto, se hizo uso de la solución con que contaba el Instituto VPN (conexión de red virtual privada entre dispositivos a través de internet), junto con el compendio de soluciones y avances tecnológicos existentes, servidores de procesamiento y almacenamiento, elementos de telecomunicaciones, software base, herramientas de control y demás plataformas especializadas, que permitieron el funcionamiento inicial de los Sistemas de Información Institucionales y el almacenamiento de toda la Data Corporativa, incluyendo los medios para garantizar su integridad, disponibilidad, seguridad y respaldo, prestando sus servicios desde un esquema de Datacenter On Premises y Nube Publica.

Así, el acceso vía VPN se convirtió en algo rutinario para un alto porcentaje de usuarios finales y aquellos que no lo usaban, accedieron a los recursos Institucionales a través del Portal de Aplicaciones (recientemente implementado), correo electrónico Institucional y Herramientas Colaborativas. Igualmente se dio acceso por navegador al Sistema de Gestión Documental y otras aplicaciones, al ser publicadas para los colaboradores que así lo requerían. Otra importante implementación ejecutada en este lapso, fue la primera fase o piloto de la Plataforma de Escritorios Virtualizados VDI (Virtual Desktop Infrastructure), a través de la cual los integrantes del área de Predios accedieron a los servicios y sistemas de la Entidad. Todo lo anterior se ejecutó, cumpliendo con estrictos niveles de seguridad a nivel del perímetro tecnológico y autorizado previamente por parte de Jefes de Área.

Adicional a lo anterior, y con el objeto de fortalecer los esquemas de operación y seguridad de la entidad, esta adelantó la contratación de 160 escritorios virtuales - Escritorio Remoto Virtualizado, proceso adjudicado a la firma O4IT COLOMBIA SAS bajo el contrato de compraventa No. 1346 de 2020, cuyo objetivo fue la de disponer de una pla-

taforma capaz de virtualizar escritorios y optimizar el uso del componente tecnológico institucional y el acceso ágil a la información del IDU.

Dicho contrato se ejecutó bajo los requerimientos y condiciones inicialmente pactadas, obteniendo como resultado final la implementación de los 160 escritorios virtualizados (VDI), los cuales están actualmente en operación, siendo asignados y en uso por parte del área de Dirección Técnica de Predios, cubriendo la necesidad de acceso a las aplicaciones SIAC ( sistema de información de acompañamiento Contractual) y STONE ( Sistema de Información de Seguimiento Financiero) necesarios para la operación y desarrollo de las actividades del IDU.

Todas estas acciones permitieron no solo mantener la operación del talento humano, sino garantizar la continuidad de los servicios de la entidad, de manera oportuna y consecuente con los retos que la misma afrontó.

Finalmente, y a raíz del incidente informático del que fue objeto el Instituto en el mes de diciembre de 2020, el Instituto abordó las siguientes actuaciones:

- Se contrató el servicio de monitoreo y respuesta a eventos de seguridad informática. (IDU-1685-2020)
- Se contrató el fortalecimiento, renovación de licenciamiento y soporte de la plataforma del tipo next generation SIEM. (IDU-1232-2021)
- Se volvieron a contratar pruebas de análisis de vulnerabilidades, intrusión, e ingeniería social, que en 2020 no se habían contratado. (IDU-1266-2021)
- Se adquirió una solución tecnológica para la detección y respuesta a amenazas mediante la automatización de las tareas rutinarias de seguridad - SOAR. (IDU-1342-2021)
- Se fortaleció la seguridad para la estrategia de recuperación de desastres DRP, o Nube de Oracle. (IDU-1685-2022).

**Adaptación normativa durante la pandemia:** durante la pandemia la Entidad acogió los Decretos Nacionales y Distritales he implementó las siguientes acciones en pro de velar por la salud de cada uno de los trabajadores:

- Protocolo general de bioseguridad.
- Certificados con el sello safe guard-blue de bioseguridad.
- Formato de compromiso de autocuidado.
- Anexo técnico del protocolo.
- Encuesta condiciones de salud.
- Encuesta cómo te sientes hoy.
- Seguimientos a condiciones de salud.
- Lineamientos para el ingreso y permanencia a las instalaciones.
- Lineamientos para el personal que se encuentra en teletrabajo ordinario y trabajo en casa.
- Lineamientos para el personal que presta atención segura a los usuarios internos y externos del centro de documentación del IDU en las instalaciones de la sede calle 20.
- Lineamientos para el personal de almacén y/o inventario.
- Lineamientos para el personal que presta atención segura al contribuyente, la comunidad y al ciudadano en general dentro de las instalaciones del IDU y puntos de atención red CADE.
- Lineamientos para la recepción de correspondencia y préstamo de documentos físicos.
- Lineamientos para la limpieza y desinfección para las instalaciones del IDU
- Lineamientos para el ingreso a las sedes alternas del IDU (Patio Fresado, Panalpina, Tibirita).
- Lineamientos para limpieza y desinfección de los medios de transporte del IDU.
- Lineamientos para el ingreso de personal externo a labores inherentes a la misionalidad del IDU (salas de juntas, auditorio principal, oficinas, dirección general).
- Lineamientos para el seguimiento del estado de salud e identificación, monitoreo, seguimiento y manejo de casos sospechosos y confirmados de covid 19 en el IDU.
- Lineamientos específicos para el personal incluido en los grupos de exposición similar (ges 5 y 6).
- Lineamientos para el ingreso y uso a las sedes del IDU.

Ahora bien, en el siguiente enlace se encuentran los decretos y circulares nacionales, distritales y del Instituto respecto a manejo de la pandemia:

[https://docs.google.com/spreadsheets/d/1aFlpBaeZS-P5V\\_lb8mRp6p3Uyobw/WKsb8/edit?usp=sharing&oid=104117837522661749639&rtfpof=true&sd=true](https://docs.google.com/spreadsheets/d/1aFlpBaeZS-P5V_lb8mRp6p3Uyobw/WKsb8/edit?usp=sharing&oid=104117837522661749639&rtfpof=true&sd=true)

## 2.2 ACTUACIONES PRE Y CONTRACTUALES

RESOLUCIONES IDU PANDEMIA			
Resolución	2779	23 MARZO DE 2020	"Por la cual se suspenden los términos de algunas actividades administrativas y contractuales en el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- por motivos de salubridad pública y ante la declaración de asilamiento preventivo obligatorio nacional".
Resolución	2782	24 MARZO DE 2020	"Por la cual se suspenden los términos de algunas actividades administrativas y contractuales en el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- por motivos de salubridad pública y ante la declaración de asilamiento preventivo obligatorio nacional".
Resolución	2823	8 ABRIL DE 2020	"Por la cual se suspenden contratos y convenios interadministrativos, consultorías, contratos de obra, de infraestructura e interventorías en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- y se crean excepciones por motivos de salubridad pública".
Resolución	2824	8 ABRIL DE 2020	"Por la cual se amplían los términos de suspensión de los contratos y convenios interadministrativos, consultorías, contratos de obra, de infraestructura e interventorías en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU y se modifica la Resolución IDU 2782 de 2020".
Resolución	2853	26 ABRIL DE 2020	"Por la cual se amplían los términos de suspensión de algunas actuaciones administrativas y contractuales en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- y se modifica la Resolución IDU-2779 de 2020".
Resolución	2896	8 MAYO DE 2020	"Por la cual se toman medidas en materia de actuaciones administrativas, contratos y convenios interadministrativos, consultorías, contratos de obra, de infraestructura e interventorías en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia".
Resolución	3370	23 MAYO DE 2020	"Por la cual se modifica la Resolución IDU-2853 de 2020, en relación con medidas en materia de actuaciones administrativas, contratos y convenios interadministrativos, consultorías, contratos de obra, de infraestructura e interventorías en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia sanitaria por causa del COVID-19".
Resolución	3434	29 MAYO DE 2020	"Por la cual se toman medidas en materia de actuaciones administrativas, contratos y convenios interadministrativos, consultorías, contratos de obra, de infraestructura e interventorías en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia sanitaria por causa del COVID-19".
Resolución	3775	30 JUNIO DE 2020	"Por la cual se toman medidas en materia de actuaciones administrativas, en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia sanitaria por causa del COVID-19 y se modifica la Resolución IDU-3370 de 2020".
Resolución	4003	13 JULIO DE 2020	"Por la cual se toman medidas en materia de actuaciones administrativas, en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia sanitaria por causa del COVID-19 y se modifican las Resoluciones IDU-3370 e IDU-3434 de 2020".
Resolución	4153	30 JULIO DE 2020	"Por la cual se prorroga la suspensión del servicio de atención al público de manera presencial y se continúa con la atención virtual en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia sanitaria por causa del COVID-19".
Resolución	4925	01 SEPTIEMBRE DE 2020	"Por la cual se prorroga la suspensión del servicio de atención al público de manera presencial y se continúa con la atención virtual en el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el marco de la emergencia sanitaria por causa del COVID-19".

En función de los retos que implicó la Pandemia derivada del COVID – 19, fue preciso que por parte de la Entidad se promovieran y consolidaran algunas modificaciones en la gestión administrativa y contractual, como las que se sintetizan a continuación:

- Suscripción de documentos legales con firmas digitales y escaneadas por las partes.
- Firmas transaccionales en la plataforma SECOP II.
- Creación de repositorios de trabajo colaborativo a través de GOOGLE DRIVE, con acceso y edición por parte de los colaboradores.
- Creación de bases de datos de consulta inmediata en línea, en las que se registra la trazabilidad y controles de las gestiones realizadas.
- Adopción e implementación de las medidas contenidas en la Circular No. 34 de 2021 del 01 de septiembre de 2021 "Medidas de debida diligencia para la verificación de pólizas de seguros, garantías, avales bancarios y patrimonios autónomos", la cual permite la incorporación de los lineamientos contenidos en la Circular Conjunta 001 del 20 de agosto de 2021 emitida por la Superintendencia Financiera de Colombia y establece la verificación de la autenticidad de las garantías en los portales web de las respectivas aseguradoras.
- A través de las Resolución 2905 del 12 de mayo de 2020 el Instituto implementó del protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del coronavirus COVID-19.
- Por medio de las Resoluciones IDU-2782 y 2823 de 2020 se ordenó la suspensión de los contratos y convenios interadministrativos, consultorías, contratos de obra, de infraestructura e interventorías de la órbita de competencia del Instituto, hasta el 26 de abril, inclusive, de 2020.
- Así mismo, mediante Resolución IDU-2853 de 2020 y Circular No. 30 de 2020 del 27 de abril del 2020 se determinaron las condiciones para la reactivación de las actividades del sector de la construcción de la ciudad,

en el marco del aislamiento preventivo obligatorio, así como la continuidad y el desarrollo de las obras de infraestructura, el estímulo a la economía y el empleo, bajo la premisa fundamental de la protección de la salud de los trabajadores en el lugar de trabajo.

- Como acción para la continuidad de las obras y la no paralización de los servicios y lograr el cometido de la administración pública, el Instituto de Desarrollo Urbano implementó el apéndice de Bioseguridad COVID 19, "6.1. MEDIDAS QUE SE ADOPTARÁN EN LOS CONTRATOS DE OBRA QUE SE ENCUENTREN EN EJECUCIÓN Y PROCESOS DE ESTRUCTURACIÓN, SELECCIÓN".

Así las cosas, los contratos de obra e interventoría fueron sujetos de modificaciones contractuales, donde se adoptaron las medidas señaladas, buscando garantizar la sostenibilidad y ejecución de los proyectos, a través de la incorporación de los apéndices de bioseguridad respectivos.

Para el efecto, la Entidad promovió la celebración de modificaciones a los contratos celebrados para aquel momento, modificaciones encaminadas a asegurar la continuidad de la ejecución de las obras. Y como consecuencia de ello, procedió con revisión y aprobación de las garantías actualizadas conforme a la suscripción de las referidas modificaciones contractuales.

Cabe resaltar que, con ocasión de la pandemia, el procedimiento de aprobación de las garantías se implementó de forma virtual, desde la radicación de los documentos por parte de los Contratistas, hasta la remisión por correo electrónico de la respectiva acta de aprobación, la cual a su vez se integra en el expediente virtual de cada Contrato.

- Otras acciones implementadas encaminadas al manejo, resguardo y legalización de la información estuvieron relacionadas con habilitar el uso y consulta de carpetas y expedientes digitales para los antecedentes de cada trámite en los Sistemas de Gestión Documental Información del IDU (ORFEO, ahora CONECTAIDU). Así mismo, se determinó la habilitación de canales de consulta y radicación para la ciudadanía, como también la suscripción de la totalidad de Contratos y Convenios de forma virtual por la plataforma transaccional SECOP II.

A continuación, se detalla la gestión de la DTGC en el período de pandemia:

DESCRIPCIÓN	2020	2021	30-jun-22	TOTAL
CONTRATOS DERIVADOS PROCESOS DE SELECCIÓN	185	215	41	441
CONTRATOS CCE	37	39	5	81
ADICIONES CONTRATOS MISIONALES	192	256	100	548
MODIFICACIONES CONTRATOS MISIONALES	189	561	200	950
CONTRATOS PSP NUEVOS	1.415	1.612	641	3.668
ADICIONES CONTRATOS PSP	1.548	451	693	2.692
MODIFICACIONES CONTRATOS PSP	171	71	16	258
CERTIFICACIONES	575	2.310	1.025	3.910
DERECHOS DE PETICION	182	136	32	350
ACTAS DE APROBACION GARANTIAS CONTRATOS MISIONALES	1.091	1.510	438	3.039
ACTAS DE APROBACION GARANTIAS CONTRATOS PSP	1.401	1.374	1.321	4.096
CONVENIOS NUEVOS/ CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS	16	24	1	41
ADICIONES CONVENIOS	7	8	1	16
MODIFICACIONES CONVENIOS / CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS	55	50	32	137
LIQUIDACIONES	12	66	28	106
PROCESOS SANCIONATORIOS	99	302	268	669
AUDIENCIAS CELEBRADAS	16	67	98	181
MESAS ETAPA PREVIA	78	213	145	436
PROCESOS SANCIONATORIOS (SANCIONADOS)	3	7	6	16
PROCESOS SANCIONATORIOS (CERRADOS POR CUMPLIMIENTO O MODIFICACIÓN CONTRACTUAL)	-	13	17	30
PROCESOS SANCIONATORIOS (CERRADOS POR ADMISIÓN DE DEMANDA)	2	2	2	6
ACTAS SUBCOMITÉ DE GESTIÓN PARA EL SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL	9	17	4	30
<b>TOTAL</b>	<b>7.147</b>	<b>8.963</b>	<b>4.841</b>	<b>20.951</b>

### 2.3 DECLARACIÓN DE URGENCIA MANIFIESTA

Mediante Resolución No 002907 del 12 de mayo de 2020, El Instituto de Desarrollo Urbano – IDU-, resolvió declarar la Urgencia Manifiesta para prevenir, contener y mitigar la situación de emergencia sanitaria, declarada por el Gobierno Nacional, con el propósito de *"Ejecutar en el inmediato futuro los contratos y las interventorías necesarias para lograr los fines señalados, en particular la Construcción de Ciclorrutas, incluida la adquisición de bienes y elementos de segregación y la ampliación de Estaciones Transmilenio"*.

La Resolución No. 002907 de 2020, incluye en su parte motiva, un concepto emitido por la Secretaría Distrital de Salud 2020EE33639 del 30 de abril de 2020, en el cual dicha entidad señala con relación al Covid-19 lo siguiente:

*"...las medidas tomadas por la Alcaldía Mayor de Bogotá, relacionadas con la ampliación de las estaciones de Transmilenio contribuirían al cumplimiento de las recomendaciones para romper la cadena de transmisión del Covid-19"; " (...) no es posible estimar, sobre la base de la información actual del evento, cuánto tiempo va a tomar la contención definitiva del virus; sin embargo, frente a la disponibilidad de la vacuna se indicó que (...) se espera contar con vacunas aprobadas para uso en humanos en un periodo entre 12 a 18 meses."*

En ese orden, de acuerdo con la Secretaría Distrital de Salud, las obras relacionadas con la ampliación de las estaciones de Transmilenio permitirían favorecer la contención y mitigación de los contagios del virus, lo cual resultaba relevante, toda vez que no se tenía estimación del tiempo que tardaría su contención definitiva, pero que, en todo caso, no serían inferiores a 12 meses, dado que una posible vacuna en humanos podría tardar entre 12 a 18 meses. Este elemento es determinante porque constituye la causa o motivación que llevó al IDU a la celebración de los mencionados negocios jurídicos. Se reafirmó, en el ejercicio de defensa, que las decisiones de contratación adoptadas perseguían la necesidad de adoptar medidas de mitigación para la propagación del virus que afectaba de manera inclemente a la población mundial. Ese fue el contexto de la decisión, aspecto en el que se profundiza más adelante.

Ahora bien, sobre la figura de la urgencia manifiesta, es necesario señalar que ésta se encuentra contemplada en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993, la cual la prevé como una causal de contratación directa, para eventos que requieran contar con obras bienes y servicios en forma apremiante, toda vez que los procedimientos reglados pueden tomar un tiempo mayor en su realización, que termina afectando los intereses colectivos, en razón a la inmediatez que demanda la atención de situaciones que justifican la contratación bajo ese escenario. En efecto, esta figura se concibe como una medida para conjurar situaciones excepcionales, relacionadas con hechos de calamidad, fuerza mayor o desastres, que demanden actuaciones inmediatas.

Cabe resaltar que sobre la Resolución mediante la cual se declara la urgencia manifiesta, que ampara los contratos anteriormente citados, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, cuando hizo el control de legalidad de la Resolución No. 2907 de 2020, (radicación 25000-2315000-2020-01735-00), señaló que la urgencia manifiesta declarada se justificaba, en tanto los contratos e interventorías necesarias para la ampliación de las Estaciones de TransMilenio tenían un propósito que beneficiaba a la comunidad y no obedecía a un tema administrativo interno:

*"Para el caso de la Resolución 2907 de 12 de mayo de 2020, los presupuestos se cumplen así: (i) Es de carácter general, como quiera que no regula cuestiones administrativas de carácter interno, sino que trasciende a la comunidad al establecer la urgencia manifiesta para prevenir, contener y mitigar la situación de emergencia de Bogotá y ejecutar "los contratos y las interventorías necesarias para lograr los fines señalados, en particular la Construcción de Ciclorrutas, incluida la adquisición de bienes y elementos de segregación y la ampliación de Estaciones Transmilenio"*.

#### 2.3.1 Utilización de la figura de urgencia manifiesta en los contratos IDU

A continuación, se presenta la descripción de los contratos y sus antecedentes relevantes que llevaron a la suscripción de los mismos bajo la figura de urgencia manifiesta:

No. contrato	Contratista	Objeto
IDU-971-2020	H.B. Estructuras Metálicas S.A.S.	CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C. - GRUPO I
IDU-972-2020	Tecmo S.A.	CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C. - GRUPO II.
IDU-973-2020	CMA Ingeniería y Construcción S.A.S.	CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C. - GRUPO III
IDU-974-2020	BATEMAN INGENIERÍA S.A.S..	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PARA CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C.

#### 2.3.1.1 Contratación y ejecución de las obras de ampliación de estaciones de Transmilenio

**2.3.1.1.1 Estudios y Diseños de las estaciones de Transmilenio:** a través del Contrato de Consultoría IDU - 1495-2017 suscrito con el CONSORCIO VG ESTACIONES, se desarrolló la *"FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, EN BOGOTÁ, D.C."*

Este contrato tuvo una primera modificación, suscrita el 19 de abril de 2018, en la cual se contempló la división en dos (2) Grupos de las estaciones de Transmilenio que fueron priorizados, para que los productos que corresponden a la factibilidad, estudios y diseños y aprobación de las estaciones vinculadas al Grupo No. 1 fueran entregados primero en el tiempo, tal y como se determinó en el cronograma aprobado por la firma Interventora.

Entre las estaciones priorizadas se encuentran las previstas en los tres contratos de obra y uno de interventoría que

<sup>1</sup> **ARTÍCULO 42. DE LA URGENCIA MANIFIESTA.** <Aparte tachado derogado por el artículo 32 de la Ley 1150 de 2007> Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro; cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección. La urgencia manifiesta se declarará mediante acto administrativo motivado.





fueron suscritos con ocasión de la urgencia manifiesta, por lo cual los estudios y diseños elaborados por el Consorcio VG Estaciones sirvieron de insumo para la estructuración de los contratos que tendrían como objeto la construcción de las obras asociadas a dichos diseños.

Es importante mencionar que para el momento en que el contrato de consultoría finalizó, es decir, el 02 de mayo de 2019, en los estudios previos se detalló el estado de aprobación de cada uno de los componentes de diseño para las estaciones y los productos que a pesar de tener un avance final con aprobaciones de interventoría y "no objeción" del IDU se encontraban pendientes de aprobación final de algunos productos por parte de terceros, los cuales fueron aportados y aprobados progresivamente durante la ejecución de los contratos de obra, como fue previsto en los estudios previos, anexos técnicos y en el contrato. Si bien en su momento se iniciaron los procesos sancionatorios respectivos en contra del consultor, por la demora en la entrega de todos los productos del contrato, para el caso de las estaciones que hacen parte de los contratos en cuestión, se contaba con la suficiencia técnica necesaria para adelantar la contratación de las obras, como se detalló en los documentos antes señalados.

**2.3.1.1.2 Concepto técnico de TRANSMILENIO S.A.:** las actuaciones que realiza el **Instituto de Desarrollo Urbano**, relacionadas con la infraestructura de transporte del Sistema Transmilenio, se efectúan en el marco de la ejecución del Convenio 20 de 2001, suscrito con **TRANSMILENIO S.A.**

A través de este convenio, las dos entidades realizan un trabajo coordinado y permanente frente a la ejecución de todas las obras. Así, **TRANSMILENIO S.A.**, además de ser el pagador, en el marco del convenio, es la entidad encargada de analizar y establecer los lineamientos técnicos, las necesidades de infraestructura y los parámetros operacionales para que el IDU estructure, tramite y realice los procesos de contratación que sean requeridos para desarrollar la infraestructura física del Sistema Transmilenio.

Adicionalmente, el acta de mecanismos de coordinación para la ejecución del convenio 20 de 2021, suscrita el 05 de junio de 2009, en su numeral 1.2, señala las responsabilidades de cada entidad con respecto al convenio y acorde

con las responsabilidades de cada una de las partes y específicamente la obligación de **TRANSMILENIO S.A.** según la cual le corresponde: "Establecer los lineamientos técnicos del Sistema", **TRANSMILENIO S.A.** entregó al IDU el documento de Parámetros Técnicos Operacionales, elaborado por la Subgerencia Técnica y de Servicios de Transmilenio S.A. para la "Ampliación de Estaciones y Actualización de la capacidad del Sistema Transmilenio Fases I y II" el cual es base para la elaboración por parte del IDU del documento "Factibilidad de Proyecto Ampliación de Estaciones Transmilenio" versión 1.0 de julio de 2017.

Es claro entonces que las obras que adelanta el IDU, se basan en las necesidades planteadas por **TRANSMILENIO S.A.**, bajo los parámetros técnicos por ella definidos y atendiendo las competencias funcionales de cada una de las entidades que participan de la ejecución del Convenio 20 de 2001.

El 13 de mayo de 2020, **TRANSMILENIO S.A.** remitió comunicación 2020-EE-05944 radicado IDU 20205260369992, señalando lo siguiente:

"(...) uno de los factores más importantes para mitigar la expansión del contagio del COVID-19 es el distanciamiento social, motivo por el cual es de gran importancia que los usuarios del Sistema cuenten con las condiciones necesarias al interior de los portales y estaciones que les permitan conservar la distancia requerida. Es significativa entonces, la importancia que tiene este proyecto de Ampliación de Estaciones en el que se define para las estaciones del Sistema, tres (3) tipos de intervención: (i) ampliación de vagones, (ii) construcción de nuevos vagones y (iii) externalización de taquillas.

i) **Ampliación de vagones:** Se limita en términos generales, a la extensión de un vagón existente mediante la adhesión de una sección de estructura que incluye un juego de puertas nuevas con lo cual los vehículos biarticulados pueden realizar la aproximación y parada en la estación. Esta intervención permite la operación con buses de mayor capacidad (250 pasajeros) lo que genera una mejora en el flujo de los usuarios para el ascenso y descenso en la estación.

ii) **Vagones nuevos:** La construcción de vagones corresponde a la implantación de un vagón nuevo el cual se conecta

con la estructura existente mediante la construcción de una pasarela, dentro de una estación. Intervención que conlleva a la habilitación de un nuevo punto de parada de vehículos articulados y biarticulados donde también es viable implementar un nuevo acceso y taquilla en la estación. Contar con vagones adicionales, permite redistribuir los servicios que atienden la estación mejorando el nivel de servicio de la misma.

iii) **Externalización de taquillas:** Obras que, en síntesis, ubican la zona para recarga de las tarjetas de validación en una zona por fuera de la estación y en sus inmediaciones. Lo que permite mejorar el área de acceso y los tiempos de ingreso y salida de la estación.

Determinados los tipos de intervenciones en cuanto a estaciones se refiere, conviene resaltar que, tras la evaluación de cada uno de ellos, se encuentra que dichas mejoras apuntan a tener áreas adicionales en menor o mayor escala al interior de las estaciones, así como permitir en estas la operación con flota de mayores dimensiones que la que actualmente se encuentra vinculada y en operación, y aquella que ingresará en lo que resta de la vigencia 2020, mejorando de esta manera el nivel de servicio derivado del mayor número de usuarios que se pueden atender, así como de la frecuencia y redistribución de algunas de las rutas, esto es, algunos de los servicios que se atienden con vehículos articulados, se pueden atender con vehículos biarticulados de mayor capacidad. Lo anterior indica que, al contar con más espacio al interior de las estaciones, se obtendrá una mayor capacidad para atender a los usuarios en las mismas y evacuarlos de manera más ágil, procurando propender por reducir las aglomeraciones y contribuir con el distanciamiento entre usuarios.

De acuerdo con lo anterior, en el marco del concepto emitido por la Secretaría de Salud del Distrito, la cual indicó que "la ampliación de estaciones del Sistema TransMilenio contribuirá al cumplimiento de las recomendaciones para romper la cadena de transmisión del COVID-19" (...), es importante para **TRANSMILENIO S.A.** precisar que, si bien estas acciones contribuyen a reducir el nivel de congestión en las estaciones, no podrían garantizar por sí solas, un distanciamiento de entre uno y dos metros según se referencia del mencionado concepto (...)"

Según esto, las decisiones tomadas por el IDU frente a la contratación de la ampliación de las Estaciones del Sistema, en la coyuntura específica del inicio de la pandemia, donde absolutamente todo partía de la incertidumbre, no fueron aisladas; surgieron del análisis previo realizado en colaboración con **TRANSMILENIO S.A.**, como titular de los recursos con los cuales se ejecutarían esas actividades.

En ese contexto, el contrato de estaciones termina en el mes de mayo de 2022, cuando la demanda ya empieza a igualar el promedio mensual que se tenía en 2019.

De lo anterior, se puede concluir que las medidas tomadas por el Distrito en los contratos de ampliación que se encontraban en ejecución, contratos de emergencia, en las ciclorrutas temporales y en el sistema garantizó movilizar al personal de salud y de necesidades básicas durante toda la pandemia, y de no haber tomado estas acciones la situación pudo haber sido más difícil de la que se presentó.

**2.3.1.1.3 Análisis previo a la decisión de contratación – Comité de Gestión Precontractual:** teniendo claro el contexto de la necesidad determinada por **TRANSMILENIO S.A.**, al interior del IDU se adoptaron medidas para ejecutar las actividades que permitieran cumplir con ese objetivo.

Es así como, en sesión extraordinaria No. 07 de 2020 del **Comité de Gestión Precontractual del IDU** - RESOLUCIÓN NÚMERO 002378 DE 2020 / Información Pública "Por la cual se actualizan las Instancias de Coordinación Interna del Instituto de Desarrollo Urbano", celebrado el 07 de mayo de 2020, la Subdirección General de Desarrollo Urbano y la Subdirección General de Infraestructura, presentaron análisis de información técnica y económica de las obras a contratar.

En la Resolución No. 002378 de 2020, se estableció:

**ARTÍCULO 1°. Definición de las instancias de Coordinación Interna en el IDU.** Las instancias de Coordinación Interna del IDU son un conjunto de grupos interdisciplinarios del orden legal, administrativo y organizacional, a través de las cuales se articula la gestión de sus dependencias y de los funcionarios que desarrollan sus actividades dentro de la organización, de manera que se garantice el cumplimiento de la misión institucional.

**ARTÍCULO 2°. Instancias de Coordinación Interna para la gestión del IDU.** Las instancias de Coordinación Interna del IDU son:

- 2.1. Comité de Dirección.
- 2.2. Comité Institucional de Gestión y Desempeño.
- 2.3. Comité de Gestión Precontractual.
- 2.4. Comité de Gestión para el Seguimiento en la Ejecución Contractual.
- 2.5. Comité de Defensa Judicial, Conciliación y Repetición.
- 2.6. Comité Institucional de Coordinación de Control Interno.

#### ... CAPÍTULO IV DEL COMITÉ DE GESTIÓN PRECONTRACTUAL

**ARTÍCULO 12. Objeto.** El Comité de Gestión Precontractual es la instancia de coordinación encargada de brindar a la Dirección General, como ordenadora del gasto o a sus delegados, apoyo y asesoría en la estandarización de las políticas generales en temas referentes a la contratación estatal que adelante el Instituto.

**ARTÍCULO 13. Funciones.** El Comité de Gestión Precontractual tendrá las siguientes funciones:

- 13.1. Analizar, recomendar y estandarizar las políticas internas en materia de selección de contratistas, conforme a las disposiciones legales y directrices del comité de Dirección.
- 13.2. Definir el modelo de contratación para cada proyecto misional, de acuerdo con su estado de maduración y complejidad, definiendo de manera especial aspectos tales como la forma de pago y la modalidad del contrato (estudio y diseños, y construcción o mixto).
- 13.3. Asesorar la estructuración de proyectos y la modalidad de selección contractual (contrato, convenio y/o asociaciones público privadas)
- 13.4. Aprobar los modelos de pliegos de condiciones en desarrollo de los procesos de selección de contratistas que adelante el Instituto, la modificación a los criterios habilitantes y a los factores de escogencia.

13.5. Asesorar y acompañar a los ordenadores del gasto, en temas de políticas de contratación.

13.6. Ser un órgano consultivo de la Dirección General en temas referentes a la contratación que adelante el Instituto, incluyendo a las asociaciones público privadas de iniciativa pública o privada, con o sin recursos públicos.

13.7. En los casos que la Dirección General lo solicite, conocer y analizar las evaluaciones de los procesos de selección de los contratistas que prepare el comité asesor o evaluador designado para tal fin.

13.8. Ordenar la socialización al interior del Instituto de los temas relacionados con la estandarización de políticas internas en materia de selección de contratistas a través de la Secretaría Técnica del Comité.

13.9. Realizar trimestralmente seguimiento al Plan Anual de Adquisiciones.

13.10. Las demás que se deriven de la naturaleza del objeto del Comité.

En dicha sesión los abogados externos de la Entidad, Dr. Luis Guillermo Dávila Vinueza y el Dr. Gustavo Quintero Navas, de la firma Asesores Jurídicos y Consultores Empresariales S.A.S, presentaron a los miembros del Comité su concepto jurídico en relación con:

1. La viabilidad jurídica para la declaratoria de urgencia manifiesta y, como consecuencia de ello, la contratación directa de Ciclorrutas y estaciones de Transmilenio.
2. La estrategia jurídica para mitigar la contingencia disciplinaria y fiscal que pueda surgir con ocasión de la declaratoria de urgencia manifiesta y la contratación directa derivada de ello.
3. El análisis de las respuestas de la Secretaría de Salud y alcance de las mismas para la declaratoria de urgencia manifiesta y contratación de Ciclorrutas y Estaciones de Transmilenio.
4. El proyecto de acto administrativo de la declaratoria de urgencia manifiesta.



En el acta de dicho Comité se destaca que una vez presentadas las particularidades del contrato de ampliación de estaciones de TransMilenio, desde la Subdirección General de Desarrollo Urbano, se consultó a los abogados externos si consideran viable la celebración del contrato.

Al respecto, el Dr. Gustavo Quintero Navas, señaló que se *"...considera totalmente viable la celebración de este contrato por ser el transporte público en el mundo, el sector más sensible materia de contagio por COVID 19 (...)"*.

El 12 de mayo de 2020, el IDU expidió la Resolución No. 2907, mediante la cual declaró la urgencia manifiesta que soportó la contratación de los contratos ya referidos, con el fin de prevenir, contener y mitigar la situación de emergencia sanitaria presente, tal como se detalló previamente y con base en las consideraciones analizadas en el Comité de Gestión Contractual realizado el día 07 de mayo de 2020.

Los días 15 y 16 de mayo de 2020, vistos los anteriores antecedentes, así como el concepto de TRANSMILENIO S.A. (20205260369992 del 13 de mayo de 2020), el Comité de Gestión Precontractual – en sesión Ordinaria No. 10 virtual, aprobó la propuesta de celebrar la contratación, a través de la modalidad de Contratación Directa por Urgencia Manifiesta.

**2.3.1.1.4 Idoneidad de los contratistas:** en el señalado Comité de Gestión Precontractual celebrado los días 15 y 16 de mayo de 2020, también se analizó la verificación de idoneidad de los candidatos a suscribir los contratos, efectuada por la Dirección Técnica de Construcciones, previa revisión de las firmas que habían sido contratadas por los contratistas de obra para adelantar los planos de taller, fabricación, montaje y vestida de las estaciones del Sistema Transmilenio en las fases anteriores a las cuales se les invitó y pidió información de su experiencia como se detalla en las actas, aspecto que se sometió a consideración del Comité para que analizara y determinara si la experiencia, y capacidad técnica, financiera y operativa de estas firmas permitiría atender la construcción de las obras.

En dicho análisis se manifestó que, ante la solicitud de cotización elaborada por la entidad, se obtuvo respuesta afirmativa de las siguientes empresas, las cuales remite-

ron cotización y/o APU del acero estructural y documentos para la verificación de capacidad financiera y experiencia:

- CMA INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN S.A.S.
- HB SADELEC S.A.
- POLYUPROTEC S.A.
- TECMO ESTRUCTURAS METÁLICAS

Posteriormente, la Dirección Técnica de Construcciones realizó visitas de campo a las plantas de las firmas preseleccionadas, así como un análisis comparativo de la experiencia, los precios cotizados, si contaba con acero en stock y la información asociada a la capacidad jurídica, técnica y operativa.

En igual sentido se realizó una verificación de empresas que cumplieran con las condiciones técnicas para la ejecución del contrato de interventoría, tal como se encuentra detallado en el Acta de Comité.

**2.3.1.1.5 Suscripción de los contratos:** en mayo de 2020 se publicó en el portal SECOP II, la información relacionada con los procesos de contratación directa por urgencia manifiesta, con base en los antecedentes precedentes y en los estudios previos elaborados por la Dirección Técnica de Proyectos, la Dirección Técnica de Construcciones, la Subdirección General de Infraestructura y la Subdirección Técnica de Ejecución Subsistema Transporte, aprobados por la Subdirección General de Desarrollo Urbano.

Nótese que bajo un juicioso ejercicio de planeación se elaboraron los estudios que soportaron el proceso de contratación, aun cuando la entidad no estaba obligada a realizarlos de manera específica, en aplicación de lo previsto en el artículo 2.2.1.2.1.4.2. del Decreto 1082 de 2015, el cual establece que, cuando se contrata de manera directa por la causal de urgencia manifiesta, "...el acto administrativo que la declare hará las veces del acto administrativo de justificación, y en este caso la Entidad Estatal no está obligada a elaborar estudios y documentos previos"., pero si fue realizado por la entidad.

En virtud de lo señalado en forma precedente, el Instituto de Desarrollo Urbano procedió a suscribir los siguientes contratos:

**A. Contrato IDU-971-2020** cuyo objeto es la "CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C. – GRUPO I" incluyó la intervención de 6 de las estaciones contenidas en el contrato:

Troncal	Estación	Alcance
Caracas	Fucha	Ampliación vagón
	Quiroga	Ampliación vagón
	Consuelo	Ampliación vagón
Suba	Suba TV g1	Nuevos vagones
	Humedal Cordoba	Ampliación vagón
	San Martín	Ampliación vagón

Es importante mencionar que este contrato fue suscrito por el Subdirector General de Desarrollo Urbano atendiendo a que la Ing. Claudia Tatiana Ramos – Subdirectora General de Infraestructura presentó una solicitud de impedimento, que fue analizada y aceptada por la entidad.

Mediante Resolución 004060 de 2020, se ratifica la competencia que el Subdirector General de Desarrollo Urbano tuvo sobre estos contratos, así:

**RESOLUCIÓN NÚMERO 004060 DE 2020**

*"Por la cual se ratifica la competencia del Subdirector General de Desarrollo Urbano."*

**EL DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU**, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas por los artículos 11, 12, 25, numeral 10 y 49 de la Ley 80 de 1.993 y 37 del Decreto Ley 2150 de 1.995, y

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO.** RATIFICAR la competencia del Ingeniero JOSÉ FÉLIX GÓMEZ PANTOJA, identificado con cédula

de ciudadanía No. 79.531.273, nombrado mediante Resolución IDU 2236 del 21 de febrero de 2020, en el cargo de Subdirector General de Desarrollo Urbano de la Dirección General, en la planta de empleos públicos del Instituto de Desarrollo Urbano, quien se posesionó el 02 de marzo de 2020 según consta en el Acta de Posesión No. 031 de 2020, sobre todos los actos precontractuales y contractuales efectuados por el citado funcionario, así como los que se hayan suscrito referidos al contrato 971 del 28 de mayo de 2020 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano IDU y HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A.S., hasta la fecha de expedición del presente acto administrativo, en representación del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Conforme con las disposiciones que en materia de delegación de competencias están contenidas en la Resolución IDU 003488 de 2020, que modificó la Resolución IDU 2307 de 2019, y en atención a la naturaleza y cuantía del Contrato 971 de 28 de mayo de 2020, asúmanse por la Dirección Técnica de Construcciones, la delegación allí efectuada para que en adelante y hasta la terminación y liquidación del mencionado contrato, actúe en representación del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, actuaciones que conforme con la aludida Resolución comporta la competencia para resolver sobre adiciones, prórrogas, contratos adicionales, reconocimiento de mayores cantidades de obra, restablecimiento del equilibrio económico, actas de suspensión y de reinicio, ejercicio de las facultades excepcionales de caducidad y de terminación, interpretación y modificación unilaterales, de imposición de multas y de declaratoria de incumplimiento para hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria, y en general todas aquellas actuaciones inherentes a la actividad contractual que se deriven del acuerdo de voluntades, conforme con las normas vigentes que regulan la materia.

**ARTÍCULO TERCERO.** De conformidad con lo dispuesto por el artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno.

**ARTÍCULO CUARTO.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C. a los veintidós días del mes de julio de 2020.

Teniendo en cuenta lo anterior, a partir del día veintidós (22) del mes de Julio de 2020, la delegación de competencias sobre este contrato pasó a la Dirección Técnica de Construcciones.

Desde el 15 de mayo, fecha en que se realizó el Comité de Gestión Precontractual, hasta el día 22 de julio, la SGDU actuó como Ordenador de Gasto del contrato 971/2020, dado que mediante Resolución No. 4060 de 2020, el Director General determinó cambiar la ordenación a la Directora Técnica de Construcciones.

**B. El contrato IDU-972-2020**, cuyo objeto es "CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C. – GRUPO II" incluye la intervención de 3 estaciones así:

Troncal	Estación	Alcance
Calle 80	Minuto de Dios	Nuevo vagón
	Polo	Ampliación vagón nuevo vagón
Suba	Gratamira	Ampliación vagón

**C. El contrato IDU-973-2020** cuyo objeto es "CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C. – GRUPO III, contempló la intervención de 06 estaciones así:

Troncal	Estación	Alcance
Américas	Puente Aranda	Ampliación vagón
NQS	Av. El Dorado	Nuevo vagón
	General Santander	Nuevo vagón
Autonorte	Virrey	Externalizar taquillas
	Pepe Sierra	Externalizar taquillas
	Calle 127	Externalizar taquillas

<sup>2</sup> COLOMBIA, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. Decreto 1082 del 26 de mayo de 2015  
\*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del sector Administrativo de Planeación Nacional". D.O.49523.



**D. El contrato IDU-974-2020**, cuyo objeto es "INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL, FINANCIERA, SOCIAL, AMBIENTAL Y DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DE ESTACIONES DEL SISTEMA TRANSMILENIO EN TRONCALES FASE I Y FASE II, POR EMERGENCIA EN BOGOTÁ, D.C."

**2.3.1.1.6 Consideraciones respecto de la figura de Urgencia Manifiesta:** la urgencia manifiesta no fue utilizada para celebrar contratos sin existir las causales previstas en la Ley, pues se cumplieron todos los requisitos previstos en la normativa vigente y en la jurisprudencia de las altas cortes para este tipo de casos, por lo cual a continuación se detalla el marco legal y reglamentario de la urgencia manifiesta, con el fin de evidenciar el correcto uso de la figura por parte del IDU:

• **Marco legal y reglamentario de la urgencia manifiesta:** la urgencia manifiesta es una figura regulada en los artículos 42 y 43 de la Ley 80 de 1993, los cuales establecen:

"**ARTÍCULO 42. DE LA URGENCIA MANIFIESTA.** Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro; cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o concurso públicos.

La urgencia manifiesta se declarará mediante acto administrativo motivado.

**PARÁGRAFO.** Con el fin de atender las necesidades y los gastos propios de la urgencia manifiesta, se podrán hacer los traslados presupuestales internos que se requieran dentro del presupuesto del organismo o entidad estatal correspondiente.

**ARTÍCULO 43. DEL CONTROL DE LA CONTRATACIÓN DE URGENCIA.** Inmediatamente después de celebrados los contratos originados en la urgencia manifiesta, éstos y el acto

administrativo que la declaró, junto con el expediente contentivo de los antecedentes administrativos, de la actuación y de las pruebas de los hechos, se enviará al funcionario u organismo que ejerza el control fiscal en la respectiva entidad, el cual deberá pronunciarse dentro de los dos (2) meses siguientes sobre los hechos y circunstancias que determinaron tal declaración. Si fuere procedente, dicho funcionario u organismo solicitará al jefe inmediato del servidor público que celebró los referidos contratos o a la autoridad competente, según el caso, la iniciación de la correspondiente investigación disciplinaria y dispondrá el envío del asunto a los funcionarios competentes para el conocimiento de las otras acciones. El uso indebido de la contratación de urgencia será causal de mala conducta.

Lo previsto en este artículo se entenderá sin perjuicio de otros mecanismos de control que señale el reglamento para garantizar la adecuada y correcta utilización de la contratación de urgencia.<sup>3</sup>

Adicionalmente, el literal a, del numeral 4, del artículo 2° de la Ley 1150 de 2008, establecen la urgencia manifiesta como una causal de contratación directa.<sup>4</sup>

• **Precedente relevante del Consejo de Estado sobre la contratación por urgencia manifiesta y sus requisitos**

La sentencia con Radicado 14425, proferida por la Sección Tercera del Consejo de Estado el 07 de febrero de 2011<sup>5</sup>, se ha convertido en un verdadero hito sobre el tema de la contratación directa por la causal de urgencia manifiesta, puesto que en ella se recogen todos los elementos y características de esta importante figura. Por esta razón, vale la pena reseñar lo consignado en dicha providencia.

La contratación directa por urgencia manifiesta, en palabras del Consejo de Estado, es "un mecanismo excepcional, diseñado con el único propósito de otorgarle instrumentos efectivos a las entidades estatales para celebrar los contratos necesarios, con el fin de enfrentar situaciones de crisis (...)"<sup>6</sup>

De esta forma, la contratación directa por urgencia manifiesta se justifica en la inconveniencia de adelantar un proceso de selección sujeto a las reglas habituales.

Por otra parte, señala el Consejo de Estado en la providencia mencionada que otro de los elementos esenciales de la urgencia manifiesta lo constituye la obligación de verificar que el objeto del contrato "necesita su permanencia", es decir, que el respectivo contrato se requiere para garantizar la continuidad de un servicio.

La Sala reconoce, además, la existencia de unos "requisitos formales" para la declaratoria de urgencia manifiesta, los cuales se pasan a resumir:

(i) El artículo 42 de la Ley 80 de 1993 exige que la urgencia manifiesta se declare mediante acto administrativo motivado. Señala el alto Tribunal que "dicho acto se enmarca dentro de las competencias discrecionales de la entidad contratante, puesto que pese a tener que sujetarse a requisitos formales, la declaración de urgencia depende completamente de los motivos de mérito o conveniencia que valore el respectivo funcionario."<sup>8</sup>

(ii) Un segundo requisito consiste en que, en la motivación del acto administrativo que declara la urgencia manifiesta, debe hacerse referencia específica a cada uno de los contratos que se vayan a celebrar con el objeto de señalar claramente su causa y finalidad. Sin embargo, dicho acto puede referirse a uno o varios contratos que se funden en el mismo motivo.

(iii) Esta forma de contratación tiene un régimen jurídico especial, pues, en determinados eventos, está permitido el contrato consensual, esto siempre que las circunstancias impidan la suscripción de un contrato escrito.

(iv) Finalmente, el último requisito formal se refiere a lo preceptuado en el artículo 43 de la Ley 80 de 1993, es decir, a la obligación que tienen las entidades de remitir los contratos que se originen en la urgencia manifiesta, junto con el acto administrativo que la declaró, el expediente contentivo de los antecedentes administrativos, de la actuación y de las pruebas de los hechos, a la autoridad competente para realizar el control fiscal. Esto, con el fin de que la autoridad investigue si la declaratoria de urgencia era o no procedente.

Por último, es importante destacar que en la providencia se señala que "...la contratación por la vía de urgencia no

<sup>3</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 80 del 28 de octubre 1993 "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública". D.O. 41094.

<sup>4</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1150 del 16 de enero de 2008 "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". D.O. 46691.

<sup>5</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 07 de febrero de 2011. Expediente: 14425. C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Ibid.

puede ser una contratación abusiva, contraria a los principios de la contratación estatal, es decir, se debe garantizar la transparencia, la selección objetiva, la debida ejecución del contrato y el cumplimiento de las finalidades del mismo, esto es, prestar un buen servicio público a los administrados<sup>9</sup>.

#### • Urgencia Manifiesta vs. contratación por urgencia en el marco de la pandemia por Covid-19

En el marco de la pandemia por Covid-19, el Gobierno Nacional expidió los decretos 440 y 537 de 2020, por medio de los cuales "en los términos del artículo 42 de la Ley 80 de 1993, se entiende comprobado el hecho que da lugar a declarar la urgencia manifiesta por parte de las entidades estatales, para la contratación directa del suministro de bienes, la prestación de servicios o la ejecución de obras en el inmediato futuro, con el objetivo de prevenir, contener y mitigar los efectos de la Pandemia del coronavirus COVID-19".<sup>10</sup>

El primero de los decretos sujetó la vigencia de esta disposición a lo que durara la Emergencia Económica, Social y Ecológica decretada con ocasión de la pandemia, mientras que el segundo de los decretos sujeta la vigencia de la disposición a lo que dure la Emergencia Sanitaria decretada por el Ministerio de Salud.<sup>11</sup> Luego de expedidos los citados decretos, un sinnúmero de entidades estatales en todo el territorio nacional expedieron actos administrativos para declarar la urgencia manifiesta y justificar la contratación directa para el suministro de bienes, la prestación de servicios o la ejecución de obras, con el objetivo de prevenir, contener y mitigar los efectos de la pandemia.

Respecto a varios de estos actos administrativos, más concretamente a los expedidos por entidades del orden nacional, el Consejo de Estado llevó a cabo el control automático de legalidad. En esos pronunciamientos, se acogió una línea argumentativa que diferenciaba entre la urgencia manifiesta de la Ley 80 y la "contratación por urgencia" prevista en los citados decretos 440 y 537 de 2020, y se les asigna cargas argumentativas diferentes a las entidades estatales en uno y otro caso.

#### Al respecto se señaló:

<sup>9</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera. Sentencia del 07 de febrero de 2011. Expediente: 14425. C.P. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> COLOMBIA, PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA. Decreto 537 del 16 de abril de 2020 "Por el cual se adoptan medidas en materia de contratación estatal, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica". Art. 7.

<sup>12</sup> La emergencia sanitaria aún continúa vigente, en virtud de la Resolución 000304 de 2022 del Ministerio de Salud, que la prorrogó hasta el próximo 30 de abril de 2022.

*"De modo que, hay una diferencia sustancial entre la urgencia manifiesta de la Ley 80 de 1993 y la contratación por urgencia de los Decretos Legislativos 440 y 537 de 2020. En la primera, la administración debe exponer y dar cuenta del hecho extraordinario que justifica adoptar su determinación de acuerdo con los eventos previstos en el artículo 42 de la Ley 80 de 1993. Además, la entidad estatal debe justificar los motivos por los cuales esa circunstancia obliga a contratar de manera directa, esto es, sin acudir al proceso de selección respectivo. Esta justificación se impone porque es preciso probar un hecho que explica la omisión del procedimiento ordinario. De ahí que en el ámbito de la Ley 80 hay que acreditar no solo la ocurrencia de los hechos que explican la urgencia, sino también es preciso exponer los motivos por los cuales es inconveniente e ineficiente agotar las etapas del proceso ordinario de selección. Esta justificación se impone, pues, porque hay que demostrar (probatoria y argumentalmente) que la solución por la vía ordinaria llegaría cuando ya se habría producido o agravado el daño.*

*Por el contrario, los Decretos Legislativos 440 y 537 de 2020 parten del supuesto probado de la configuración de los hechos y circunstancias que dan lugar a la declaratoria de urgencia manifiesta durante el estado de excepción y la emergencia sanitaria. Las entidades -por esos mandatos legales de excepción- están liberadas del deber de justificar, no solo el hecho que soporta la urgencia, sino de exponer por qué resultaba indispensable la contratación directa, dada la imposibilidad de contratar a tiempo siguiendo las reglas habituales de los procesos de selección."*<sup>12</sup>

Además, en esta sentencia se dice que, en el caso de la contratación por urgencia a los que se refieren los Decretos 440 y 537 de 2020, no es necesario cumplir con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 80, es decir, no es necesario remitir el acto que declara la urgencia, el contrato y el respectivo expediente a la autoridad competente de efectuar el control fiscal, en tanto que los decretos dan por probadas las circunstancias que originan la declaratoria de emergencia, dicho control por parte de las autoridades caería de objeto.

De acuerdo con los requisitos señalados, es claro que el IDU actuó en cumplimiento de aquellos en todo momento. Igualmente, garantizó la transparencia del proceso, la

selección objetiva y estuvo presto a tomar las medidas necesarias para garantizar su debida ejecución, aún si ello implicaba la suscripción de modificatorios. Incluso fue más allá de lo exigido en la normativa vigente, como es el caso de la elaboración de estudios previos del proceso, pese a que no se requerían, según lo señalado anteriormente, y remitiendo el acto administrativo de la declaratoria a la autoridad competente de efectuar el control fiscal para su debido acompañamiento.

Teniendo en cuenta todo lo aquí expuesto, por parte de la Personería Distrital se abrió el proceso Disciplinario 16262-2021 por presuntas irregularidades en la suscripción de los contratos IDU 971-2020; IDU-972-2020; IDU-973-2020; IDU-974-2020 el cual mediante auto 0001209 del 01 de diciembre de 2022 se decretó el cierre de la investigación y dio traslado para los alegatos pre calificadorios, frente a lo cual se está a la espera de la decisión del ente de control respecto de la evaluación de la investigación.

Finalmente, también se dio apertura a una indagación preliminar de carácter penal por la presunta celebración de contratos sin el cumplimiento de requisitos legales, respecto de los contratos ya enunciados, procedimiento que una vez adelantada la respectiva defensa técnica y jurídica por parte del Subdirector General de Desarrollo Urbano, se ordenó su cierre.

#### 2.3.2 Normatividad

• Decreto ley 417 de 2020 de 17 de marzo de 2020 – "Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional.

• Decreto ley 537 de 2020 del 12 de abril de 2020 – "Por el cual se adoptan medidas en materia de contratación estatal, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica"

• Decreto 087 de 2020 del 16 de marzo de 2020 – "Por el cual se declara la calamidad pública con ocasión de la situación epidemiológica causada por el Coronavirus (COVID-19) en Bogotá, D.C."

• Resolución IDU-2907 del 12 de mayo de 2020 – "Por el cual se declara la Urgencia Manifiesta".





Una vez expedido el Decreto Ley 417 del 17/03/2020, "Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional" y el Decreto Distrital 087 del 16/03/2020, "Por el cual se declara la calamidad pública con ocasión de la situación epidemiológica causada por el Coronavirus (COVID-19) en Bogotá, D.C.", como consecuencia de la Pandemia generada por el COVID - 19, y sustentada documentalmente el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Estatuto General de la Contratación Pública y demás normas que la complementan, entre otras Ley 80 de 1993, que en su Artículo 42 prevé: "Existe urgencia manifiesta cuando la continuidad del servicio exige el suministro de bienes, o la prestación de servicios, o la ejecución de obras en el inmediato futuro; cuando se presenten situaciones relacionadas con los estados de excepción; cuando se trate de conjurar situaciones excepcionales relacionadas con hechos de calamidad o constitutivos de fuerza mayor o desastre que demanden actuaciones inmediatas y, en general, cuando se trate de situaciones similares que imposibiliten acudir a los procedimientos de selección o públicos. La urgencia manifiesta se declarará mediante acto administrativo motivado.", a nivel institucional se toman las acciones de orden jurídico en el siguiente sentido:

Mediante sesión virtual adelantada el 7 de mayo de 2020 del Comité de Gestión Precontractual No. 7 se estudió, entre otros temas, la viabilidad general de la declaratoria de urgencia manifiesta derivada de la emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional mediante Decreto Ley 417 de 2020 del 17 de marzo de 2020 y la declaratoria de calamidad pública decretada por la Alcaldesa Mayor de Bogotá mediante Decreto No. 087 de 2020, lo que produce como resultado, los lineamientos para la implementación de la Resolución No. 2907 del 12 de mayo de 2020, por medio de la cual se declaró la Urgencia manifiesta en el Instituto de Desarrollo Urbano ([link a Anexo 2](#))

### 2.3.3 Contratación y ejecución de las obras de ampliación de estaciones de Transmilenio

#### 2.3.3.1 Ampliación de estaciones troncales fase I y fase II

##### Justificación

En atención al Decreto No. 087 de 2020 expedido por la Alcaldía de Bogotá, en donde declaró la situación de calamidad pública con ocasión de la situación epidemiológica causada por el Coronavirus, el oficio No. 2020EE33639 recibido por la Secretaría Distrital de Salud (SDS) en donde estableció que "En el marco de la pandemia por COVID-19, la Organización Mundial de la Salud y el Ministerio de Salud y Protección Social, establecen como medida de protección básica contra el nuevo coronavirus, mantener el distanciamiento físico, consistente en "evitar el contacto frente a frente con otras personas, conservando una distancia de entre 1 y 2 metros" en este sentido las medidas tomadas por la Alcaldía Mayor de Bogotá, relacionadas con la ampliación de las estaciones de Transmilenio contribuirían al cumplimiento de las recomendaciones para romper la cadena de transmisión del COVID-19", la comunicación No. 20205260369992 de Transmilenio SA en donde indica "que del contrato de consultoría suscrito con la firma Steer Davies Gleave - SDG en el año 2012 una de las medidas que ayudarían a descongestionar el Sistema Transmilenio, sería precisamente la ampliación de estaciones, ayudando así a evitar la propagación del virus garantizando las medidas de distanciamiento social." Y el concepto emitido por el asesor externo Luis Guillermo Dávila Vinuesa donde informa que: "(...) Es viable la ampliación de las estaciones de Transmilenio si se demuestra y motiva adecuadamente que su objetivo es el de prevenir, contener y mitigar los efectos de la pandemia del coronavirus COVID - 19", la Entidad ve la necesidad para evitar la propagación del virus y mantener el distanciamiento social, la Construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio realizando tres (3) tipos de intervención: (i) ampliación de vagones, (ii) construcción de nuevos vagones y (iii) externalización de taquillas, divididos en tres (3) grupos en Troncales Fase I y Fase II del Sistema.

#### 2.3.3.2 Construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio en troncales Fase I y Fase II, por emergencia en Bogotá, D.C. – Grupos 1, 2 y 3:

##### Información del Proceso

Grupo	Presupuesto Oficial	Plazo
1	\$14.890.119.385	Nueve (9) meses
2	\$13.973.199.759	
3	\$14.325.041.188	

Grupo 1		
Estación	Tipo de intervención	Total obra
Fucha	Ampliación vagón 2 costados	\$ 2.909.660.294
Quiroga	Ampliación vagón	\$ 1.642.664.667
Consuelo	Ampliación vagón	\$ 1.690.863.430
Transversal 91	3 nuevo vagón	\$ 5.801.600.685
Humedal Córdoba	Ampliación vagón	\$ 1.650.092.150
San Martín	Ampliación vagón	\$ 1.195.238.159
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 14.890.119.385</b>

Grupo 2		
Estación	Tipo de intervención	Total obra
Polo	3 nuevo vagón	\$ 8.108.975.236
Minuto de Dios	Nuevo vagón	\$ 3.490.961.819
Gratamira	Ampliación vagón	\$ 2.373.262.704
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 13.973.199.759</b>

Grupo 3		
Estación	Tipo de intervención	Total obra
Calle 127	Externalización taquilla	\$ 284.283.969
Virrey	Externalización taquilla	\$ 359.739.359
Pepe Sierra	Externalización taquilla	\$ 346.707.172
Puente Aranda	Ampliación vagón	\$ 3.009.604.747
General Santander	Nuevo vagón puente	\$ 7.910.242.866
Avenida Dorado	Nuevo vagón	\$ 2.414.463.075
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 14.325.041.188</b>

##### Verificaciones realizadas por la Dirección Técnica Estratégica (DTE) y la Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTPS)

La información relacionada fue objeto del estudio de mercado realizado por los profesionales de la DTE, y la revisión de antecedentes por parte de la DTPS de acuerdo con la documentación remitida por el área ordenadora del gasto.

<sup>22</sup> CONSEJO DE ESTADO, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sentencia del 18 de diciembre de 2020. Expediente: 11001-03-15-000-2020-02512-00. C.P. Guillermo Sánchez Luque.

<sup>23</sup> Ibid.

COMPAÑÍA COTIZANTE	VERIFICACION EFECTUADA POR DTE							VERIFICACION EFECTUADA POR DTPS		
	VALOR UNITARIO ESTRUCTURA METÁLICA	CAPACIDAD PLANTA	PERSONAL ACTIVO EN PLANTA	MATERIALES EN STOCK	PROVEEDORES DE PERFILES	ÁREA INSTALACIONES	EXPERIENCIA EN ESTRUCTURA METÁLICA VERIFICADA POR LA DTC	ANTECEDENTES Y CAPACIDAD ACORDE A CAMARA DE COMERCIO, RUP, ESTADOS FINANCIEROS Y CERTIFICACIONES		
								JURÍDICO	FINANCIERO	TÉCNICO
HB ESTRUCTURAS METALICAS S.A.S.	\$ 10.196	1.000 ton/mes	400	400 a 450 ton	• Diaco • Importaciones Directas	12.000 m2	Si	OK	OK	OK
TECMO S.A.	\$ 10.196	800 ton/mes	100	700 ton	• Aoper • Acesco • Ternium • Consorcio Metalurgico Fojobe Stecker	12.800 m2 + 6.000 m2 Exterior Bodegaje	Si	OK	OK	OK
CMA INGENIERIA & CONSTRUCCIÓN S.A.S	\$ 10.196	1.00 ton/mes	140	450 toneladas laminas y perfiles	• Steckerl Aceros • Cyrgo • Ferrosa – Ternium	1.500 m2 Bodega pintura y Logística 6.000 m2	Si	OK	OK	OK

Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE-mayo 2020 y documentación remitida por el área ordenadora del gasto a la DTSPS

Adicionalmente, dada la complejidad del proyecto, el plazo establecido para la ejecución del contrato, la capacidad operativa, y la verificación del cumplimiento de la normatividad y medidas de bioseguridad exigidas por la legislación, la DTE concertó realizar las visitas técnicas por parte de los profesionales de su dependencia a los sitios de producción de las empresas.

Producto de las visitas técnicas, el análisis de los datos e información presentada por la DTE y la DTSPS, el comité de gestión contractual considera que las empresas cumplen con los requisitos de capacidad operativa verificados por la DTE, y con los requisitos jurídicos, técnicos, y financieros verificados por la DTSPS.

#### Adjudicación

De conformidad con los análisis respectivos realizados por el comité de gestión contractual, de acuerdo con la información y verificación suministrada por la DTE y DTSPS, el comité de gestión contractual aprobó la selección de las siguientes empresas:

	Empresa seleccionada	Objeto del contrato	Valor Adjudicado
Grupo 1	HB ESTRUCTURAS METALICAS S.A.S	Construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio en Troncales Fase I y Fase II, por emergencia en Bogotá, D.C. Grupo N° 1	\$14.890.119.385
Grupo 2	TECMO S.A.	Construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio en Troncales Fase I y Fase II, por emergencia en Bogotá, D.C. Grupo N° 2	\$13.973.199.759
Grupo 3	CMA INGENIERIA & CONSTRUCCIÓN S.A.S.	Construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio en Troncales Fase I y Fase II, por emergencia en Bogotá, D.C. Grupo N° 3	\$14.325.041.188
<b>TOTAL</b>			<b>\$ 43.188.360.332</b>

Interventoría técnica, administrativa, legal, financiera, social, ambiental y de seguridad y salud en el trabajo para construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio en troncales Fase I y Fase II, por emergencia en Bogotá, D.C. para los grupos 1, 2 Y 3.:

#### Información del Proceso

Presupuesto Oficial	Plazo
\$ 6.031.629.853	Nueve (9) meses



### Verificaciones realizadas por la Dirección Técnica Estratégica (DTE) y la Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTPS)

La información relacionada fue objeto del estudio de mercado realizado por los profesionales de la DTE, y la revisión de antecedentes por parte de la DTPS de acuerdo con la documentación remitida por las áreas ordenadoras del gasto.

ORDEN DE EJECUCIÓN	OFERTANTE	VERIFICACIÓN CON INFORMACIÓN IDU										VERIFICACIÓN CON INFORMACIÓN INVIAS			
		EXPERIENCIA ESTACIONES-ESTRUCTURA METÁLICA	CONCEPTO DESEMPEÑO CONTRATOS IDU			NÚMERO DE CONTRATOS IDU		ANTECEDENTES Y CAPACIDAD ACORDE A RUP- CARRERA DE COMERCIO			SANCIONES	NÚMERO DE CONTRATOS			
			DTM	DTC	DTP	PERIODO 2017-2020	EN EJECUCIÓN	JURÍDICA	FINANCIERA	TÉCNICA		ULTIMOS 10 AÑOS	TERMINADOS	LIQUIDADOS	SANCIONES
1	BATEMAN INGENIERIAS INTERDISCIPLINARIAS SAS	SI	Buena	Buena	NA	5	1	OK	OK	OK	No	13	12	12	No
2	INCORPLYSA GRUPO INTERDISCIPLINARIAS S.A	SI	Buena	Regular	Regular	3	1	OK	OK	OK	No	8	8	5	No
3	INCORPLYSA GRUPO INTERDISCIPLINARIAS S.A	SI	NA	NA	Buena	2	2	OK	OK	OK	No	6	6	3	No
4	INTERDISCIPLINARIAS S.A	SI	NA	Buena	Regular	1	1	OK	OK	OK	No	1	0	0	No
5	HIMIASAS	SI	Buena	Regular	Regular	14	4	OK	OK	OK	No	1	0	0	No
6	PAR PROYECTOS SAS	SI	NA	Buena	NA	1	1	OK	OK	OK	No	1	1	0	No

Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE-mayo 2020 y documentación remitida por el área ordenadora del gasto a la DTPS

Verificado las condiciones de ejecución de los contratos de obra y analizados los pros y contras de contratar diferentes interventorías para cada grupo, la DTP emitió un concepto respecto del beneficio de contar con una sola interventoría, dado que reduciría valor y se tendría unificación de criterio.

Producto del análisis de los datos e información presentada por la DTE frente a la experiencia en estaciones y estructura metálica, concepto de desempeño por las áreas supervisoras de contratos de obra de la Entidad, número de contratos desde el año 2017 con el IDU y contratos terminados y liquidados con INVIAS en los últimos 10 años el

comité de gestión contractual considera que la empresa la empresa BATEMAN INGENIERIA SAS cumplen con los requisitos de capacidad operativa verificados por la DTE, y con los requisitos jurídicos, técnicos, y financieros verificados por la DTPS.

#### Adjudicación

De conformidad con los análisis respectivos realizados por el comité de gestión contractual, de acuerdo con la información y verificación suministrada por la DTE y DTPS, el comité de gestión contractual aprobó la selección de las siguientes empresas:

Empresa seleccionada	Objeto del contrato	Valor Adjudicado
BATEMAN INGENIERIA S.A.S.	Interventoría técnica, administrativa, legal, financiera, social, ambiental y de seguridad y salud en el trabajo para Construcción de la ampliación de estaciones del sistema Transmilenio en Troncales Fase I y Fase II, por emergencia en Bogotá, D.C. Grupo N° 1, 2 Y 3	\$ 6.031.629.853

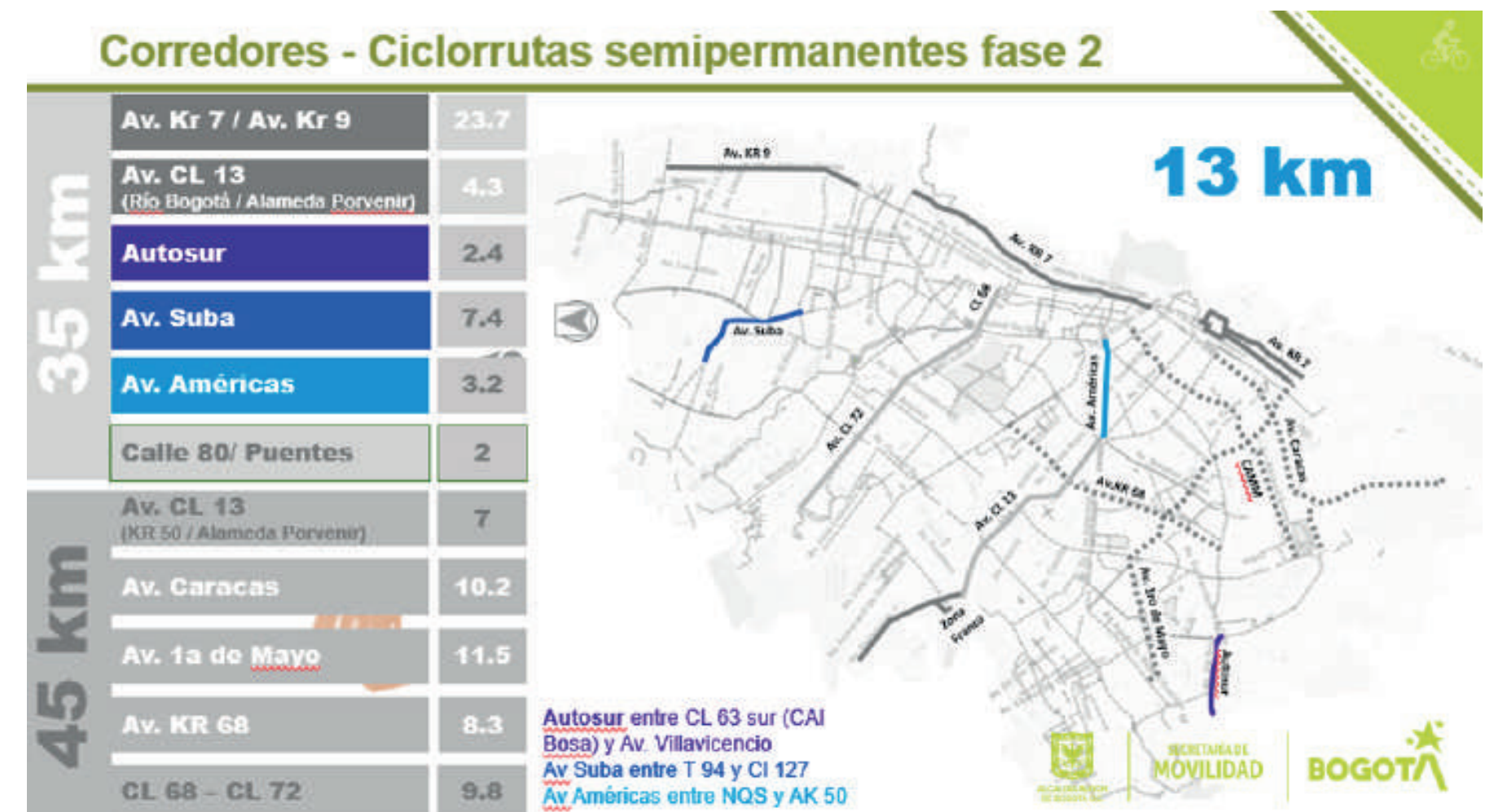
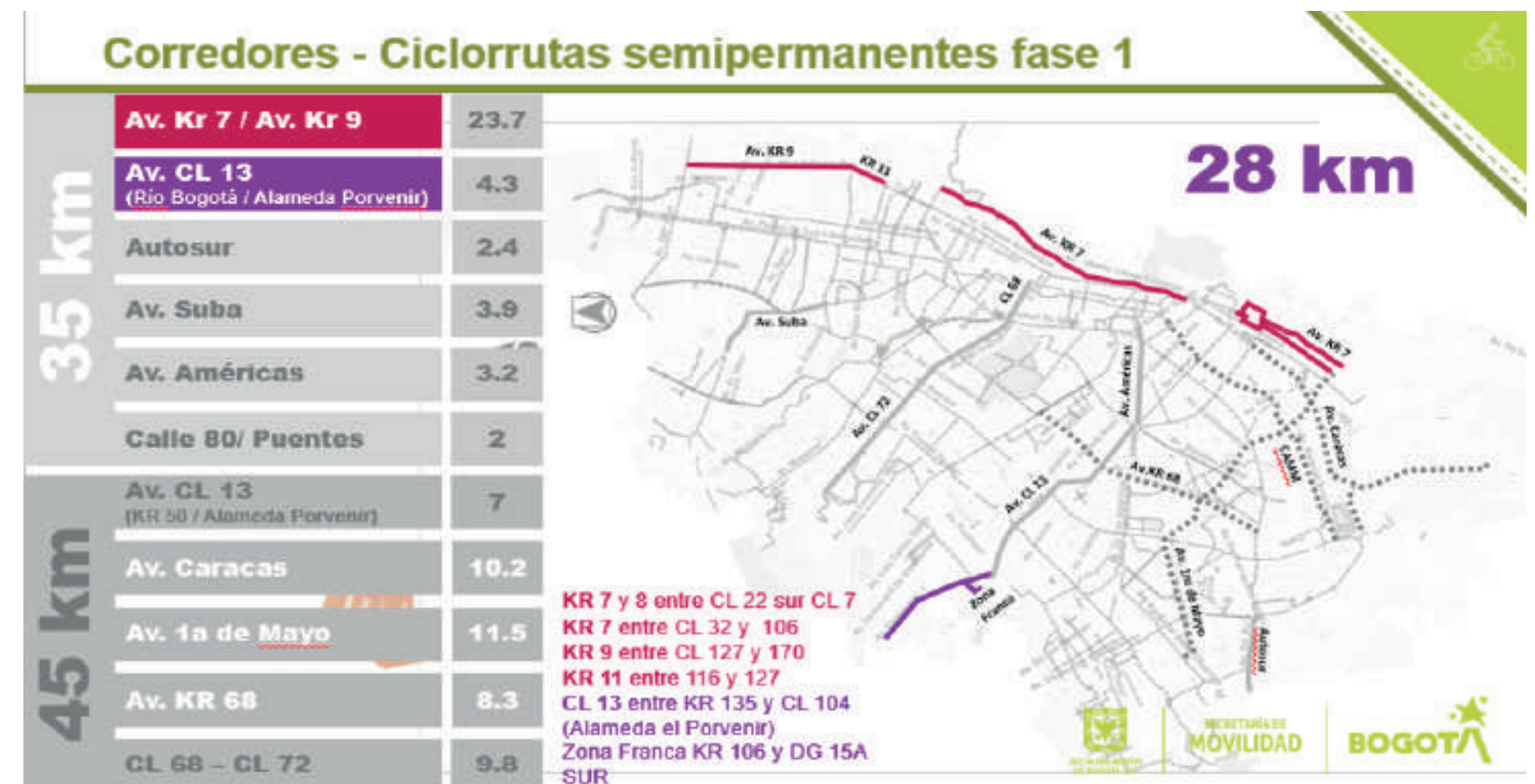
### 2.3.4 Elementos para señalización y segregación de bicarriles

#### 2.3.4.1 Elementos de segregación y barreras

#### Justificación

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2019 (EM 2019), la Alcaldía Mayor de Bogotá evidenció que más del 37% de los viajes se realiza en transporte público y el 30% en modos sostenibles como lo son a pie y en bicicleta. La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) solicitó al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) contratar el suministro de los elementos de segregación definidos por la SDM, correspondiente a los hitos y bordillos, los cuales serán entregados en los sitios indicados por la SDM, para su posterior instalación a través de sus contratistas.

Así mismo, contrató el suministro de las barreras en concreto tipo new jersey, para su posterior instalación mediante el mecanismo definido por el IDU. En este sentido la Entidad solicitó concepto el asesor externo Luis Guillermo Dávila Vinuesa quien informó: "(...) Si es viable ejecutar la construcción de ciclorutas para prevenir, contener y mitigar los efectos de la pandemia", por ende la Entidad ve la necesidad para evitar la propagación del virus y mantener el distanciamiento social, complementar la red ciclo infraestructura existente de 551 kilómetros, con la implementación de ciclovías temporales (consistente en tramos de calzada completa o carriles segregados), para mitigar los efectos de la pandemia, los cuales están divididos en dos fases, tal como se observa en las imágenes:



Fuente: Anexo 1 - Presentación SDM



B. Suministro a precios unitarios y monto agotable de elementos de segregación tipo bordillo no traspasable para la adecuación de ciclorrutas en calzada, en diferentes corredores viales de la Ciudad de Bogotá D.C. como medio alterno de movilización para prevenir la propagación del COVID-19:

**Información del Proceso**

Grupo	Presupuesto Oficial	Plazo	Cantidad
1	\$ 443.657.585	Cuatro (4) meses	7.973
2	\$ 456.289.000		8.200

**Especificaciones**

La especificación del elemento fue remitida por la SDM a través del Director de Señalización de la Entidad, el 11 de mayo de 2020.



**Verificaciones realizadas por la Dirección Técnica Estratégica (DTE) y la Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTPS)**

La información relacionada fue objeto del estudio de mercado realizado por los profesionales de la DTE, y la revisión de antecedentes por parte de la DTPS de acuerdo con la documentación remitida por el área ordenadora del gasto.

COMPAÑÍA COTIZANTE	VALOR UNIDAD (MEDIDA ESTANDARIZADA A m)	VALOR TOTAL (INCLUYE VARIAS DE ANCLAJE Y TRANSPORTE)	REVISIÓN EFECTUADA POR DTE		PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD	TRANSPORTE AL SITIO	VERIFICACION EFECTUADA POR DTPS		
			PRODUCCIÓN				ANTECEDENTES Y CAPACIDAD ACORDE A CAMARA DE COMERCIO, RUP, ESTADOS FINANCIEROS Y CERTIFICACIONES		
			INDUSTRIAL	SEMANAL			JURÍDICO	FINANCIERO	TÉCNICO
HIPRECOL SAS	\$ 36.050	\$ 626.585.050	No	3.600	En tramite	Si	OK	OK	OK
INSUMOBRAS	\$ 51.800	\$ 900.335.800	Si	2.500	En tramite	Si	OK	OK	OK
POSTES MEDINA COLOMBIA SAS	\$ 61.463	\$ 1.068.288.403	Si	2.400	Si	Si	OK	OK	OK
PREFABRICADOS EL CONDOR	\$ 55.645	\$ 967.165.745	Si	2.700	Si	Si	OK	OK	OK
PREFABRICADOS Y CONSTRUCCIONES PREFACON SAS	\$ 96.570	\$ 1.678.483.170	Si	2.173	Si	Si	OK	OK	OK
MANUFACTURAS DE CEMENTO TITAN	\$ 68.663	\$ 1.193.431.603	Si	1.200	Si	Si	OK Nota: se encuentra en proceso de reorganización	OK	OK

Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE mayo 2020 y documentación remitida por el área ordenadora del gasto a la DTPS

Adicionalmente, dada la cantidad a solicitar, el plazo establecido para la ejecución del contrato, la capacidad operativa, y la verificación del cumplimiento de la normatividad y medidas de bioseguridad exigidas por la legislación, la DTE concertó realizar las visitas técnicas por parte de los profesionales de su dependencia a los sitios de producción de las empresas.

Producto de las visitas técnicas, el análisis de los datos e información presentada por la DTE y la DTPS, el comité de gestión contractual considera que las empresas Prefabricados El Cóndor, Postes Medina Colombia SAS, Manufacturas Titán cumplen con los requisitos de capacidad operativa y de producción verificados por la DTE, y con los requisitos jurídicos, técnicos, y financieros verificados por la DTPS.

Observados los valores ofertados por estas tres empresas seleccionadas el comité de gestión contractual evidenció que el menor precio ofrecido por estas corresponde a \$ 55.645, a lo cual, la DTE consultó a las empresas seleccionadas sobre la aceptación del menor precio y una menor cantidad a la cotizada, recibiendo respuesta negativa solamente por parte de MANUFACTURAS TITÁN.

Grupo	Empresa Seleccionada	Cantidad (un)	Valor Unitario	Valor Adjudicado	Plazo
1	Prefabricados El Cóndor	(un)	Valor Unitario	Valor Adjudicado	Cuatro (4) meses
2	Postes Medina Colombia SAS	8.200	\$ 55.645	\$ 456.289.000	

**Adjudicación**

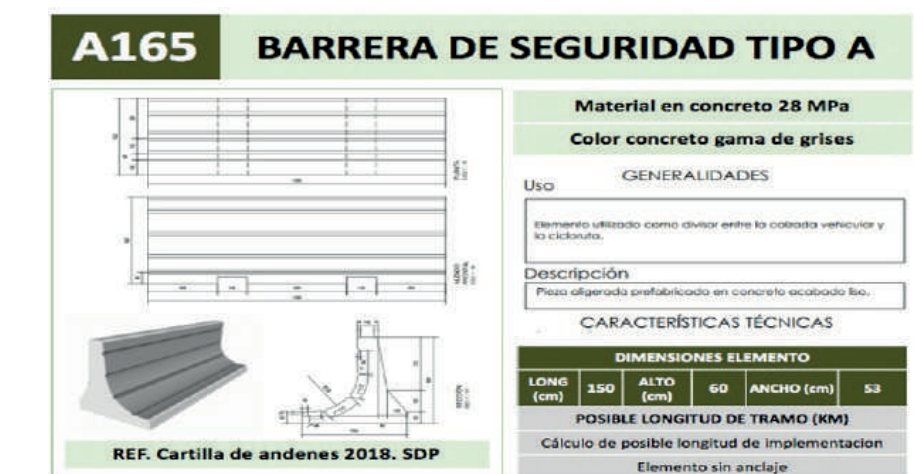
De conformidad con los análisis respectivos realizados por el comité de gestión contractual, de acuerdo con la información y verificación suministrada por la DTE y DTPS, el comité de gestión contractual aprobó la selección de las siguientes empresas:

C. Suministro a precios unitarios y monto agotable de elementos de segregación barrera de seguridad tipo New Jersey para la adecuación de ciclorrutas en calzada, en diferentes corredores viales de la ciudad de Bogotá D.C. como medio alterno de movilización para prevenir la propagación del COVID-19

**Información del Proceso**

Presupuesto Oficial	Plazo	Cantidad (un)
\$1.261.112.544	Cuatro (4) meses	4.237

**Especificaciones**



Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE mayo 2020

**Verificaciones realizadas por la Dirección Técnica Estratégica (DTE) y la Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTPS)**

La DTE dentro del estudio de mercado realizado por los profesionales de la dependencia, realizó una verificación parcial inicial de las empresas que pueden ejecutar el contrato, dado como resultado:

VERIFICACIÓN RELIZADA POR DTE					
COMPAÑÍA COTIZANTE	VALOR UNITARIO	PRODUCCIÓN		PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD	DESCARGUE CON GRÚA Y ALINEACIÓN DE ELEMENTOS EN OBRA
		INDUSTRIAL	SEMANAL		
POSTES MEDINA	\$ 161.524	Si	750	Si	Si
HIPRECOL	\$ 176.000	No	1.200	En tramite	No
REFABRICADOS EL CONDOR	\$ 226.225	Si	200	Si	No
INVERSIONISTAS TJ	\$ 272.760	Si	175	Si	No
MANUFACTURAS TITAN	\$ 321.443	Si	1.500	Si	Si
INSUMOBRAS	\$ 455.500	Si	200	En tramite	No
PREANSA	\$ 533.923	Si	280	Si	No
PREFACON SAS	\$ 583.481	Si	250	Si	No

Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE. mayo 2020

Adicionalmente, dada la cantidad a solicitar, el plazo establecido para la ejecución del contrato, la capacidad operativa, y la verificación del cumplimiento de la normatividad y medidas de bioseguridad exigidas por la legislación, la DTE concertó realizar las visitas técnicas por parte de los profesionales de su dependencia a los sitios de producción de las empresas.

Dada la condición en la ejecución del contrato, frente a que se requiere que el contratista sea el que realice el descargue y alinee los elementos (Barreras New Jersey), solo

las empresas Postes Medina Colombia SAS y Manufacturas de Cemento Titán puede presentar este servicio.

Por lo anterior, la información reportada es producto de un estudio de mercado con la inclusión de los componentes, los valores de transporte al sitio de descargue y alineación, tiempos de entrega y cantidad construida similar a la barrera solicitada realizado por los profesionales de la DTE, y la revisión de antecedentes por parte de la DTSP de acuerdo con la documentación remitida por el área ordenadora del gasto.

REVISIÓN EFECTUADA POR DTE							REVISIÓN EFECTUADA POR DTSP				
COMPAÑÍA COTIZANTE	VALOR SIN IVA	VALOR IVA	VALOR TRANSPORTE	VALOR TOTAL (INCLUYE TRANSPORTE)	TIEMPO DE ENTREGA	STOCK	PRODUCCIÓN		ANTECEDENTES Y CAPACIDAD ACORDE A CAMARA DE COMERCIO, RUP, ESTADOS FINANCIEROS Y CERTIFICACIONES		
							INDUSTRIAL	SEMANAL	JURÍDICO	FINANCIERO	TÉCNICO
POSTES MEDINA	\$120.875	\$22.966	\$ 17.813	\$ 161.654	10 días	No	Si	375 a 750 unidades	OK	OK	OK
MANUFACTURAS TITAN	\$250.000	\$47.500	\$ 23.943	\$ 321.443	30 días	No informa	Si	1.200 a 1.500 unidades	OK Nota: se encuentra en proceso de reorganización	OK	OK

Fuente: estudio de Mercado elaborado por la DTE mayo 2020 y documentación remitida por el área ordenadora del gasto a la DTSP

Producto de las visitas técnicas se observó que la empresa Postes Medina no tenía stock de la barrera New Jersey, por lo cual, tendría que transportar dichos elementos desde Flandes (Tolima), por lo tanto, en razón al estudio de mercado realizado por DTE, se solicitó justificar el valor ofertado mediante la fabricación de unas muestras de los elementos, así como el envío de un video de la producción de la misma, sin embargo, no presento ninguno de los dos requerimientos, y decidió retirar su cotización.

#### Adjudicación

De conformidad con los análisis respectivos realizados por el comité de gestión contractual, de acuerdo con la información y verificación suministrada por la DTE y DTSP, el comité de gestión contractual aprobó la selección de la siguiente empresa:

Empresa Seleccionada	Cantidad	Cantidad (un)	Valor Unitario	Valor Adjudicado
Manufacturas Titán	4.237	\$ 250.120	\$ 1.059.758.440	\$ 1.261.112.544

E. Suministro a precios unitarios y monto agotable de elementos de segregación tipo delineador de corona (hitos) para la adecuación de ciclorrutas en calzada, en diferentes corredores viales de la ciudad de Bogotá D.C. como medio alternativo de movilización para prevenir la propagación del COVID-19.

#### Información del Proceso

Presupuesto Oficial	Plazo	Cantidad (un)
\$ 27.643.700	Cuatro (4) meses	1.010

#### Especificaciones



### I HITO

REFERENCIA MDSV : DELINEADORES TUBULARES FLEXIBLES

Los hitos Viales para demarcación son elementos de señalización vial que se utilizan para delimitar o guiar tráficos.

DIMENSIONES ELEMENTO	
DIAMETRO (cm)	8
ALTO (cm)	75

Con Franjas reflectivas  
Con Tornillos de anclaje  
Con transporte a la obra

Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE mayo 2020

#### Verificaciones realizadas por la Dirección Técnica Estratégica (DTE) y la Dirección Técnica de Procesos Selectivos (DTSP)

La información relacionada fue objeto del estudio de mercado realizado por los profesionales de la DTE, y la revisión de antecedentes por parte de la DTSP de acuerdo con la documentación remitida por el área ordenadora del gasto.



VERIFICACION EFECTUADA POR DTE								VERIFICACION EFECTUADA POR DTPS
COMPAÑÍA COTIZANTE	VALOR SIN IVA	VALOR IVA	VALOR TRANSPORTE	VALOR FINAL IVA + TRANSPORTE	COTIZACIÓN (FECHA)	CAPACIDAD STOCK	APACIDA PRODUCCIÓN	ANTECEDENTES Y CAPACIDAD ACORDE A CAMARA DE COMERCIO
								JURÍDICA
GRUPO EF EXPORT ZF S.A.S	\$ 23.312	\$ 4.429	Incluido	\$ 27.741	13/05/2020	800 unidades	4 entregas para los 1.200 restantes.	OK
PLASTEMPACK DE COLOMBIA	\$ 27.300	\$ 5.187	Incluido	\$ 32.487	27/04/2020	350 unidades	Entrega total en 15 meses	OK
NSP DE COLOMBIA	\$ 26.500	\$ 5.035	Incluido	\$ 31.535	28/04/2020	40 unidades	100 unidades semanales	OK
INGENIERIA Y SEÑAL VIAL S.A.S.	\$ 23.000	\$ 4.370	Incluido	\$ 27.370	12/05/2020	750 unidades	1.000 unidades semanales	OK
PROGEN	\$ 42.000	\$ 7.980	Incluido	\$ 49.980	12/05/2020	Sin Stock	Entrega total entre 5 y 8 días.	OK
COLOMBIANA DE INGENIERIA Y SEÑALIZACION VIAL SAS - COLINVIAL SAS	\$ 29.000	\$ 5.510	\$ 1.759	\$ 36.269	13/05/2020	1.000 unidades.	3.000 unidades semanales	OK

Fuente: Estudio de Mercado elaborado por la DTE mayo 2020 y documentación remitida por el área ordenadora del gasto a la DTPS

Analizado el estudio de mercado presentado por la DTE, se evidencio que el menor valor ofertado es igual al precio de referencia IDU que corresponde a \$ 27.370, por lo cual, el Comité de gestión contractual considera que la Empresa INGENIERIA Y SEÑAL VIAL S.A.S. cumple con los requisitos de capacidad jurídica verificados por la DTPS y ofrece el menor valor de las cotizaciones recibidas garantizando economía.

#### Adjudicación

De conformidad con los análisis respectivos realizados por el comité de gestión contractual, de acuerdo con la información y verificación suministrada por la DTE y DTPS, el comité de gestión contractual aprobó la selección de la siguiente empresa:

Empresa Seleccionada	Cantidad	Valor Adjudicado
Ingeniería y Señal Vial SAS	1.010	\$ 27.643.700

**2.3.4.2 Aspectos relevantes de la gestión,** acorde con las funciones asignadas mediante Acuerdo 06 de 2021, en su artículo 26, así:

**2.3.4.2.1 Seguimiento a obras con póliza de estabilidad vigente:** el seguimiento a las obras con póliza de estabilidad y/o calidad vigente, se adelanta en cumplimiento de la Ley 80 de 1993, Art.4, Num.4, el cual expresa: "Artículo 4º.- De los Derechos y Deberes de las Entidades Estatales.

Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales: (...) 4o. Adelantarán revisio-

nes periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que ellos cumplan con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas, y promoverán las acciones de responsabilidad contra éstos y sus garantes cuando dichas condiciones no se cumplan. ...Las revisiones periódicas a que se refiere el presente numeral deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses durante el término de vigencia de las garantías."

Con base en las revisiones periódicas ordenadas por la ley, la DTAI adelanta el seguimiento a la estabilidad mediante una auscultación visual, verificando el estado de las metas físicas de los contratos ejecutados por el IDU, convenios y/o urbanizadores.

En caso de evidenciar daños, la DTAI requiere al contratista de la obra, al interventor de la misma y a la compañía

aseguradora para gestionar las reparaciones a que haya lugar, o en su defecto aplicar la respectiva póliza. Así mismo, se emprenden acciones frente a las empresas de servicios públicos, otras entidades y terceros, en caso de que los daños sean de su imputabilidad.

#### Gestiones adelantadas

La tabla a continuación presenta el resumen de la gestión

Tabla - Consolidado de gestión de seguimiento en la administración.

GESTIÓN DE LEY	2020	2021	2022	2023	Total
Visitas de ley realizadas	398	508	449	279	1.634
Contratos requeridos para reparaciones	60	96	74	65	295
Daños Identificados	1.471	1.956	1.531	1.426	6.384

Fuente - Grupo de seguimiento a la estabilidad y calidad de las obras con póliza vigente.

Tabla - Consolidado de gestión de recursos en la administración.

GESTIÓN DE RECURSOS	2020	2021	2022	2023	TOTAL
En reparaciones efectuadas por contratistas.	\$1.186'714.050	\$911'988.723	\$779'212.106	\$934'775.946	\$3.812'690.825
Recaudados mediante proceso de aplicación.	\$50'534.405	\$148'823.526	\$0	\$82'518.963	\$281'876.894
Contratos aplicados	IDU-62/2012 IDU-1680/14	IDU-138/2007		IDU-1680-2014	
<b>Total gestión de recursos</b>					<b>\$4.094'567.719</b>

Fuente - Grupo de seguimiento a la estabilidad y calidad de las obras con póliza vigente.

#### 2.3.4 Permisos de uso de espacio público

La Dirección Técnica de Administración de Infraestructura tiene dentro de sus competencias la expedición del Permiso Licencia de Intervención y Ocupación del Espacio Público - LIOEP.

adelantada durante el periodo 2020 - 2023 en la función de seguimiento a obras con póliza de estabilidad, la cual garantiza la conservación y durabilidad de los proyectos IDU:

- Contratos en seguimiento: **138**
- Área de contratos en seguimiento: **3'073.672 m<sup>2</sup>**
- Valor recuperado por reparación directa de contratistas **\$3.812'690.825**

Desde el inicio de la vigencia 2020 hasta el primer trimestre del año 2022, el grupo LIOEP, antes llamado licencias de excavación, adelantaba el trámite para la obtención del permiso de intervención para actividades de soterrización de acometidas de servicios público (Gas, Energía, Acueducto, Alcantarillado, telecomunicaciones.), dentro del marco del artículo 186 del Decreto Distrital 190 del 22 de Junio 2004 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003", donde reglamentaba la atribución del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU respecto de radicar, estudiar, expedir, otorgar o negar, establecer las especificaciones técnicas y controlar, todo lo relacionado con las Licencias de Excavación que impliquen intervención en el espacio público.

<b>Instituto Distrital de Patrimonio</b>	Aprobar las intervenciones de los espacios públicos con valor patrimonial, espacios públicos declarados como Bienes de Interés Cultural y el espacio público localizado en los Sectores de Interés Cultural.
<b>Instituto Distrital para las Artes - IDARTES</b>	Autorizar la ubicación de expresiones artísticas de carácter permanente en el espacio público del Distrito Capital.
<b>Instituto de Desarrollo Urbano</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autorizar la reconstrucción, rehabilitación o redistribución de cualquiera de las franjas funcionales de las calles que conforman el espacio público para la movilidad.</li> <li>Autorizar las obras requeridas por las empresas de servicios públicos o los particulares que intervengan el espacio público.</li> <li>Autorizar la utilización del espacio aéreo o del subsuelo para generar elementos de enlace urbano entre inmuebles privados, o entre inmuebles privados y elementos del espacio público.</li> </ul>
<b>Instituto Distrital de Recreación y Deporte</b>	Autorizar la reconstrucción o rehabilitación parques tanto de la escala estructurante como de la de proximidad.

Fuente - Decreto Distrital 555 de 2021

No obstante, a partir de la expedición del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C." se establecieron nuevos lineamientos para el trámite donde se estipularon cambios importantes de competencia para la expedición del permiso de licencia de intervención y ocupación del espacio público - LIOEP, la inclusión de nuevas modalidades de licencia y el tiempo de adopción de la nueva norma urbana así:

Teniendo en cuenta lo anterior, la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura, analizó técnica y jurídicamente la nueva delegación y adoptó las modificaciones del trámite dentro de los plazos establecidos en el POT.

A mediados de junio de 2022, el Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá D.C. - Sección Primera, suspendió provisionalmente el Decreto Distrital 555 de 2021, revalidando el Decreto Distrital POT 190-2004.

Posteriormente, el 22 de agosto de 2022, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Primera - Subsección "A" Resolvió el recurso de Apelación de medida cautelar, revocando el auto que suspendía el POT 555-2021, recordando así su vigencia nuevamente.

La adopción formal del procedimiento en la DTAI se realizó a partir de los siguientes actos administrativos y productos:

Acto Administrativo	Objeto	Entrada en vigencia
Resolución IDU 7680 del 30 de noviembre de 2022	"Por la cual se delegan unas funciones y se dictan otras disposiciones" <b>Artículo 23. Delegación en la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura "...23.1.</b> Estudiar, revisar, expedir, otorgar o negar las licencias de intervención y ocupación del espacio público cuyas modalidades se encuentren a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano por virtud del Plan de Ordenamiento Territorial -POT, o los instrumentos que lo desarrollen o complementen...".	16/dic/2022
Resolución Reglamentaria 702 del 26 de enero de 2023	"Por medio de la cual se adopta el procedimiento para la expedición y el seguimiento de Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C., al cargo del IDU"	15/feb/2023
Proceso Conservación de Infraestructura Procedimiento PR-CI-09	Expedición, seguimiento y recibo de licencias de intervención y ocupación de espacio público	29/may/2023

Fuente: Resolución IDU No. 7680 de 2022 - Resolución IDU No. 702 de 2023 - Procedimiento PR-CI-09

### Gestiones adelantadas

La tabla a continuación presenta el resumen del trámite adelantado durante el periodo 2020 - 2023.

Tabla - Consolidado de gestión de licencias

Gestión	2020	2021	2022	2023	Total
Licencias otorgadas	406	398	359	149	<b>1.312</b>
Certificados de recibo de obra	151	131	82	57	<b>421</b>
Segmentos reportados	16.409	15.253	15.235	11.935	<b>58.832</b>
Emergencias autorizadas	246	182	225	185	<b>838</b>

Fuente - Grupo de expedición y recibo de licencias

**2.3.4.1 Intervención de urbanizadores y/o terceros:** es un trámite que permite a los Urbanizadores y/o Terceros (públicos o privados) adelantar ante el Instituto el trámite de entrega y recibo de suelos y obras, asociadas a proyectos de infraestructura vial y del espacio público; en cumplimiento de las obligaciones establecidas en los diferentes Instrumentos de Planeación o de Movilidad y Licencias Urbanísticas.

### Gestiones adelantadas

La tabla a continuación presenta el resumen del trámite adelantado durante el periodo 2020 - 2023.

Tabla - Consolidado de seguimiento de proyectos

Estado	2020		2021		2022		2023	
	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )
<b>PROYECTOS EN SEGUIMIENTO</b>	485	1.682.407	514	1.577.365	586	1.936.279	615	2.279.109
En asesoría previa	126	36.358	142	46.329	161	150.276	207	208.405
En ejecución	123	681.045	143	700.181	222	1.057.389	147	1.110.066
Suspendidos	236	965.003	229	830.855	203	728.613	261	960.638
<b>PROYECTOS RECIBIDOS</b>	21	127.739	18	121.156	14	44.594	8	18.893
Entrega Regular	10	97.449	5	12.028	7	22.354	1	2.171
Entrega Simplificada	11	30.290	13	109.128	7	22.240	7	16.722

Fuente - Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros

"Artículo 145. Intervención y Ocupación del Espacio Público. De conformidad con lo establecido en el artículo 99 de la Ley 388 de 1997, modificada por el artículo 35 de la Ley 1796 de 2016, se requerirá licencia para la ocupación del espacio público con cualquier clase de amueblamiento o para la intervención del mismo salvo que la ocupación u obra se ejecute en cumplimiento de las funciones de las entidades públicas competentes, directamente o a través de los terceros encargados de su administración.

Dentro de los tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente plan, las entidades competentes para el trámite y expedición de las diferentes modalidades de licencias de intervención y ocupación del espacio público son las siguientes:

**Tabla - Consolidado de gestión adelantada**

Gestión adelantada	2020	2021	2022	2023	Total
Visitas a obra	330	437	407	327	<b>1.501</b>
Mesas de trabajo	472	442	456	294	<b>1.664</b>
Conceptos técnicos	1.204	1.557	1.735	1.105	<b>5.601</b>
<b>Total anual</b>	<b>2.006</b>	<b>2.436</b>	<b>2.598</b>	<b>1.726</b>	

Fuente - Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros

Como resultado de la entrada en vigencia del nuevo POT - Decreto Distrital 555 de 2021, que a través de sus artículos 156 y 287 precisó el alcance del seguimiento y acompañamiento que realiza el Instituto al cumplimiento de obligaciones urbanísticas por parte de Urbanizadores y/o Terceros (cargas locales, cargas generales y acciones de mitigación de impactos a la movilidad), lo cual fue reglamentado a través del Decreto Distrital 072 de 2023, se llevó a cabo la actualización del MG-IC-02 - Manual de intervención de urbanizadores y/o terceros. Este documento estandarizó los procedimientos para adelantar las entregas mediante 3 diferentes modalidades: normal, validación y mínima complejidad, a fin de facilitar el proceso de entrega.

Así mismo, incorporaron los procedimientos para adelantar los recibos parciales por áreas individuales, al igual que la Compensación Económica por imposibilidad técnica de ejecución y entrega del suelo de cesión.

Finalmente, se incorporaron los lineamientos técnicos fijados a nivel nacional e institucional, para realizar la implementación de la metodología BIM como parte de la transformación digital en el área de la construcción, lo cual está alineado con la interoperabilidad que se ha logrado con la VUC y la madurez que la Plataforma de Urbanizadores - Bochica, que como la herramienta digital permite gestionar y llevar la trazabilidad en tiempo real de los proyectos en seguimiento del Instituto.

**2.3.4.2 Uso temporal de espacio público con y sin aprovechamiento económico:** el trámite de espacio público

adelantado en la entidad se gestiona desde diferentes modalidades, como lo son:

• **Uso temporal de espacio público:** permite otorgar el préstamo de elementos de espacio público construido para la realización de eventos sin ánimo de lucro, como ferias institucionales, ferias de servicios de la Secretaría General, eventos de Entidades Nacionales y Distritales; y jornadas de donación de sangre.

• **Uso temporal de antejardines:** Permite otorgar permiso a dueños de restaurantes, cafés o cafeterías para colocar mobiliario en los antejardines para uso comercial; no se genera cobro por esta actividad toda vez que es propiedad privada con afectación al uso público. El control y vigilancia es responsabilidad de las Alcaldías Locales.

• **Aprovechamiento económico:** Permite autorizar me-

SOLICITUD	2020	2021	2022	2023	Total
Permisos de uso de antejardines	3	5	4	3	<b>15</b>
Negación permisos de antejardines y solicitud de información	84	144	150	162	<b>540</b>
Permisos de uso temporal de espacio público	192	389	510	390	<b>1.481</b>
Ferias artesanales	29	33	158	0	<b>220</b>
Conceptos para instalación de estaciones radioeléctricas	280	112	134	98	<b>624</b>
Zona autorizadas para Bogotá a Cielo Abierto **	60	130	64	0	<b>254</b>
<b>Total anual</b>	<b>648</b>	<b>813</b>	<b>1.020</b>	<b>653</b>	

Fuente - Grupo de espacio público

\*\* Desde marzo de 2022 terminó la estrategia de Bogotá a Cielo Abierto 1.0. El programa ahora se encuentra en fase 2.0 de acuerdo con el Decreto 077 de 2022 y por el momento sólo se tiene 1 zona del IDU que es Plazoleta de Chorro de Quevedo.

diante acto administrativo la realización de actividades, ocupaciones y/o eventos de aprovechamiento económico sobre el espacio público, como:

- Instalación de campamentos de obra
- Ocupaciones temporales de obra
- Eventos publicitarios
- Actividades de aprovechamiento en enlaces peatonales
- Zonas de estacionamiento en subsuelo
- PUFA - Permiso único para filmación audiovisual (IDARTES)
- Carreras Atléticas (IDRD)
- Mercados Temporales (SDDE)

**• Gestiones adelantadas**

La tabla a continuación presenta el resumen del trámite adelantado durante el periodo 2020 - 2023.

**Tabla - Consolidado de recaudo**

ACTIVIDAD	2020	2021	2022	2023	Total
Campamentos de obra	\$ 102.844.895	\$ 144.470.695	\$ 55.461.041	\$ 55.969.497	<b>\$ 358.746.128</b>
Ocupaciones temporales de obra	\$ 304.312.544	\$ 22.516.867	\$ 417.284.200	\$ 134.617.398	<b>\$ 878.731.009</b>
Corto plazo	\$ 78.263.676	\$ 204.949.087	\$ 584.586.087	\$ 246.103.422	<b>\$ 1.113.902.272</b>
PUFA (IDARTES)	\$ 342.252.576	\$ 0	\$ 0	\$ 0	<b>\$ 342.252.576</b>
Carreras Atléticas (IDRD)	\$ 10.456.817	\$ 0	\$ 0	\$ 0	<b>\$ 10.456.817</b>
Mercados Temporales (SDDE)	\$ 8.399.560	\$ 0	\$ 0	\$ 0	<b>\$ 8.399.560</b>
Estaciones Radioeléctricas (SDP)	\$ 1.518.842.974	\$ 0	\$ 0	\$ 124.652.856	<b>\$ 1.643.495.830</b>
<b>Total anual</b>	<b>\$ 2.365.373.042</b>	<b>\$ 371.936.649</b>	<b>\$ 1.057.331.328</b>	<b>\$ 561.343.173</b>	

Fuente - Grupo de espacio público

**2.3.4.3 Monitoreo de puentes vehiculares y peatonales:** el monitoreo permite efectuar el seguimiento de los pasos (puentes) elevados y a nivel a cargo del Instituto para detectar los posibles daños que puedan afectar su estabilidad y/o funcionalidad, y de esta manera informar a la DITINI y DTP para que adelanten los procedimientos según cada caso.

**Gestiones adelantadas**

Para el monitoreo de puentes se utilizan los lineamientos establecidos en la metodología de inspección básica de puentes desarrollada dentro del contrato IDU-1556-2017 y la guía GU-IC-14 de Inspección de puentes. Entre los años 2019 y 2022 se obtuvo información actualizada del 100% de puentes incluidos en el inventario del IDU, ubicados sobre la malla vial arterial, intermedia, local y rural; que para este ciclo comprendía 1.051 estructuras.

Así mismo, se recaudó por concepto de aprovechamiento económico del espacio público un total de \$4.355.984.192 discriminados así:

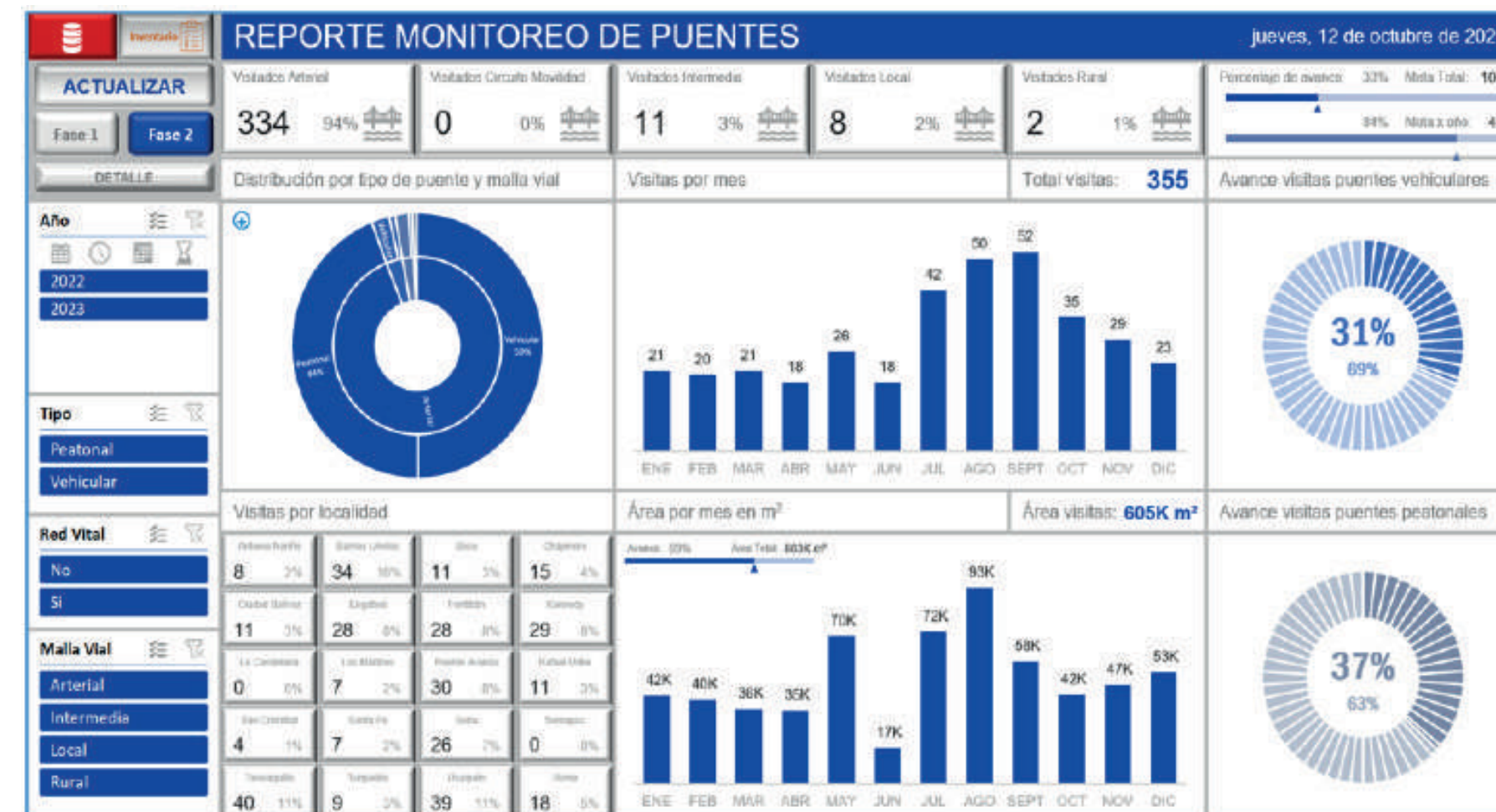
Tabla - Consolidado 1er. ciclo de monitoreo completo



Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

Actualmente se está adelantando un nuevo ciclo de actualización de información de monitoreo. Entre el año 2022 y 2023 se ha realizado visita de inspección a 355 estructuras, correspondientes a un área de 605,000 m2 equivalente al 69% del total de las 1.063 estructuras incluidas en el inventario.

Tabla - 2do. ciclo de monitoreo en ejecución



Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

La tabla a continuación presenta el resumen del monitoreo adelantado durante el periodo 2020 - 2023, lo que nos muestra un acumulado de **1.294** puentes inspeccionados.

Tabla - Consolidado inspección de puentes

Inspección básica	2020	2021	2022	2023	Total
Puentes vehiculares	102	260	231	122	715
Puentes peatonales	132	185	193	69	579
<b>Inspección anual</b>	<b>234</b>	<b>445</b>	<b>424</b>	<b>191</b>	

Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

**2.3.4.4 Administración de parqueaderos:** la administración de parqueaderos permite adelantar actividades de supervisión de la operación de los parqueaderos a cargo de la entidad, así como, visitas para la verificación de la infraestructura y el mantenimiento de la misma.

Durante el periodo 2020 a 2023 se gestionó la supervisión a los contratos de administración de parqueaderos a cargo del IDU, así:

**2.3.4.4.1 Parqueaderos a nivel:** se adelantó el seguimiento a los contratos interadministrativos a través de los cuales el Contratista se compromete a realizar la administración, la operación y el mantenimiento de los parqueaderos públicos habilitados por el IDU.

- Contrato interadministrativo IDU-1445-2019 suscrito con la Terminal de Transporte S.A.
- Contrato interadministrativo IDU-1347-2020 suscrito con la Terminal de Transporte S.A.
- Contrato interadministrativo IDU-1724-2021 suscrito con la Terminal de Transporte S.A.

Dichos contratos han generado ingresos al IDU por **\$3.442.699.152** de acuerdo con la siguiente relación:

Tabla - Consolidado de recaudo

Contrato	2020	2021	2022	2023	Total
IDU-1445-2019	\$291.972.969				<b>\$291.972.969</b>
IDU-1347-2020	\$92.887.163	\$730.667.848			<b>\$823.555.011</b>
IDU-1724-2021		\$138.815.029	\$1.433.381.469	\$754.974.674	<b>\$2.327.171.172</b>
<b>Recaudo anual</b>	<b>\$384.860.132</b>	<b>\$869.482.877</b>	<b>\$1.433.381.469</b>	<b>\$754.974.674</b>	

Fuente - Supervisión administración de parqueaderos

**2.3.4.4.2 Parqueaderos subterráneos:** teniendo en cuenta la problemática de parqueo ilegal sobre el eje de la carrera 15, el IDU y el DADEP de acuerdo con sus competencias, en su momento suscribieron 4 convenios interadministrativos, con plazo de ejecución de 30 años, cuyo objeto era: "...mediante el presente convenio, el DISTRITO CAPITAL entrega al IDU a título gratuito, el uso, costumbres y goce de la zona que se describe a continuación para que este la administre, mantenga y aproveche económicamente, sin que tal entrega implique transferencia de dominio ni derecho adquisitivo alguno para el mismo: zona de cesión obligatoria gratuita al Distrito Capital ubicada en (...) de esta ciudad, la cual se ubicó en el plano (...) aprobado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, en el cual se describe la zona con los mojones (...) con un área de (...) m<sup>2</sup>, transferida al Distrito Capital mediante la escritura Pública No. (...) otorgada en la notaría (...) de Santafé de Bogotá...", estos convenios fueron:

**Convenio IDU-DADEP 12-99:** Carrera 16A entre Calles 77 y 79, identificado con RUPI No. 443-1.

**Convenio IDU-DADEP 3:** Calle 85 entre Carreras 15 y 16A, identificado con RUPI No. 3710-9.

**Convenio IDU-DADEP S/N-00:** Carrera 15 entre Calles 96 y 97, identificado con RUPI No. 725-54.

**Convenio IDU-DADEP S/N-00-1:** Calle 90 entre Carreras 15 y 16, identificado con RUPI No. 488-87.

Al respecto, el IDU estructuró procesos licitatorios, por medio de los cuales suscribió cuatro (4) contratos de concesión, conforme a los cuales fueron construidos los parqueaderos, que contemplaron como plazo de ejecución veinte (20) años, habiéndose ejecutado en 3 fases, a saber: 1- Etapa de pre-construcción o de diseños y cierre financiero. 2- Etapa de construcción. 3- Etapa de operación; según la siguiente relación:

Tabla - Estacionamientos con reversión de infraestructura

Contrato	Objeto	Fecha de terminación	Fecha de liquidación	Valor final
385 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Plazoleta Carulla Calle 90 entre las Carreras 15 y 16	12/ago./2020	14/jul/2021	\$13.521.090.393
386 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Carrera 16 a entre Calles 77 y 79.	26/sep./2019	23/dic/2020	\$13.997.196.539
387 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Calle 85 entre Carreras 15 y 16A.	26/sep./2019	23/dic/2020	\$7.819.395.888
388 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Carrera 15 entre las Calles 96 y 97.	26/sep./2019	23/dic/2020	\$12.172.982.846
854 de 2017	El interventor se obliga para con el IDU, a realizar la Interventoría administrativa, operativa, técnica, financiera y comercial de la etapa de operación de los contratos Nos. 385, 386, 387 y 388 de 1999	12/ago./2020	31/ago./2021	\$1.409.583.846

Fuente - Supervisión administración de parqueaderos

A partir de la terminación de los contratos de concesión, con miras a continuar con la prestación del servicio y la operación de los parqueaderos, estos elementos fueron entregados al DADEP (previa petición) para administración temporal.

La petición estuvo fundamentada en la proposición de incluir las zonas de estacionamiento en subsuelo en la valoración de un proyecto de asociación público privada. La

entrega la realizó el Instituto de Desarrollo Urbano, en virtud del parágrafo cuarto (hoy parágrafo quinto) del Art. 11 del Decreto Distrital 552 de 2018.

Los actos administrativos para entrega al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP de las 4 zonas de estacionamiento en subsuelo, fueron los siguientes:

Tabla - Entrega temporal al DADEP

ZONA DE ESTACIONAMIENTO	ACTO ADMINISTRATIVO
Parque Unilago en la Carrera 16 entre Calles 77 y 79. RUPI No. 443-1	La entrega inicial se realizó por 4 meses el 11 de octubre de 2019 en virtud de la <b>Resolución IDU No. 6850 de 2019</b> <b>PRÓRROGAS:</b>
Carulla Country en la Calle 85 entre Carreras 15 y 16A. RUPI No. 3710-9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Resolución IDU No. 4211 de 2020:</b> Por 9 meses con finalización el 10 de mayo de 2021</li> <li>• <b>Resolución IDU No. 0333 de 2021:</b> Por 12 meses con finalización el 10 de mayo de 2022</li> <li>• <b>Resolución IDU No. 2264 de 2022:</b> Por 7 meses y 20 días con finalización el 31 de diciembre de 2022</li> </ul>
Parque en la Carrera 15 entre Calles 96 y 97. RUPI No. 725-54	La entrega inicial se realizó por 9 meses el 13 de agosto de 2020 en virtud de la <b>Resolución IDU No. 4240 de 2020</b> <b>PRÓRROGAS:</b>
Plazoleta Carulla en la Calle 90 entre Carreras 15 y 16. RUPI No. 488-71/87/88	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Resolución IDU No. 335 de 2021:</b> Por 12 meses con finalización el 12 de mayo de 2022</li> <li>• <b>Resolución IDU No. 2265 de 2022:</b> Por 7 meses y 18 días con finalización el 31 de diciembre de 2022</li> </ul>

Fuente - Supervisión administración de parqueaderos

A partir de la entrega temporal que realizará el IDU respecto de las 4 zonas de estacionamiento en subsuelo; el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP a través de diferentes figuras jurídicas (contrato, convenios) entregó a la Terminal de Transporte S.A., la operación de las zonas referenciadas.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP, a través de los oficios IDU-20215262100152 del 23 de diciembre de 2021 e IDU-20225260627732 del 05 de abril de 2022, manifestó la determinación de devolver las zonas de estacionamiento en subsuelo.

Finalizando la vigencia 2022, se suscribió el contrato interadministrativo IDU-1684-2022 con la Terminal de Transporte S.A., cuyo objeto es la "administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de estacionamiento en subsuelo", en cuyo desarrollo se han generado ingresos por \$1.180.917.457 que son girados a la Secretaría Distrital de Hacienda como recursos de aprovechamiento económico del espacio público, de acuerdo con la siguiente relación:

**Tabla – Recursos aprovechamiento económico en estacionamientos**

Mes	Recursos
Enero 2023	\$ 244.475.638
Febrero 2023	\$ 229.857.362
Marzo 2023	\$ 189.818.456
Abril 2023	\$ 141.175.189
Mayo 2023	\$ 204.550.381
Junio 2023	\$ 171.040.431
<b>Total</b>	<b>\$ 1.180.917.457</b>

Fuente – Supervisión administración de parqueaderos

## 2.5 LOGROS EN LA GESTIÓN

- Georreferenciación de daños identificados en contratos con póliza vigente y de áreas de urbanizaciones en seguimiento (SIGIDU).
- Difusión de la experiencia en el seguimiento a obras con póliza de estabilidad a las Alcaldías Locales.
- Adopción del procedimiento para el trámite de Licencias de intervención y ocupación del espacio público, acorde con las normas nacionales vigentes y la nueva delegación del POT Decreto 555 de 2021, así como la validación por parte del DAFP e inscripción en el SUIT.
- Elaboración y publicación del nuevo procedimiento PR-CI-09 para expedición, seguimiento y recibo de licencias de intervención y ocupación de espacio público.
- Incorporación del agendamiento de asesorías previas y seguimiento técnico para el trámite LIOEP a través de la VUC.
- Implementación de nuevas normas asociadas al trámite LIOEP como el nuevo Manual de Espacio Público de Bogotá – MEP.
- Tramites virtuales, ágiles, visibles y transparentes para los ciudadanos, a través de los aplicativos de agendamiento, radicación, seguimiento y cierre de Licencias y/o recibo de proyectos de Urbanizadores y/o terceros.
- Trámites digitalizados, lo que permite alertar y cumplir los tiempos de ley, evidencia la gestión de los colaboradores asegurando la transparencia de sus acciones y mitigando riesgos de corrupción y soborno.
- Procedimientos estandarizados y públicos que aseguran la calidad del trámite y la igualdad para todos los ciudadanos, todos reciben la misma evaluación, se cumplen los mismos pasos y requisitos, no hay omisiones o solicitudes adicionales según el peticionario.

- Actos administrativos reglamentarios e inscripción en el SUIT, incorporan los trámites en la cadena de trámites de la nación, y la cadena de trámites de la construcción del Distrito Capital, asegurando la legalidad de las actuaciones del IDU y su ejecución dentro de los parámetros de la Ley Anti trámites.
- Virtualización del trámite de permisos de uso temporal de espacio público y antejardines.
- Generación automática de certificaciones para urbanizadores (firma digital, código QR, interoperabilidad SIGIDU).
- Actualización del Manual de Urbanizadores (Resolución 2623 de 2023 de adopción) con inclusión de la metodología BIM, lineamientos del nuevo POT y del Decreto 072 de 2023.
- Actualización de portales web (SUIT, Guía de trámites y servicios, Cartillas, VUC).
- Inicio de la estructuración e implementación de la metodología BIM en el trámite de Intervención de urbanizadores y/o terceros.
- Avance en la implementación de las competencias frente a Urbanizadores y/o terceros, delegadas mediante Decreto 72 de 2023.
- Implementación tablero de control dinámico para monitoreo de puentes como herramienta de gestión y seguimiento.
- Como miembros del Comité Técnico del Convenio 1557-2022 con IDARTES colaboramos en la ejecución de intervenciones artísticas en 3 zonas bajo puente de Bogotá.

## 2.6 MEJORES PRÁCTICAS

- Obras ejecutadas por el IDU (con póliza de estabilidad vigente) en buen estado y prestando buen nivel de servicio a la comunidad.



- Construcción de la escala de proximidad (calles completas) con calidad, normas y especificaciones, aprovechando los recursos de actores privados y públicos, a través de la evaluación y expedición de las nuevas Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público - LIOEP.
- Infraestructura de calidad cedida por urbanizadores, que se integre adecuadamente al entorno y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

- Actualización y puesta en marcha de las funciones asignadas por el POT y sus decretos reglamentarios para licencias de intervención, gestión de urbanizadores y administración del espacio público.
- Trámite eficiente, oportuno y de calidad para la gestión de permisos de espacio público, licencias de ocupación e intervención del espacio público, e intervenciones de urbanizadores y/o terceros.



# 3



### 3. VALORIZACIÓN

#### 3.1 RELACIÓN DE PROYECTOS

##### 3.1.1 Recuento de cómo estaban los proyectos en enero de 2020

Del total de obras incluidas en el Acuerdo 724 de 2018, 15 proyectos están a cargo del IDU y uno a cargo de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.

En el siguiente cuadro se describe la maduración de los proyectos a través de las diferentes etapas de prefactibilidad, factibilidad y estudios y diseños.

a través de la evaluación y expedición de las nuevas Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público - LIOEP.

- Infraestructura de calidad cedida por urbanizadores, que se integre adecuadamente al entorno y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.
- Actualización y puesta en marcha de las funciones asignadas por el POT y sus decretos reglamentarios para licencias de intervención, gestión de urbanizadores y administración del espacio público.
- Trámite eficiente, oportuno y de calidad para la gestión de permisos de espacio público, licencias de ocupación e intervención del espacio público, e intervenciones de urbanizadores y/o terceros.

PROYECTO	PREFACTIBILIDAD Y FACTIBILIDAD		ESTUDIOS Y DISEÑOS	
	CONTRATO	OBJETO	CONTRATO	OBJETO
Avenida Contador (Cl. 134) desde Av. Carrera 9 hasta la Autopista Norte	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE	IDU-1539-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA AVENIDA CONTADOR (CL. 134) DESDE AV. CARRERA 7 HASTA LA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ, D.C
Av. Jorge Uribe Botero (Kr. 15) desde la Cl. 134 hasta la Cl. 170 (Canal Cedro, Rionorte)	FACTIBILIDAD IDU-1557-2017	DESARROLLAR LA FACTIBILIDAD, LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO PARA: TRAMO 1 DE LA AVENIDA CONTADOR (AC 134) ENTRE AUTOPISTA NORTE Y CARRERA 7a. TRAMO 2 DE LA AVENIDA SANTA BÁRBARA (AK 19) ENTRE CALLE 127 Y CALLE 134. TRAMO 3 DE LA AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (AK 15) ENTRE CALLE 134 Y CALLE 170. TRAMO 4 ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) ENTRE LA AUTOPISTA NORTE Y LA AVENIDA BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C	IDU-1526-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA AV. JORGE URIBE BOTERO (KR 15) DESDE LA CALLE 134 HASTA LA CALLE 170 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.
Avenida Santa Bárbara (AK 19) desde la Cl. 127 hasta la Cl. 134			IDU-1565-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA AV. SANTA BÁRBARA (AK 19) DESDE LA CALLE 127 HASTA LA CALLE 134 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.
Aceras y Ciclorrutas Calle 92 y Calle 94 desde Carrera 7 hasta la Autopista Norte	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1564-2017	FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE ACERAS, CICLORRUTAS Y CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C		
Aceras y Ciclorrutas Autopista Norte desde la Cl. 128A hasta Héroes (Costado Oriental)	PREFACTIBILIDAD Y FACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE	IDU-1640-2019	ESTUDIOS, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y CICLORUTAS DEL COSTADO ORIENTAL DE LA AUTOPISTA NORTE ENTRE LA CALLE 80 Y LA CALLE 128B Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.

PROYECTO	PREFACTIBILIDAD Y FACTIBILIDAD		ESTUDIOS Y DISEÑOS	
	CONTRATO	OBJETO	CONTRATO	OBJETO
Aceras y Ciclorrutas Calle 116 Carrera 9 - Autopista Norte (OBRA)	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1564-2017	FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE ACERAS, CICLORRUTAS Y CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C		
Puente Peatonal Calle 112 con Carrera 9 (OBRA)	FACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1525-2017	ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL PUENTE PEATONAL UBICADO SOBRE LA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) POR CALLE 112 Y FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CICLO-PUENTE CANAL MOLINOS X AUTONORTE, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, DC		
Ciclorruta Canal Molinos entre Av. Carrera 9 y Autonorte (OBRA)	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1564-2017	FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE ACERAS, CICLORRUTAS Y CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C		
Ciclopunte Canal Molinos (OBRA)	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1525-2017	ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL PUENTE PEATONAL UBICADO SOBRE LA AV. LAUREANO GÓMEZ (AK 9) POR CALLE 112 Y FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CICLO-PUENTE CANAL MOLINOS X AUTONORTE, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, DC		
Calle 73 entre carrera 7 y Avenida Caracas (OBRA)	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
Calle 79B entre carrera 5 y carrera 7 (OBRA)	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1564-2017	FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE ACERAS, CICLORRUTAS Y CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C		
Calle 85 entre carrera 7 y 11 (OBRA)				
Corredor Ambiental Canal Córdoba desde la Cl. 128 hasta la Cl. 170	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE	IDU-1650-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLORRUTAS EN EL CORREDOR AMBIENTAL LOCALIZADO EN EL CANAL CÓRDOBA ENTRE CALLE 129 Y CALLE 170 EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
	FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1526-2017	FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLORRUTAS EN LOS CORREDORES AMBIENTALES LOCALIZADOS EN EL CANAL CÓRDOBA ENTRE CALLE 129 Y CALLE 170 Y EN EL CANAL SAN FRANCISCO ENTRE CARRERA 50 Y CANAL BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.		

PROYECTO	PREFACTIBILIDAD Y FACTIBILIDAD		ESTUDIOS Y DISEÑOS	
	CONTRATO	OBJETO	CONTRATO	OBJETO
Avenida la Sirena (Cl. 153) desde Autopista Norte hasta Av. Boyacá (Calzada Norte) Incluye ampliación Puente Vehicular Calle 153 por Autopista Norte	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	FACTIBILIDAD IDU-1557-2017	DESARROLLAR LA FACTIBILIDAD, LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO PARA: TRAMO 1 DE LA AVENIDA CONTADOR (AC 134) ENTRE AUTOPISTA NORTE Y CARRERA 7a. TRAMO 2 DE LA AVENIDA SANTA BÁRBARA (AK 19) ENTRE CALLE 127 Y CALLE 134. TRAMO 3 DE LA AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (AK 15) ENTRE CALLE 134 Y CALLE 170. TRAMO 4 ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) ENTRE LA AUTOPISTA NORTE Y LA AVENIDA BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	IDU-1601-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) ENTRE LA AUTOPISTA NORTE Y LA AVENIDA BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.
	ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1497-2017	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN O AJUSTES DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUENTE VEHICULAR UBICADO SOBRE LA CALLE 153 POR AUTONORTE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.		
Aceras y Ciclorrutas Calle 116 Autopista Norte - Av. Boyacá	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE		
	ESTUDIOS Y DISEÑOS IDU-1564-2017	FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE ACERAS, CICLORRUTAS Y CONEXIONES PEATONALES TRANSVERSALES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.		
Reconstrucción de Vías Eje Zona Industrial	PREFACTIBILIDAD	REALIZADA IN HOUSE	IDU-1671-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1. (UPZ 108 ZONA INDUSTRIAL).
	FACTIBILIDAD	FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA RECONSTRUCCIÓN DE VÍAS Y SU ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO PARA LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D	IDU-1672-2020	ESTUDIOS Y DISEÑOS DE VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2. (UPZ 111 PUENTE ARANDA Y UPZ 112 GRANJAS DE TESCO).

FUENTE: IDU

Es de precisar que los siguientes segmentos se encuentran pendientes por contratar la etapa de construcción. A continuación, se describe su estado.

PROYECTO	CONTRATO	ETAPA	ESTADO
EJE CEDRO: Av. Jorge Uribe Botero, tramo pendiente entre la calle 151 y la calle 170	IDU-1526-2020	Estudios y diseños terminados	Pendiente iniciar proceso de estructuración para la contratación de las obras de acuerdo con la asignación de recursos. El anexo técnico del Acuerdo 724 incluye solamente espacio público para este tramo, sin embargo, en el alcance de los estudios y diseños se incluyó el perfil completo.
EJE CEDRO: Av. Contador entre carrera 15 y carrera 7ma	IDU-1539-2020	Estudios y diseños terminados	Pendiente asignación de recursos para contratar la obra.
EJE ZONA INDUSTRIAL: 38 CIV pendientes	IDU-1672-2020	Estudios y diseños terminados	En estructuración el proceso de contratación para "Construcción de las vías y espacio público asociados a las zonas industriales de Montevideo y Puente Aranda Grupo 5, en Bogotá D.C." con un presupuesto estimado de \$68.000 millones

FUENTE: IDU

A continuación, se detalla el comportamiento de los siguientes contratos:

#### CONTRATO IDU 1564 2017

#### "Factibilidad, estudios y diseños de aceras, ciclorutas y conexiones peatonales en la ciudad de Bogotá D.C."

La Dirección Técnica de Proyectos del IDU adelantó los estudios de prefactibilidad de los proyectos de "ACERAS Y CICLORRUTAS" y "CONEXIONES TRANSVERSALES PEATONALES", con base en estos estudios se estructuró el proceso que dio lugar al contrato IDU-1564-2017, que dentro de su alcance tenía 19 tramos 7 de los cuales ejecutarían su etapa de construcción mediante el cobro de una contribución especial de valorización por beneficio local.

ACERAS Y CICLORRUTAS	
1	ACERAS Y CICLORUTA DE LA CALLES 92 Y CALLE 94 ENTRE CARRERA 7 Y AUTOPISTA NORTE
2	ACERAS Y CICLORUTA DE LA CARRERA 15 ENTRE AVENIDA CALLE 100 Y AVENIDA CALLE 127.
3	ACERAS Y CICLORUTA DE LA AVENIDA PEPE SIERRA (CALLE 116) ENTRE LA CARRERA 9 Y AUTOPISTA NORTE.
4	ACERAS Y CICLORUTAS DE LA AVENIDA PEPE SIERRA (CALLE 116) ENTRE AUTOPISTA NORTE Y AVENIDA BOYACÁ.
5	CICLORUTA CANAL MOLINOS.
6	ACERAS Y CICLORUTA DE LA CARRERA 9 DESDE LA CALLE 45 HASTA LA CALLE 82.
CONEXIONES TRANSVERSALES	
7	CALLE 41 Y 42 ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS
8	CALLE 49 ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS
9	CALLE 51 ENTRE CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS
11	PLATAFORMA PEATONAL DE LA CALLE 62 ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y CARRERA 13
12	CALLE 65 ENTRE CARRERA 5 Y CARRERA 3B
13	CALLE 70A ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS / CALLE 71 ENTRE CARRERA 9 Y CARRERA 11
14	CALLE 73 ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS
15	CALLE 79B ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y CARRERA 5
16	CALLE 85 ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y CARRERA 11
17	CALLE 49 - TV3 - CALLE 51 (CORREDOR ENTRE AVENIDA CARRERA 7 Y AVENIDA CIRCUNVALAR)
18	CARRERA 4 ENTRE CALLE 66 BIS Y CALLE 79
19	CARRERA 5 ENTRE CALLE 75 Y ZONA G (CALLE 60)

En el año 2018, el Concejo de Bogotá aprobó mediante acuerdo 724 del 2018, la ejecución con recursos de valorización la ejecución de siete (7) de los diecinueve (19) proyectos, mencionados a continuación:

- Aceras y ciclorrutas de las calles 92 y 94 entre carrera 7 y autopista norte
- Aceras y ciclorrutas de la Av. Pepe Sierra (calle 116) entre la Cra 9 y autopista norte
- Aceras y ciclorrutas de la Av. Pepe Sierra (calle 116) entre autopista norte y la Av. Boyacá
- Ciclorrutas Canal Molinos
- Calle 73 entre Av. Cra 7 y Av. Caracas
- Calle 79B entre Av. Cra 7 y Cra 5
- Calle 85 entre Av. Cra 7 y Cra 11

Se debe tener en cuenta que desde el mes de diciembre de 2018 el consultor no había logrado la aprobación de ninguno de los productos del contrato debido a que lo entregado no cumplía con los requerimientos dispuestos en los documentos contractuales. Es así como viendo cercana la fecha de terminación del contrato, el interventor a través de los radicados IDU No. 20185261094122 del 17-10-2018, IDU No 20185261326272 del 17-12-2018, IDU No. 20185261337072 del 19-12-2018 e IDU No. 20195260067892 del 24-01-2019 puso de presente sus condiciones para aceptar prorrogar el contrato, relacionadas con el cambio de los requisitos determinados en la cláusula de forma de pago. Ante lo anterior, la Entidad dio respuesta mediante los radicados IDU No. 20182251081371 del 10-11-2018 e IDU No 20192250046151 del 29-01-2019, indicando que no resultaba viable modificar la forma de pago, la cual estaba ligada a la aprobación de productos. Lo anterior, porque estas condiciones fueron de conocimiento del interventor al momento de la suscripción del contrato y, en todo caso, prestarían mérito en el seguimiento y la eficacia del mismo.

Pese a que las partes buscaron generar las condiciones que permitieran la continuidad del contrato de interventoría, la posición que dicha firma tomó no permitió darle continuidad a su contrato. Además, en relación al avance del contrato y en atención a la radicación de los productos de factibilidad por parte del consultor el 18 de enero, la interventoría, a través del Radicado IDU No 20195260067892 del 24-01-2019, manifestó que la revisión de los mismos depen-

día de la aceptación por parte del IDU de la modificación propuesta. Ante esta comunicación, la Entidad reiteró la solicitud de pronunciamiento a la interventoría a través del oficio 20192250046151 del 29-01-2019, ante lo cual la firma Compañía Colombia de Consultores SAS, a través del oficio 20195260095912 del 31-01-2019, el último día del contrato, remitió observaciones parciales a los productos de factibilidad e informó que continuaría con la revisión de los productos, sin definir la fecha cierta para pronunciamiento definitivo.

El 30 de enero de 2019, a un día de terminar ambos contratos se suscribió el acta de suspensión No. 4 del contrato IDU-1564-2017 por 5 días hábiles ya que el contrato de Consultoría estaba próximo a terminar su plazo de ejecución y se requería que entre las partes se evaluara la situación determinando cómo dar continuidad a la ejecución contractual, teniendo en cuenta que adicionalmente se debía estudiar la solicitud de prórroga del consultor para la ejecución de la etapa de estudios y diseños y aprobaciones. Se suscriben dos ampliaciones de dicha suspensión.

A la par y en aras de cumplir con el objeto contractual, la Subdirección General de Desarrollo Urbano - SGDU del IDU mediante memorando IDU No 20192250022113 del 11 de febrero de 2019 realizó consulta a la Subdirección General Jurídica - SGJ del IDU para que se pronunciara acerca de la viabilidad de que el Director Técnico de Proyectos asumiera la supervisión directa del contrato IDU-1564-2017. La SGJ, mediante memorando IDU 20194350028943 del 20 de febrero de 2019, conceptuó que la misma era jurídicamente viable.

El 1 de marzo de 2019 se reinició el contrato de consultoría IDU-1564-2017 una vez se superaron las causas de la suspensión. El mismo día la Subdirección General de Desarrollo Urbano - SGDU a través del memorando IDU No 20192050040353 designó al Director Técnico de Proyectos como supervisor del contrato IDU-1564-2017, en atención a lo definido en el concepto jurídico emitido a través del memorando DTGC 20194350028943 del 20 de febrero de 2019.

El 4 de marzo de 2019 se firmó la prórroga No. 3 para el contrato de consultoría por 4 meses y 14 días. Y el mismo día se firmó la modificación No. 2, en la cual se manifestó entre otras cosas lo siguiente:

*"TERCERA-MODIFICACIÓN: A partir de la suscripción del presente documento, las partes conocen y aceptan que las actividades que en el contrato 1564-2017 se encontraban en cabeza de la interventoría a través de la COMPAÑÍA COLOMBIA DE CONSULTORES S.A.S., en desarrollo del contrato IDU-1548-2017, pasarán a efectuarse por parte de una supervisión designada por el Ordenador del Gasto."*

Todas estas decisiones se tomaron con el objetivo de obtener por parte de la Entidad los productos del contrato que permitieran ejecutar las obras previstas, las cuales, como se sabe, hacen parte del acuerdo de valorización 724 de 2018. Dicho de otra manera, correspondió a una decisión para garantizar los principios de la contratación estatal y evitar que no se pudiera proseguir con la contratación siguiente y, por ende, con el cumplimiento de los fines esenciales del Estado.

El contrato se terminó desde el 28 de octubre de 2019, fecha en la cual no se logró por parte del Consultor el objeto contractual, se suscribió acta de liquidación del 28 de abril de 2022, los productos fueron entregados y en fase de liquidación se recibieron algunos productos al consultor, pero quedaron varios pendientes, en particular los productos relacionados con trámites ante Entidades distritales como Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB, y Secretaría Distrital de Ambiente y Empresas de Servicios Públicos como CODENSA, ETB, MOVISTAR, TIGO, GAS NATURAL.

Adicionalmente, con base en los productos del contrato se estructuraron procesos licitatorios para la construcción de las obras correspondientes a los proyectos de valorización, pero debido al incumplimiento del consultor se dejaron algunos trámites pendientes de la etapa de estudios y diseños para que fueran realizados en la etapa de pre construcción por el contratista de obra. Los contratos producto de los estudios y diseños del contrato IDU-1564-2017 son los siguientes:

· CONTRATO DE OBRA No. IDU-1518-2020: "CONSTRUCCIÓN ACERA Y CICLORRUTA CANAL MOLINOS ENTRE AV. CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C."

· CONTRATO DE OBRA No. IDU-1279-2020: "CONSTRUCCIÓN





DE LAS ACERAS Y CICLORRUTAS DE LAS CALLE 92 Y CALLE 94, DESDE LA CARRERA SÉPTIMA HASTA LA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C."

· CONTRATO DE OBRA No. IDU-1299-2020: "CONSTRUCCIÓN DE CONEXIONES TRANSVERSALES PEATONALES EN LA CALLE 73 ENTRE CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS, LA CALLE 79B ENTRE CARRERA 5 Y CARRERA 7 Y LA CALLE 85 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 11 EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C."

· CONTRATO DE OBRA No. IDU-1286-2020: "CONSTRUCCIÓN DE ACERAS Y CICLORRUTAS DE LA CALLE 116 ENTRE CARRERA 9 HASTA AUTONORTE Y CALLE 116 DESDE AV. BOYACÁ HASTA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ, D.C."

Se debe tener en cuenta que para el Contrato IDU-1564-2017 la Entidad en cumplimiento de la recomendación emitida por el Comité de Gestión Contractual en sesión adelantada el 22 de marzo de 2022, interpuso una Acción de controversias Contractuales contra el Consorcio Espacio Público 2017, bajo radicado 25000233600020220019600 del 19-04-2022, la cual cursa ante la Sección Tercera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Las pretensiones de la demanda son las siguientes:

PRIMERA: Que de acuerdo con lo descrito en los hechos y en el capítulo "DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LOS PERJUICIOS" de la presente demanda se DECLARE que el CONSORCIO ESPACIO PÚBLICO 2017 conformado por WSP PROYECTOS S.A.S. (50%) y HMV CONSULTORIA S.A.S. (50%) incumplió el Contrato de Consultoría IDU-1564-2017 debido a la no entrega y consecuente no aprobación de varios de los productos contratados, así como por la no disposición durante la ejecución del contrato del personal mínimo requerido.

SEGUNDA: Que como consecuencia de lo anterior se CONDENE a pagar al CONSORCIO ESPACIO PÚBLICO 2017 a favor del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO -IDU- la suma de total de los perjuicios causados, es decir, la suma de CUATRO MIL NOVECIENTOS DIECIOCHO MILLONES CIENTO DIECISIETE MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS MCTE (\$4.918.117.386) o la suma que sea aprobada a

través del transcurso del proceso, por los perjuicios ocasionados como consecuencia del incumplimiento contractual.

TERCERA: Se ordene la liquidación judicial del Contrato de Consultoría IDU-1564-2017 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- y el CONSORCIO ESPACIO PÚBLICO 2017.

CUARTA: Que se condene al CONSORCIO ESPACIO PÚBLICO 2017 al pago de las costas que surjan durante el proceso judicial y por concepto de agencias en derecho.

#### Contrato de Consultoría IDU 1557 de 2017

"DESARROLLAR LA FACTIBILIDAD, LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y EL ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO PARA: TRAMO 1 DE LA AVENIDA CONTADOR (AC 134) ENTRE AUTOPISTA NORTE Y CARRERA 7a. TRAMO 2 DE LA AVENIDA SANTA BÁRBARA (AK 19) ENTRE CALLE 127 Y CALLE 134. TRAMO 3 DE LA AVENIDA JORGE URIBE BOTERO (AK 15) ENTRE CALLE 134 Y CALLE 170. TRAMO 4 ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) ENTRE LA AUTOPISTA NORTE Y LA AVENIDA BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C."

A través de este contrato se desarrolló la factibilidad de los siguientes corredores viales:

- TRAMO 1: Avenida Contador (AC 134) entre Autopista Norte y Carrera 7ª.
- TRAMO 2: Avenida Santa Bárbara (AK 19) entre Calle 127 y Av. Contador (AC 134).
- TRAMO 3: Avenida Jorge Uribe Botero (AK 15) entre Av. Contador (AC 134) y Av. San Juan Bosco (AC 170).
- TRAMO 4: Avenida la Sirena (Calle 153) entre la Autopista Norte y la Avenida Boyacá.

El contrato IDU-1557-2017, tenía como objeto desarrollar la factibilidad (Fase II), estudios y diseños (Fase III) de los corredores viales incluidos en el Acuerdo de Valorización 724 de 2018, sin embargo, no se logró dar continuidad al contrato de consultoría e interventoría para terminar el objeto contractual teniendo en cuenta las solicitudes de los contratis-

tas respecto a mayor permanencia y reclamaciones económicas, que debieron resolverse en otras instancias (Proceso Administrativo Sancionatorio y Conciliación prejudicial Procuraduría)

A febrero de 2020, el estudio de factibilidad contaba con los conceptos de No objeción de todos los productos técnicos por parte del IDU, excepto el componente de presupuesto, como se evidenció en el estado del contrato.

Con el objeto de continuar en la maduración de los proyectos incluidos en este contrato, la entidad estructuró y publicó en el portal de contratación SECOP II, los siguientes procesos, para la etapa de Estudios y Diseños:

- IDU-CMA-SGDU-018-2020, cuyo objeto es ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA AVENIDA CONTADOR (CL. 134) DESDE AV. CARRERA 7 HASTA LA AUTOPISTA NORTE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C
- IDU-CMA-SGDU-017-2020, cuyo objeto es ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA AV. JORGE URIBE BOTERO (KR. 15) DESDE LA CALLE 134 HASTA LA CALLE 170 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C
- IDU-CMA-SGDU-016-2020, cuyo objeto es ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA AV. SANTA BÁRBARA (AK 19) DESDE LA CALLE 127 HASTA LA CALLE 134 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C
- IDU-CMA-SGDU-019-2020, cuyo objeto es ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CALLE 153) ENTRE LA AUTOPISTA NORTE Y LA AVENIDA BOYACÁ EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.
- IDU-CMA-SGDU-020-2020, cuyo objeto es ESTUDIOS Y DISEÑOS DE VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C

Estos contratos fueron los insumos para los contratos de obra de cada una de las vías.

#### 3.1.2 Actividades adelantadas por la administración para avanzar en su ejecución

Para los proyectos de valorización, en los que se requiere la No objeción de los diseños de redes hidrosanitarias del EAAB se propuso un piloto para trabajar en los ajustes que

sean requeridos por esa entidad, para ello se contrató un equipo de trabajo con especialistas con dedicación exclusiva en estos diseños y priorizar el inicio de las obras.

### 3.1.3 Decisiones que se tomaron sobre la necesidad de las obras y los esquemas de contratación

• Para la ejecución de los proyectos del Acuerdo 724 de 2018 se incluyó en el Manual de Gestión Contractual del IDU el Esquema 3 de contratación como resultado de la búsqueda de alternativas para superar los inconvenientes identificados en la aplicación de los esquemas 1 y 2, buscando una mejor armonización entre las obligaciones del contrato de estudios y diseños y las contempladas para el contrato de obra, disminuyendo los inconvenientes generados en los procesos de apropiación de diseños, mitigar el riesgo de incumplimiento de cronogramas, utilización de tiempos excesivos para contar con un diseño final para el inicio de obra e incremento en las necesidades presupuestales.

- Mediante Resolución No. 4560 del 17 de septiembre de 2021 "Por la cual se modifica el Manual de Gestión contractual y se adopta la versión No. 17", el IDU incorporó en el Manual de Gestión Contractual el "Esquema de retención de riesgos de diseño por la entidad y participación del consultor"- Esquema 3.

Es así como este tercer esquema de manejo de riesgos, busca una sincronía entre la ejecución del contrato de consultoría y la del contrato de obra, optimizando los tiempos empleados en su armonización y concentrando la responsabilidad del riesgo de diseño en el consultor de los estudios y diseños y la responsabilidad del contratista de obra en el proceso constructivo.

El contratista de obra no tendrá a su cargo la elaboración de los estudios y diseños del proyecto, ni total ni parcialmente y acepta los estudios y diseños puestos a disposición por el IDU, desde el proceso de contratación; no obstante, deberá desplegar su capacidad técnica para detectar errores técnicos en los estudios y diseños entregados por el Instituto.

En este esquema el contratista acepta que algunos componentes de dichos estudios y diseños se encuentran pendientes de aprobaciones o autorizaciones y que serán entre-

gados en su estado definitivo en la fase de obras iniciales y gestiones preliminares del contrato.

El contrato tendría dos fases principales. La primera, se denominaría Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares y la segunda, Fase de Ejecución.

El esquema disminuye el riesgo de errores en los diseños, toda vez que, en caso de presentarse, el consultor sigue vinculado contractualmente a la entidad y en tal virtud tiene la obligación expresa de realizar los ajustes que se requieran en los tiempos establecidos contractualmente.

Los ajustes contractuales que realicen las entidades para facilitar la integralidad y armonía en sus proyectos se encuentran amparados por la normativa vigente y por los diferentes pronunciamientos jurisprudenciales efectuados en la materia por el Consejo de Estado y la Corte Constitucional, toda vez que tienen como propósito la consecución del interés general, el cumplimiento del fin del contrato y la aplicación de los principios de planeación y economía en la contratación

**3.1.3.1 Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares:** en esta fase se articularán los contratos de consultoría y obra pública. Los componentes cuyas autorizaciones o aprobaciones se encuentren pendientes por parte del Consultor al momento de iniciar el proceso de selección que da origen al contrato de obra, serán suministrados por el IDU al contratista, durante la ejecución de esta Fase.

Antes de la finalización de esta Fase, el Contratista pondrá en conocimiento de la entidad las observaciones que tenga con relación a los estudios y diseños aportados, en caso de existir, **pero solo con relación a los errores técnicos** que tengan la envergadura suficiente para afectar la estabilidad de las obras o hacer inviable su construcción.

Durante esta Fase también es posible habilitar la posibilidad de ejecución temprana de las obras que no dependan de requisitos especiales, previa autorización de la interventoría.

**3.1.3.2 Fase de Ejecución:** en esta etapa se realiza, por regla general, la construcción de las obras, por lo cual para su inicio se deberán cumplir todos los requisitos para poder

ejecutar las obligaciones de la Fase de Ejecución.

Específicamente con la suscripción del acta de inicio de la Fase de Ejecución, el contratista acepta que no existen errores técnicos en los Estudios y Diseños suministrados por el Consultor que los elaboró.

**3.1.3.3 Aplicación del nuevo esquema a los contratos de consultoría en ejecución:** en agosto de 2021 y teniendo en cuenta que se encontraban en ejecución los contratos IDU-1539-2020, IDU-1526-2020, IDU-1565-2020, IDU-1601-2020, IDU-1671-2020 e IDU-1672-2020, la Subdirección General de Desarrollo Urbano, como dependencia Ordenadora del Gasto y la Dirección Técnica de Proyectos, en su calidad de área supervisora presentaron el nuevo esquema de contratación de la Entidad a los consultores de los contratos de valorización, así como la propuesta de modificar los contratos de consultoría suscritos, para que éstos pudieran acompañarse con las actividades previstas en el esquema 3 para los contratos de obra.

Se propuso incorporar una "**Fase de Acompañamiento y Asistencia Técnica**" a los contratos de consultoría, la cual se ejecutaría en forma paralela a la "**Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares**", de los contratos de obra.

Los contratistas manifestaron su acuerdo frente a la modificación y solicitaron a la Entidad definir con detalle sus condiciones y remuneración.

**3.1.3.4 Principales contenidos de la modificación contractual propuesta – contratos de consultoría**

**3.1.3.4.1 Fase de Asistencia y Acompañamiento Técnico:** se incluyó en los Contratos de Consultoría la "Fase de Asistencia y Acompañamiento Técnico", con una duración de tres meses, con el fin de garantizar la disponibilidad del Consultor que desarrolló los estudios y diseños durante el contrato de obra. De esta forma la entidad contaría con el apoyo técnico inmediato del consultor, para solventar eventuales errores técnicos en los Estudios y Diseños y atender oportunamente las observaciones que pudieran presentarse, logrando que estos asuntos sean resueltos sin dilaciones, dentro de los plazos planificados para la ejecución del proyecto.

Esta fase se ejecuta de forma paralela con la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares del contrato de Obra y se activará cuando se cumplan las dos condiciones suspensivas que se describen a continuación:

- Una vez culmine el plazo inicial de la Fase de Trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios; así, el consultor debe terminar los Estudios y Diseños en el plazo previsto.
- Cuando el Contratista de Obra presenta observaciones a los Estudios y Diseños elaborados por el Consultor y éstos son remitidas al Consultor por parte del IDU. En caso de no presentarse observaciones dentro del término previsto en el contrato de obra, no se iniciará la Fase de Asistencia y Acompañamiento Técnico.

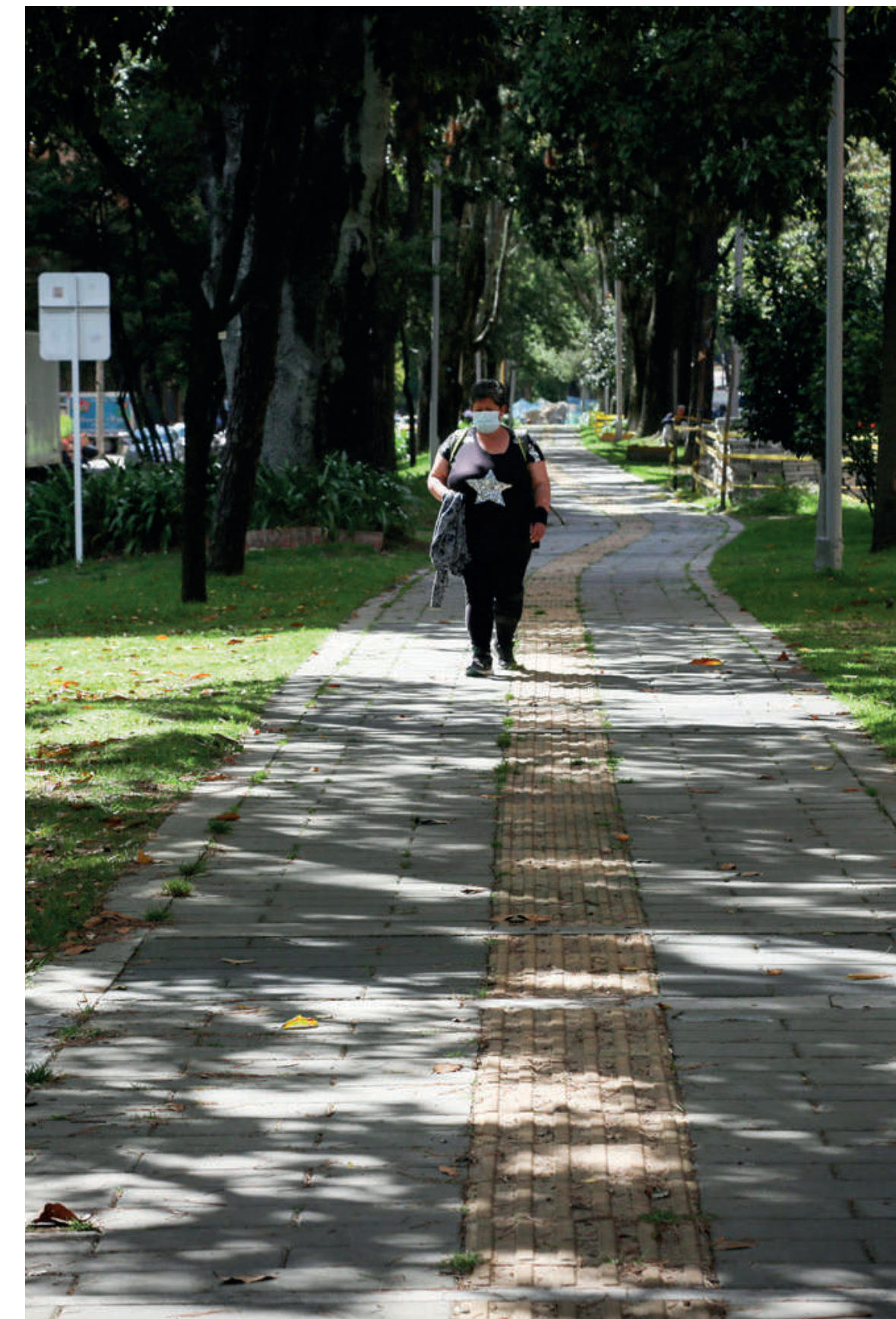
De activarse la Fase de Asistencia y Acompañamiento Técnico, el consultor deberá resolver las dudas, hacer ajustes y absolver las demás consultas que surjan, que no sean declaradas como errores técnicos según se define en los contratos de obra, razón por la cual deberá contar con un personal disponible para la atención de observaciones.

En todo caso, la Fase de Asistencia y Acompañamiento Técnico del contrato de Consultoría no desvirtúa la posibilidad de activar la garantía de calidad sobre los Estudios y Diseños.

**3.1.3.5 Obligaciones especiales Fase de Asistencia y Acompañamiento Técnico**

Se establece como plazo para resolver dudas, llevar a cabo correcciones y demás actividades, cinco (5) días calendario.

Si el Consultor considera que no existe error técnico en los Estudios y Diseños en los términos definidos en el Contrato de Obra, y no coincide con las observaciones presentadas por el Contratista de Obra, deberá informar al IDU y a su Interventor de manera inmediata, con el fin de que se surta el procedimiento previsto en el Contrato de Obra frente a la situación eventualmente constitutiva de error técnico.





Las actividades de respuesta a observaciones, resolución de dudas, realización de modificaciones y/o ajustes a los Estudios y Diseños, que no supongan errores técnicos que impliquen demoras o imposibiliten la ejecución de la Etapa de Construcción, serán asumidas con cargo a la Bolsa de Recursos que se incluye en el modificadorio.

### 3.1.3.6 Remuneración

El Instituto remunera un costo fijo mensual durante la Fase de Asistencia Técnica (tres meses) o por el periodo que sea necesario para atender la totalidad de las observaciones presentadas por el Contratista de Obra en la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares que corresponde al Contrato de Obra, para el reconocimiento de los siguientes recursos administrativos y personal:

- Director y Coordinador del Contrato de Consultoría;
- Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo;
- Personal técnico auxiliar de ingeniería;
- Personal administrativo (secretaria, administrador) y otros costos operacionales.

Frente a las correcciones de los Estudios y Diseños por parte del Consultor, se precisó que éstas no serían reconocidas por el IDU, en aquellos casos en que se originen en errores técnicos, definidos como aquellos aspectos del diseño elaborado por el Consultor y aprobados por la Interventoría, que puedan hacer inviable la construcción o afectar la estabilidad de las obras.

Las actividades referentes a modificación por optimización a los estudios y diseños serán asumidas con un costo variable, destinado al pago de los honorarios de los especialistas de acuerdo con su dedicación efectiva a las labores realizadas, los cuales se pagarán con una bolsa de monto agotable.

En cuanto a la bolsa a monto agotable, su incorporación tiene como fin el pago mensual por dedicación, de acuerdo a la categoría definida en el Anexo de Personal y conforme a los honorarios establecidos en el visor de precios IDU, el cual incluye el factor prestacional, porcentaje de costos administrativos más IVA, por cada uno de los especialistas requeridos para gestionar los ajustes que se deriven de las

observaciones presentadas por el contratista de Obra, siempre y cuando no se trate de errores técnicos.

Finalmente se establece que el porcentaje de dedicación de trabajo deberá ser certificado y avalado por la interventoría. La dedicación mínima de los profesionales requeridos para esta actividad será del 20%.

### 3.1.3.7 Forma de pago

Con cargo a este concepto, se pagará un costo fijo mensual al Consultor por el término de tres (3) meses o el periodo que sea necesario para atender la totalidad de las observaciones presentadas por el Contratista de Obra en la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares que corresponden al Contrato de Obra.

Este costo fijo no será reconocido cuando los ajustes de los Estudios y Diseños por parte del Consultor, tengan origen en errores técnicos que afecten la estabilidad de la obra

Para las actividades de atención de las observaciones del Contratista de Obra en los términos previstos en su respectivo contrato con relación a los Estudios y Diseños, se creará una "bolsa de personal para atención de ajustes a diseños". Esta bolsa se incorpora a los contratos de consultoría para el pago de los especialistas encargados de atender los requerimientos, de conformidad con las observaciones presentadas por el Contratista de Obra a través de su Interventoría y el IDU, durante la Fase de Obras iniciales y Gestiones preliminares del contrato de Obra.

En caso en que no se haya obtenido la aprobación de los productos y/o subproductos, el reconocimiento del valor fijo mensual definido en el modificadorio, será afectado en el valor porcentual de los productos pendientes de aprobación. Una vez obtenidas las aprobaciones faltantes, el valor porcentual será reconocido.

Para el pago de la bolsa de personal para atención de ajustes a diseños la cual es una bolsa a monto agotable, destinada al pago mensual por dedicación, de acuerdo a la categoría contemplada en el presupuesto oficial (tarifa visor de precios IDU vigente), que incluye el factor prestacional, porcentaje de costos administrativos (10%) e IVA, por cada

uno de los especialistas requeridos para gestionar los ajustes que se deriven de las observaciones presentadas por el contratista de Obra, siempre y cuando no se trate de errores técnicos. El porcentaje de dedicación de trabajo deberá ser certificado y avalado por la interventoría.

### 3.1.3.8 Principales características para los contratos de obra

**3.1.3.8.1 Incorporación de la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares:** el objetivo es lograr la sincronía entre los contratos de Consultoría anteriormente referenciados, con el contrato de obra que resulte del presente proceso de contratación.

**3.1.3.8.2 Forma de pago:** con el propósito de remunerar las obras y actividades de cada fase, mientras se verifica su ejecución, se planteó la siguiente forma de pago:

- Remunerar las intervenciones a precios unitarios, así: 94% de la obra ejecutada en el respectivo periodo; 3% a la suscripción del Acta de Recibo Final de las Obras; 3% a la suscripción del Acta de Liquidación.
- En las dos fases, se mantiene el esquema de remuneración a través de un sistema de calificación de cumplimiento de cumple o no cumple de las siguientes actividades:

- Componente de Gestión Ambiental (SGA) y Seguridad y Salud en el Trabajo (SST);
- Componente social: diálogo ciudadano y comunicación estratégica;
- Componente de Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos;
- Reembolso valor fondo especial para pago de evaluación, seguimiento y compensaciones a la autoridad ambiental;
- Valor a monto agotable para ensayos de laboratorio.

**3.1.3.8.3 Fondo de compensaciones:** con el fin de contar con un mecanismo ágil para atender los requerimientos presupuestales que puedan surgir en la ejecución del proyecto, se incluye un Fondo de compensaciones, el cual se destinaría a reconocer los siguientes eventos, en caso de presentarse:

- Mayores Cantidades de Obra
- Ítems de Obra no Previstos
- Ajustes
- Porción a cargo del IDU de la remuneración al Amigable Composedor

Se aclara que no existe la obligación de fondeo a cargo del IDU en casos de agotamiento de los recursos del Fondo y que éste también se alimentará de los saldos no ejecutados de otras remuneraciones.

**3.1.3.8.4 Errores técnicos:** durante la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares, el Contratista de obra deberá identificar, en caso de existir, los errores técnicos que hagan inviable la construcción o afecten la estabilidad de las obras. En caso de presentarse, el Contratista lo pondrá en conocimiento del interventor, el consultor que elaboró el diseño y el IDU.

La interventoría tendrá cinco días para pronunciarse y a partir de dicho pronunciamiento, el IDU decidirá sobre la existencia o no del error y le exigirá al CONSULTOR que elaboró los diseños, la respectiva corrección.

Si no hay acuerdo sobre la existencia del error, el IDU podrá acudir a un tercero, para que emita concepto técnico no vinculante. Este concepto no generará costos adicionales al contratista.

bien, si el error es detectado en la Fase de Ejecución, es obligación del Contratista de obra realizar los ajustes o modificaciones pertinentes a los estudios y diseños, a su costo y riesgo.

**3.1.3.8.5 Entrega de los Estudios y Diseños:** los estudios y diseños del contrato de Consultoría serán entregados por el IDU en la fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares.

### • Autorizaciones y Aprobaciones

Los componentes cuyas autorizaciones y aprobaciones se encuentren pendientes de obtención por parte de los consultores, serán suministrados por el IDU al Contratista de obra durante la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares.

### • Declaraciones del Contratista de Obra

El contratista conoce y acepta los estudios y diseños entregados en el presente proceso de selección, así mismo acepta la circunstancia de que se entregará algunos productos definitivos en la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares.

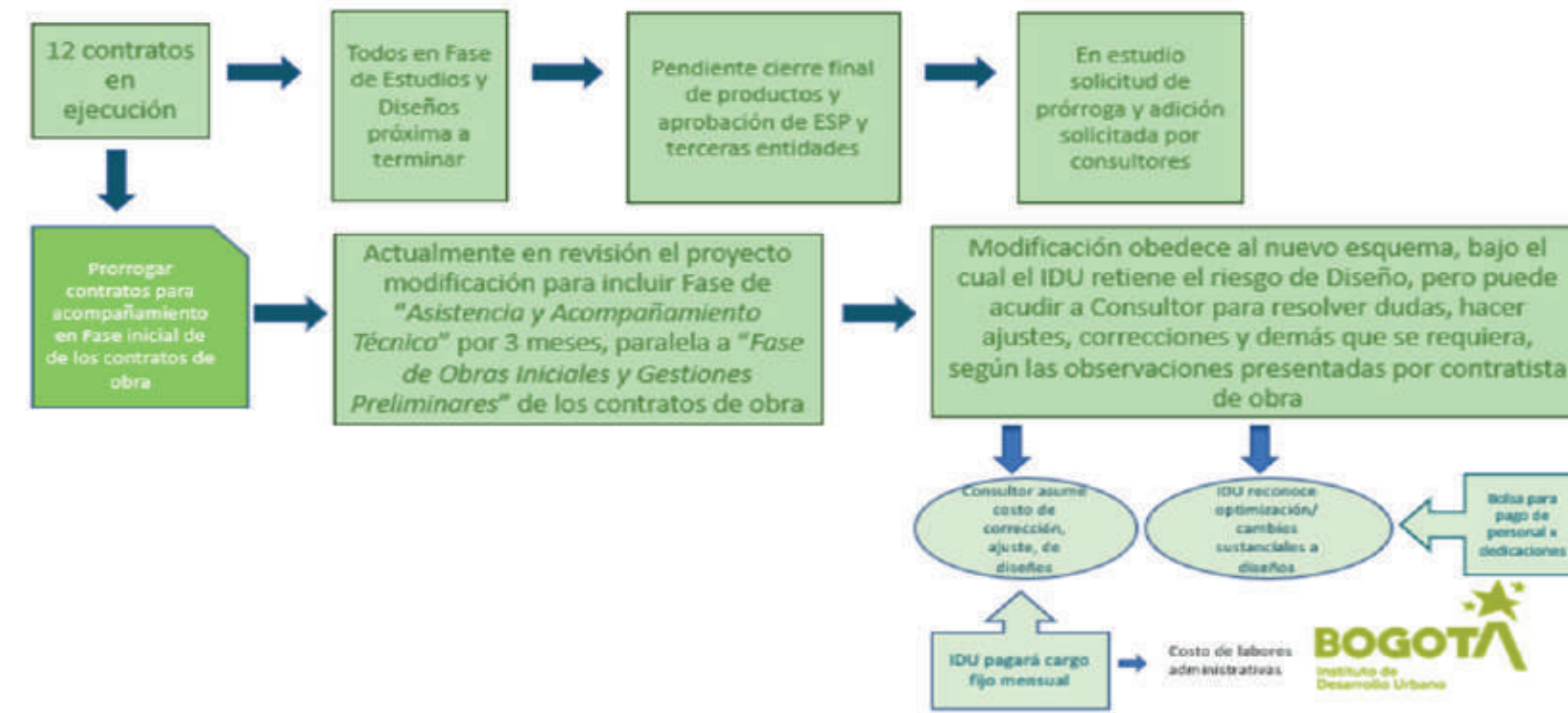
#### 3.1.3.8 Aspectos relevantes

Si bien para el tercer trimestre de 2021 se contaba con un avance importante frente a la entrega de los productos finales de los contratos de consultoría, aún estaba pendiente el cierre de la totalidad de los requeridos para iniciar la construcción de las obras y en algunos casos se habían solicitado algunas prórrogas para lograr dicho cierre.

En ese sentido se planteó la posibilidad de hacer uso del esquema 3 previsto en el Manual de Contratación del IDU, como una alternativa para la contratación de las obras de valorización, el cual permitía iniciar los procesos de selección sin que se tengan todos los productos de consultoría en estado definitivo y vincular al consultor en la ejecución del contrato de obra que se suscriba, para garantizar dicho cierre con la retroalimentación del nuevo contratista.

De esta manera se propone viabilizar un trabajo conjunto entre el contrato de consultoría y el futuro contratista de obra, con las sinergias que ello implica, durante la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares del contrato de obra.

La estrategia para la contratación de obras de valorización presentada ante la Junta de Infraestructura de la Alcaldía Mayor se sintetiza en la siguiente gráfica:



Como resultado del análisis presentado, la Junta de Infraestructura de la Alcaldía Mayor manifestó su acuerdo con que se aplique la estrategia planteada por parte del Instituto de Desarrollo Urbano, para los contratos de valorización del Acuerdo 724 de 2018 pendientes por contratar.

El numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, señala que previo a la apertura de un proceso de selección, cuando el objeto de la contratación incluya la realización de una obra, la entidad contratante deberá contar con los estudios y diseños que permitan establecer la viabilidad del proyecto y su impacto social, económico y ambiental.

Para conocer el detalle de los estudios con que debe contar la entidad para la contratación de una obra de infraestructura de transporte, el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 define **tres fases de estudios de ingeniería**: i) prefactibilidad, ii) factibilidad y iii) estudios y diseños definitivos.

Ahora bien, **para poder iniciar un proceso de selección**

**orientado a lograr la construcción de una infraestructura de transporte, es necesario contar con estudios de ingeniería en etapa de factibilidad**, tal como lo establece el artículo 16 de la Ley 1682 de 2013: *"Para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte, las entidades deberán abrir los procesos de selección si cuentan con estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo (...)"*

En este punto es fundamental precisar el papel de las aprobaciones de terceros, en lo que atañe a la culminación de una determinada fase. De acuerdo con lo previsto en el numeral 8 de la Guía de Maduración, la maduración de un proyecto no depende de dichas aprobaciones; no obstante, éstas deberán obtenerse antes de la construcción de las obras que lo requieran:

*"(..) Nota 5: La maduración de un proyecto en determinada fase, no depende de las aprobaciones de terceros, por lo tanto, estos trámites se podrán ejecutar en fases posteriores y serán de obligatorio cumplimiento previo al inicio de aquellas obras que lo requieran. Esto también es aplicable*

*a los productos de la etapa de diseño, los cuales podrán ser completados previo el inicio de obra y se deberán indicar claramente en los documentos del proceso y en el respectivo pronunciamiento de maduración correspondiente." (negrilla fuera de texto)*

#### 3.1.3 Decisiones que se tomaron sobre la necesidad de las obras y los esquemas de contratación

Respecto a la justificación de la modalidad de selección, desde el ámbito jurídico, se encuentra asociada a la declaratoria de urgencia manifiesta decretada mediante Resolución 2907 del 12 de mayo de 2020 y como elemento relevante, la necesidad de implementación de estrategias de mitigación de la congestión en el transporte público.

Como resultado del análisis de los contratos celebrados para la ampliación de estaciones Transmilenio, es preciso detallar que se determinó la contratación directa como modalidad de contratación bajo la figura de urgencia manifiesta, declarada previamente en virtud de la Resolución 2907 de 2020.

Dicha justificación se argumentó bajo el criterio de que, los medios de selección ordinarios no permiten a la Entidad actuar con inmediatez y prontitud, por ende, la contratación directa, permitirá adelantar las obras de ampliaciones de estaciones en un corto tiempo, generando así una movilidad adecuada para la ciudadanía, actividad que acoge la recomendación emitida por la OMS en el sentido de ejercer el distanciamiento social como uno de los protocolos de bioseguridad para mitigar el contagio producido por el Covid - 19, cuyo análisis se presentó anteriormente.

De otra parte, en cuanto al régimen jurídico aplicable, se observó consistencia con la declaratoria de urgencia manifiesta analizada anteriormente y en cuanto a la demás normatividad citada, se verificó su consistencia y aplicabilidad a estos procesos constructivos.

En cuanto al ESTUDIO DE LA NECESIDAD, una vez revisada la información publicada en el SECOP II, relacionada con el sustento de la contratación, se evidenciaron los siguientes resultados:

Con respecto a la justificación de la contratación, se encontró en el documento 01 Estudio Previo CD-UM Obra Estaciones (1), en cuanto a los requerimientos técnicos y financieros del hecho a contratar, la referencia a la Circular 004 de 2020, medidas preventivas y de mitigación para contener la infección respiratoria aguda por coronavirus covid-19, expedida por el Ministerio de Transporte, en la cual se cita lo siguiente:

*"72 procurar el distanciamiento social, operaciones en Portales, paraderos, pasadores, implementando medidas como regular el acceso de pasajeros y organizar filas con suficiente distancia entre personas..."*

*(...)*

*75. Garantizar medidas de distanciamiento higiene toda la infraestructura de transporte masivo".*

#### 3.1.3.1 Determinación del esquema de traslado del riesgo para contratos de obra pública

##### Esquema 1 Fases: Pre construcción-Construcción -Mantenimiento (Opcional)

Los estudios y diseños de detalle que serán elaborados por el contratista podrán:

- Fundamentarse de manera exclusiva en los documentos técnicos que el IDU puso a disposición de los Proponentes durante la Licitación, evento en el cual deberán, en todo caso, ir suscritos por los ingenieros o personas responsables del Contratista.
- Consistir en la adaptación y/o modificación de los documentos técnicos que el IDU puso a disposición de los Proponentes durante la Licitación, evento en el cual deberán, en todo caso, ir suscritos por los ingenieros o personas responsables del Contratista.
- Ser estudios y diseños fundamentados en información técnica diferente a la puesta a disposición por el IDU.
- La combinación de cualquiera de los anteriores.

##### Esquema 2 Fases: Preliminares y Ejecución de Obra

- Durante la etapa de preliminares el contratista revisará,



ajustará y si fuere del caso complementará los estudios entregados por la Entidad.

- El contratista será responsable y asumirá todos los riesgos de la utilización de los estudios y diseños suministrados por el IDU o de los ajustados por él, entendiéndose que estos estudios y diseños los toma como propios.

### Esquema 3

#### Retención de Riesgos de Diseño por la Entidad y Participación del Consultor

El contrato preverá esquemas de articulación entre el contratista de Obra y la entidad en materia de Estudios y Diseños, así como autorizaciones y aprobaciones de terceros, en lo que concierne a los productos entregados por el Consultor contratado por la entidad para la ejecución del Contrato de Obra.

En busca de mejorar la movilidad de la ciudad y la calidad de vida de los habitantes, el IDU planteo una alternativa de construcción que pretende lograr una sincronía entre el Contrato de Consultoría para Estudios y Diseños y el Contrato de Obra, para así optimizar de forma eficaz y eficiente los costos de los proyectos, potencializar la curva de aprendizaje con los profesionales involucrados, y disminuir los plazos en la ejecución de las etapas y total del proyecto.

En concordancia con lo anterior, la legislación colombiana admite que se puedan pactar esquemas de retención de riesgos de diseño por parte de la Entidad en los contratos de obra, sin que ello afecte el principio de planeación contractual en los términos previstos en la normativa aplicable, especialmente en lo concerniente a lo establecido en el artículo 16 de la ley 1682 de 2013, que hace referencia a la obligación de la entidad de contar con los estudios de ingeniería en Etapa de Factibilidad como mínimo.

El esquema de traslado de riesgo planeado por la Entidad procura desde el proceso de contratación que el contratista de obra conozca las virtudes, limitaciones, permisos, y demás circunstancias que pueda a llegar a tener los Estudios y Diseños, con la finalidad de que al momento de suscribir el acta de inicio el contratista de obra no objete una situación que ya era conocida por él, ya que, se entiende que al mo-

mento de presentar su oferta conoció y acepto las condiciones del proyecto.

Por lo anterior, la Entidad al poner a disposición dichos estudios y diseños y su estado, advierte de manera oportuna al Contratista de obra que durante el transcurso de la ejecución del contrato en la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares el consultor entregara algunos productos definitivos, y cualquier actuación frente a las aprobaciones que se encuentren pendientes el IDU la entregara también durante esta fase.

Cabe resaltar que la Entidad y el consultor al suministrar los Estudios y Diseños, elimina el rubro de consultoría en los contratos de construcción, puesto que no obliga al contratista de obra a ejecutar componentes de estudios y diseños en ninguna etapa dentro del contrato, sin embargo, durante los 10 días siguientes al recibo de dichos Estudios y Diseños el contratista analizará, observará y pondrá en conocimiento al Interventor y a la Entidad cualquier error técnico que pueda afectar la construcción del proyecto o afecte a futuro su estabilidad de manera inmediata, para así entrar a realizar las correcciones respectivas directamente la Entidad, la interventoría y el consultor del proyecto.

Es claro que con este esquema también hay probabilidad de que al momento del inicio de la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares el Contratista de Obra puede ejecutar actividades o intervenciones que no requieran de la verificación de la totalidad de las condiciones precedentes, en otras palabras, puede iniciar con actividades previas que se tengan presentes en los Estudios y Diseños suministrados por la Entidad y que no requieren permisos o alguna condición específica establecida en los estudios y diseños.

Ahora bien, con respecto a la forma de pago durante el transcurso de la Fase de Obras Iniciales y Gestiones Preliminares y en la Fase de Ejecución, las intervenciones serán remuneradas a precios unitarios y las actividades de: i) Componente de Gestión Ambiental (SGA) y Seguridad y Salud en el Trabajo (SST); ii) Componente social: diálogo ciudadano y comunicación estratégica; iii) Componente de Plan de Manejo de Tráfico, Señalización y Desvíos; iv) Reembolso valor fondo especial para pago de evaluación, seguimiento y compensaciones a la autoridad ambiental; v) Valor a monto



agotable para ensayos de laboratorio, serán remuneradas a través de un sistema de calificación de cumplimiento de cumple o no cumple.

Bajo este esquema de traslado del riesgo, la Entidad tramitó los siguientes procesos:

- IDU-LP-SGI-015-2021 – CONSTRUCCIÓN PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUENTE VEHICULAR UBICADO EN LA CALLE 153 POR AUTONORTE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
- IDU-LP-SGI-024-2021 – CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 1 Y 2
- IDU-LP-SGI-026-2021 – CONSTRUCCIÓN CORREDOR VIAL AVENIDA JORGE URIBE BOTERO DESDE LA CALLE 134 HASTA LA CALLE 151 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C.
- IDU-LP-SGI-027-2021 – CONSTRUCCIÓN DE LA AV. SANTA BÁRBARA (AK 19) DESDE LA CALLE 127 HASTA LA CALLE 134 Y DE LA AVENIDA CONTADOR (CALLE 134) DESDE LA AUTOPISTA NORTE HASTA CARRERA 15 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
- IDU-LP-SGI-028-2021 – CONSTRUCCIÓN DE LA CALZADA NORTE DE LA AVENIDA LA SIRENA (CL153) ENTRE AUTOPISTA NORTE Y AVENIDA BOYACÁ Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
- IDU-LP-SGI-034-2021 – CONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS Y ESPACIO PÚBLICO ASOCIADO A LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MONTEVIDEO Y PUENTE ARANDA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 3 Y 4

#### 3.1.4 Razones de los atrasos de cada una de las obras y costos finales

- IDU-1640-2019 Aceras y ciclorruta costado oriental Autopista Norte entre Calle 80 y Calle 128B - Diseños y Construcción

Problemática: Carencia de espacio para la intervención de redes menores en los tramos del 2 al 6.

Para los tramos del 2 al 5, con la gestión realizada desde la OCIT se logra aval de no renovación de las redes de la EAAB y aprobación para realizar reparaciones puntuales en donde se tenga daños estructurales grado 4 y 5.

Para el tramo 6, se encuentra pendiente la definición de intervención o no intervención de las redes de alcantarillado. Se propuso a la EAAB 3 alternativas, de las cuales se recomendó 1, estamos en espera del concepto de la EAAB.

• **Contrato IDU-1286-2020. Aceras y ciclorutas calle 116**

Los inconvenientes presentados se solucionaron en el transcurso de la ejecución del contrato, en los tiempos estipulados con la EAAB.

**3.1.4.1 Toma de posesión de obras. Cómo se terminaron los frentes abiertos**

La siguiente es la relación de contratos en los cuales se aplicó la toma de posesión y la actuación del IDU y las ESP frente a las obras inconclusas de redes de servicios públicos:

• **1564-2018 - CALLE COMERCIALES BARRIOS UNIDOS**

Debido a la NO terminación de los frentes de obra quedaron sin ejecutar para ENEL y ETB actividades como cruce de ducterías en bocacalles, terminación de banco ductos, remates de cajas y canalizaciones de acometidas a predio, para este contrato, ENEL remitió presupuesto de remates y se acordó con la DTC y la OCIT que la ESP realizara la terminación funcional de las obras con pendientes y se descontarían de las actividades ejecutadas por el contrato y de competencia de ENEL y ETB.

• **215- 20 CICLO PUENTE AV. 9 POR CALLE 112**

Para este contrato a la toma de posesión por parte del IDU no había obras inconclusas para redes de ESP y PRST.

• **1299-2020 CONEXIONES PEATONALES CALLES 73, 79 Y 85**

En este contrato al momento de la toma de posesión quedaron sin ejecutar para ENEL y ETB actividades como cruce

de ducterías en bocacalles, terminación de banco ductos, remates de cajas. Se concertó con la ESP, que ésta realizaría la terminación funcional de las obras civiles para redes y las cuales se pagarían como maniobras en razón a que quien las ejecuta es cada ESP y PRST.

A la fecha se hizo terminación por parte de las ESP y PRST de las obras inconclusas.

Para las redes húmedas inconclusas, desde la OCIT, se articuló con la EAAB que ellos terminarían las obras de redes húmedas que se encontraban inconclusas.

• **1279 DE 2020 ANDENES Y CICLORUTA CALLES 94 Y 92**

En este contrato al momento de la toma de posesión quedaron sin ejecutar para ENEL y ETB actividades como cruce de ducterías en bocacalles, terminación de banco ductos, remates de cajas, para la terminación de las obras el IDU solicitó a las ESP el presupuesto y la terminación de obras redes en cada uno de los frentes que estuvieran pendientes de finalizar y para tal fin se emitió por parte del IDU el respaldo presupuestal para la ejecución de las obras civiles para redes. Se concertó con la ESP, que ésta realizaría la terminación funcional de las obras civiles para redes y las cuales se pagarían como maniobras en razón a que quien las ejecuta es cada ESP y PRST.

A la fecha ya se realizó la terminación por parte de las ESP y PRST.

Para las redes húmedas inconclusas, desde la OCIT, se articuló con la EAAB que ellos terminarían las obras de redes húmedas que se encontraban inconclusas.

• **929 de 2020 PARQUE GILMA JIMÉNEZ**

En este contrato al momento de la toma de posesión quedaron sin ejecutar para ENEL y ETB actividades como cruce de ducterías en bocacalles, terminación de banco ductos, remates de cajas y restablecimiento de daños efectuados por el contratista, para la terminación de las obras para redes el IDU solicitó a las ESP el presupuesto y la terminación de obras redes en cada uno de los frentes que estuvieran pendientes de finalizar. Se concertó con la ESP, que ésta realizaría la terminación funcional de las obras civiles para

redes y las cuales se pagarían como maniobras en razón a que quien las ejecuta es cada ESP y PRST.

A la fecha ya se realizó la terminación por parte de las ESP y PRST.

Durante la ejecución del contrato se evidenció la necesidad de traslado de dos cámaras de video vigilancia de propiedad de la Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia para lo cual se contrató con ENEL las actividades para el traslado de las dos cámaras y se coordinó con la SDSCJ el desmonte y reinstalación de las cámaras

En el siguiente cuadro se describen los CDP y CRP expedidos para respaldar la terminación de las obras solicitadas a las ESP:

CONTRATO	PROYECTO	ESP	VS.	EGP	FECHA CDP	CRP	FECHA CRP
929-2020	ESTR PERIMETRAL PARQUE GILMA JIMENEZ	ETB	6.199.505	3964	22/09/2023	3451	20/08/2023
1279-2020	CICLORUTAS DE LA CALLES 92 Y 94	ENEL	30.477.832	4102	31/09/2023	3405	30/09/2023
1279-2020	CICLORUTAS DE LA CALLES 92 Y 94	ENEL	94.279.137	4103	31/09/2023	3405	30/09/2023
1279-2020	CICLORUTAS DE LA CALLES 92 Y 94	ETB	130.588.884	4105	31/09/2023	3405	30/09/2023
929-2020	ESTR PERIMETRAL PARQUE GILMA JIMENEZ	ENEL	39.714.650	4075	18/09/2023	3095	08/09/2023
929-2020	ESTR PERIMETRAL PARQUE GILMA JIMENEZ	ENEL	14.837.770	4304	04/10/2023	3750	05/10/2023

**3.2 RECAUDO DE LA VALORIZACIÓN**

Durante el periodo 2020- 2023 se adelantaron estrategias de información y socialización al ciudadano mediante comunicaciones escritas, envío de material impreso, publicación en la página institucional y puntos de atención presencial, con el objetivo de indicar al ciudadano sobre los alivios tributarios que tendrían en el marco del Decreto 678 de 2020, por el estado de emergencia sanitaria derivada del Coronavirus COVID-19.

Así mismo, se contemplaba el Acuerdo Distrital 816 de 2021 como rescate social y económico de alivios y beneficios para los deudores de obligaciones tributarias y no tributarias en mora, la implementación del Art. 45 de la Ley 2155 de 2021, que se refiere a la reducción transitoria de tasas de interés para quienes tuvieran obligaciones administrativas de contribución del orden territorial entre otras, y el Art. 91 de la Ley

2277 de 2022, que ofrecía descuento en los intereses y facilidades o acuerdos de pago de las obligaciones tributarias.

Por otra parte, se adelantó el fortalecimiento de los canales de atención al ciudadano como el Chatbot y la implementación en la virtualización para suscribir acuerdos de pago, han permitido el recaudo de la contribución de valorización por los diferentes Acuerdos vigentes con corte al 30 de septiembre de 2023 Así:

**Acumulado por Acuerdos de contribución de valorización**

Acuerdo Contribución de Valorización	Recaudo Efectivo
AC 724 / 2018	\$ 827.605.364.005
B. General	\$ 65.668.190.930
AC 23/95	\$ 19.631.433.402
AC25/95	\$ 330.031.998.792
AC48/01	\$ 123.996.414.035
AC 180/05	\$ 696.300.610.589
AC 398/09	\$ 30.743.602.375
AC 523/13	\$ 349.640.634.369
<b>Total</b>	<b>\$ 2.443.618.248.497</b>

Fuente: Informes de Cartera generados a partir del Sistema de Información Valoricemos -SIV

# 4

## PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE



#### 4.1 TRONCAL AVENIDA 68

##### 4.1.1 Gestión predial

Relación de los predios adquiridos, mayores dificultades y afectaciones a la programación de las obras.

Proyecto para el que se adelanta la ejecución del componente predial, en el marco del Convenio Interadministrativo 612 de 2019 y sus modificatorios, suscrito con la Empresa Transmilenio S.A. y que a la fecha presenta el siguiente avance:

**NOTA: El área reportada como disponible en el año 2019, corresponde al área en vías y espacio público ya existente al momento de iniciar la adquisición predial.**

La Dirección Técnica de Predios del IDU ha venido avanzando en la entrega de las áreas requeridas de los predios identificados en su momento como "ruta crítica", sin embargo, es claro que, a la fecha de corte, la liberación de todos los predios del corredor de la Avenida 68, es prioritaria para concluir la gestión en los diferentes frentes de obra, no sin antes señalar que el cronograma de disposición de las áreas requeridas ha tenido en cuenta los Programas Detallados

de Trabajo PDTs aprobados para cada uno de los grupos del corredor vial, a fin de buscar generar el menor impacto posible en el avance y ejecución de la obra.

A lo largo de la gestión se han superado importantes brechas, inicialmente asociadas con la emergencia sanitaria derivada del COVID que incluyeron entre otras, la limitación en el acercamiento a las unidades sociales para efecto de facilitar el entendimiento y por ende la negociación predial, las limitaciones por falta de capacidad operativa del ente catastral responsable de elaborar los avalúos, la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECDD, así como de las oficinas de registro de instrumentos públicos y las dificultades en la entrega de los predios por el impacto de la reactivación económica en las diferentes aglomeraciones económicas que acompañan el corredor vial.

Para la última etapa, se ha implementado distintas estrategias con el fin de avanzar en la disponibilidad del suelo, entre otras, (i) solicitudes de trámite prioritario ante Transmilenio S.A. de las Solicitudes de Autorización de Pago de predios identificados como ruta crítica; (ii) solicitudes prioritarias de desconexión y/o traslado de acometidas de servicios públicos; (iii) gestiones ante los propietarios para la entrega voluntaria del suelo requerido previo al cumplimiento del término pactado en las respectivas promesas de compra venta promesa o inclusive sin que haya necesidad de acudir a la solicitud de diligencia policiva en el caso de los predios adquiridos vía expropiación administrativa. (iv) gestiones ante la Alcaldía para impulsar la programación de diligencias policivas en un término inferior a un mes después de radicada la solicitud. (v) Seguimiento interinstitucional de la Junta de Infraestructura de la Alcaldía Mayor.

Si bien, los términos en algunos casos se han agilizado y garantizado la entrega de las áreas requeridas, aún persisten situaciones asociadas a la no conformidad de los propietarios con los valores definidos en los avalúos, la no disponibilidad de recursos por parte de Transmilenio, las actuaciones administrativas en curso por parte de las Oficinas de

Registro de Instrumentos Públicos, de la Secretaría Distrital de Ambiente que han tomado más del tiempo inicialmente previsto, reposiciones de fachadas que han impedido cumplir al 100% con las reprogramaciones de las que ha sido objeto el proyecto.

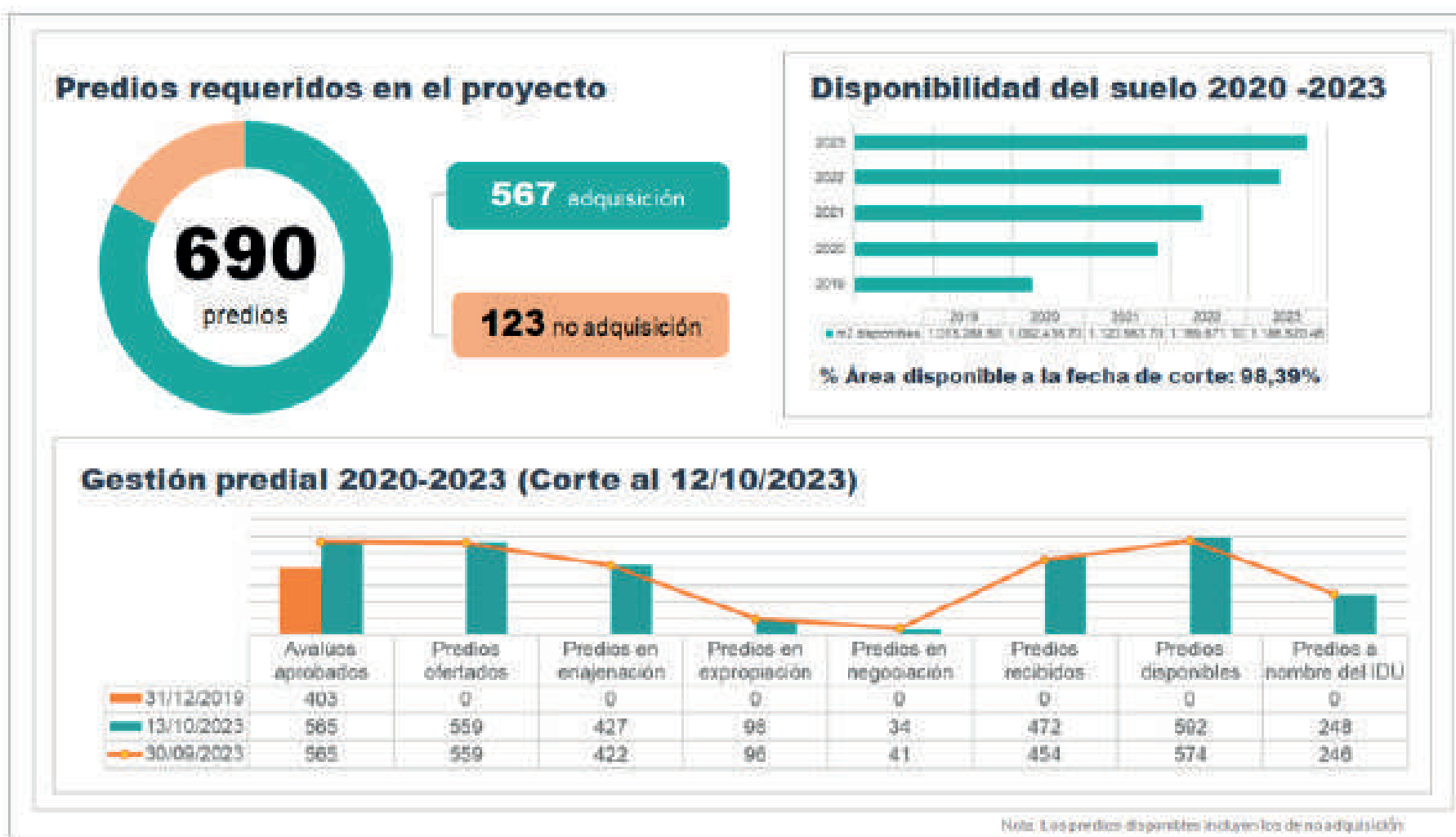
Finalmente, frente a los predios del proyecto con la connotación de no adquisición, se encuentra pendiente la entrega de tres de ellos con las siguientes situaciones particulares:

RT	FOLIO	NOMBRE PROPIETARIO	CONDICIÓN	OBSERVACIÓN
52643	50N-20321970	NACION MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL	ZONA DE RESERVA	Predio incluido en el Plan de Regularización y manejo del Cantón Norte. Pendiente definir la modificación del instrumento y/o la revisión de la necesidad del predio por parte de Transmilenio.
52610	50C-01875029	CAJA DE COMPENSACION FAMILIAR COMPENSAR	CONTROL AMBIENTAL	A la fecha, solo tiene esta categorización, teniendo en cuenta que la licencia está en ejecución. Se requiere gestionar el permiso de intervención con el aval del DA-DEP.
52163	50S-40463018	CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA	DADEP	El proceso de entrega simplificada de la Urbanización CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA – CENTRO EMPRESARIAL KENNEDY fue aprobado en el Comité de Seguimiento de Cesiones del 21 de abril de 2023.

Ahora bien, el número de predios con programación de entrega para la vigencia 2024, es de 40, concentrándose la mayor gestión en el grupo 2 con un total de 12 predios.

El estado actual por cada uno de los frentes de obra se presenta en el anexo 1, que incluye el estado de adquisición de cada uno de los nueve tramos.

El proceso de adquisición predial, en materia presupuestal, refiere la ejecución de \$419,186.2 millones sobre el estimado de \$435,257,92 millones, dicho valor se encuentra en depuración en función de cierre de vigencia y de los compromisos en materia de elegibilidad determinados por el Convenio Interadministrativo 612 de 2019.



Gráfica: Estado Predial Proyecto Troncal Alimentadora Av. 68  
Fuente: Dirección Técnica de Predios

#### 4.1.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-345-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.". (GRUPO 1): CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA AUTOPISTA SUR HASTA LA CALLE 18 SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C	IDU-599-2020
IDU-346-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C. (GRUPO 2) CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CALLE 18 SUR HASTA LA AVENIDA AMÉRICAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C. GRUPO 2.	IDU-600-2020
IDU-347-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C... (GRUPO 3): "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA AVENIDA AMÉRICAS HASTA LA AVENIDA CENTENARIO (CALLE 13) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C	IDU-601-2020
IDU-348-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C. (GRUPO 4): "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA AVENIDA CENTENARIO (CALLE 13) HASTA LA AVENIDA ESPERANZA (CALLE 24) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C	IDU-602-2020
IDU-349-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.". (GRUPO 5): "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CALLE 46 HASTA LA AVENIDA CALLE 24) HASTA LA CALLE 46 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C	IDU-603-2020
IDU-350-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.". (GRUPO 6): "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CALLE 46 HASTA LA AVENIDA CALLE 66 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C	IDU-604-2020
IDU-351-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.". (GRUPO 7): CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA AVENIDA CALLE 66 HASTA LA CARRERA 65 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.	IDU-605-2020
IDU-352-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 9 HASTA LA AUTOPISTA SUR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.". (GRUPO 8): "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA AVENIDA CONGRESO EUCHARÍSTICO (CARRERA 68) DESDE LA CARRERA 65 HASTA LA CARRERA 48 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ, D.C.	IDU-606-2020

#### 4.1.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

**4.1.3.1 Medida Cautelar por tala de árboles:** el IDU tuvo conocimiento del Auto de fecha 20 de agosto de 2021, proferido por el Juzgado Cuarenta y Nueve (49) Administrativo de Bogotá, por medio del cual se decretó la **"Medida Cautelar de Suspensión de los Actos Administrativos que autorizaron los tratamientos silviculturales para el proyecto de la "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA CARRERA 68"**, ordenando:

- "(...)
- Suspender todo tipo de actividad que ahuyente o capture fauna para el desarrollo de la construcción del sistema Transmilenio por la Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68).
  - Detener todo tipo de actividad de tala, poda, traslado, remoción de cobertura vegetal, remoción de suelos, invasión a ronda hidráulica de las cuencas de los diferentes ríos, hasta que presenten estudios de fauna silvestre para el desarrollo de la construcción del sistema Transmilenio por la Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68).
  - Cancelar todo tiempo de actos administrativos por los cuales se concedan permisos de tala, traslado, afectación al suelo, afectación a cuencas hidrográficas, afectación a zampas, afectación a parques, alamedas, calzadas y separadores, al considerar que los actos administrativos no cuentan con el soporte suficiente en cuanto a estudios que garanticen la seguridad, subsistencia, supervivencia, reproducción de conservación del hábitat de la fauna silvestre, para el desarrollo de la construcción del sistema Transmilenio por la Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68).
  - Suspender la utilización de reflectoras de alta potencia en horas de la noche y madrugada, para el desarrollo de la construcción del sistema Transmilenio por la Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68)."

Con el ánimo de que el contratista de obra no suspendiera todas sus actividades, desde el IDU se remitió a las Interventorías de los contratos, con algunos conceptos y directrices,

por un lado, sobre las actividades relacionadas con los tratamientos silviculturales que no se podrían realizar, y, por otro lado, sobre las zonas exceptuadas de la medida cautelar en las cuales se podría continuar con las actividades propias del proyecto, así:

"(...) Se solicita a los contratistas de obra, continuar con las actividades propias de la ejecución de cada uno de los contratos asociados, que NO impliquen una afectación desde el componente ambiental, forestal y fauna tales como:

- Intervenciones silviculturales como tala, bloqueo y traslado, tratamientos integrales.
- Afectación en zonas verdes como descapote y excavaciones, entre otras.
- Intervenciones en cuerpos hídricos, zonas de manejo y preservación ambiental -ZMPA, rondas hidráulicas, corredores ecológicos de ronda - CER.

Para el efecto debemos tener como referencia, diferentes tipos de definición conceptual de suelo, tales como:

"Por definición, los suelos deben considerarse como formaciones geológicas naturales desarrolladas bajo condiciones muy diversas de clima y materiales de origen, lo cual justifica su continua evolución y, en consecuencia, su gran variedad Navarro, G (2013) p.27"

"El suelo está compuesto por minerales, materia orgánica, diminutos organismos vegetales y animales, aire y agua. Es una capa delgada que se ha formado muy lentamente, a través de los siglos, con la desintegración de las rocas superficiales por la acción del agua, los cambios de temperatura y el viento (FAO, 1996)"

Tomando de referencia lo anterior, en ese entendido el suelo es la capa más superficial de la corteza terrestre, formada de manera natural y por procesos geológicos lentos en el tiempo, donde tienen asiento las plantas y una variedad de fauna asociada, razón por la cual las estructuras duras de espacio público, separadores, pavimentos y aquellas construidas por la intervención de actividades antropogénicas y/o dirigidas al endurecimiento de superficies y que requieren un suelo arti-

ficial para su soporte (bases, sub-bases), están excluidas de esta definición, y por tanto es viable su intervención con actividades propias como demoliciones, reconformaciones, nivelaciones, excavaciones, en tanto, no presenten ningún tipo de cobertura natural en su superficie.

La intervención en las áreas mencionadas en el numeral uno (1) de la medida cautelar ordenada, se podrá realizar siempre y cuando se trate de zonas duras. En estas zonas, las razones expuestas y motivadoras de la medida no tienen ningún tipo de aplicación, teniendo como base que tanto la acción popular como la medida cautelar están orientadas, motivadas en protección de derechos colectivos ambientales y tratamientos silviculturales flora y fauna (...)."

Finalmente, y como consecuencia de los recursos interpuestos contra el Auto de suspensión de actividades silviculturales de tala por decreto de la medida cautelar de fecha 20 de agosto de 2021 impuesta por el Juzgado Cuarenta y Nueve (49) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá, mediante Auto de fecha **1 de octubre de 2021 se levanta la Medida Cautelar**, situación que le es informada a las Interventorías, en los siguientes términos:

"(...) Se informa que el Instituto fue notificado por el Juzgado Cuarenta y Nueve (49) Administrativo del Circuito Judicial de Bogotá del Auto de fecha primero (1) de octubre del 2021, por medio del cual se "Resuelve recursos de reposición y en subsidio apelación contra el auto que decretó la medida cautelar/ solicitud de levantamiento de medida cautelar/ resuelve incidente de desacato presentado por el actor popular / resuelve solicitud de desvinculación y aclaración presentada por los Consorcios Bulevard 68, y Ayesa Ingeniería y Arquitectura S.A.U., respectivamente" a continuación se transcriben apartes de las consideraciones y la parte resolutive del citado Auto, así:

Apartes de las consideraciones del Auto de fecha primero (1) de octubre del 2021

- "(...)
- Temporalidad de la medida cautelar (...)

De manera que, al advertirse que las razones que motivaron la decisión de decretar la medida se encuentran superadas, teniendo en cuenta que las resoluciones modificatorias fueron aportadas y ella fue la única condición de levantamiento

de la medida, además de observarse a simple vista la menor cantidad de árboles a talar, y el compromiso de las autoridades ambientales y responsables del proyecto de realizar las compensaciones a que haya lugar, el Despacho considera procedente ordenar el levantamiento de la medida cautelar decretada mediante auto del 20 de agosto de 2021, máxime cuando con la modificación de dichos actos administrativos se materializa la labor anticipada de protección por parte de las autoridades accionadas.

El levantamiento de la medida cautelar en el mes de octubre de 2021, se logró mediante mesas de trabajo, visitas de campo con Secretaría Distrital de Ambiente SDA, Jardín Botánico, contratista de obra e interventoría, equipo oficina de gestión ambiental – IDU, en las que se trataron temas asociados al manejo del arbolado respecto a la ejecución de las talas y traslados autorizados. Como resultado se realizó por parte de la SDA la modificación de los actos administrativos de autorización de los tratamientos silviculturales, disminuyendo el número de talas aprobadas inicialmente en un 342%, pasando de 2027 talas a 1319.

De este ejercicio se obtuvo, entonces, el siguiente resultado:

**Tabla Resoluciones Modificatorias**

GRUPO	RESOLUCIÓN INICIAL	RESOLUCIÓN MODIFICATORIA
1	3111 de 2019	2230 DEL 28/07/2021
2	3103 de 2019	2440 del 09/08/2021
3	3110 de 2019	2357 DEL 03/08/2021
4	3112 de 2019	1917 DEL 09/07/2021
5	3104 de 2019	2203 DEL 27/07/2021
6	3106 de 2019	2354 DEL 03/08/2021
7	3113 de 2019	1923 DEL 09/07/2021
8	3115 de 2019	2204 DEL 27/07/2021
9	3108 de 2019	2010 DEL 17/07/2021

Fuente: IDU-2023

**Tabla. Tratamientos Silviculturales Finales**

Grupo	Total Arboles	Talas	Bloqueos y traslados	Conservación	Tratamiento integral	Conservación + Tratamiento Integral	Arboles a excluir (afectados por terceros)
1	372	97	256	15	0	15	4
2	475	283	136	36	7	43	13
3	147	100	34	2	1	3	10
4	310	195	69	39	1	40	6
5	311	77	139	27	64	91	4
6	415	86	215	98	10	108	6
7	744	211	186	69	263	332	15
8	263	117	105	38	1	39	2
9	563	153	254	125	19	144	12
<b>TOTAL</b>	<b>3600</b>	<b>1319</b>	<b>1394</b>	<b>449</b>	<b>366</b>	<b>815</b>	<b>72</b>

**Nota:** los árboles a excluir corresponden a aquellos que no fueron identificados en campo como no encontrados, durante las visitas de reevaluación. De la misma manera, se mantiene en firme la cantidad de arbolado aprobado en el diseño paisajístico, proyectando así la plantación de 2457 árboles y 52000 m2 de jardinería.

**4.1.3.2 Fluctuación del Insumo Acero para los proyectos:** durante el año 2020 debido a la pandemia, diferentes sectores de la economía tuvieron que realizar una suspensión parcial o total de sus actividades, generando grandes cambios en la oferta y la demanda. La industria siderúrgica y el mercado del acero no fueron la excepción. De acuerdo con la Asociación Mundial del Acero (worldsteel), la primera ola del Covid-19 causó que los fabricantes cerraran su producción, con un descenso de producción a nivel mundial de un 0,9% comparado con el año 2019. En 2020 la mayoría de los países productores presentaron una caída.

El 2021 inició con una necesidad de acero para los proyectos

de infraestructura a nivel mundial, la escasez y la especulación generaron un aumento muy grande en los precios a nivel mundial, tanto en América del norte como en Europa, así como en América latina se mantiene el crecimiento en la demanda, pero con algunas limitaciones en la producción, llegando a precios mucho más altos de lo esperado. Colombia, así como los demás países de la región son dependientes de la importación del acero, se vio afectado en gran medida por el mercado extranjero y sus fluctuaciones.

Ya que el proceso de recuperación económica a nivel mundial impulsó un aumento en la demanda en la industria siderúrgica, los países productores buscaron satisfacer el mercado interno, reduciendo la exportación a países como Colombia, en donde se registró una disminución del 35% en la importación de este bien frente a los años 2019 y 2020 (CAMACOL, 2021). De acuerdo con lo anterior los altos precios del acero estaban afectando a toda la cadena de valor de la industria incluidos productores, distribuidores, ferreteros y en especial las obras de infraestructura vial y de espacio público.

De acuerdo con lo expuesto, el IDU decidió realizar un ajuste de los contratos de construcción de la infraestructura vial y espacio público a cargo del IDU, única y exclusivamente para el insumo acero o actividades en las cuales el insumo principal es el acero, con el fin de mitigar la grave afectación a la cadena de valor de la Industria y con el fin de evitar una eventual parálisis en alguno de los proyectos que gerencia la entidad.

El reconocimiento del ajuste por la fluctuación del acero se regulo con la Circular 6 de 2022 en la cual se estableció el paso a paso para poder aplicar en cada uno de los contratos IDU y con la misma se ha gestionado el pago del mayor valor del insumo acero a cada uno de los proyectos IDU.

#### 4.1.3.3 Modificaciones Contractuales

##### 4.1.3.3.1 Grupo 1 – Av. 68 entre Autopista Sur a Calle 18 Sur

INTERVENTORÍA	RESOLUCIÓN INICIAL	RESOLUCIÓN MODIFICATORIA	VALOR DEL CONTRATO
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-345-2020	CONSORCIO EUCA-RÍSTICO CARRERA 68	\$377.456.450.363

El 23 de noviembre de 2020, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 1 al Contrato, por medio del cual se modificaron las cláusulas 5.1.3. y 5.1.7 del Contrato, el Apéndice C Parte 2 Información General inciso 4, y el Apéndice F numeral 3.4., con el fin de suspender el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la entrega de los estudios y diseños, ante la ocurrencia de indefiniciones técnicas sobrevinientes, suscribiéndose en esta misma fecha el Acta de Suspensión Parcial.

El 11 de diciembre de 2020, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 2 al Contrato, a través del cual se modificó la Sección 8.1. y la Cláusula 13 del Contrato, y se incluyó como Anexo 1 la tabla de hitos del Apéndice G – LINEAMIENTOS

DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la Cláusula 14.1 del Contrato.

El 24 de febrero de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 3 al Contrato, a través del cual se permitió la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de pre construcción durante la Etapa de Construcción, la aplicación de experiencias en doble vía para determinados perfiles profesionales y la inclusión del Apéndice de Bioseguridad y sus anexos al Contrato.

El 24 de abril de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 4 al Contrato, a través del cual se permitió la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de Pre construcción durante la Etapa de Construcción, así como la modificación de la Sección 8.1. del Contrato en relación con la vigencia del amparo de estabilidad y calidad de las obras para la Etapa de Mantenimiento.

El 24 de mayo de 2021, las Partes suscribieron el acta de suspensión parcial No. 20, por medio de la cual se amplió la suspensión parcial de cumplimiento de las obligaciones contractuales para el sector denominado el Pulpo, por sesenta (60) días adicionales.

El 24 de mayo de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 5 al Contrato, a través del cual se prorrogó el plazo otorgado en el Modificadorio No. 4 al Contrato, para la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de Pre construcción durante la Etapa de Construcción.

El 23 de julio de 2021, las Partes suscribieron el acta de suspensión parcial No. 24, por medio de la cual se amplió la suspensión parcial de cumplimiento de las obligaciones contractuales para el sector denominado el Pulpo, por sesenta (60) días adicionales.

El 20 de agosto de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 6 al Contrato, con el fin de incluir los precios no previstos, correspondientes a los NP-01 al NP-25, para la ejecución de las actividades de obra correspondientes al Traslado Anticipado de Redes, complementarias por inter-

ferencias en el sector denominado El Pulpo, el cual se encuentra ubicado en la intersección de la Avenida 1 de Mayo con Avenida Carrera 68, de conformidad con el acuerdo específico No. 2 de 2021, derivado del Acuerdo Marco No. 037 de 2017, suscrito entre el IDU, la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá y la Empresa Metro de Bogotá S.A., acuerdo específico del cual se derivan los recursos necesarios y suficientes para la suscripción del presente modificatorio.

El 25 de agosto de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 7 al Contrato, con el fin de corregir un error de digitación en el número del CDP que ampara las apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras correspondientes al Traslado Anticipado de Redes, con ocasión de la suscripción del acuerdo específico No. 2 de 2021, derivado del Acuerdo Marco No. 037 de 2017.

El 23 de septiembre de 2021, las Partes suscribieron el acta de suspensión parcial No. 27, por medio de la cual se amplió la suspensión parcial de cumplimiento de las obligaciones contractuales para el sector denominado el Pulpo, por treinta (30) días adicionales.

El 25 de octubre de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 8 al Contrato, por medio del cual se incorporó la obligación a cargo del Contratista, de elaborar los rediseños del sector comprendido entre el k1+500 al k1+800 (sector del pulpo), con ocasión de la permanencia e interferencia de la red matriz Silencio Casablanca y la definición del corredor férreo según el convenio interadministrativo 722 de 2021 suscrito entre el IDU y el Instituto Nacional de Vías.

El 2 de febrero de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 9 al Contrato, por medio del cual se delimitó el porcentaje de la retención en garantía, se modificó la Sección 14.2. "Remuneración de las Obras para Redes", la Sección 14.3 "Remuneración de las obras de adecuación de desvíos", la Sección 5.1.8. "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la interventoría del diagnóstico de las obras de adecuación de desvíos", la Cláusula 16 "Obras de Adecuación de Desvíos", la Sección 6.3.3 "Rutas de Desvío de Tránsito" del Apéndice A del Contrato, e igualmente, se modificó la Sección 6.2. del Apéndice de Bioseguridad Versión 2, y se incluyó el Apéndice de Bioseguridad Versión 3.

El 3 de mayo de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 10 al Contrato, por medio del cual se incluyeron unos ítems de Obra No Previstos de conformidad con lo previsto en la Sección 14.11.4. del Contrato.

El 2 de septiembre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 11 al Contrato, por medio del cual se incluyeron unos ítems de Obra No Previstos de conformidad con lo previsto en la Sección 14.11.4. del Contrato.

El 4 de octubre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 12 al Contrato, por medio del cual se modificó el Anexo "Requerimientos de personal mínimo y equipo mínimo del proyecto", se eliminó el Apéndice de Bioseguridad del Contrato y se modificó la Cláusula 14.11.6. del Contrato.

El 27 de octubre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 13 al Contrato, mediante el cual prorrogaron el plazo de ejecución de las Obras TAR definidas en el Modificadorio No. 6 al Contrato en 54 días.

El 19 de diciembre de 2022 las Partes suscribieron el Modificadorio No. 14 al Contrato, mediante el cual se prorrogó el plazo previsto en el Modificadorio 13 al Contrato para la ejecución de las Obras TAR.

El 24 de diciembre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 15 al Contrato, a través del cual se modificó la Cláusula 13 "Apropiaciones Presupuestales" del Contrato.

El 21 de marzo de 2023, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 16 al Contrato, a partir del cual se prorrogó el plazo para la ejecución de las Obras TAR incluidas en el Modificadorio 6 con un plazo de 54 días, prorrogado mediante modificatorios 13 y 14.

El 8 de junio de 2023, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 17 al Contrato, a través del cual se modificó la Cláusula 14.5 "Remuneración ambiental y SST" del Contrato, la Cláusula 14.6 "Remuneración de las Labores de diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica" del Contrato, y la Cláusula 14.7 "Remuneración por manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos" del Contrato.

El 11 de agosto de 2023, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 18 al Contrato, a través del cual se modificó la

Sección 14.1 "Remuneración para Obras de Construcción" del Contrato.

El 31 de agosto de 2023, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 19 al Contrato, a través del cual se prorrogó el plazo previsto en el Modificadorio 16 al Contrato para la ejecución de las obras asociadas al Traslado Anticipado de Redes.

#### 4.1.3.3.2 Grupo 2 – Av. 68 entre Calle 18 Sur a Av. Américas

INTER-VENTORÍA	CONTRATO IDU-600-2020	CONSORCIO SUPERVISOR AV 68	VALOR DEL CONTRATO
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-346-2020	CONSORCIO EUCA-RISTICO CARRERA 68	\$ 292.993.429.408

El 11 de diciembre de 2020, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 1 al Contrato, a través del cual se modificó la Sección 8.1 y la Cláusula 13 del Contrato, y se incluyó como Anexo 1 la tabla de hitos del Apéndice G – LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la Cláusula 14.1 del Contrato.

El 24 de febrero de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 2 al Contrato, a través del cual se permitió la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de Pre construcción durante la Etapa de Construcción, la aplicación de experiencias en doble vía para determinados perfiles profesionales y la inclusión del Apéndice de Bioseguridad y sus anexos al Contrato.

El 24 de abril de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 3 al Contrato, a través del cual se permitió la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de pre construcción durante la Etapa de Construcción y se modificó la Sección 8.1. del Contrato.

El 9 de junio de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 4 al Contrato, a través del cual se amplió el plazo de la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de pre construcción durante la Etapa de Construcción.

El 3 de febrero de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 5 al Contrato, a través del cual se delimitó el porcentaje en la retención en garantía, se modificó la Sección 14.2. "Remuneración de las Obras para Redes", la Sección 14.3 "Remuneración de las obras de adecuación de desvíos", la Sección 5.1.8. "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la interventoría del diagnóstico de las obras de adecuación de desvíos", la Cláusula 16 "Obras de Adecuación de Desvíos", la Sección 6.3.3 "Rutas de Desvío de Tránsito" del Apéndice A del Contrato, la Sección 6.2. del Apéndice de Bioseguridad Versión 2, se incluyó en el Contrato el Apéndice de Bioseguridad Versión 3, la Cláusula 8 del Modificadorio 2 y se incluyeron treinta y seis (36) ítems de Obra No Previstos, de acuerdo con la Sección 14.11.4 al Contrato.

El 22 de abril de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 6 al Contrato, a través del cual se incorporaron treinta y cuatro (34) ítems No Previstos al Contrato.

El 20 de octubre de 2022 Contratista y el IDU suscribieron el Modificadorio No. 7 al Contrato, mediante el cual se eliminó el Apéndice de Bioseguridad Versión 3, se modificó el Anexo "Requerimientos de personal mínimo y equipo mínimo del proyecto", se modificó la Cláusula 14.11.6 del Contrato en relación con los ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPEPETROL y en el ICCP, y se incluyó la fórmula de ajuste para el insumo del acero para las actividades no previstas. Adicionalmente, se incorporaron cuarenta y tres (43) ítems No Previstos en el Contrato.

El 24 de diciembre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 8 al Contrato, a través del cual se modificó la Cláusula 14.5 "Remuneración ambiental y SST" del Contrato, la Cláusula 14.6 "Remuneración de las Labores de diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica" del Contrato, y la Cláusula 14.7 "Remuneración por manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos" del Contrato.

Adicionalmente, las Partes modificaron la Cláusula 12 del

Contrato "Fondo de Compensaciones" en virtud de la decisión adoptada por el Amigable Compondedor dentro del trámite No. 134957, y la Cláusula 13 del Contrato relacionada con las Apropiaciones Presupuestales.

#### 4.1.3.3.3 Grupo 3 – Av. 68 entre Av. Américas a Calle 13

INTER-VENTORÍA	CONTRATO IDU-600-2020	CONSORCIO SUPERVISOR AV 68	VALOR DEL CONTRATO
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-347-2020	CONSORCIO EUCA-RISTICO CRA.68	\$ 206.413.520.077

El 11 de diciembre de 2020, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 1 al Contrato, a través del cual se modificaron la Sección 8.1 y la Cláusula 13 del Contrato, y se incluyó como Anexo 1 la tabla de hitos del Apéndice G – LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la Cláusula 14.1 del Contrato.

El 24 de febrero de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 2 al Contrato, a través del cual se permitió la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de pre construcción durante la Etapa de Construcción, la aplicación de experiencias en doble vía para determinados perfiles profesionales y la inclusión del Apéndice de Bioseguridad y sus anexos al Contrato.

El 24 de abril de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 3 al Contrato, a través del cual se permitió la ejecución de determinadas obligaciones correspondientes a la Etapa de pre construcción durante la Etapa de Construcción, así como la modificación de la Sección 8.1. del contrato.

El 24 de junio de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 4 al Contrato, a través del cual se prorrogó el plazo para la ejecución de determinadas obligaciones correspon-

dientes a la Etapa de pre construcción durante la Etapa de Construcción.

El 3 de septiembre de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 5 al Contrato, a través del cual se incluyeron los ítems de Obra No Previstos (NP-01 a NP-41), de conformidad con lo previsto en la Sección 14.11.4. del Contrato.

El 8 de octubre de 2021, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 6 al Contrato, a través del cual se incluyeron ítems de Obra No Previstos (NP-42 a NP-60), de conformidad con lo previsto en la Sección 14.11.4. del Contrato.

El 2 de febrero de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 7 al Contrato, a través del cual se delimitó el porcentaje en la retención en garantía, se modificó la Cláusula 14.2. "Remuneración de las Obras para Redes", las intervenciones por reacción y adecuaciones temporales en la Avenida Carrera 68 y se incluyeron catorce (14) ítems de Obra no Previstos.

El 24 de marzo de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 8 al Contrato, mediante el cual se incluyeron sesenta y seis (66) ítems no previstos, en concreto, aquellos correspondientes del 075 al 140. Lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la Sección 14.11.4 del Contrato y con cargo al Fondo de Compensaciones.

El 22 de julio de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 9 al Contrato, mediante el cual se incluyeron cinco (5) ítems no previstos, en concreto, aquellos correspondientes del NP-141 al NP-145. Lo anterior, de acuerdo con lo previsto en la Sección 14.11.4 del Contrato y con cargo al Fondo de Compensaciones.

El 26 de agosto de 2022, el Contratista y el IDU suscribieron el Modificadorio No. 10 al Contrato, por medio del cual se incluyó dentro de las obligaciones del Contratista, la elaboración de los estudios y diseños de la estación de bombeo para el deprimido de la Avenida de las Américas

El 19 de septiembre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 11 al Contrato, mediante el cual se realizó la modificación del Cuadro de Hitos contenido en el Apéndice G y la modificación del Anexo "Requerimientos de personal

*minimo y equipo minimo del proyecto*" en el apartado Notas para el Personal para la Ejecución del Contrato. De la misma forma, a través del Modificadorio No. 11 se eliminó el Apéndice de Bioseguridad Versión 3 del Contrato.

El 27 de septiembre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 12 al Contrato, mediante el cual se modificó la Cláusula 14.11.6 en relación con los ajustes por variaciones en el precio del insumo del asfalto emitido por ECOPETROL y en el ICCP, al igual que se incluyó la fórmula de ajuste para el insumo acero para las actividades no previstas.

El 21 de octubre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 13 al Contrato, a través del cual se modificaron la Cláusula 14.5. "Remuneración Ambiental y SST" del Contrato, la Cláusula 14.6. "Remuneración de las Labores de diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica" del Contrato, y la Cláusula 14.7. "Remuneración por manejo de Tránsito, Señalización y Desvíos" del Contrato.

El 24 de diciembre de 2022, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 14 al Contrato, a través del cual se modificó la Cláusula 13 "Asignaciones Presupuestales" del Contrato, con el fin de ajustar la programación de pagos del proyecto.

El 1 de marzo de 2023, las Partes suscribieron el Modificadorio No. 15 al Contrato, a través del cual se modificó el literal f del numeral 7 del Anexo 1 "Anexo Técnico" del Contrato, así como la Sección 14.11 "Pagos Asociados al Fondo de Compensaciones" del Contrato.

**4.1.3.3.4 Grupo 4 – Av. 68 entre Calle 13 Av. Esperanza**

INTERVENTORÍA	CONTRATO IDU-602-2020	Consortio InterTroncal 68	VALOR DEL CONTRATO
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-348-2020	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA AV. 68	\$ 29.165.584.816
			\$ 247.625.771.607

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
No.1	Modificación del inciso 3º del Numeral 8.1 Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato. Modificación de la Cláusula 13 Apropiedades Presupuestales. Aclaración del Anexo 1 Tabla de Hitos del Apéndice G - LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN.	11 de diciembre de 2020
No. 2	Modificación del Anexo 1 – Anexo Técnico de los Contratos numeral 7 literal f. Modificación de la Cláusula 5 Alcance y desarrollo del contrato, Numeral 5.1.4 Obligaciones contenidas en los Apéndices, 5.1.8 Elaboración, presentación y aprobación por parte de la Interventoría del Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos, Numeral 5.1.7 Elaboración, entrega a la Interventoría y aprobación del Plan de manejo de Tránsito, Señalización y Desvío. Modificación de la Cláusula 5.1.5 Anticipo y 8.1 del contrato. Modificar la cláusula 16 denominada "Obras de adecuación de desvíos". Modificar el numeral 6.3.3 denominada "Rutas de desvío de Tránsito".	11 de febrero de 2021
No. 3	Incorporación Apéndice Bioseguridad Versión 2. Modificación de la Cláusula 12 del Contrato, denominada "Fondo de Compensaciones". Inclusión del numeral 14.11.8 a la Cláusula 14.11 denominada "Pagos Asociados al Fondo de Compensaciones". Modificación de la Sección 14.4 "Retención en Garantía" del Contrato. Modificación de la Sección 14.10.1 "Hallazgos Arqueológicos" del Contrato. Modificación del segundo inciso de la Sección 14.11.1 "Mayores Cantidades de Obras para Redes" del Contrato. Modificación del segundo inciso de la Sección 14.11.2 "Mayores Cantidades de Obras Para Adecuación de Desvíos" del Contrato. Modificación del segundo inciso de la Sección 14.11.3 "Mayores Cantidades de Obras Para Obras Especiales" del Contrato. Modificación del segundo inciso de la Sección 14.11.4 "Ítems de Obra no previstos" del Contrato. Inclusión de un párrafo en la Cláusula 6 "Obligaciones Principales del Contratista", Cláusula 14.1 "Remuneración para Obras de Construcción", Cláusula 21 "Hitos y Cronograma de Obras", en el numeral 1.10 del Apéndice G y 1.3 segundo inciso del Apéndice F. Modificación de los porcentajes de los hitos de pago establecidos en la cláusula 14.1 Remuneración para Obras de Construcción. Inclusión de la tabla adjunta a la presente modificación como Anexo 1 de la TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G – LINEAMIENTOS DE LA PROGRAMACIÓN, PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN, del Contrato de Conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1.	14 de mayo de 2021
No. 4	Modificar la Sección 5.1.8 denominada "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la Interventoría del Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos". Modificar la Sección 6.3.3. "Rutas de Desvío de Tránsito" del Apéndice A. Modificar el párrafo incluido a través del Modificadorio 2 en las Cláusulas 6 "Obligaciones Principales del Contratista", Cláusula 14.1 "Remuneración para Obras de Construcción", Cláusula 21 "Hitos y Cronograma de Obras", en la Sección 1.10 del Apéndice G y la Sección 1.3 segundo inciso del Apéndice F. Incluir veintitrés (23) ítems no previstos (NP 1- NP 23) de acuerdo con la cláusula 14 del Contrato 348-2020.	20 de agosto de 2021
No. 5	Modificación de la Sección 14.2. "Remuneración de las Obras para Redes". Modificación de la Sección 14.3. "Remuneración de las obras de adecuación de desvíos" del Contrato. Modificación de la Sección 5.1.8. "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la Interventoría del diagnóstico de las obras de adecuación de desvíos" del Contrato. Modificación de la Cláusula 16 "Obras de adecuación de desvío" del Contrato. Modificación de la Sección 6.3.3. "Rutas de Desvío del Tránsito" del Apéndice A del Contrato. Modificar la Sección 6.2. "Especificaciones de los elementos a implementar" del Apéndice de Bioseguridad COVID 19 versión 2. Incorporación Apéndice Bioseguridad COVID 19 Versión 3. Intervenciones por reacción y adecuaciones temporales en el corredor de la Avenida carrera 68 de acuerdo al Comité Contractual del 26 de octubre de 2021. Inclusión de cuarenta (40) ítems No Previstos NP 24 al 64 (Exceptuando el NP 39).	28 de diciembre de 2021





MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
No. 6	Inclusión de veintiocho (28) ítems de obra no previstos (NP065 al NP92).	11 de marzo de 2022
No. 7	Modificar la Cláusula 14.11.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPETROL y en el ICCP, así como realizar la Inclusión de una fórmula de ajuste para el insumo acero para las actividades no previstas (NPs). Inclusión de tres (3) NPs - NP 39, P93 y NP 94.	18 de agosto de 2022
No. 8	Aclaración de la forma de pago de las gestiones señaladas en las Cláusulas 14.5.2, 14.6.2 y 14.7.2 Modificar la plantilla mínima del contrato Eliminación del Apéndice de Bioseguridad	22 de agosto de 2022
No. 9	Inclusión del Cincuenta y Cuatro (54) Precios No Previsto del NP 95 al 148	11 noviembre de 2022
No. 10	Modificación de la Cláusula 13 Apropriaciones Presupuestales.	24 diciembre de 2022
No. 11	Aclaración al modificadorio 9 específicamente la descripción de los NP 125 y 141 Modificación Cláusula 14.1 Remuneración para Obras de Construcción del Contrato - Deprimido Peatonal CL 13 Inclusión de veintidós (22) ítems no previstos del 129 al 170	10 de marzo de 2023
No. 12	Inclusión de sesenta y dos (62) ítems no previstos: del 171 al 224 y del 226 al 233	10 de abril de 2023
No. 13	Subdivisión de Hitos, Paso deprimido Calle 13	10 de junio de 2023
No. 14	Inclusión de diecinueve (19) ítems no previstos de 234 al 252	30 de agosto de 2023
No. 15	Inclusión de ocho (8) ítems no previstos de 253 al 260	30 de agosto de 2023

**4.1.3.3.5 Grupo 5 – Av. 68 entre Av. Esperanza a Calle 46**

INTERVENTORÍA	CONTRATO IDU-603-2020	AYESA INGENIERÍA Y ARQUITECTURA S.A.U	VALOR DEL CONTRATO \$ 22,268,313,304
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-349-2020	CONCRETO S.A	\$ 208.086.098.930

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
Modificación No. 1	Modificación de la Sección 8.1 del Contrato denominada Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato. Modificación de la Cláusula 13 del Contrato denominada "Apropiaciones Presupuestales". Incluir la tabla adjunta a la presente modificación como Anexo 1 de la TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G - LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1.	11 dic 2020
Modificatorio No. 2	Modificación equivalencias: Modificación del numeral 7, literal f) del Anexo 1- "Anexo Técnico" del contrato de Obra IDU-349-2020. Apéndice de Bioseguridad. Traslado de obligaciones de la etapa de pre construcción a la etapa de construcción. Adición de párrafo al anexo de personal en la etapa de construcción. Traslado de las obligaciones del contrato de obra IDU-349-2020 dispuestas en los numerales 5.1.4, 5.1.7 y 5.1.8 de la Etapa de Construcción.	17 feb 2021
Modificatorio No. 3	Modificación de la Sección 8.1: "Garantía única de cumplimiento de las obligaciones del contrato estabilidad de la obra y periodo de garantía" del Contrato IDU-349-2020. Modificar la cláusula 12 del contrato denominada "Fondo de Compensaciones" Incluir el numeral 14.11.8 en la cláusula 14.11 denominada "Pagos Asociados al fondo de compensaciones". Modificar la Sección 5.1 Etapa de pre construcción del Contrato. Modificar la Sección 5.1.8 denominada "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la Interventoría del Diagnóstico de las obras de Adecuación de Desvíos del Contrato. Modificar la cláusula 16 denominada "obras de adecuación de Desvíos". Modificar el numeral 6.3.3 denominado "Rutas de Desvío de Tránsito" del apéndice A del Contrato. Incluir el numeral 14.11.8 en la cláusula 14.11 denominada "Pagos Asociados al fondo de compensaciones". Modificar la Sección 5.1 Etapa de pre construcción del Contrato. Modificar la Sección 5.1.8 denominada "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la Interventoría del Diagnóstico de las obras de Adecuación de Desvíos del Contrato. Modificar la cláusula 16 denominada "obras de adecuación de Desvíos". Modificar el numeral 6.3.3 denominado "Rutas de Desvío de Tránsito" del apéndice A del Contrato.	16 abr 2021
Modificatorio No. 4	Modificación de retención en garantía del contrato de conformidad con lo regulado en la Circular 44 de la Dirección General. Modificación de la cláusula 14.2. REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA REDES. Modificar la Sección 6.2. "ESPECIFICACIONES DE LOS ELEMENTOS A IMPLEMENTAR" del Apéndice de Bioseguridad COVID 19. Incorporación Apéndice Bioseguridad COVID 19 Versión 3. Intervenciones por reacción y adecuaciones de desvíos temporales en el corredor de la Avenida carrera 68 de acuerdo al Comité Contractual del 26 de octubre de 2021. Inclusión de Precios No Previstos NPS Modificar el numeral 6.3.3 denominado "Rutas de Desvío de Tránsito" del apéndice A del Contrato.	28 dic 2021
Modificatorio No. 5	Modificar la Cláusula 14.11.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPEPETROL y en el ICCP, así como realizar la Inclusión de una fórmula de ajuste para el insumo acero para las actividades no previstas (NPs). Modificación de tabla de Hitos.	18 ago. 2022
Modificatorio No. 6	Modificación al Anexo: "Requerimientos de personal mínimo y equipo mínimo del proyecto", en el apartado "Notas para el Personal para la Ejecución del Contrato." y Retirar el apéndice de bioseguridad del Contrato IDU 349-2020	23 de Nov 2022
Modificatorio No. 7	Modificación Cláusula 13. Apropiaciones Presupuestales	24 de Dic 2022

4.1.3.3.6 Grupo 6 – Av. 68 entre Calle 46 a Calle 66

INTERVENTORÍA	CONTRATO IDU-604-2020	AYESA INGENIERIA Y ARQUITECTURA S.A.U. COLOMBIA	VALOR DEL CONTRATO \$ 29.225.360.409
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-350-2020	CONSORCIO LHS	\$ 216.363.454.208

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE OBRA IDU 350 DE 2020	FECHA
Modificación No. 1	Modificación de la Sección 8.1. "Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato". Modificación de la Cláusula 13. "Apropiaciones Presupuestales".	11 de diciembre de 2020
Modificatorio No. 2	Incluir la tabla adjunta a la presente modificación como "Anexo 1 de la TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G - LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1."	10 de febrero de 2021
Modificatorio No. 3	Modificación de la Sección 5.1. "Etapa de Construcción" Modificación de la Sección 5.1.8. "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la interventoría del Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos" Modificación Cláusula 16. "Obras de Adecuación de Desvíos" Modificación Numeral 6.3.3. "Rutas de Desvío de Tránsito" Adicionar "al Anexo de Personal un párrafo en la Etapa de Construcción del Grupo 6" "De conformidad con la modificación realizada en la CLÁUSULA 1 del presente modificatorio al numeral 5.1 del Contrato, las obligaciones contenidas en los numerales 5.1.7,5.1.8 y las contenidas en los numerales 7.2 del Apéndice H; 8.4.1.2 del Apéndice A; l3.l .3 del Anexo 1 Informe técnico del Contrato, que a la fecha de finalización de la Etapa de pre construcción no hayan sido cumplidas por las razones expuestas en el considerando, podrán ser culminadas dentro de los primeros dos meses siguientes a la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción." Modificación a la Sección 5.2. "Etapa de Construcción" Modificación del "Literal f del Numeral 7 del Anexo 1 - Anexo Técnico del Contrato".	11 de febrero de 2021
Modificatorio No. 4	"Incluir en el Contrato el documento adjunto a la presente Modificación como "Apéndice de Bioseguridad - Medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19" y sus anexos." Modificación Cláusula 12. "Fondo de Compensaciones", Incluir "el numeral 14.11.8 en la Cláusula 14.11 denominada "Pagos Asociados al Fondo de Compensaciones" Incluir el numeral 14.11.8 en la Cláusula 14.11 denominada "Pagos Asociados al Fondo de Compensaciones" Modificación de la Sección 5.1. "Etapa de pre construcción" "De conformidad con la modificación realizada en la CLÁUSULA 4 del presente modificatorio al numeral 5.1 del Contrato, y de acuerdo las razones expuestas en el considerando 15 del presente modificatorio, las obligaciones contenidas en las Secciones 5.1.7 y 5.1.8 del Contrato, podrán ser culminadas dentro de los primeros tres (3) meses siguientes a la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción." Adicionar "al Anexo de Personal un párrafo en la Etapa de Construcción del Grupo 6".	9 de abril de 2021
Modificatorio No. 5	Modificar la Sección 5.1. "Etapa de pre construcción" "De conformidad con la modificación realizada en la CLÁUSULA 1 del presente modificatorio al numeral 5.1 del Contrato, las obligaciones contenidas en las Secciones 5.1.7, 5.1.8 del Contrato, podrán ser culminadas dentro de los primeros cuatro (4) meses siguientes a la suscripción del Acta de Iniciación de la Etapa de Construcción." "Modificar en el Anexo de Personal, el párrafo de la Etapa de Construcción, adicionado mediante el Modificatorio No. 3 y modificado con el Modificatorio No. 4 del Grupo 6."	14 de mayo de 2021
Modificatorio No. 6	Modificar la Sección 14.4. de la Cláusula 14. FORMA DE PAGO. Modificar el penúltimo párrafo de la sección 14.10.1 de la Cláusula 14. Forma de Pago. Modificar el párrafo segundo de las Secciones 14.11.1, 14.11.2, 14.11.3 y 14.11.4, de la Cláusula 14. FORMA DE PAGO. Modificar la sección 14.2. de la Cláusula 14. FORMA DE PAGO. Modificar la sección 14.3. de la Cláusula 14. Forma de Pago. Modificar la Sección 5.1.8. del contrato denominada "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la Interventoría del Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos". Modificar la Sección 6.3.3 del Apéndice A del Contrato, denominada "Rutas de Desvío de Tránsito". Se aclaró que el IDU pagará por precios unitarios y del rubro de adecuación de desvíos las actividades relacionadas; i) Adecuaciones de desvíos sobre vía arteria troncal, ii) La construcción de desvíos temporales aprobados en PMT en los separadores de la Carrera 68, iii) Las intervenciones por reacción (bacheo y parcheo) en la Carrera 68. y, iv) La adecuación de bicarriles y su demarcación. Incluir trece (13) Ítems de Obra No Previstos correspondientes del NP 01 al NP 13 de acuerdo a la Sección 14.11.4. del contrato. Modificar la Sección 6.2. ESPECIFICACIONES DE LOS ELEMENTOS A IMPLEMENTAR del APÉNDICE DE BIOSEGURIDAD COVID 19 VERSION 2. APÉNDICE DE BIOSEGURIDAD. Incluir en el Contrato de Obra 350 de 2020 el APÉNDICE DE BIOSEGURIDAD COVID 19 VERSION 3 "MEDIDAS PREVENTIVAS Y DE MITIGACIÓN PARA REDUCIR LA EXPOSICIÓN Y CONTAGIO POR INFECCIÓN RESPIRATORIA AGUDA CAUSADA POR EL CORONAVIRUS COVID-19" y sus anexos.	2 de febrero de 2022

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE OBRA IDU 350 DE 2020			FECHA
Modificación No. 7	Aclarar en la TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G. LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN, lo siguiente:			1 de agosto de 2022
	OBRAS GRUPO 6	% sobre el global ofertado	M54	10 de febrero de 2021
	. ESPACIO PÚBLICO -ZONAS DURAS	12%	4.84%	
		Meta Física área (m2)	Hito Final (Incluye instalación de mobiliario)	
Modificador No. 8	Modificar la Cláusula 14.11.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPEPETROL y en el ICCP, así como realizar la Inclusión de una fórmula de ajuste para el insumo acero para las actividades no previstas (NPs). Excluir el Apéndice de Bioseguridad Versión 3.			1 de septiembre de 2022
Modificador No. 9	Modificar la Cláusula 14.5 remuneración por labores ambientales y SST, Cláusula 14.6 remuneración por labores de diálogo ciudadano y comunicación estratégica y la Cláusula 14.7 remuneración por manejo de Tránsito, señalización y desvíos.			16 de diciembre de 2022
Modificador No. 10	Modificación de la Cláusula 13 Apropriaciones Presupuestales.			28 de diciembre de 2022
Modificador No. 11	Modificar la Cláusula 14.1 REMUNERACIÓN PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN.			10 de agosto de 2023
Modificador No. 12	Aclarar en la Tabla de Hitos del Apéndice G. "Lineamientos de Programación para la Elaboración, Seguimiento y Control de Cronograma de Ejecución", de conformidad con los Hitos previstos en la Sección 14.1. "Remuneración para Obras de Construcción" del Contrato, en lo que corresponde al Hito del Corredor Calle 46 – Calle 66 C (Mixto)			12 de septiembre de 2023

#### 4.1.3.3.7 Grupo 7 – Av. 68 entre Calle 66 a Carrera 65 S

INTERVENTORÍA	CONTRATO IDU-605-2020	CONSORCIO BULEVAR 68	VALOR DEL CONTRATO \$ 34.630.366.494
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-351-2020	CONSORCIO INFRAESTRUCTURA AVENIDA 68	\$ 450.834.453.739

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
Modificación No. 1	Modificación del inciso 3° del Numeral 8.1 Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato de Obra IDU-351-2020. Modificación de la Cláusula 13 Apropriaciones Presupuestales del Contrato IDU-351-2020. Modificación el Contrato de Obra No. 351 de 2020, en el sentido de incluir en el Apéndice G al que se hace mención en la Cláusula 14.1, el ANEXO 1 HITOS DEL CONTRATO DEL APÉNDICE G - LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	12-diciembre 2020
Modificación No. 2 prórroga No 1	Modificación el literal f del numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato IDU-351-2020 Eliminación de la Cláusula 5 "Alcance y Desarrollo del Objeto" el numeral 5.1.5. denominado "Anticipo" del Contrato IDU-351-2020 y como consecuencia de los anterior modificar la CLÁUSULA 8 — GARANTÍAS, en el sentido de eliminar el amparo buen manejo y correcta inversión del anticipo. Modificación de la Cláusula 14 Forma de pago. Numeral 14.1 en lo referente al BOX CULVERT VEHICULAR CANAL SALITRE Modificación en lo referente al Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos Prórroga de la Etapa de pre construcción en dos (2) meses más, contados a partir del 12 de febrero de 2021 y hasta el 11 de abril de 2021	11-febrero 2021
Modificación No. 3 prórroga No. 2	Inclusión del Apéndice de Bioseguridad Prórroga etapa de pre construcción por un mes Modificación anexo 1 apéndice G Modificación Retención del porcentaje de Garantía	11 de abril de 2021

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
Modificación No. 1	Modificación del inciso 3° del Numeral 8.1 Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato de Obra IDU-351-2020. Modificación de la Cláusula 13 Apropriaciones Presupuestales del Contrato IDU-351-2020. Modificación el Contrato de Obra No. 351 de 2020, en el sentido de incluir en el Apéndice G al que se hace mención en la Cláusula 14.1, el ANEXO 1 HITOS DEL CONTRATO DEL APÉNDICE G - LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN	12-diciembre 2020
Modificación No. 2 prórroga No 1	Modificación el literal f del numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato IDU-351-2020 Eliminación de la Cláusula 5 "Alcance y Desarrollo del Objeto" el numeral 5.1.5. denominado "Anticipo" del Contrato IDU-351-2020 y como consecuencia de los anterior modificar la CLÁUSULA 8 — GARANTÍAS, en el sentido de eliminar el amparo buen manejo y correcta inversión del anticipo. Modificación de la Cláusula 14 Forma de pago. Numeral 14.1 en lo referente al BOX CULVERT VEHICULAR CANAL SALITRE Modificación en lo referente al Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos Prórroga de la Etapa de pre construcción en dos (2) meses más, contados a partir del 12 de febrero de 2021 y hasta el 11 de abril de 2021	11-febrero 2021
Modificación No. 3 prórroga No. 2	Inclusión del Apéndice de Bioseguridad Prórroga etapa de pre construcción por un mes Modificación anexo 1 apéndice G Modificación Retención del porcentaje de Garantía	11 de abril de 2021
Modificación No. 4 prórroga No 3	Prórroga etapa de pre construcción por un veinte (20) días adicionales	11 de mayo de 2021
Modificación No. 5 prórroga No. 4	Prórroga etapa de pre construcción por diez (10) días adicionales	31 de mayo de 2021
Modificación No. 6 prórroga No. 5	Prórroga etapa de pre construcción por ocho (8) días adicionales	10 de junio 2021
Modificación No. 7 prórroga No. 6	Prórroga de dos (2) meses y once (11) días Inclusión precios no previstos NP-1 al NP-9 Modificación vías de desvío. Modificación Apéndice G Modificación Fondo de compensaciones Cláusula 12	18 de junio de 2021
Modificación No. 8 prórroga 7	Prórroga de diez y seis (16) días a la Etapa de pre construcción	14 de septiembre de 2021
Modificación No. 9	Modificación cláusula 14.2 - remuneración de las obras para redes. Modificación del plano área de intervención, que está como anexo al capítulo 3 componente de geometría, del Apéndice A. Traslado de exigibilidad cláusulas de Etapa de pre construcción a etapa de construcción.	8 de octubre de 2021
Modificación No. 10	Inclusión de 12 NPs (NP-10, NP-11, NP-12, NP-13, NP-14, NP-15, NP-16, NP-17, NP-18, NP-19, NP-20 y NP-21) Modificación desvíos Inclusión apéndice de Bioseguridad VERSIÓN 3	16 de febrero de 2022
Modificatorio No. 11	Incorporación Precio no previsto NP-22	25-05-2022

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
Modificatorio No. 12	Incorporación Precios no previstos NP-23, NP-24, NP-25, NP-26, NP-27, NP-28, NP-29, NP-30, NP-31, NP-32, NP-33, NP-34, NP-35, NP-36, NP-37, NP-38, NP-39, NP-40, NP-41 y NP-42 Modificar la Cláusula 14.11.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPEPETROL y en el ICCP y variable Z. Desmante Apéndice de Bioseguridad	30-8-2022
Modificatorio No. 13	Modificar la Cláusula 14.5 REMUNERACIÓN POR LABORES AMBIENTALES Y SST, Cláusula 14.6 REMUNERACIÓN POR LABORES DE DIÁLOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA, Cláusula 14.7 REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS. Incorporación Precios no previstos NP-43, NP-44, NP-45	14-09-2022
Modificatorio No 14	Modificación para subdivisión de hitos del Puente Vehicular La Floresta Incorporación Precios no previstos NP-46, NP-47, NP-48, NP-49, NP-50, NP 51, NP-52 Modificación de la Cláusula 13 Apropiaiones Presupuestales.	24-12-2022
Modificatorio No 15	Modificar la Cláusula 14.1 REMUNERACIÓN PARA LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN Incorporación Precios no previstos NP-54, NP-55, NP-56, NP-58, NP-59, NP-60, NP-61, NP-62, NP-63, NP-64, NP-65, NP-66, NP-67, NP-68, NP-69, NP-70, NP-71, NP-72, NP-73, NP-74, NP-75, NP-76, NP-79, NP-83, NP-84, NP-87, NP-88, NP-90, NP-91 y NP-92 Modificación Anexo de personal	28 Febrero-2023
Modificación No 16	Incorporación Precios no previstos NP-77, NP-82, NP-85, NP-86, NP-89, NP-93, NP-94, NP-95, NP-96, NP-97, NP-98, NP-99, NP-100, NP-101, NP-102, NP-103, NP-104, NP-105, NP-106, NP-107, NP-108 y NP-109	11 Abril de 2023
Modificatorio No 17	Adición Presupuestal por valor Cuarenta Mil Millones De Pesos M/Cte.\$ (40.000.000.000) Según Convenio 1702-2022 Suscrito Entre EL IDU Y La EAAB – Primer desembolso incorporación de 5 Nps (NP-53, NP-57, NP-78, NP-80 y NP-81)	9 de mayo de 2023
Modificatorio No 18	Adición Presupuestal por valor Cuarenta Mil Millones De Pesos M/Cte.\$ (42.500.000.000) Según Convenio 1702-2022 Suscrito Entre EL IDU Y La EAAB – Segundo desembolso Incorporación de 27 Nps (NP-110, NP-111, NP-112, NP-113, NP-114, NP-115, NP-116, NP-117, NP-118, NP-119, NP-120, NP-121, NP-122, NP-123, NP-124, NP-125, NP-126, NP-127, NP-128, NP-129, NP-130, NP-131, NP-132, NP-133, NP-134, NP-135 y NP-136)	

**4.1.3.3.8 Grupo 8 – Av. 68 entre Carrera 65 a Carrera 48**

INTERVENTORÍA	CONTRATO IDU-606-2020	CONSORCIO TRONCAL 68	VALOR DEL CONTRATO
			\$ 34.630.366.494
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-352-2020	CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A.	\$ 207.527.321.911

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
MODIFICACIÓN No. 1	Modifíquese la sección 8.1 del contrato denominada "Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato". Modifíquese la Cláusula 13 del contrato denominada "Apropiaiones Presupuestales". Incluir la tabla adjunta a la presente modificación como anexo 1 de la TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G – LINEAMIENTO DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN del Contrato, de conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1	12 de diciembre de 2020
MODIFICACIÓN No. 2	Modificar la Sección 5.1. "Etapa de pre construcción" del Contrato. Adicionar al anexo de Personal un párrafo en la Etapa de construcción del Grupo 8. Modificar el primer inciso de la Sección 5.2. "Etapa de construcción" del contrato. Modificar el literal f del numeral 7 del anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato.	11 de febrero de 2021.

MODIFICACIÓN No.	DESCRIPCIÓN	FECHA ACTUACIÓN
MODIFICACIÓN No. 3	Incluir en el contrato el documento adjunto a la presente modificación como "Apéndice de Bioseguridad – Medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19" y sus anexos. Modificar la Cláusula 12 del Contrato, denominada "Fondo de compensaciones". Incluir el numeral 14.11.8 en la Cláusula 14.11 denominada "PAGOS asociados al Fondo de Compensaciones" Modificar la Sección 5.1. "Etapas de pre construcción" del Contrato. Adicionar al Anexo de Personal un párrafo en la Etapa de Construcción del Grupo 8. Modificar la Sección 5.1.8 denominada "Elaboración, presentación y aprobación por parte de la interventoría del Diagnóstico de las Obras de Adecuación de Desvíos" del Contrato. Modificar la cláusula 16 denominada "Obras de Adecuación de Desvíos" del contrato. Modificar el numeral 6.3.3, denominado "Rutas de Desvíos de Tránsito" del Apéndice A del Contrato.	09 de abril de 2021
MODIFICACIÓN No. 4	Modificar el párrafo de la sección 14.10.1 de la Cláusula 14. "Forma de Pago". Modificar el párrafo segundo de las secciones 14.11.1, 14.11.2, 14.11.3 y 14.11.4. de la Cláusula 14, Forma de Pago. Modificar la sección 14.2. "Remuneración de las Obras para Redes". Modificar la sección 14.3. "Remuneración para las obras de adecuación de desvíos". Modificar la sección 14.4. "Retención aplicable a la remuneración para obras de construcción, remuneración para las obras de adecuaciones de desvíos, remuneración para las obras de redes y remuneración para obras especiales". Modificar la sección 5.1.8. "Aprobación de la Interventoría y No Objeción del IDU a las Obras de Adecuación de Desvíos" del Contrato. Modificar la Cláusula 16 "Obras de adecuación de Desvíos" del Contrato. Modificar la Sección 6.3.3. "Rutas de Desvíos de Tránsito" del Apéndice A del Contrato. Se aclara que el IDU pagará por precios unitarios y del rubro de adecuación de desvíos las actividades relacionadas i) adecuaciones geométricas en separadores de la carrera 68 (desvíos), ii) intervenciones por reacción (parcheo y bacheos), iii) demarcación y dispositivos de canalización para adecuar bicarriles. Reemplazar la tabla de hitos del Deprimido de la Av. Subo de la Sección 14.1. "Remuneración para Obras de Construcción" del Contrato. Modificar parcialmente la cláusula 14.1 "Remuneración para Obras de Construcción" del contrato, en relación con la descripción nominal de los hitos, incluyendo el siguiente texto que obedece a la ejecución real y facturación, de cada tramo del deprimido Av. Suba. Modificar la Sección 6.2. "Especificaciones de los Elementos a Implementar" del Apéndice de Bioseguridad COVID 19 Versión 2. Incluir los ítems de obra no previstos (NP01 al NP52 y NP57), de conformidad con la sección 14.11.4. "Ítems de Obra no Previstos" del Contrato.	28 de diciembre de 2021
MODIFICACIÓN No. 5	Modificar la Cláusula 13 del Contrato. Incorporar al Contrato lo establecido en la circular No. 006 de 2022 con radicado IDU 2022105000064, en lo referente a los Lineamientos Generales para la Transición de los Índices ICCP, ICOCIV y reconocimiento del precio del insumo acero debido a la volatilidad del mercado siderúrgico por la Pandemia COVID – 19. Como consecuencia de lo anterior, cualquier referencia que se haga en el contrato al ICCP deberá entenderse que hace referencia al ICOCIV. Incluir cuarenta y cinco (45) ítems de obra no previstos (NP 53 al NP 56, NP 58 al NP 96 y NP 100 al NP 101) de acuerdo con la sección 14.11.4 del Contrato. Incluir un párrafo en la Cláusula 6 "Obligaciones Principales del Contratista", en la Cláusula 14.1 "Remuneración para Obras de Construcción", en la Cláusula 21 "Hitos y Cronograma de Obras", en el numeral 1.10 del Apéndice G, y en el 1.3 segundo inciso del Apéndice F. Reemplazar, en la Cláusula 14. FORMA DE PAGO – 14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, la tabla de Hitos DEPRIMIDO A. SUBA. Reemplazar en la Cláusula 14. FORMA DE PAGO – 14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, la tabla de Hitos PUENTE VEHICULAR AV. SUBA. Reemplazar, en la Cláusula 14. FORMA DE PAGO -14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, la tabla de Hitos TRASLADO ESTACIÓN SUBA.	09 de agosto de 2022
MODIFICACIÓN No. 6	Reemplazar, en la Cláusula 14. FORMA DE PAGO – 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, la tabla de Hitos PUENTE VEHICULAR AV. SUBA. Reemplazar, en la Cláusula 14. FORMA DE PAGO – 14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, La tabla de Hitos DEPRIMIDO AV. SUBA. Modificar el ANEXO: REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO en lo referente al grupo 8. Modificar la cláusula séptima del modificadorio 2 por la que en su momento se modificó el literal f del numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico del Contrato. Excluir del contrato el documento "Apéndice de Bioseguridad – Medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19" en su versión vigente para el contrato y sus anexos.	09 de noviembre de 2022
MODIFICACIÓN No. 7	Modificar la cláusula 2 del Modificadorio 1, mediante el cual se modificó la Cláusula 13. "Apropiación Presupuestales" del contrato.	24 de diciembre de 2022
MODIFICACIÓN No. 8	Modificar la cláusula 2 del Modificadorio 1, mediante el cual se modificó la cláusula 13, "Apropiaciones Presupuestales" del Contrato.	29 de diciembre de 2022

**4.1.3.3.9 Grupo 9 – Av. 68 entre Carrera 48 a Carrera 9**

INTERVENTORÍA	CONTRATO IDU-607-2020	CONSORCIO IDU 2020	VALOR DEL CONTRATO \$ 29.354.486.353
CONTRATISTA	CONTRATO IDU-353-2020	CONSORCIO EUCARÍSTICO CARRERA 68	\$ 251.047.561.743

EVEN TO CONTRAC- TUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO IDU- 353- 2020	FECHA
Modificación No. 1	* Modificación del inciso 3º del Numeral 8.1 Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato. * Modificación de la Cláusula 13 Apropriaciones Presupuestales. * Aclaración del Anexo 1 Tabla de Hitos del Apéndice G –LINEAMIENTOS DE PROGRAMACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN.	11-12-2020
Modificatorio No. 2	* Modificación equivalencias. Modificación del Anexo 1 - Anexo Técnico de los Contratos numeral 7 literal F. * Aclaración denominación hito * Trasladar la exigibilidad de las obligaciones del contrato de obra 353-2020 dispuestas en los numerales 5.1.3, 5.1.4, 5.1.6, 5.1.7 y 5.1.8 a la Etapa de Construcción. * Modificación de los numerales 5.1 etapa de pre construcción y 5.2 etapa de construcción. * Modificación del párrafo 9 del numeral 5.1.3. * Incorporar Apéndice de Bioseguridad COVID-19 "MEDIDAS PREVENTIVAS Y DE MITIGACIÓN PARA REDUCIR LA EXPOSICIÓN Y CONTAGIO POR INFECCIÓN RESPIRATORIA AGUDA CAUSADA POR EL CORONAVIRUS COVID-19", sus anexos y su forma de pago.	24-02-2021
Modificatorio No. 3	* Modificar la sección 5.1. "Etapa de pre construcción" del Contrato * Ampliar TRASLADO DE OBLIGACIONES DE LA ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN A LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN contenidas en los numerales 5.1.3, 5.1.4., 5.1.7. y 5.1.8. y las contenidas en los numerales 7.2 del Apéndice H; 8.4.1.2 del Apéndice A; 13.1.3 del Anexo 1 Informe técnico del Contrato. * Modificación párrafo 4 del Numeral 8.1 Garantía Única de Cumplimiento de las Obligaciones del Contrato.	26-04-2021
Modificatorio No. 4	* Ampliar TRASLADO DE OBLIGACIONES DE LA ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN A LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN contenidas en los numerales 5.1.3, 5.1.4., 5.1.7. y 5.1.8. y las contenidas en los numerales 7.2 del Apéndice H; 8.4.1.2 del Apéndice A; 13.1.3 del Anexo 1 Informe técnico del Contrato.	25-06-2021
Modificatorio No. 5	Inclusión de cuarenta y dos (42) ítems no previstos	14-10-2021
Modificatorio No. 6	* Delimitar el porcentaje en la Retención en Garantía. * Modificación a la cláusula 14.2 del contrato relacionada con la remuneración de las obras para redes. * Intervenciones por reacción y adecuaciones temporales en el corredor de la Avenida carrera 68 de acuerdo al Comité Contractual del 26 de octubre de 2021. * Modificar la Sección 6.2. "ESPECIFICACIONES DE LOS ELEMENTOS A IMPLEMENTAR" del APÉNDICE DE BIOSEGURIDAD COVID 19 VERSION 2. * Incorporación Apéndice Bioseguridad COVID 19 Versión 3.	4-02-2022
Modificatorio No. 7	* Modificación al Anexo: "Requerimientos de personal mínimo y equipo mínimo del proyecto", en el apartado "Notas para el Personal para la Ejecución del Contrato." * Retirar el Apéndice de Bioseguridad del Contrato IDU 353-2020 * Modificar la Cláusula 14.11.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPETROL y en el ICCP.	27-09-2022
Modificatorio No. 8	INCLUSIÓN DE ÍTEMS NO PREVISTOS 064, 068, 070, del 072 al 087 y del 104 al 106.	4/10/2022
Modificatorio No. 9	Modificar la Cláusula 14,5 remuneración por labores ambientales y SST, Cláusula 14.6 remuneración por labores de diálogo ciudadano y comunicación estratégica y la Cláusula 14.7 remuneración por manejo de Tránsito, señalización y desvíos.	3/11/2022
Modificatorio No. 10	Modificación de la Cláusula 13 Apropriaciones Presupuestales.	24/12/2022
Modificatorio No. 11	Modificar el Anexo 1 de la Tabla de Hitos del Apéndice G "Lineamientos de programación para la Elaboración y Seguimiento y Control del Cronograma de Ejecución" del Contrato	16/02/2023



#### 4.1.4 Coordinación Interinstitucional

##### 4.1.4.1 Redes secas

Se evidenció la necesidad de tener un espacio de seguimiento y acercamiento con las ESP, con el fin de obtener una mejor comunicación entre los distintos actores de los contratos, como lo son, contratista IDU, Interventoría IDU, equipos de trabajo del Instituto y las diferentes empresas de servicios públicos.

De esta manera, se coordinaron mesas de trabajo con las ESP de manera periódica:

- Quincenales con cada uno de los contratos y cada una de las ESP
- Mensuales entre la OCIT y las ESP ENEL y ETB, en las cuales se tratan y se lleva el control de las maniobras y casos puntuales para el desarrollo de los contratos

Los principales beneficios que se obtienen con estas reuniones es poder contar con un espacio agendado, en el cual se cuenta con todos los actores que intervienen en el desarrollo de las distintas actividades y trabajos a ejecutar con las ESP.

Con el fin de brindar un apoyo integral y un acompañamiento continuo en el desarrollo de la ejecución del contrato, se llevan a cabo regularmente recorridos en obra. Estos acompañamientos cumplen dos funciones fundamentales en nuestro enfoque de garantizar la exitosa implementación del proyecto:

Entrega de Infraestructura a las Empresas de Servicios Públicos (ESP): A través de estas visitas programadas, se supervisa y facilita la entrega de la infraestructura construida a las ESP involucradas en el proyecto. Este proceso de entrega se realiza asegurando que todos los elementos cumplan con lo establecido. Además, se verifica que se cumplan con todas las normativas y requisitos técnicos correspondientes.

Resolución de Interferencias e Inconvenientes en Obra: Se entiende que, en el desarrollo de proyectos de esta

magnitud, pueden surgir imprevistos y desafíos técnicos. Por lo tanto, se identifican y abordan cualquier interferencia o inconveniente que se presente en la obra, de tal manera de brindar la mejor solución o alternativa. Se toman medidas para resolver estos problemas, coordinando con las partes involucradas, garantizando que el proyecto continúe sin demoras significativas ni desviaciones importantes en su ejecución.

Este enfoque de realizar acompañamientos en obra es esencial para mantener el control de calidad, el cumplimiento de plazos y el logro de los objetivos del contrato.

- A partir de las necesidades proyectadas por los contratistas de obra, se adelanta la gestión necesaria para el trámite y programación de maniobras con las ESP. Para el pago de las maniobras para el desarrollo de los contratos, se realiza la gestión de solicitud de recursos ante Transmilenio S.A. con el fin de contar con las apropiaciones presupuestales necesarias.
- Durante el desarrollo de las obras, se presentan daños y actos de vandalismo a las redes de las Empresas de Servicios Públicos (ESP). Estos incidentes no solo pueden causar retrasos en el proyecto, sino que también representan un costo adicional y, en última instancia, afectan la calidad de los servicios públicos para la comunidad. Es por esto que se establece un enfoque proactivo para abordar este desafío:
  - Identificación y Coordinación con las ESP: En primer lugar, se identificó las áreas críticas donde se han producido daños y actos de vandalismo. Luego, se coordinó con las ESP afectadas para entender la naturaleza y el alcance de estos problemas. Esta colaboración estrecha es esencial para determinar las zonas más vulnerables y establecer estrategias preventivas y correctivas efectivas.
  - Medidas de Mitigación: Una vez identificadas las áreas en riesgo y comprendidos los patrones de daños, se busca implementar medidas específicas de mitigación.
  - Capacitación y Sensibilización: Abordar las raíces de los problemas de daños y vandalismo requiere un esfuer-

zo conjunto. En colaboración con las ESP, se gestionó y facilitó capacitaciones destinadas a los contratistas, interventoría y equipo IDU. Estas capacitaciones tienen como objetivo sensibilizar a todos los actores involucrados sobre la importancia de mantener las redes de las ESP operativas. También se proporcionan herramientas y estrategias para prevenir incidentes y abordarlos de manera adecuada cuando ocurran.

La mitigación de daños y vandalismo no solo protege los activos de las ESP y garantiza la continuidad de los servicios públicos, sino que también contribuye a mantener un ambiente de obra seguro y eficiente. La colaboración entre las partes interesadas, la sensibilización y la capacitación son elementos esenciales de esta estrategia integral para abordar este desafío en curso.

- En los grupos 1, 2, 4, 5, 6 y 7 existe una interferencia de la red de AT de ENEL la que se evidenció desde la etapa de Diseños y el costo de su traslado es de competencia del proyecto de Transporte, desde la OCIT y la DG se promovió la suscripción del modificadorio No. 1 a la cláusula RESPONSABILIDADES Y COSTOS del convenio 849 de 2016 y se acordó realizar los pagos de traslados de redes de AT con la metodología BRAFO.

**4.1.4.2 Redes hidrosanitarias:** las situaciones presentadas a la fecha se han y se están solucionado en el curso de cada contrato bajo el seguimiento del convenio específico IDU-EAAB No. 1702-2022 para las obras de redes de la Troncal Av. 68.

Dentro de la trazabilidad y seguimiento continuo que se ha venido realizando a los contratos de la Av. 68 a través de los comités de seguimiento a PMT (Planes de Manejo De Tránsito) con la SDM y otras mesas de trabajo. Se evidencian dificultades para la aprobación de los productos relacionados con la SDM. Las razones pueden variar desde la calidad de los productos presentados por los contratistas, hasta las exigencias de la SDM frente a las necesidades de ciudad y que muchas veces distan de las necesidades particulares para la ejecución del proyecto. Frente a esto, el IDU mantiene constante comunicación con la SDM, sirviendo de mediadores y también apoyando de manera propositiva a fin de conseguir acuerdos entre las partes involucradas, que permitan

continuar con la ejecución de las obras, previniendo en gran medida reprocesos y tiempos muertos. Los principales inconvenientes que se han presentado se relacionan con la dificultad para cumplir los requerimientos expresados en el apéndice F de los documentos contractuales y los ajustes particulares en obra por diferentes actores como empresas de servicios públicos o desarrollos privados que hacen necesaria la intervención del Instituto para buscar alternativas que satisfagan tanto las necesidades del proyecto, como los requisitos planteados por la SDM para la aprobación de los PMT y controles de cambios. En consecuencia, el IDU en cabeza de la SGI, mantiene la revisión constante de los PMT de alto impacto para todos los contratos sobre el corredor, así como los indicadores de comportamiento de velocidades y siniestralidad a fin de aportar, informar y participar de las decisiones que se deban tomar para la mejora constante durante la construcción de las obras civiles.

##### 4.1.4.3 Oficina de Gestión Ambiental –OGA-

###### Beneficios del proyecto

- La troncal Av. 68 incorporará elementos naturales para contribuir a la calidad del aire y el clima, así como el mejoramiento del paisaje urbano mediante la plantación de arbolado urbano y áreas de jardinería.
- Se plantarán 2.549 árboles a lo largo del corredor vial, se destacan las siguientes especies: Jazmín de la China, Eucalipto pomarroso, Nogal.
- Se sembrarán cerca de 54.000 m2, equivalente a siete (7) veces y medio el área de la cancha de fútbol del Estadio El Campín.
- La implantación del diseño paisajístico como medida de compensación supera las cantidades exigidas por la autoridad ambiental en las resoluciones que autorizan los tratamientos silviculturales.
- La incorporación de nuevas coberturas vegetales a través de la plantación de arbolado y áreas de jardinería que proporcionan múltiples beneficios ambientales, paisajísticos y sociales.

- Con base en las modelaciones de aire realizadas en la etapa de Estudios y Diseños se puede concluir que la entrada en operación de la Avenida carrera 68 tendrá un efecto positivo sobre la calidad del aire al tender a una reducción en los contaminantes atmosféricos como PM2.5, PM10, SO2, NOX y CO. De igual forma, en las modelaciones realizadas se puede observar que en la mayoría de los puntos de monitoreo de ruido se refleja una disminución en los niveles de presión sonora en la etapa de operación de la Av. 68 alimentadora de la primera línea del Metro de Bogotá, lo que mejora las condiciones ambientales y la calidad de vida del área de influencia del proyecto.

- En el proyecto se realizarán actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición, instalando material proveniente de centros de tratamiento y aprovechamiento, así como aprovechamiento in situ, que corresponde al 25% del material instalado en la obra.

- En desarrollo del proyecto se incorporará dentro del proceso constructivo el 25% de Mezcla Asfáltica Modificada con Grano de Caucho Reciclado del total de volumen de mezcla asfáltica a instalar en el proyecto.

-Este proyecto contará con 140 alcorques inundables, estructuras SUDS que generarán beneficios directos sobre el volumen y la calidad de la escorrentía superficial, así como mejoras en los valores estéticos y paisajísticos de la zona, entre otros.

-Será el primer proyecto de infraestructura vial en el país, con el mayor número de tipologías de SUDS construidas. Constituyendo al proyecto como un ejemplo de sostenibilidad a nivel Nacional e Internacional, con múltiples oportunidades de investigación.

Durante la ejecución del Programa de Arqueología preventiva, se encontraron rieles del Ferrocarril del sur el cual existió desde finales de 1800 hasta 1940 aproximadamente, así como material cerámico desde el periodo prehispánico hasta el moderno.

- En el desarrollo del proyecto se generaron más de

85.016 empleos para personal de MOC y MONC en el periodo 2020 - 2023.

- Puesta en valor del patrimonio cultural mueble, por medio de la protección, monitoreo de los BIC Muebles presentes en la línea de intervención del proyecto. Así como la difusión de la importancia a la ciudadanía por medio de actividades de socialización y láminas informativas.

#### 4.2 TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI

##### 4.2.1 Gestión predial

Este es un proyecto para el que se adelantó la ejecución del componente predial, en el marco del Convenio Interadministrativo 612 de 2019 y sus modificatorios, suscrito con la Empresa Transmilenio S.A. y que a la fecha presenta el siguiente avance:

**NOTA:** el área reportada como disponible en el año 2019, corresponde al área en vías y espacio público ya existente al momento de iniciar la adquisición predial.

Frente a la ejecución del proyecto, tratándose de una de las Troncales Alimentadoras al igual que la de la Av. 68, presentó las afectaciones ya referidas con ocasión de la emergencia sanitaria sumándose en el último periodo las siguientes situaciones: i) la existencia de actuaciones administrativas en curso por parte de autoridades registrales y ambientales y el registro de limitaciones al dominio posterior a la inscripción de las ofertas de compra, han impactado el desarrollo de la gestión predial en los tiempos inicialmente previstos.

En el caso de las actuaciones administrativas iniciadas por las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos que definen, entre otros aspectos, la titularidad del derecho de dominio, el área del predio y/o la subsanación, corrección

o eliminación de anotaciones en los folios; implican que el "folio quede bloqueado" durante el término de las mismas, suspendiéndose así indefinidamente, el trámite de adquisición predial por razones ajenas al Instituto, identificando esta situación en el sector denominado Tayrona, donde en 37 predios, solo 4 han obtenido cierre predial y los restantes se encuentran en gestión, afectando la disponibilidad del suelo para el grupo 4 del frente de obra.

Ahora bien, respecto a las actuaciones administrativas iniciadas por la Secretaría Distrital de Ambiente, las mismas obedecen a presuntas existencias de vicios ambientales en el predio; que exigen que dichas actuaciones sean resueltas a fin de garantizar la adquisición, libre de vicios (ambientales en este caso). Inclusive, si no existen actuaciones administrativas en curso, frente a determinados predios con preexistencia de determinadas actividades industriales, debe haber una validación previa por parte de la autoridad distrital de ambiente; actuaciones y validación cuya duración oscila entre 6 meses y dos años.

Se suma a lo anterior, no obstante que las disposiciones legales determinan que los Registradores de Instrumentos Públicos deben abstenerse de inscribir actos, limitaciones, gravámenes, medidas cautelares o afectaciones al dominio, posterior a la inscripción de la oferta de compra (art 25, Ley 1682 de 2013, modificado por el art. 4 Ley 1742 de 2014, a su vez modificado por el art 10 de la Ley 1882 de 2018), en casos especiales, se ha ordenado judicialmente la inscripción de medidas cautelares que impiden culminar la negociación y entrega del área requerida directamente con el titular del derecho de dominio.

Adicionalmente, se han presentado otras situaciones jurídicas particulares, algunas preexistentes y otras sobrevinientes al proceso de adquisición predial, que han impactado la disponibilidad del suelo:

Frente a las primeras se identifican predios que no cuentan con la debida identificación catastral, obligando a ago-

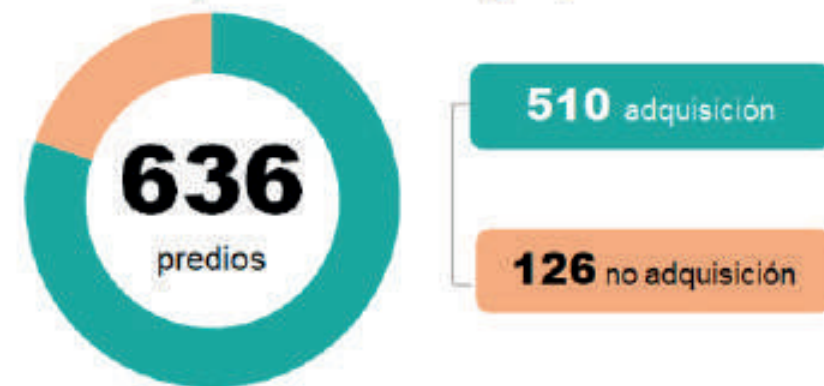
tar este trámite previo al inicio del proceso de adquisición predial; frente a las segundas, cuando se presenta el fallecimiento de propietarios, se hace imposible culminar el proceso de adquisición vía enajenación voluntaria (suscripción de escritura pública), y necesariamente queda sujeta la entrega, al trámite e inscripción de la respectiva sucesión y/o se activa el trámite de la expropiación administrativa; que implica, no solo que los recursos sean consignados en depósitos judiciales impidiendo su disponibilidad por parte de los herederos, para la adecuación de fachadas, cuando hay lugar a ello; sino que la entrega debe agotarse en una instancia adicional como es el trámite de la diligencia policiva ante las respectivas Inspecciones de Policía.

Finalmente, una situación jurídica particular que impactó la entrega requerida está asociada a que no obstante que el artículo 22 de la Ley 1682 de 2013, modificado por el artículo 8 de la Ley 1882 de 2018 habilita la conservación del registro del gravamen en los folios de matrícula inmobiliaria, en tratándose de inscripción de servidumbres de utilidad pública, fue necesario a la recopilación de antecedentes (EAAB) y la necesidad de hacer extensiva el entendimiento y la aplicación de la norma ante terceros, a fin de viabilizar el pago y la consecuente entrega del área requerida.

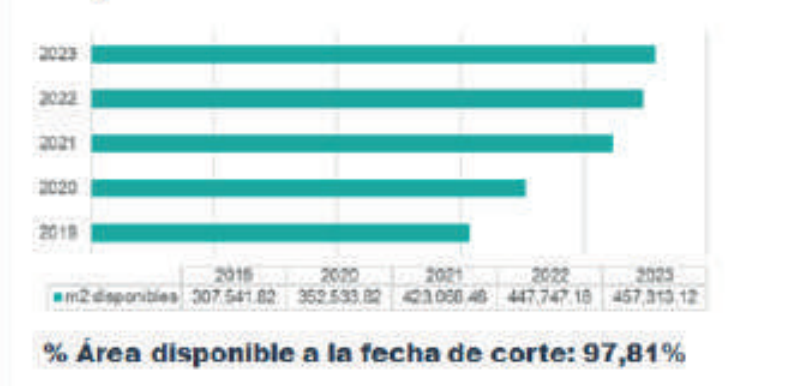
Como se evidencia, si bien el cronograma de adquisición se ha extendido en un mayor tiempo al inicialmente proyectado, desde la Dirección Técnica De Predios se han propuesto y ejecutado estrategias buscando agilizar el impulso de las actuaciones administrativas, el cruce de comunicaciones con instancias judiciales, la solicitud de colaboración interinstitucional y la negociación de entregas anticipadas con el fin de reducir el impacto que dichas situaciones tienen en la disponibilidad del suelo, lo que ha permitido contar con la disponibilidad de 580 predios de los 636 requeridos.

Es importante tener en cuenta, frente a los predios que no han sido objeto de adquisición, las siguientes situaciones que igualmente han incidido en el cronograma de entrega:

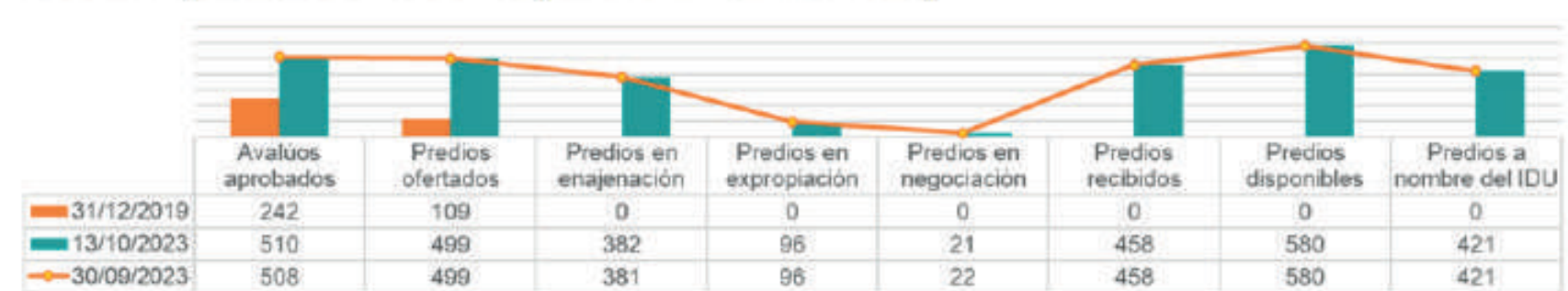
#### Predios requeridos en el proyecto



#### Disponibilidad del suelo 2020 -2023



#### Gestión predial 2020-2023 (Corte al 12/10/2023)



Gráfica: Estado Predial Proyecto Troncal Alimentadora Av. Ciudad de Cali  
Fuente: Dirección Técnica de Predios



RT	FOLIO	NOMBRE PROPIETARIO	CONDICIÓN	OBSERVACIÓN
52464	50S-40604352	ALIANZA FIDUCIARIA SA COMO VOCERA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO	CONTROL AMBIENTAL	Como resultado de las diferentes mesas de trabajo, se ha logrado dar trámite a los predios con controles ambientales 1 y 2, a la fecha ya se cuenta con acta de permiso de intervención revisada por las partes ya para suscribir firma del Control Ambiental 3, y garantizar con ello la disponibilidad de las áreas que conforman estos predios.
52465	50S-40604349	ALIANZA FIDUCIARIA SA COMO VOCERA DEL PATRIMONIO AUTÓNOMO		
52531	50S-354127 ME	BOGOTÁ, D.C.	CESIÓN	Siendo un bien de uso público con destinación a Zona de Equipamiento Comunal - Zonal Comunal en donde actualmente funciona el Salón Comunal del Barrio Saucedal y que conforme la información catastral, existen mejoras sobre esta zona con anterioridad al año 1998, se entendería como legalizadas estas mejoras al tenor con lo señalado en el parágrafo 2 del artículo 233 del decreto 190 de 2004.  Teniendo en cuenta lo expuesto, se adelanta la revisión del procedimiento a surtir entre las partes ya sea para hacer el pago de las mejoras a la Junta de Acción Comunal o para gestionar la adquisición predial.
52575	50C-01774525	BOGOTÁ, D.C.	DADEP	Se solicita la intervención de la zona verde de la Urbanización CASTILLA AMÉRICAS, la cual fue aprobada en el Comité de Seguimiento de Cesiones del 21 de abril. Mediante reunión de la semana pasada con la representante de la constructora Alcabama se lograron los acuerdos necesarios para contar con la disponibilidad de la zona del Parque.

Las situaciones descritas, hacen parte del seguimiento que se adelanta desde la Dirección General del IDU con el DADEP.

La conclusión de la etapa de entrega de los predios se espera surtir entre los meses de noviembre de 2023 a marzo de 2024. Puntualmente para la vigencia 2024, se encuentra programada la entrega de 42 predios, 26 de ellos del grupo 4 del proyecto ubicados en el Sector Tayrona, una vez resuelta la actuación administrativa que generó ajustes en el cronograma por cerca de un año.

El estado actual por cada uno de los frentes de obra se presenta en el anexo 1, que incluye el estado de adquisición de cada uno de los cuatro tramos.

El proceso de adquisición predial, en materia presupuestal, refiere la ejecución de \$160,775.95 millones frente al estimado de \$167,680.36, dicho valor se encuentra en depuración en función de cierre de vigencia y de los compromisos en materia de elegibilidad determinados por el Convenio Interadministrativo 612 de 2019.

#### 4.2.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1646-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI TRAMO 1 - ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C GRUPO 1 ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA BOSA Y OBRAS ESPECIALES	IDU-1666-2020
IDU-1647-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI TRAMO 1 - ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 2 "ENTRE LA AVENIDA BOSA Y LA AVENIDA VILLAVICENCIO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C	IDU-1667-2020
IDU-1653-2020	"CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI TRAMO 1 - ENTRE LA AVENIDA CIRCUNVALAR DEL SUR Y LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3: ENTRE LA AVENIDA VILLAVICENCIO Y LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C."	IDU-1674-2020
IDU-1670-2020	CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL AVENIDA CIUDAD DE CALI TRAMO 1 - EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C GRUPO 4: EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C.	IDU-1697-2020

4.2.4 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

**Contrato IDU-1646-2020**

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO	FECHA
Modificación No.1	Prorrogar la etapa de preconstrucción en un (1) mes y ocho (8) días. Para lo cual se requiere modificar la Cláusula 4. PLAZO ESTIMADO.	26/07/2021
Modificación No.2	Trasladar la exigibilidad de las obligaciones del Contrato de Obra 1646-2020 dispuestas en las siguientes obligaciones 5.1.3, 5.1.4, 5.1.7, 5.1.8, y 5.1.9 a la Etapa de Construcción. Modificación de los numerales 5.1 Etapa de Preconstrucción y 5.2 Etapa de Construcción.	04/09/2021
Modificación No. 3	Modificación CLÁUSULA 14.1 "REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, Modificación CLÁUSULA 22 "HITOS Y CRONOGRAMA DE OBRAS. Modificación del Numeral 1.10 del Apéndice G. Modificación CLÁUSULA 6 "OBLIGACIONES PRINCIPALES DEL CONTRATISTA". Modificar el Anexo 2 - TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G. Modificar Cláusula 4. Plazo estimado del Contrato. Primer inciso y tabla. Modificar la sección 14.4. de la Cláusula 14. Forma de Pago Retención de Garantía Modificar la sección 14.2. de la Cláusula 14. Forma de Pago Obras de Redes. Modificación del Parágrafo Tercero del numeral 5.1.5 ANTICIPO y Eliminación del parágrafo Quinto del numeral 5.1.5 ANTICIPO. Modificación APÉNDICE BIOSEGURIDAD COVID 19 por Versión 3.	14/03/2022
Modificación No. 4	Análisis de la incorporación al Contrato de Obra IDU 1646-2020 de veintinueve (29) precios unitarios no previstos (NP'S).	23/06/2022
Modificación No. 5	Modificación del numeral 15.1.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPETROL y en el ICCP. Incorporando en la fórmula de ajustes del contrato con la transición de ICCP a ICO-CIV-CIRCULAR IDU No. 6 de febrero 10 de 2022. -Desmonte del Apéndice de Bioseguridad COVID 19 V.3, en cumplimiento de la Circular IDU 20 del 2022.	03/10/2022
Modificación No. 6	-Modificación, reprogramación y segmentación financiera y física de hitos según anexo 2 Apéndice g modificación cláusula 22 "hitos y cronograma de obras -Aclarar la cláusula 14.5 remuneración por labores ambientales y sst, cláusula 14.6 remuneración por labores de diálogo ciudadano y comunicación estratégica, cláusula 14.7 remuneración por manejo de tránsito, señalización y desvíos.	25/11/2022
Modificación No. 7	Incorporación al contrato de cuarenta y cuatro (44) Precios unitarios no previstos (NP) aprobados.	16/12/2022
Modificación No. 8	Modificación de la Cláusula 13 Apropriación presupuestal.	24/12/2022
Modificación No. 9	Incorporación al Contrato de Obra IDU 1646-2020 de diecinueve nueve (19) precios unitarios no previstos (NP'S). Prórroga de 10 meses y adición por costos de componentes transversales por valor de CUATRO MIL SETECIENTOS NUEVE MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS SETENTA PESOS (\$4.709.284.570.00).	19/10/2023
Modificación No. 10	Modificar el numeral 4.2.4. del Apéndice A del Contrato IDU-1646-2020, Modificar las especificaciones de construcción de puertas y fachadas de las estaciones que hacen parte del objeto del Contrato IDU-1646-2020, como consecuencia del cambio de especificaciones técnicas solicitadas por Transmilenio S.A. Modificar la tabla contenida en la cláusula 11.1. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO en el componente denominado "VALOR PARA REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN (INCLUYE A.I.U)" en el sentido de adicionar la suma de TRES MIL QUINIENTOS ONCE MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$3.511.275.448) y descontar el mismo valor, del componente "VALOR FONDO DE COMPENSACIÓN". Así mismo, adicionar el valor de SETECIENTOS SEIS MILLONES TRESCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$ 706.392.686) a los componentes AMBIENTAL Y SST, LABORES DE DIÁLOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA Y MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS, y descontar el mismo valor, del componente "VALOR FONDO DE COMPENSACIÓN". Modificar el numeral 14.1. REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, REGLAS APLICABLES AL PAGO DE LOS HITOS, en el aparte correspondiente a ESTACIONES, en el sentido de segmentar el pago de los sub hitos ENTREPISO, FACHADA, BARANDAS Y PUERTAS Y SISTEMA ELECTROMECAÁNICO, Modificar el Anexo No. 2 del Contrato IDU-1646-2020, denominado "TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G-LINEAMIENTOS DE LA PROGRAMACIÓN, PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN", la cual fue aprobada y remitida por la Interventoría al IDU mediante comunicación CIA_IDU_CMA009_2020_3449 con radicado IDU No 202352601690562 del 21 de septiembre de 2023 Prorrogar la etapa de Construcción en UN MES Y MEDIO (1,5 meses) calendario contados a partir de la fecha actual de finalización de la citada etapa y de acuerdo con el Cronograma actividades objeto de modificación.	29/09/2022

**Contrato IDU-1647-2020**

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO	FECHA											
Modificación No.1	Ampliación del plazo estimado para la Etapa de Preconstrucción en un (1) mes, y reducción del plazo estimado para la etapa Construcción en un (1) mes, quedando el Plazo del Contrato así:	26/07/2021											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="333 339 1006 377">ETAPA</th> <th data-bbox="1006 339 1672 377">DURACIÓN DE ETAPA</th> <th data-bbox="1672 339 2345 377">PLAZO TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="333 377 1006 414">PRECONSTRUCCIÓN</td> <td data-bbox="1006 377 1672 414">7 meses</td> <td data-bbox="1672 377 2345 414" rowspan="3">83 meses</td> </tr> <tr> <td data-bbox="333 414 1006 452">CONSTRUCCIÓN</td> <td data-bbox="1006 414 1672 452">16 meses</td> </tr> <tr> <td data-bbox="333 452 1006 480">MANTENIMIENTO</td> <td data-bbox="1006 452 1672 480">60 meses</td> </tr> </tbody> </table>		ETAPA	DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL	PRECONSTRUCCIÓN	7 meses	83 meses	CONSTRUCCIÓN	16 meses	MANTENIMIENTO	60 meses	
	ETAPA		DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL									
	PRECONSTRUCCIÓN		7 meses	83 meses									
CONSTRUCCIÓN	16 meses												
MANTENIMIENTO	60 meses												
Modificación No.2	<p>Modificación de la sección 5.1 "Etapa de Preconstrucción y de la sección 5.2 "Etapa de construcción del Contrato, Trasladando la exigibilidad de las obligaciones del Contrato de Obra IDU 1647-2020 dispuestas en los numerales 5.1.3, 5.1.4, 5.1.7 y 5.1.8 a la Etapa de Construcción.</p> <p>Incluir nota en el Anexo de REQUERIMIENTO DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO.</p>	01/09/2021											
Modificación No. 3	<p>Modificar el Anexo 2 – TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G – LINEAMIENTOS DE LA PROGRAMACIÓN, PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN, del Contrato de Conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1.</p> <p>Modificar la sección 14.4. de la Cláusula 14. Forma de Pago - Retención de Garantía.</p> <p>Modificar la sección 14.2. de la Cláusula 14. Forma de Pago - Obras de Redes.</p> <p>Modificar el primer inciso de la Sección 5.1. "Etapa de Preconstrucción" así como el segundo inciso del Contrato de Obra IDU-1647-2020, incluido mediante el modificadorio No. 2.</p> <p>Incluir a la lista de precios unitarios del Contrato de Obra IDU-1647-2020, catorce (14) Ítems No Previstos, conforme lo establecido en la CLÁUSULA 15, NUMERAL 15.1.4. Ítems de Obra no previstos.</p> <p>Modificar el Parágrafo Tercero del numeral 5.1.5 ANTICIPO, de la cláusula 5 del Contrato IDU 1647 de 2020.</p> <p>Suprimir el PARÁGRAFO QUINTO del numeral 5.1.5. ANTICIPO de la Cláusula 5. del Contrato IDU 1647 de 2020.</p>	09/02/2022											
Modificación No. 4	MODIFICAR EL PRIMER INCISO DE LA SECCIÓN 5.1, "ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN" ASÍ COMO EL SEGUNDO INCISO DEL CONTRATO IDU-1647-2020, INCLUIDO MEDIANTE EL MODIFICATORIO No. 3. ANÁLISIS DE LA INCORPORACIÓN AL CONTRATO DE SESENTA Y CUATRO (64) PRECIOS UNITARIOS NO PREVISTOS (NP'S).	25/05/2022											
Modificación No. 5	Modificar la Cláusula 14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, PUENTE PEATONAL PORTAL AMÉRICAS ZONA 1 Y 2.	27/05/2022											
Modificación No. 6	Incorporación al contrato de catorce (14) precios unitarios no previstos (NP'S).	18/08/2022											
Modificación No. 7	Modificar el numeral 15.1.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPETROL y en el ICCP. Incorporando en la fórmula de ajustes del contrato con la transición de ICCP a ICOCIV -Circular IDU No. 6 de febrero 10 de 2022.	29/08/2022											
Modificación No. 8	Modificar la Cláusula 14.5 REMUNERACIÓN POR LABORES AMBIENTALES Y SST, Cláusula 14.6 REMUNERACIÓN POR LABORES DE DIÁLOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA, Cláusula 14.7 REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS	28/09/2022											
Modificación No. 9	<p>Desmonte del Apéndice de Bioseguridad COVID 19 V.3, en cumplimiento de la Circular IDU 20 del 2022.</p> <p>Incorporar una nueva obligación al contrato para la modificación del modelo estructural y los planos de taller, para el giro de la escalera de acceso al Puente Peatonal que comunica la estación TM. Av Villavicencio, la Estación No. 2 del Metro de Bogotá y el costado occidental de la Av. Villavicencio, con ocasión de la interferencia con el tránsito peatonal que esta tiene para el acceso a la Estación No. 2 del Metro de Bogotá</p>	18/11/2022											
Modificación No. 10	Modificación de la cláusula 13 – Apropriaciones presupuestales por cambio de CDP de vigencias futuras	24/12/2022											
Modificación No. 11	Prórroga por 3 meses Adición de recursos por MIL CIENTO CINCO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$1.105.950.357.00), suma que incluye el IVA	29/12/2022											
Modificación No.12	Inclusión Nueve (9) NPs	27/03/2023											
Modificación No 13	Prórroga por ONCE (11) Meses Adición de recursos por CINCO MIL QUINIENTOS CUARENTA MILLONES NOVENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO PESOS MCTE (\$ 5.540.092.374) suma que incluye el IVA	31/03/2023											
Modificación No 14	Actualización anexo 2 apéndice g modificación cláusula 22 "hitos y cronograma de obras".	9/06/2023											
Modificación No 15	Incorporación al contrato de Sesenta y cuatro (64) precios unitarios no previstos (NP'S). Modificar el numeral 11.1. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO en el sentido de actualizar los valores de los componentes, de conformidad con los modificadorios No 9,11 y 13. Aclarar fecha terminación Etapa de construcción	03/11/2023											
Modificación No 16	Actualización anexo 2 apéndice g modificación cláusula 22 "hitos y cronograma de obras".	03/11/2023											

## Contrato IDU-1653-2020

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO	FECHA		
Modificación No.1	Ampliación del plazo estimado para la Etapa de Preconstrucción en un (1) mes, y reducción del plazo estimado para la etapa Construcción en un (1) mes, quedando el Plazo del Contrato así:	26/07/2021		
	<b>ETAPA</b>		<b>DURACIÓN DE ETAPA</b>	<b>PLAZO TOTAL</b>
	PRECONSTRUCCIÓN		7 meses	83 meses
	CONSTRUCCIÓN		16 meses	
MANTENIMIENTO	60 meses			
Modificación No.2	Modificación de la sección 5.1 "Etapa de Preconstrucción y de la sección 5.2 "Etapa de construcción del Contrato, Traslado de la exigibilidad de las obligaciones del Contrato de Obra IDU 1647-2020 dispuestas en los numerales 5.1.3, 5.1.4, 5.1.7 y 5.1.8 a la Etapa de Construcción. Incluir nota en el Anexo de REQUERIMIENTO DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO.	01/09/2021		
Modificación No. 3	Modificar el Anexo 2 – TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G – LINEAMIENTOS DE LA PROGRAMACIÓN, PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN, del Contrato de Conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1. Modificar la sección 14.4. de la Cláusula 14. Forma de Pago - Retención de Garantía. Modificar la sección 14.2. de la Cláusula 14. Forma de Pago - Obras de Redes. Modificar el primer inciso de la Sección 5.1. "Etapa de Preconstrucción" así como el segundo inciso del Contrato de Obra IDU-1647-2020, incluido mediante el modificadorio No. 2. Incluir a la lista de precios unitarios del Contrato de Obra IDU-1647-2020, catorce (14) Ítems No Previstos, conforme lo establecido en la CLÁUSULA 15. NUMERAL 15.1.4. Ítems de Obra no previstos. Modificar el Parágrafo Tercero del numeral 5.1.5 ANTICIPO, de la cláusula 5 del Contrato IDU 1647 de 2020. Suprimir el PARÁGRAFO QUINTO del numeral 5.1.5. ANTICIPO de la Cláusula 5, del Contrato IDU 1647 de 2020.	09/02/2022		
Modificación No. 4	MODIFICAR EL PRIMER INCISO DE LA SECCIÓN 5.1. "ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN" ASÍ COMO EL SEGUNDO INCISO DEL CONTRATO IDU-1647-2020, INCLUIDO MEDIANTE EL MODIFICATORIO No. 3. ANÁLISIS DE LA INCORPORACIÓN AL CONTRATO DE SESENTA Y CUATRO (64) PRECIOS UNITARIOS NO PREVISTOS (NP'S).	25/05/2022		
Modificación No. 5	Modificar la Cláusula 14.1 REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, PUENTE PEATONAL PORTAL AMÉRICAS ZONA 1 Y 2.	27/05/2022		
Modificación No. 6	Incorporación al contrato de catorce (14) precios unitarios no previstos (NP'S).	18/08/2022		
Modificación No. 7	Modificar el numeral 15.1.6. Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPETROL y en el ICCP. Incorporando en la fórmula de ajustes del contrato con la transición de ICCP a ICOCIV -Circular IDU No. 6 de febrero 10 de 2022.	29/08/2022		
Modificación No. 8	Modificar la Cláusula 14.5 REMUNERACIÓN POR LABORES AMBIENTALES Y SST, Cláusula 14.6 REMUNERACIÓN POR LABORES DE DIÁLOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA, Cláusula 14.7 REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO, SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS	28/09/2022		
Modificación No. 9	Desmonte del Apéndice de Bioseguridad COVID 19 V.3, en cumplimiento de la Circular IDU 20 del 2022. Incorporar una nueva obligación al contrato para la modificación del modelo estructural y los planos de taller, para el giro de la escalera de acceso al Puente Peatonal que comunica la estación TM. Av Villavicencio, la Estación No. 2 del Metro de Bogotá y el costado occidental de la Av. Villavicencio, con ocasión de la interferencia con el tránsito peatonal que esta tiene para el acceso a la Estación No. 2 del Metro de Bogotá.	18/11/2022		
Modificación No. 10	Modificación de la cláusula 13 – Apropiaciones presupuestales por cambio de CDP de vigencias futuras	24/12/2022		
Modificación No. 11	Prórroga por 3 meses Adición de recursos por MIL CIENTO CINCO MILLONES NOVECIENTOS CINCUENTA MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$1.105.950.357.00), suma que incluye el IVA	29/12/2022		
Modificación No.12	Inclusión Nueve (9) NPs	27/03/2023		
Modificación No 13	Prórroga por ONCE (11) Meses Adición de recursos por CINCO MIL QUINIENTOS CUARENTA MILLONES NOVENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS SETENTA Y CUATRO PESOS MCTE (\$ 5.540.092.374) suma que incluye el IVA	31/03/2023		
Modificación No 14	Actualización anexo 2 apéndice g modificación cláusula 22 "hitos y cronograma de obras".	9/06/2023		
Modificación No 15	Incorporación al contrato de Sesenta y cuatro (64) precios unitarios no previstos (NP'S). Modificar el numeral 11.1. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO en el sentido de actualizar los valores de los componentes, de conformidad con los modificadorios No 9,11 y 13. Aclarar fecha terminación Etapa de construcción	03/11/2023		
Modificación No 16	Actualización anexo 2 apéndice g modificación cláusula 22 "hitos y cronograma de obras".	03/11/2023		

**Contrato IDU-1653-2020**

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO	FECHA										
Modificación No.1	<p>Ampliación del plazo estimado para la Etapa de Preconstrucción en un (1) mes, y reducción del plazo estimado para la etapa Construcción en un (1) mes, quedando el Plazo del Contrato así:</p> <table border="1" data-bbox="339 720 2342 855"> <thead> <tr> <th>ETAPA</th> <th>DURACIÓN DE ETAPA</th> <th>PLAZO TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PRECONSTRUCCIÓN</td> <td>7 meses</td> <td rowspan="3">88 meses</td> </tr> <tr> <td>CONSTRUCCIÓN</td> <td>21 meses</td> </tr> <tr> <td>MANTENIMIENTO</td> <td>60 meses</td> </tr> </tbody> </table>	ETAPA	DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL	PRECONSTRUCCIÓN	7 meses	88 meses	CONSTRUCCIÓN	21 meses	MANTENIMIENTO	60 meses	29/07/2021
ETAPA	DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL										
PRECONSTRUCCIÓN	7 meses	88 meses										
CONSTRUCCIÓN	21 meses											
MANTENIMIENTO	60 meses											
Modificación No.2	<p>Anexo 2 - TABLA DE HITOS DEL APÉNDICE G – LINEAMIENTOS DE LA PROGRAMACIÓN, PARA LA ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL DE CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN, del Contrato de Conformidad con los Hitos previstos en la cláusula 14.1. Modificación de la cláusula                      Modificación cláusula 4 PLAZO ESTIMADO en su primer inciso y tabla de descripción de etapas y plazo estimado.                      Modificación del numeral 5.2 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN, se acordó dividir la Etapa de Construcción en dos Fases,                      Modificación del Apéndice A, en su numeral 2.5 Viabilidad Predial,                      Modificación del Anexo de Personal, numeral 2.3 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN para incluir párrafo de ingreso de personal para la etapa de construcción proporcional y acorde a las actividades de obra que se encuentren programadas y en ejecución de acuerdo con la respectiva fase (Fase 1 y Fase 2).                      Modificación numeral 5.1.5 ANTICIPO, PARAGRAFO QUINTO,                      Modificar el numeral 14.2 REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA REDES,                      Modificación del numeral 14.5 REMUNERACIÓN AMBIENTAL Y SST EN SU SUB-NUMERAL 14.5.2 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN.                      Modificación del numeral 14.6 REMUNERACIÓN DE LABORES DE DIÁLOGO CIUDADANO Y COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA, EN SU SECCIÓN 14.6.2 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN.                      Modificación del numeral 14.7 REMUNERACIÓN POR MANEJO DE TRÁNSITO SEÑALIZACIÓN Y DESVÍOS 14.7.2 ETAPA DE CONSTRUCCIÓN.                      Modificación de la CLÁUSULA 54. DOCUMENTOS DEL CONTRATO PARA INCLUSIÓN DE APÉNDICE DE BIOSEGURIDAD VERSIÓN 4 Y NOTA RELACIONADA CON EL MISMO.</p>	19/05/2022										
Modificación No. 3	<p>Modificar la CLÁUSULA 54. DOCUMENTOS DEL CONTRATO, suprimiendo el apéndice de bioseguridad conforme a la circular No 6 del 5 de julio del 2022.                      Modificar el anexo 3 - GLOSARIO DEL CONTRATO, incluyendo los numerales 1.57 Índice de Costos de la Construcción de obras civiles o ICOCIV y 1.58 Aplicabilidad del ICOCIV de acuerdo con lo reglado en la circular 06 de 2022, modificar el numeral 15.1.6 Ajustes por variaciones en el precio del insumo asfalto emitido por ECOPEL y en el ICCP, en el romanillo (iii), teniendo en cuenta la entrada en vigor del ICOCIV de acuerdo con lo reglado en la circular 06 de 2022.                      Modificar la cláusula 14.4 RETENCIÓN APLICABLE A LA REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, REMUNERACIÓN PARA LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE DESVÍOS, REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA REDES Y REMUNERACIÓN PARA OBRAS ESPECIALES para cambio de porcentaje de retención en garantía conforme a la Circular No. 29 de 2021.                      Modificar el numeral 15.1 Mayores Cantidades de Obras para Redes en su segundo párrafo en relación con la retención a aplicar, lo anterior en función de la Circular No. 29 del 2 de agosto de 2021.</p>	11/10/2022										
Modificación No. 4	<p>Modificación de la Cláusula 13. Apropriaciones Presupuestales.</p>	24/12/2022										
Modificación No. 5	<p>Incorporación al contrato de ochenta y tres (83) precios unitarios no previstos (NP'S).                      Aclarar la cláusula Segunda del Modificadorio No. 3, suscrito el 11 de octubre del año 2022, entendiéndose que los numerales adicionados al GLOSARIO como 1.63 y 1.64, corresponden en realidad a 1.57 y 1.58.</p>	14/06/2023										

**Contrato IDU-1670-2020**

EVENTO CONTRACTUAL	OBJETO DE LA MODIFICACIÓN AL CONTRATO	FECHA										
Modificación No.1	<p>Ampliación del plazo estimado para la Etapa de Preconstrucción en dos (2) meses, y reducción del plazo estimado para la etapa Construcción por el mismo tiempo, quedando el Plazo del Contrato así:</p> <table border="1" data-bbox="339 722 2342 855"> <thead> <tr> <th data-bbox="339 722 1006 754">ETAPA</th> <th data-bbox="1006 722 1672 754">DURACIÓN DE ETAPA</th> <th data-bbox="1672 722 2342 754">PLAZO TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="339 754 1006 787">PRECONSTRUCCIÓN</td> <td data-bbox="1006 754 1672 787">8 meses</td> <td data-bbox="1672 754 2342 787" rowspan="3">93 meses</td> </tr> <tr> <td data-bbox="339 787 1006 821">CONSTRUCCIÓN</td> <td data-bbox="1006 787 1672 821">25 meses</td> </tr> <tr> <td data-bbox="339 821 1006 855">MANTENIMIENTO</td> <td data-bbox="1006 821 1672 855">60 meses</td> </tr> </tbody> </table>	ETAPA	DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL	PRECONSTRUCCIÓN	8 meses	93 meses	CONSTRUCCIÓN	25 meses	MANTENIMIENTO	60 meses	28/07/2021
ETAPA	DURACIÓN DE ETAPA	PLAZO TOTAL										
PRECONSTRUCCIÓN	8 meses	93 meses										
CONSTRUCCIÓN	25 meses											
MANTENIMIENTO	60 meses											
Modificación No.2	<p>Modificar el numeral 5.1 ETAPA DE PRECONSTRUCCIÓN de la cláusula 5 ALCANCE Y DESARROLLO DEL OBJETO, en lo referente a la duración de la etapa de la siguiente manera: " esta etapa iniciará a partir del día siguiente a la fecha de iniciación de la ejecución del contrato o fecha de iniciación y terminará cuando se verifique en los numerales (...). Por lo tanto, el cumplimiento de los requisitos señalados en este numeral será condición indispensable para la suscripción del acta de inicio de la etapa de construcción. La duración de la etapa de preconstrucción dependerá del cumplimiento de los requisitos mencionados (...)</p>	25/11/2021										
Modificación No. 3	<p>Incorporación al contrato de cuarenta y dos (42) PRECIOS UNITARIOS NO PREVISTOS, de conformidad con el numeral 15.1.4. Ítems de Obra no previstos.</p> <p>Modificación Numeral 14.2. REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA REDES.</p> <p>Modificación Numeral 14.4. RETENCIÓN APLICABLE A LA REMUNERACIÓN PARA OBRAS DE CONSTRUCCIÓN, REMUNERACIÓN PARA LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE DESVÍOS, REMUNERACIÓN DE LAS OBRAS PARA REDES Y REMUNERACIÓN PARA OBRAS ESPECIALES</p>	21/07/2022										
Modificación No. 4	<p>Desmonte Apéndice de Bioseguridad</p>	28/09/2022										
Modificación No. 5	<p>Cambio de Etapa con Traslado de obligaciones y con Fases Pago Componentes remuneración Ambiental, SST, Diálogo Ciudadano y tránsito. Incorporación ICOCIV</p>	29/09/2022										
Modificación No. 6	<p>Modificación de la Cláusula 13. Apropriaciones Presupuestales.</p>	24/12/2022										
Modificación No. 7	<p>Modificar el Primer Párrafo de la Sección 14.1 "Remuneración Para Obras de Construcción" Modificar la tercera viñeta de la sección 1.10 del Apéndice G Modificar el Apéndice C Parte 2 " Redes Hidrosanitarias"</p>	16/02/2023										



#### 4.2.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

##### 4.2.3.1 Grupo 1. IDU-1646-2020

###### Situación: Retraso Entrega Predio Rt 50121:

Debido a la complejidad de la gestión de adquisición predial, se generó el retraso en la entrega del predio, ocasionando la imposibilidad de ejecución de obra en el área, siendo necesario ampliar el plazo del contrato, para ejecutar las obras. Una vez finalizada la gestión predial, se adelantaron mesas de trabajo para evaluar el periodo de tiempo mínimo y los recursos requeridos para ejecutar los trabajos atrasados en el menor tiempo posible, llegando a concertar un periodo de 10 meses, los cuales adicionalmente requieren el reconocimiento económico de los componentes transversales, que permitieran el correcto desarrollo en este periodo adicional. Mediante la ampliación del plazo y el cubrimiento de las labores transversales, se dispuso el plazo requerido para lograr la ejecución del alcance dentro del área de desarrollo del contrato, esto bajo el cumplimiento de la cláusula 4 contrato: "El plazo real también podrá ser superior al estimado en caso de suspensiones o prórrogas de mutuo acuerdo a los plazos establecidos para el cumplimiento de las obligaciones contractuales". Con lo anterior se logra la culminación del alcance de metas físicas y del mismo objeto contractual, dada la continuidad del proyecto. Se logró el ajuste al proceso por medio de la labor de los equipos del Contratista de obra, interventoría, gestión predial, supervisión y ordenación del gasto IDU.

###### Situación: Ajustes Arquitectónicos a Estaciones:

TRANSMILENIO S.A. solicitó al IDU realizar ajustes al diseño de estaciones principalmente sobre los elementos arquitectónicos, (puertas, fachadas, barandas y torniquetes), justificado en la problemática asociada al vandalismo que está experimentando la infraestructura de las estaciones del sistema de transporte público masivo de la ciudad, así como la evasión en el pago de los tiquetes de viajes, que han ocasionado importantes afectaciones para la sostenibilidad de este servicio público, al que se expondrán las estaciones.

La decisión final fue implementar los ajustes solicitados, con la modificación del contrato en términos generales, en

especificaciones técnicas, inclusión de actividades no previstas, adición a la remuneración para obras de construcción, ampliación del plazo en mes y medio. Una vez consolidadas las solicitudes de Transmilenio desde el equipo de la Supervisión IDU, el contratista evaluó detalladamente y justificó todos los aspectos afectados por las modificaciones requeridas, encontrando que las actividades no estaban contempladas en el contrato con las nuevas especificaciones.

De forma conjunta, y mediante mesas de trabajo, con base en el estudio del mercado, se establecieron los costos particulares y al final del ejercicio se determinó un mayor valor "delta" necesario para el suministro, instalación y puesta en funcionamiento de los elementos definidos. Se adelantó el proceso regular de aprobación del interventor y finalmente mediante modificación contractual, se incluyeron los ajustes necesarios para atender el requerimiento de Transmilenio.

Se logró la implementación de los elementos arquitectónicos para las estaciones, atendiendo las solicitudes funcionales de Transmilenio. Los equipos jurídicos sustentan las modificaciones del contrato en las mismas cláusulas contractuales y en antecedentes como el del Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Expediente 1952. (CP. Enrique José Arboleda Perdomo. 13 de agosto de 2009)

2 Corte Constitucional. Sentencia C-300 de 2012. (MP: Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. 25 de abril de 2012). Todo el proceso se desarrolló para lograr la implementación de ajustes para mejorar la seguridad, la vida útil de las estaciones y para minimizar la problemática general asociada a la evasión de pago por parte de los usuarios del sistema. El mecanismo fue desarrollado conjuntamente por el contratista de obra, interventoría, dtini, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU.

###### Situación: desacuerdo en pago de ajustes, incremento en el precio de aceros de refuerzo y estructural- determinado por amigable componedor

En desarrollo del contrato se presentó desacuerdo entre las partes, respecto al pago de ajustes asociados al incremento en el precio comercial del acero por circunstancias no previsibles asociadas particularmente a los efectos económicos de la pandemia por Covid-19. La supervisión y la ordenación del gasto adelantaron reuniones de concertación

y acuerdo, convocaron al contratista de obra e interventoría en diferentes ocasiones. Dado que en el proceso mencionado no fue posible llegar a acuerdo, el contratista hizo uso del mecanismo señalado en el contrato para las controversias no acordadas, siendo así necesaria la intervención del amigable componedor, haciendo uso de los mecanismos establecidos por el contrato, se atendió la controversia presentada. La Cláusula 36 del contrato IDU-1646-2020, establece el pacto del amigable componedor para definir controversias. Cláusula 35 del contrato IDU-1646-2020, establece que la decisión del amigable componedor será definitiva y vinculante para las partes. De tal forma participaron en el proceso el Contratista de obra, interventoría, subdirección general jurídica, supervisión y ordenación del gasto IDU.

##### 4.2.3.2. Grupo 2. IDU-1647-2020

###### Situación: ajustes arquitectónicos a estaciones

TRANSMILENIO S.A. solicitó al IDU realizar ajustes al diseño de estaciones principalmente sobre los elementos arquitectónicos, (puertas, fachadas, barandas y torniquetes), justificado en la problemática asociada al vandalismo que está experimentando la infraestructura de las estaciones del sistema de transporte público masivo de la ciudad, así como la evasión en el pago de los tiquetes de viajes, que han ocasionado importantes afectaciones para la sostenibilidad de este servicio público, al que se expondrán las estaciones.

Se buscó implementar los ajustes solicitados, con la modificación del contrato en términos generales, en especificaciones técnicas, inclusión de actividades no previstas, adición a la remuneración para obras de construcción, ampliación del plazo. Una vez consolidadas las solicitudes de Transmilenio desde el equipo de la Supervisión IDU, el contratista evaluó detalladamente y justificó todos los aspectos afectados por las modificaciones requeridas, encontrando que las actividades no estaban contempladas en el contrato con las nuevas especificaciones.

De forma conjunta, y mediante mesas de trabajo, con base en el estudio del mercado, se establecieron los costos particulares y al final del ejercicio se determinará un mayor valor "delta" necesario para el suministro, instalación y puesta en funcionamiento de los elementos definidos.

Se adelantó el proceso regular de aprobación del interventor y finalmente mediante modificación contractual, se incluyen los ajustes necesarios para atender el requerimiento de Transmilenio. El proceso con la finalidad de implementar los elementos arquitectónicos para las estaciones, atendiendo las solicitudes funcionales de Transmilenio, para mejorar la seguridad, la vida útil de las estaciones y minimizar la problemática general asociada a la evasión de pago por parte de los usuarios del sistema. En el proceso participan el Contratista de obra, interventoría, dtini, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU.

###### Situación: obtención PMT de alto impacto

En etapa de pre construcción se determinó línea base para establecer el desvío más favorable, sin embargo, finalizando esta etapa aún no se tenía aprobado por parte de SDM, el PMT de alto impacto. Se acordó prorrogar la etapa de pre construcción ampliando el plazo en el periodo necesario para obtener la aprobación del PMT y disminuyendo la etapa de construcción, manteniendo sin modificación el plazo total del contrato.

Adicionalmente, se acordó hacer un "traslapo" de obligaciones entre las dos etapas, ampliando el plazo para el cumplimiento de la obligación relacionada con la aprobación del PMT.

Paralelamente se implementaron PMT de bajo impacto, logrando ejecutar intervenciones parciales y evitando la parálisis del proyecto, por medio de mesas de trabajo y gestión interinstitucional con Secretaría Distrital de Movilidad.

Finalmente, se logró la aprobación PMT de alto impacto el día 05 de enero de 2023, para desvío de tráfico vehicular en sentido N-S desde la Dg 49 hasta la Calle 54C sur, permitiendo el cierre de las calzadas orientales para su intervención. El proceso se desarrolló en cumplimiento de obligaciones indicadas en el numeral 5.1.3, 5.1.4, 5.1.7 y 5.1.8 del contrato de obra. Adicionalmente se logró ejecutar obras parciales con implementación de PMT de bajo impacto. Participaron en el proceso el Contratista de obra, interventoría, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU. Secretaría Distrital de Movilidad.

###### Situación: obtención de la no objeción a los diseños de acueducto y alcantarillado

Dentro de las obligaciones del Contratista en etapa de pre construcción se incluye la obtención de la NO objeción al diseño de Acueducto y alcantarillado, la cual no fue lograda durante esta etapa. Se acordó para tal fin la ampliación del plazo de la etapa de pre construcción en un mes, con el fin de lograr culminar la gestión y obtener la aprobación. Siendo insuficiente el tiempo requerido, se acordó trasladar la obligación culminada a la etapa de construcción, con el fin de avanzar en la ejecución viable. Por medio de gestión interinstitucional se logró agilizar la revisión por parte de la EAAB, y se concertaron mesas de trabajo, evitando reprocesos con dicha entidad. Se logró también que la EAAB viabilizara obras menores, con lo que se dio avance a la ejecución de las obras de redes en algunos frentes.

Se obtuvo la NO objeción completa en el mes de diciembre de 2022 y la intervención anticipada en redes menores e intervención en espacio público, previo a la No objeción definitiva, lo anterior por el trabajo conjunto del Contratista de obra, interventoría, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU, así como de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

###### Situación: intervenciones de la comunidad para construcción de rampas de acceso a predios

Dada la gran cantidad de establecimientos comerciales que no contaban con licencia de construcción para rampas de acceso a los predios, la comunidad optó por las vías de hecho, impidiendo algunas actividades en espacio público con el fin de lograr la construcción de las rampas a pesar de no contar con la licencia de construcción. Se generó mecanismo alternativo para viabilizar la construcción de las rampas a predios, cuyos propietarios dieran cumplimiento a los requisitos que se establecieron de forma particular, dada la complejidad de la situación socioeconómica del sector.

Se evaluó detalladamente la situación social y económica del sector, se desarrollaron reuniones de sensibilización y socialización con comunidad, se estableció mecanismo de viabilización por parte de las Secretaría Distrital de Movilidad y de viabilización por parte del IDU, de tal forma que las



rampas que concluyeran el proceso con las dos viabilizaciones se incluirán en el alcance del contrato.

Con lo anterior, se consiguió generar interinstitucionalmente un mecanismo de viabilización, según las particularidades del proyecto, atender las solicitudes de la comunidad y continuar con el avance de obra sin intervención o daños causados por la comunidad del sector, la cual es de alta complejidad. Participan activamente del proceso el Contratista de obra, interventoría, supervisión IDU, Secretaría Distrital de Movilidad.

#### 4.2.3.3. Grupo 3. IDU-1653-2020 Situación: ajustes arquitectónicos a estaciones

TRANSMILENIO S.A. solicitó al IDU realizar ajustes al diseño de estaciones principalmente sobre los elementos arquitectónicos, (puertas, fachadas, barandas y torniquetes), justificado en la problemática asociada al vandalismo que está experimentando la infraestructura de las estaciones del sistema de transporte público masivo de la ciudad, así como la evasión en el pago de los tiquetes de viajes, que han ocasionado importantes afectaciones para la sostenibilidad de este servicio público, al que se expondrán las estaciones.

Para atender la anterior solicitud, se tomó la decisión de implementar los ajustes solicitados, con la modificación del contrato en términos generales, en especificaciones técnicas, inclusión de actividades no previstas, adición a la remuneración para obras de construcción, ampliación del plazo en mes y medio.

Una vez consolidadas las solicitudes de Transmilenio desde el equipo de la Supervisión IDU, el contratista evaluó detalladamente y justificó todos los aspectos afectados por las modificaciones requeridas, encontrando que las actividades no estaban contempladas en el contrato con las nuevas especificaciones. De forma conjunta, y mediante mesas de trabajo, con base en el estudio del mercado, se establecieron los costos particulares y al final del ejercicio se determinó un mayor valor "delta" necesario para el suministro, instalación y puesta en funcionamiento de los elementos definidos, posteriormente se adelantó el proceso regular de aprobación del interventor y finalmente mediante modificación contractual, se incluyeron los ajustes necesarios para atender el re-

querimiento de Transmilenio.

Con este proceso se logró Implementar los elementos arquitectónicos para las estaciones, atendiendo las solicitudes funcionales de Transmilenio, con el fin de mejorar la seguridad, la vida útil de las estaciones y minimizar la problemática general asociada a la evasión de pago por parte de los usuarios del sistema, en el proceso participaron el Contratista de obra, interventoría, dtini, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU.

Dada la gran cantidad de establecimientos comerciales que no contaban con licencia de construcción para rampas de acceso a los predios, la comunidad optó por las vías de hecho, impidiendo algunas actividades en espacio público con el fin de lograr la construcción de las rampas a pesar de no contar con la licencia de construcción. El IDU generó mecanismo alternativo para viabilizar la construcción de las rampas a predios, cuyos propietarios dieran cumplimiento a los requisitos que se establecieron de forma particular, dada la complejidad de la situación socioeconómica del sector.

Se evaluó detalladamente la situación social y económica del sector, se desarrollaron reuniones de sensibilización y socialización con comunidad, se estableció mecanismo de viabilización por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y de viabilización por parte del IDU, de tal forma que las rampas que concluyeran el proceso con las dos viabilizaciones se incluyeran en el alcance del contrato.

Con el esfuerzo conjunto se logró generar interinstitucionalmente un mecanismo de viabilización alternativo a la licencia de construcción, según las particularidades del proyecto y así atender las solicitudes de la comunidad y continuar con el avance de obra sin intervención o daños causados por la comunidad del sector, la cual es de alta complejidad. El proceso se logró gracias al trabajo conjunto del Contratista de obra, interventoría, supervisión IDU y Secretaría Distrital de Movilidad.

#### 4.2.3.4 Grupo 4. IDU-1670-2020

**Situación: viabilidad predial mínima para cambio de etapa:**

Debido a la complejidad de la gestión predial, no fue posible disponer de la viabilidad predial al finalizar la etapa de pre construcción, siendo necesaria la ampliación de la etapa de pre construcción en dos meses y se disminuyendo por el mismo periodo la etapa de construcción con el fin de no afectar el plazo final.

Se concertaron mesas de trabajo y gestión de la Dirección técnica de predios, para agilizar la disponibilidad predial. Se logró modificar las etapas del contrato sin generar mayores plazos ni mayores valores. Lo anterior se logró atendiendo las directrices establecidas en la minuta del Contrato IDU-1670-2020.

Adicionalmente, la Corte Constitucional en sentencia C-300 de 2012, al examinar la constitucionalidad del artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 analizó específicamente ese aspecto., en el sentido de que "(...) "Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así mismo, lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral.

Adicionalmente, se logró concretar la ejecución de actividades preliminares de ejecución en etapa de pre construcción, para optimizar el periodo. En desarrollo de lo mencionado participaron: contratista de obra, interventoría, gestión predial, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU, para lograr dar continuidad al proyecto.

**Situación: obtención de la no objeción a los diseños de acueducto y alcantarillado**

Dentro de las obligaciones del contratista en etapa de pre construcción se incluyó la obtención de la NO objeción al diseño de Acueducto y alcantarillado, la cual no fue lograda durante esta etapa. Se optó por la ampliación del plazo de la etapa de pre construcción, con el fin de lograr culminar la gestión y obtener la aprobación. Siendo insuficiente el tiempo requerido, se acordó trasladar la obligación culminada a la etapa de construcción, con el fin de avanzar en la ejecución viable. Por medio de gestión interinstitucional se logró agilizar la revisión por parte de la EAAB, y se concertaron

mesas de trabajo, evitando reprocesos con dicha entidad. Finalmente se logró que la EAAB viabilizara obras menores, con lo que se dio avance a la ejecución de las obras de redes en algunos frentes, logrando de forma paralela la intervención anticipada en redes menores, previo a la No objeción definitiva, para este proceso participaron Contratista de obra, interventoría, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU. Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá.

#### Situación: obtención PMT de alto impacto

Ante la falta de aprobación por parte de Secretaría Distrital de Movilidad del Plan de Manejo de Tráfico de alto impacto, se optó por la implementación de PMTs de bajo impacto, logrando ejecutar intervenciones parciales y evitando la parálisis del proyecto, en el periodo de trámite. Mediante mesas de trabajo y gestión interinstitucional con Secretaría Distrital de Movilidad y coordinación con el proyecto de construcción de Av. Guayaquanes, con el fin de agilizar la entrega de esta vía, requerida para el desvío principal, fue posible la aprobación PMT de alto impacto e implementación el día 15 de agosto de 2023, para desviar de tráfico vehicular hacia la Av. Guayaquanes. Paralelamente se logró la ejecución de obras parciales con implementación de PMT de bajo impacto y aprobación final del PMT de alto impacto. Lo anterior con el esfuerzo conjunto del Contratista de obra, interventoría, gestión contractual, supervisión y ordenación del gasto IDU. Secretaría Distrital de Movilidad.

#### 4.2.3.1 Coordinación Interinstitucional – Redes secas

Como lo expuesto en Troncal Av. 68, los espacios, procesos y estrategias especialmente de ejecución de maniobras, daños y vandalismo se adoptaron de manera general para estos proyectos de gran magnitud.

#### 4.2.4.2 Coordinación Interinstitucional – Redes hidrosanitarias

Los diseños hidrosanitarios no contaban con la no objeción por parte de la EAAB al inicio de las obras.

Gracias a la gestión de la OCIT se logró que la EAAB entregara aval técnico por tramos en los que ya no se tuviera

observaciones, con el fin de no afectar la ejecución de cada uno de los contratos. A la fecha ya todos los contratos cuentan con no objeción por parte de la EAAB.

#### 4.2.4.3 Coordinación Interinstitucional Oficina de Gestión Ambiental -OGA-

En el proyecto se realizaron actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición, instalando material proveniente de centros de tratamiento y aprovechamiento, así como aprovechamiento insitu para un total estimado de 111064 m3 que corresponde al 25% del material instalado en la obra. De otra parte, en relación a la instalación de GCR se estima una instalación de 7587,7 m3 que corresponden aproximadamente al 25 % del total de volumen de mezcla asfáltica a instalar en este contrato.

Se prevén beneficios en los índices de calidad de aire y ruido relacionados con las mejoras de las condiciones de movilidad.

Este proyecto cuenta con 9 alcorques inundables, estructuras SUDS que generarán beneficios directos sobre el volumen y la calidad de la escorrentía superficial, así como mejoras en los valores estéticos y paisajísticos de la zona, entre otros.

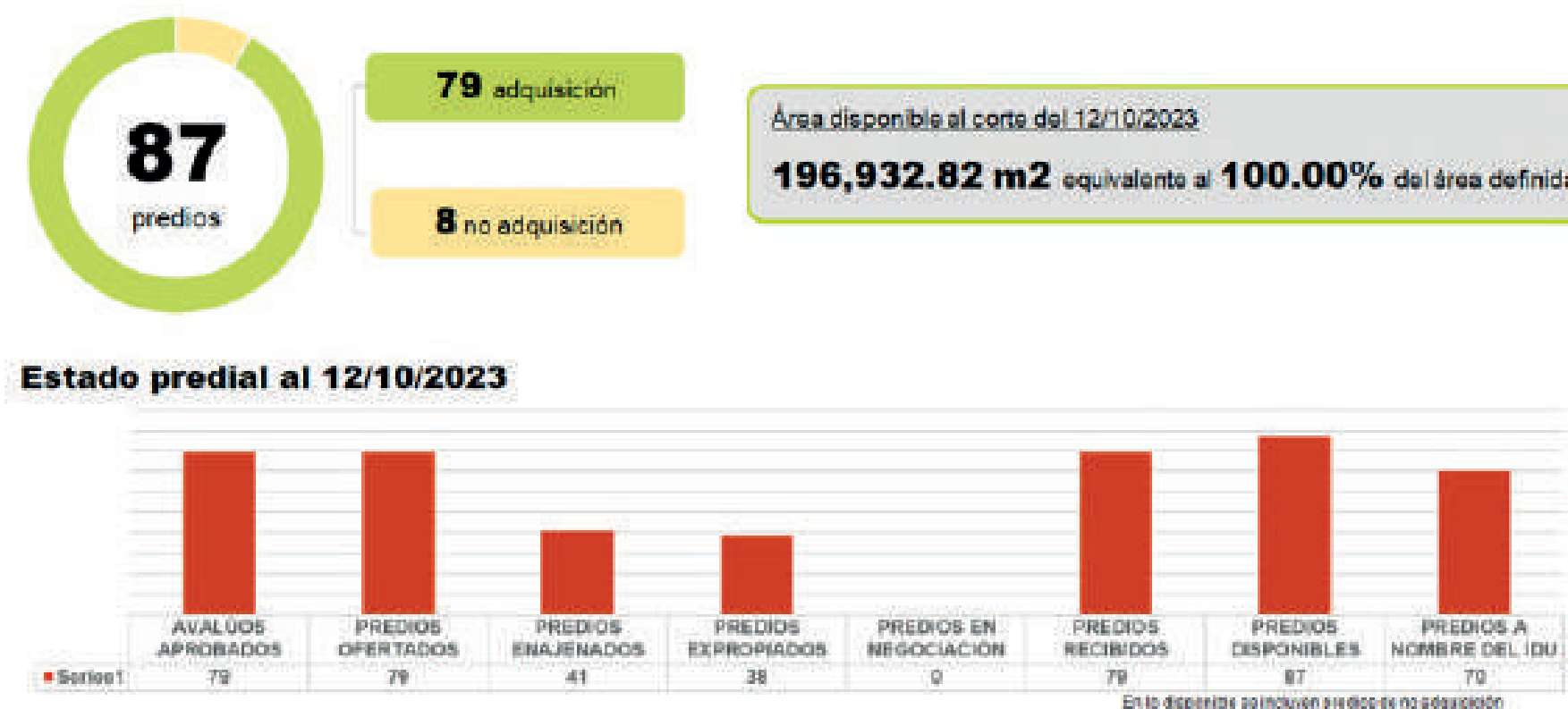
Incorpora 748 árboles nuevos y 6100 m2 de coberturas vegetales asociadas al espacio público.

Se obtuvieron los permisos silviculturales que priorizaron la conservación y traslado de arbolado en sitio por encima de las talas (257 talas vs 753 árboles para traslado y/o conservación).

Durante la ejecución del Programa de Arqueología Preventiva, se encontró material arqueológico principalmente cerámica que son del periodo Colonial y Republicano.

En el desarrollo del proyecto se generaron más de 22.908 empleos para personal de MOC y MONC en el periodo 2020 - 2023.

### 4.3 TRONCAL CARACAS SUR



#### 4.3.1 Gestión predial

Durante el periodo se concluyeron las actividades que garantizaron la disponibilidad del suelo. Actualmente, se adelantan las tareas asociadas al cierre del proceso de adquisición de 9 predios.

#### 4.3.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1601-2019	CONSTRUCCIÓN DE LA EXTENSIÓN TRONCAL CARACAS TRAMO 1 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	IDU-1605-2019

#### 4.3.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

El Proyecto está dividido en 4 sectores denominados así:

- Sector 1: Molinos (380 m).
- Sector 2: Picota (1.270 m).
- Sector 3: Ladrillera Santafé (1.100 m).
- Sector 4: Par vial (750 m).

Durante la ejecución de las obras se han presentado las siguientes afectaciones de mayor relevancia:

- Entrega de dos (2) predios adquiridos al INPEC, correspondientes al complejo carcelario y penitenciario - CO-

MEB La Picota, ubicados en el Sector 2, cuya condición de entrega al IDU se daría una vez que se construyera un nuevo cerramiento con sus obras complementarias.

• Entrega de dos (2) predios adquiridos a la Escuela de Artillería y Casas Fiscales del Ejército Nacional, ubicados en el Sector 2, con similar necesidad del punto anterior, además, de redes de la E.A.A.B.

• Hallazgo arqueológico, ubicado en los costados oriental y occidental en parte del sector 3.  
• Entrega de un (1) predio adquirido a una EDS-Brio, ubicado en el Sector 3.

• Entrega de cuatro (4) predios adquiridos a poseedores, ubicados en el Sector 2.

• Impacto sobre el avance en las obras para adecuar la infraestructura de las redes a las nuevas condiciones de la infraestructura vial y de espacio público.

Actualmente se evalúa una solicitud del contratista para una nueva prórroga dada las siguientes afectaciones, manteniendo el compromiso de la entrega en servicio a diciembre de 2023 de vías, las Estaciones BRT Molinos y Danubio con sus puentes peatonales para la operación de TRANSMILENIO, dejando áreas de vías y espacio público a desarrollar durante el año 2024:

• Hallazgo arqueológico, ubicado en el costado occidental en parte del sector 3.

• Interferencia de trabajos de VANTI-ESP, ubicados sobre la calle 52 S y en Hoya del Ramo (Sector 3), así como en Chiguaza (Sector 2).

• Entrega tardía de (1) predio adquirido a una EDS-Brio, ubicado en el costado occidental del Sector 3.

#### 4.3.4 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

En mesas de trabajo IDU / Contratista / Interventoría se

estudió la solicitud de modificar el plazo del contrato del Contratista, que dio paso a la suscripción de prórroga el 22 de diciembre de 2022, por un tiempo adicional de 14 meses, no imputable al contratista y establecido en el cronograma PDT-3, cuya finalidad es la entrega en servicio a diciembre de 2023 de vías, las Estaciones BRT Molinos y Danubio con sus puentes peatonales para la operación de TRANSMILENIO, dejando solo áreas de espacio público a desarrollar durante el año 2024 y que se basó en las siguientes medidas tomadas:

- El 24/12/20, se publicó el Convenio IDU-1690-2020 IDU-USPEC, en el SECOPII con el número de proceso IDU-CD-DTP-280-2020 con el fin de aunar esfuerzos administrativos, financieros y técnicos para la construcción del nuevo cerramiento y obras complementarias, dada la demolición del existente en los 2 predios adquiridos por el IDU por encontrarse en el área del futuro proyecto TRANSMILENIO, aspecto fundamental para restablecer las condiciones de seguridad, el suministro de servicios públicos y demás obras, entre otros aspectos, que permitan el normal desarrollo del Complejo carcelario y penitenciario - COMEB La Picota.

Por lo anterior, el 5 de octubre de 2021, luego de mesas de trabajos USPEC / IDU e IDU / CONTRATISTA / INTERVENTORÍA para aclaraciones jurídicas, financieras y técnicas, se suscribió la Modificación N°5 de adición N°1 a los contratos de obra e interventoría, cuyo alcance fue la consultoría para los estudios y diseños del cerramiento de seguridad y obras complementarias.

Estos entregables sirvieron de soporte para que el 26 de enero de 2022 se suscribiera la Modificación N°7 de adición N°2, cuyo alcance fue la construcción del nuevo cerramiento en el predio del complejo penitenciario y carcelario de Bogotá - COMEB la Picota, incluyendo el cerramiento tipo colegio y el cerramiento de seguridad, con su respectivo acceso (puerta peatonal y puerta vehicular), todo en línea con el valor establecido en el Convenio. Según acuerdo IDU / USPEC y con base en la ejecución de las obras, los predios RT-52912 y RT-24893, adquiridos al INPEC, fueron entregados, por parte del IDU al Contratista para su intervención en las respectivas obras, los días 29-04-2022 y 6-10-2022 res-

pectivamente.

- Cambio del proceso constructivo de cielo abierto a Pipe Jacking para la instalación de red matriz de la E.A.A.B. en el Sector 2, cuyo mayor valor se dedujo del Fondo de Compensaciones, mecanismo previsto contractualmente.
- Los predios RT-37520 y RT-37527, adquiridos a la Escuela de Artillería y Casas Fiscales del Ejército Nacional, fueron entregados, por parte del IDU al Contratista para su intervención en las respectivas obras, los días 22-01-2021 y 11-01-2022 respectivamente.
- El hallazgo impactó el avance en los costados oriental y occidental del Sector 3.
- El predio RT-24905, adquirido a una EDS-Brio, fue recibido por el Contratista el 17 de junio de 2023, alrededor de seis (6) meses después de lo establecido en el PDT-3.
- Los predios RT-24902, RT-31209, RT-37525 y RT-31208, adquiridos como predios de poseedores, fueron recibidos por el Contratista el 29 de abril de 2022; no obstante, este recibo se realizó con observaciones ya que había un cerramiento existente invadiendo el área de intervención del Contrato, aspecto solucionado por DTDP con la respectiva demolición.

#### 4.3.4.1 Coordinación Interinstitucional Oficina De Gestión Ambiental –OGA-

Desde el componente de arqueología, se encontró un hallazgo arqueológico, el cual indica que es un contexto funerario, en el cual, se han rescatado restos óseos humanos, de fauna, vasijas de cerámica, fragmentos cerámicos, líticos, entre otros.

Este grupo incluye 50 alcorques inundables diseñados, estructuras SUDS que generarán beneficios directos sobre el volumen y la calidad de la escorrentía superficial, así como mejoras en los valores estéticos y paisajísticos de la zona, entre otros.

Se logró la reducción de las emisiones atmosféricas y

ruido, así como el aprovechamiento de material a partir de residuos de construcción y demolición de 37.540 m3 en la ejecución del contrato e instalación de 910.29 m3 de asfalto modificado con grano caucho reciclado.

El proyecto incluye la siembra de 299 árboles nuevos y la habilitación de nuevas zonas verdes.

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1712-2020	CONSTRUCCIÓN DEL PATIO LA REFORMA Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	IDU-1723-2019

#### 4.4.2 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

##### 4.4.2.1 Situación No. 1.

El contrato de obra fue adjudicado el 28 de diciembre de 2020. Sin embargo, los productos entregados a la Entidad por el consultor de los diseños bajo el Contrato IDU-1109-2016 suscrito con el Consorcio Troncal Caracas, no contaban con el nivel de maduración requerido; situación que ha dificultado el desarrollo del contrato de obra.

Específicamente finalizando la Fase de Preliminares, esta situación impidió al Contratista de obra cumplir con algunas obligaciones de esta Fase y en consecuencia iniciar la Fase de Obra, y durante la ejecución surgieron situaciones que demandaron tomar medidas especiales.

Los productos de Consultoría con pendientes fueron los estudios de geotecnia, pavimentos, redes hidrosanitarias, redes de ETB, estudio ambiental, diseños estructurales, presupuesto y APU's y cronograma.

Durante el primer semestre del año 2021 se llevaron a cabo múltiples mesas de trabajo entre la consultoría de los diseños y el contratista de obra con el fin de obtener las versiones finales de los productos y las aclaraciones necesarias que permitieran el correcto desarrollo del proyecto.

Para el proyecto se han generado aproximadamente 21.684 empleos en el periodo 2020 - 2023.

#### 4.4 PATIO LA REFORMA

##### 4.4.1 Relación de contratos de obra e interventoría

En el desarrollo de estas mesas los temas de mayor trascendencia fueron:

- Obtención de la licencia de Construcción.
- No objeción a los diseños de las redes hidrosanitarias externas del Patio por parte de la ESP EAAB: El consultor realizó cinco radicaciones de este producto, sin que lograra obtener la no objeción por parte de la ESP.
- Planteamiento proceso constructivo deprimido zona central.

##### Qué decisiones se tomaron

Se determinó trasladar el cumplimiento de las obligaciones del Contratista en Fase de Preliminares, que dependían de los productos de diseños pendientes, a la Fase de Ejecución y así dar inicio a la Fase de Ejecución.

En cuanto a la no entrega por parte del Consultor de los diseños hidráulicos aprobados, se decide que el Contratista de obra adquiriera la obligación de "(...) Complementar la atención de observaciones al diseño de las redes hidrosanitarias exteriores, acorde a las observaciones emitidas por la EAAB actualmente y/o las que puedan surgir con el fin de lograr la no objeción por parte de la ESP-EAAB (...)”

En relación con el proceso constructivo del deprimido central, el Contratista de obra adelantó una campaña geo-

técnica complementaria, y con base en los resultados obtenidos se determinó que no era conveniente, ejecutar el proceso constructivo suministrado por el consultor, ni implementar los diseños de geotécnica y estructurales suministrados por el mismo, teniendo en cuenta la condición real encontrada en terreno (presencia de coluviones de 29 Mpa en la zona central del deprimido, no contempladas en el diseño del Consultor) los cuales se verificaron con los resultados aportados por el Contratista de obra (línea sísmica y sondeos). Por esta razón se cambió el sistema de excavación lineal, obteniendo como producto de lo anterior, la necesidad de realizar un nuevo diseño geotécnico y estructural, y así ejecutar de manera óptima, segura y conforme del tramo central del deprimido, acorde a la condición real encontrada.

#### Cómo se gestionó la decisión.Cuál fue el paso a paso para darle solución

Para el traslado de obligaciones de la Fase de Preliminares a la Fase de Ejecución, se suscribieron los Modificatorios 1, 2, 3, 6, 9, 10, 11, al Contrato de obra, así:

En el Modificadorio 1 suscrito el 22 de abril de 2021, se traslada la obligación del Contratista de las siguientes condiciones de la Fase de Preliminares a los dos primeros meses de la Fase de Ejecución:

- Contar con el Presupuesto de obra aprobado por la interventoría.
- Contar con la totalidad de los productos aprobados por ESP y/o terceros.

Con el Modificadorio 2 del 22 de junio de 2021 se trasladan a la Fase de Ejecución de obras algunas condiciones del contrato de obra, que se esperaba se subsanaran en un periodo estimado de un mes adicional al ampliado con el Modificadorio 1, para completar las revisiones de Estudios y Diseños, sin que estas interfirieran con la continuación de la Fase, y se garantizara la ejecución del proyecto y el cumplimiento del objeto del contrato.

El Consultor entregó parcialmente los productos pendientes y no culminó dentro del plazo establecido en los Modificatorios 1 y 2 los trámites de aprobación por parte de las

ESP, por lo que se hizo necesario suscribir el Modificadorio No 3 el 22 de julio de 2021, mediante el cual se aumentó el tiempo del traslado de algunas obligaciones de la Fase de Preliminares a la Fase de Ejecución.

Terminado el plazo para el cumplimiento de las obligaciones pendientes y toda vez que estas no se pudieron cumplir en su totalidad dentro de estos plazos previstos, por causa de hechos de terceros que se escapaban de la responsabilidad del Contratista, la Interventoría y la Entidad, se hizo necesario prorrogar mediante el Modificadorio 6 el plazo del traslado de algunas obligaciones de Preliminares a la Fase de Ejecución en un mes adicional al plazo que se dio mediante Modificatorios , 1, 2 y 3.

Surtido el nuevo plazo de la prórroga del traslado de las obligaciones, estas no se cumplieron en su totalidad, persistiendo obligaciones que dependían de terceros, como la entrega de diseños aprobados de redes hidráulicas exteriores por parte de la EAAB, y la entrega de la licencia de construcción, por lo que mediante Modificatorios 7 del 3 de noviembre de 2021, y 9 del 3 de diciembre de 2021, se extiende el plazo de este traslado de obligaciones, por un término de 30 días y dos meses adicionales respectivamente. Durante este tiempo, mediante Modificadorio 8, del 16 de noviembre de 2021, se adiciona al Contrato de obra, el valor correspondiente al pago de expensas para la obtención de la licencia de construcción.

En el Modificadorio No. 11 suscrito el 1 de febrero de 2022, se consigna que La Licencia de construcción se obtuvo mediante Acto Administrativo No. 11001-1-21-2712, y que dicha documentación reposará para su consulta, en el centro de documentación de la Entidad.

Así mismo, se incluye la obligación del Contratista de Complementar la atención de observaciones al diseño de las redes hidrosanitarias exteriores, acorde a las observaciones emitidas por la EAAB actualmente y/o las que puedan surgir con el fin de lograr la no objeción por parte de la ESP-EAAB. (...)”. Para cumplir con estas obligaciones, se otorga al Contratista un plazo estimado de dos meses adicionales al plazo que se otorgó en los Modificatorios 1,2,3,6,7 y 9.

Con los Modificatorios 14 y 16 nuevamente se prorroga el

plazo en dos meses y un mes adicional respectivamente, de exigibilidad de las obligaciones inicialmente previstas de la Fase de Preliminares a la Fase de Ejecución, teniendo en cuenta que los trámites de obtención de no objeción de los diseños de las redes hidráulicas exteriores ante la EAAB continúan.

#### Qué se logró

Se logró avanzar en actividades de la Fase de Ejecución y paralelamente en la revisión de los Estudios y Diseños, sin interferir el inicio de las actividades de obra requeridas para el cumplimiento del objeto contractual.

La No objeción de los diseños hidráulicos se obtuvo el 23 de septiembre de 2022 mediante oficio 3050001-S-2022-256027, y el Acta de competencia correspondiente se firmó en el mes de octubre de 2023.

#### Soporte legal o administrativo en el que se basaron las decisiones

Las decisiones tomadas se formalizaron mediante los Modificatorios Nos. 1, 2, 3, 6, 7, 9, 11, 14, 16 los cuales se anexan y contienen el sustento jurídico correspondiente.

#### Principales beneficios

Se logró iniciar la Fase de Ejecución y a la vez avanzar con las actividades pendientes de la Fase de Preliminares, toda vez que estas obligaciones no se pudieron cumplir en su totalidad dentro de la Fase de Preliminares: Así mismo se logró implementar un sistema constructivo del deprimido conforme a las condiciones geotécnicas encontradas en el sitio.

Intervinieron los equipos de STEST, DTC, SGI, DTGC.

#### 4.4.2.2 Situación No. 2.

Se requería encontrar la herramienta contractual para mitigar la exposición y reducir la probabilidad de contagio en las obras por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19, dando cumplimiento a los requerimientos del Ministerio de Salud y Protección Social, El Ministerio de Trabajo y demás autoridades nacionales y distritales.

Ante los efectos de la pandemia declarada en el 2020, el IDU adoptó medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y probabilidad de contagio en las obras por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19, mediante la expedición del APÉNDICE BIOSEGURIDAD COVID 19.

El propósito: lograr que todos sus contratistas implementaran las medidas pertinentes; este apéndice se actualiza y se remite a la Dirección Técnica de Construcciones el 19 de mayo de 2021 (SGDU 20212050147363), junto con las equivalencias con el visor IDU vigente. Posteriormente, se realiza la revisión y ajuste del apéndice de bioseguridad y se emite la versión 3 del mismo, el cual se incluye al Contrato mediante Modificadorio No 13.

#### Qué decisiones se tomaron

El IDU adoptó medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y probabilidad de contagio en las obras por infección respiratoria aguda causada por el coronavirus COVID-19, mediante la expedición del APÉNDICE BIOSEGURIDAD COVID 19, para que todos sus Contratistas implementen las medidas pertinentes.

Por lo anterior, se decidió incluir en los contratos el Apéndice de Bioseguridad Versión 2 y la lista de precios unitarios que contiene los ítems del Sistema de Información de Precios de Referencia IDU que hacen parte del Apéndice de Bioseguridad.

#### Cómo se gestionó la decisión. Cuál fue el paso a paso para darle solución.

En el Proyecto en comento, se suscribió el Modificadorio No 5 del 24 de septiembre de 2021, mediante el cual se incorpora al contrato la versión del Apéndice de Bioseguridad, Versión 2, febrero – 2021, luego el Apéndice se actualiza y mediante Modificadorio 13 del 1 de abril de 2022 se incorpora al contrato la Versión 3.

Posteriormente, mediante Modificadorio 17 se retira del Contrato de Obra No. IDU-1712- 2020, “EL APÉNDICE DE BIOSEGURIDAD COVID-19 VERSION 3 “MEDIDAS PREVENTIVAS Y DE MITIGACIÓN PARA REDUCIR LA EXPOSICIÓN Y CON-





TAGIO POR INFECCIÓN RESPIRATORIA AGUDA CAUSADA POR EL CORONAVIRUS COVID- 19” y sus anexos, incluido mediante el Modificadorio No 13, de acuerdo con lo estipulado en la CIRCULAR N. 20 DE 2022 del 05 de julio - Desmonte Apéndice Bioseguridad, en virtud de la decisión del Gobierno Nacional de ordenar la finalización de las medidas que surgieron en virtud de la emergencia sanitaria.

#### Qué se logró

Se establece el mecanismo contractual que garantiza la implementación en la obra de nuevas medidas para combatir los efectos de COVID 19.

Los soportes fueron los Modificatorios No 5 y 13 con sus anexos, en los cuales se consigna el sustento jurídico correspondiente.

#### Principales beneficios

Minimizar los efectos del COVID 19, cumpliendo con lo establecido en materia de prevención, por El Ministerio de Salud y Protección Social, El Ministerio de Trabajo, y demás autoridades nacionales y distritales, en aras de prevenir el contagio por el virus.

Intervinieron los equipos de SGI, DTC, STEST, OAGA, DTGC.

#### 4.4.2.3 Situación no. 3.

TRANSMILENIO S.A., solicitó mediante Comité de Seguimiento de fecha doce (12) de enero de 2022, modificar el auditorio del edificio administrativo, pasando de un auditorio de doble altura a dos salones uno por cada piso.

#### Qué decisiones se tomaron

El contratista presentó una propuesta con el fin de ajustar el diseño del Edificio Administrativo, zona de Auditorio y así obtener los diseños finales de cada una de las disciplinas involucradas.

Mediante Modificadorio No 14 suscrito el 30 de abril de 2022, se incluye la obligación del Contratista de:

*“(..). 29. Elaborar, presentar y ejecutar la modificación al diseño del Auditorio del Edificio Administrativo, acorde a lo solicitado por Transmilenio y previa aprobación de la Interventoría. En un plazo de 3 meses, de los cuales 2 meses son para elaborar, presentar y ejecutar la modificación al diseño y 1 mes adicional para gestionar ante la interventoría la aprobación del mismo, contados a partir de la suscripción del presente modificadorio. (...)”, se define además que el pago de los mismos se realizará con los recursos de la bolsa denominada “VALOR BÁSICO ESTIMADO FASE DE PRELIMINARES – GESTIÓN Y AVALES ANTE TERCEROS Y MODIFICACIONES DE DISEÑOS – INCLUYE FACTOR MULTIPLICADOR e IVA”*

Cómo se gestionó la decisión. Cuál fue el paso a paso para darle solución

Mediante la suscripción del Modificadorio No. 14 del 30 de abril de 2022.

#### Qué se logró

Se atendió la solicitud de Transmilenio SA, de manera que no se interfiriera con el desarrollo de las actividades de obra, que son requeridas para dar cumplimiento al objeto del contrato y así contribuir al fortalecimiento del Sistema de Transporte Masivo en Bogotá, D.C.,

#### 4.4.2.4 SITUACIÓN No. 4.

**Muro Anclado:** los anclajes construidos por el contratista, de acuerdo con los diseños entregados por el consultor para el muro de contención del talud suroriental del Patio, no alcanzaron las resistencias de diseño.

Una vez se llevaron a cabo las pruebas sugeridas por el Consultor de los diseños para los anclajes y luego de pruebas adicionales, se determinó que no era viable ejecutar el proceso constructivo suministrado por el Consultor; lo anterior, soportado en los resultados de las pruebas de tensionamiento realizadas a los anclajes, las cuales no alcanzaron la resistencia de diseño.

Para la construcción de esta primera etapa del muro se realizan excavaciones que al no ser posible continuarlas, quedan expuestas y con el incremento de lluvias ocasionan

problemas de estabilidad que demandan la atención de manera integral. Esta situación afectó el desarrollo del Proyecto en términos económicos y de plazo de ejecución.

#### Qué decisiones se tomaron

#### Diseños

Con base en lo indicado por la Interventoría en el comunicado VGM 036-COS-CO-1523-1231 del 02 de diciembre y ante la imposibilidad de construir el muro diseñado por el Consultor, (Contrato de Consultoría IDU-1109-2016), dadas las evidencias encontradas en terreno (rellenos antrópicos de botadero) y según los resultados aportados por el contratista de obra (línea sísmica y sondeos), se hizo necesario generar un nuevo diseño geotécnico, estructural e hidráulico, con el fin de solucionar de manera óptima, segura y conforme la estabilidad del talud del costado sur oriental del patio.

Para lo anterior, se llevó al Comité de Gestión para el seguimiento a la Ejecución Contractual, la alternativa de incluir este diseño como parte de las obligaciones del Contrato de Obra. Es así que El Comité en el Acta No 4 del 12 de mayo de 2022, determina y recomienda:

*“(..). RECOMENDACIONES DEL COMITÉ:*

*1.Teniendo en cuenta las circunstancias actuales del contrato y en virtud del riesgo latente en cuanto al funcionamiento de las viviendas del costado sur oriental del proyecto y dada la temporada de lluvias fuertes por las que nos encontramos atravesando y que pueden generar un riesgo aún mayor en el sector, el comité recomienda al ordenador del gasto proceder con la modificación contractual del contrato 1712 de 2020, previa revisión de los aspectos técnicos jurídicos, económicos y/o financieros previstos en la ley así como los procedimientos y/o manuales internos del IDU, para que el contratista de obra realice el nuevo diseño con la debida justificación técnica y financiera en donde se establezcan las nuevas obligaciones contractuales tendientes a conjurar o minimizar los riesgos descritos por la parte técnica y con el objeto que sean atendidos en el menor tiempo posible.*

*2. El documento de modificación debe contener el procedimiento*

y plazo para la ejecución de las actividades mencionadas en el párrafo anterior. De igual forma se recomienda si hay lugar a ello utilizar la bolsa "valor básico estimado fase de preliminares – gestión y avales ante terceros y modificación de diseños", si es el caso proceder con las aclaraciones que permitan contractualmente su uso. Lo anterior teniendo en cuenta que el área supervisora en la ficha indicó que se acogía al concepto y recomendación de la interventoría, quien conceptuó la viabilidad para hacer uso de esta bolsa.

3. Resultado de la inclusión de nuevas obligaciones, se debe modificar de igual manera el contrato de Interventoría No. 1723 de 2020, en el sentido de incluir las obligaciones derivadas de la revisión y/o aprobación del nuevo diseño.

4. Teniendo en cuenta que se está debatiendo la posible responsabilidad frente a los diseños y habida cuenta que se requiere una intervención inmediata previos los estudios correspondientes, se recomienda al área técnica iniciar las acciones pertinentes para determinar dicha responsabilidad en cabeza del consultor y/o en su defecto del constructor; para lo cual en este último caso, el contratista de obra no se exonera de la misma hasta que finalicen las actuaciones que puedan dar lugar al reintegro de los recursos que se autorizarán en la modificación contractual.(...)"

Con base en la recomendación del Comité, el Concepto de la Interventoría y la recomendación de la Supervisión, las partes, IDU y Contratista, se suscribe el Modificadorio No 15, mediante el cual se incluye la obligación del Contratista de Elaborar y Presentar mínimo Tres (3) alternativas de contención del talud perimetral, y escogida la alternativa más conveniente presentar los estudios y diseños en Fase III de la alternativa seleccionada, en los términos descritos en la minuta del Modificadorio.

#### Obra

Definida la alternativa de estabilización a implementar, y ante la necesidad en obra de continuar con estas obras, debido a la pérdida de resistencia de los taludes con ocasión de las fuertes lluvias, se define mediante el Modificadorio 17 del 25 de julio de 2022 incluir dentro de las obras de gran impacto, la estabilización del costado suroccidental del Patio La Reforma, así como incluir el anexo denomina-

do - Formulario 1 del presupuesto oficial, incluyendo las actividades necesarias para la realización de las obras de estabilización línea superior de acuerdo con el diseño fase III incorporado dentro de las obligaciones del contrato de obra en el Modificadorio N° 15.

#### Cómo se gestionó la decisión. Cuál fue el paso a paso para darle solución.

El 26 de mayo de 2022 se suscribe el Modificadorio No. 15 mediante el cual se incorporan las obligaciones al Contratista de:

"(...) Elaborar y presentar a la Interventoría mínimo TRES (3) alternativas de diseño para la contención del talud perimetral, dentro de los DIEZ (10) días siguientes a la suscripción del presente modificadorio. (...)"

"(...) 32. Aprobada y avalada la alternativa seleccionada, el CONTRATISTA deberá Elaborar y presentar el diseño de contención del talud perimetral, con el nivel de detalle propio de un diseño Fase III, para los componentes de Geotecnia y Estructuras, y un diseño integral para el componente de redes Hidráulicas. Lo anterior, en un plazo de dos (2) meses, para elaborar y presentar el diseño, así como gestionar ante la interventoría la aprobación del mismo, contados a partir de la suscripción del presente modificadorio. (...)"

Así mismo se establece que los dineros disponibles de la bolsa contemplada en la cláusula 9. Forma de pago en la sección 9.1.2. Pago de Gestión y Avales ante Terceros (para obligación de medio) podrán ser utilizados para el pago del nuevo diseño para la estabilización del costado sur oriental del Patio dentro de la fase de ejecución del proyecto.

El 25 de julio de 2022 se suscribe el Modificadorio 17, con lo cual el Contratista puede iniciar la construcción del diseño de la alternativa 1 para la estabilización del costado sur oriental del Patio.

#### 4.5 AMPLIACIÓN DE ESTACIONES

##### 4.5.1 Relación de contratos de obra e interventoría

La siguiente es la relación de contratos suscritos bajo la declaración de urgencia manifiesta.

No	PROYECTO	CONTRATO OBRA	INTEGRANTES	CONTRATO INTERVENTORIA	INTEGRANTES
1	Estudios y Diseños	IDU-1495-2017	CONSORCIO VG ESTACIONES	IDU-1503-2017	CIVING INGENIEROS CONTRATISTAS S EN C
2	Construcción Grupo I UM	IDU-971-2020	HB ESTRUCTURAS METÁLICAS S.A.S	IDU-974-2020	BATEMAN INGENIERIA S.A.S – BIL S.A.S
3	Construcción Grupo II UM	IDU-972-2020	TECMO SOCIEDAD ANONIMA – TECMO S.A		
4	Construcción Grupo III UM	IDU-973-2020	CMA INGENIERÍA & CONSTRUCCION S.A.S		

Para la intervención de otras estaciones la entidad suscribió otros contratos bajo la figura de **Contratos Mixtos**, es decir, que contempla estudios, diseños y construcción se intervinieron un total de 32 Estaciones, de las cuales ya se han ampliado, entregado y puesto en funcionamiento 23 estaciones, cuya información se relaciona a continuación:

Estaciones intervenidas, entregadas y puestas en operación 23 estaciones: Niza, Calle 95, Rionegro, Carrera 47, Troncal Calle 80 Avenida 68, Santa Isabel, Calle 30 Sur, Calle 38A Sur, Alquería, Madelena, Sabana, CDS Carrera 32, Zona Industrial, Carrera 43, Tintal, Troncal Suba Avenida Boyacá, 21 Ángeles; Calle 116; Venecia, Restrepo, Calle 40 sur, Carrera 90, Avenida Ciudad de Cali.

Estaciones en Construcción 9 Estaciones: Troncal Calle 80 Avenida Boyacá, Nariño, CAD, Puente Largo, Socorro, Universidad Nacional, Ricaurte, Campiña, Olaya.

Estaciones en Estructuración 2 Estaciones: Terminal, Calle 187.

No	PROYECTO	CONTRATO OBRA	INTEGRANTES	CONTRATO INTERVENTORIA	INTEGRANTES
1	CONTRATO AMPLIACIÓN ESTACIONES GRUPO 1 MIXTO	IDU-1318-2018	UNIÓN TEMPORAL ESTACIONES BOGOTA	IDU-1339-2018	HMV CONSULTORÍA S.A.S
2	CONTRATO AMPLIACIÓN ESTACIONES GRUPO 2 MIXTO	IDU-1309-2018	CONSORCIO ESTACIONES BOGOTA 2021	IDU-1327-2018	INTERDISEÑOS INTERNACIONAL S.A.S
3	CONTRATO AMPLIACIÓN ESTACIONES GRUPO 3 MIXTO	IDU-1535-218	CONSORCIO ESTACIONES TM 2020	IDU-1545-2018	CONSORCIO TRANSMILENIO GRUPO III
4	CONTRATO AMPLIACIÓN ESTACIONES GRUPO 4 MIXTO	IDU-1848-2021	CONSORCIO TRONCAL 4	IDU-1853-2021	CONSORCIO RUTA JAL
5	Estudios y Diseños CONTRATO AMPLIACIÓN ESTACIONES GRUPO 5 (En Estructuración)	IDU-1495-2017	CONSORCIO VG ESTACIONES	IDU-1503-2017	CIVING INGENIEROS CONTRATISTAS S EN C

#### 4.5.2 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

La ejecución de los contratos de Ampliación de Estaciones, se vio afectada por la situación de calamidad pública con ocasión de la situación epidemiológica causada por el Coronavirus (COVID-19) en Bogotá, D.C.

Se presentaron afectaciones debido a los eventos surgidos por fuerza mayor dentro del paro nacional que tuvo inicio en abril 28 de 2020, lo cual impactó el desarrollo de los proyectos debido a que se presentó reducción en la jornada laboral y bajos rendimientos asociados a la imposibilidad de llegada a los frentes de obra por parte del personal, materiales y desplazamientos de maquinaria.

**Fluctuaciones en el valor del acero a nivel nacional:** en la Etapa de Estudios y Diseños del Contrato IDU-1848-2021 se presentaron situaciones que afectaron la normal ejecución del contrato, lo que generó la necesidad de prorrogar y traslapar la Etapa de Estudios y Diseños con la Etapa de Construcción justificadas en las modificaciones Contractuales 2, 4, 5, 6 y 7. Actualmente el Contrato desde 13 de Febrero de 2023 las Estaciones Nariño y CAD se encuentran en Obra, desde el mes de Agosto de 2023 se encuentran en Obra las Estaciones Universidad Nacional y Ricaurte, las cuatro restantes pasaron a obra el 17 de Septiembre de 2023 quedando los pendientes de la Etapa de Estudios y Diseños enunciados en el Acta de Cambio de Etapa, los cuales se están adelantando los trámites correspondientes.

#### 4.5.3 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

Las gestiones adelantadas por el Instituto para atender las situaciones contractuales que se han presentado en el desarrollo de los contratos de Ampliación de Estaciones, se han suscrito modificaciones contractuales principalmente referentes a:

- Prórrogas de las Etapas de Estudios y Diseños por mayores tiempos requeridos para obtener las aprobaciones y permisos por las Empresas de Servicios Públicos.

- Incorporación de nuevas obligaciones.
- Inclusión Apéndice de Bioseguridad en época de Pandemia y su respectivo desmonte contractual finalizada esta situación.
- Adiciones, prórrogas y ampliación de fases o etapas.
- Inclusión de ítems no previstos.
- Creación del fondo de compensaciones.
- Actualización de apropiaciones presupuestales de los contratos.

A continuación, se relacionan las modificaciones de los contratos de obra:

#### Información Modificaciones, Prórroga y Adiciones - Contrato IDU-971-2020

ACTA, PRORROGA O MODIFICATORIO	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Modificación No. 1	13-jul-20	Modificación CLÁUSULA 5 - PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO. Modificación NUMERAL 9.1 FASE DE PRELIMINARES, DE LA CLÁUSULA 9 FORMA DE PAGO. Modificación NUMERALES 3 Y 4 DE LA CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Eliminación NUMERAL 10 DE LA CLÁUSULA 14.2.1 OBLIGACIONES COMPONENTE TÉCNICO. Modificación NUMERAL 14.2.2 OBLIGACIONES RELATIVAS A LA REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Modificación ANEXO DE PRESUPUESTO DEL CONTRATO. Modificación ANEXO TÉCNICO, REQUERIMIENTOS TÉCNICOS. Modificación ANEXO REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO. Modificación de MATRIZ DE RIESGOS.
Aclaración No. 1. Modificación No. 2. Adición No. 1.	26-nov-20	Modificación ANEXO DE PRESUPUESTO denominado "Presupuesto Grupo I" publicado en el proceso IDU-CD- DTC-216-2020 correspondiente al contrato IDU-971-2020, únicamente en lo referente a INCLUIR EL DESGLOSE DEL PRESUPUESTO. Modificación CLÁUSULA 7 Valor del contrato: Adicionar el valor total del Contrato IDU-971-2020, en la suma de SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MILLONES DOSCIENTOS CUARENTA MIL NOVECIENTOS VEINTIDOS PESOS M/CTE (644.240.922,00) incluido AIU e IVA. Modificación CLÁUSULA 4 Alcance del Objeto Contractual. Modificación CLÁUSULA 5 Plazo de Ejecución del Contrato. Modificación NUMERAL 14.2.2 Obligaciones relativas a la Revisión de los Estudios y Diseños de la CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Modificación NUMERAL 9.2. FASE DE EJECUCIÓN de la Cláusula 9 Forma de Pago, a fin de incluir el numeral 9.2.7 Complementación y Actualización a los Estudios y Diseños Incluir el LITERAL F. CALIDAD DEL SERVICIO en la CLÁUSULA 23 GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES. Incluir en el ANEXO - REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO. Modificación en su totalidad del Apéndice H Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica. Modificación Apéndice B Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción, en su totalidad la Especificación Técnica EPO3, conforme a lo remitido por la Dirección Técnica de Proyectos de la Especificación Técnica EPO 3, "ACERO ESTRUCTURAL PARA ESTACIÓN TIPO TRANSMILENIO. Modificación CLÁUSULA 23 - GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES.
Prórroga No. 1	10-mar-21	Prorrogar el plazo de ejecución del contrato IDU-971-2020 en SIETE (7) MESES.
Modificación No.3	02-08-2021	Incorporación de precios no previstos correspondientes a los NPS. 1 al 92
Modificación No.4	28-09-2021	Incorporación de precios no previstos correspondientes a los NPS. 93 al 122
Prórroga No.2	06-10-2021	Prorrogar el plazo de la ejecución del Contrato 971-2020 en un (1) mes.
Prórroga No.3	04-11-2021	Prorrogar el contrato por el término de un (1) mes.
Prórroga No.4	06-12-2021	Prorrogar el contrato por el término de veinte (20) días.

Fuente: elaboración propia



**Información Modificaciones, Prórrogas y Adiciones - Contrato IDU-972-2020**

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Modificación No. 1	13-jul-20	Modificación CLÁUSULA 5 - PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO Modificación NUMERAL 9.1 FASE DE PRELIMINARES, DE LA CLÁUSULA 9 FORMA DE PAGO Modificación NUMERALES 3 Y 4 DE LA CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA Eliminación NUMERAL 10 DE LA CLÁUSULA 14.2.1 OBLIGACIONES COMPONENTE TÉCNICO Modificación NUMERAL 14.2.2 OBLIGACIONES RELATIVAS A LA REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA Modificación ANEXO DE PRESUPUESTO DEL CONTRATO Modificación ANEXO TÉCNICO, REQUERIMIENTOS TÉCNICOS Modificación ANEXO REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO Modificación de MATRIZ DE RIESGOS
Aclaración No. 1, Modificación No. 2 Y Adición No. 1	25-nov-20	Modificación ANEXO DE PRESUPUESTO denominado "Presupuesto Grupo II" publicado en el proceso IDU-CD-DTC-216- 2020 correspondiente al contrato IDU-972-2020, únicamente en lo referente a INCLUIR EL DESGLOSE DEL PRESUPUESTO. Modificación CLÁUSULA 7 Valor del contrato: Adicionar el valor total del Contrato IDU-972-2020, en la suma de QUINIENTOS TREINTA Y OCHO MILLONES SESENTA Y NUEVE MIL SETECIENTOS NOVENTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$538.069,796) incluido AIU e IVA. Modificación CLÁUSULA 4 Alcance del Objeto Contractual. Modificación CLÁUSULA 5 Plazo de Ejecución del Contrato. Modificación NUMERAL 14.2.2 Obligaciones relativas a la Revisión de los Estudios y Diseños de la CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Modificación NUMERAL 9.2. FASE DE EJECUCIÓN de la Cláusula 9 Forma de Pago, a fin de incluir el numeral 9.2.7 Complementación y Actualización a los Estudios y Diseños Incluir el LITERAL F. CALIDAD DEL SERVICIO en la CLÁUSULA 23 GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES. Incluir en el ANEXO - REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO. Modificación en su totalidad el Apéndice H Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica. Modificación Apéndice B Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción, en su totalidad la Especificación Técnica EPO 3, conforme a lo remitido por la Dirección Técnica de Proyectos de la Especificación Técnica EPO 3, "ACERO ESTRUCTURAL PARA ESTACIÓN TIPO TRANSMILENIO. Modificación CLÁUSULA 23 - GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES.
Prórroga 1	20-Dic-20	Prorrogar el plazo de ejecución del contrato IDU-972-2020 en NUEVE (9) MESES Y DOCE (12) DÍAS CALENDARIO. PRIMERA – PRÓRROGA: Prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra IDU-972- 2020 en NUEVE (9) MESES y DOCE (12) DÍAS CALENDARIO contados a partir del día siguiente a la terminación del contrato. PARÁGRAFO PRIMERO: La presente prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU, en atención a que los gastos asociados a las actividades de obra y sus componentes, se encuentran soportados en el valor contractual inicial, de conformidad con lo manifestado por el contratista y avalado por la interventoría. PARÁGRAFO SEGUNDO: El plazo a prorrogar por el presente documento, es producto del ajuste hecho al Plan Detallado de Trabajo aprobado por la interventoría, resultado de las actividades de complementación, actualización y ajuste a los estudios y diseños de la obra que se ejecuta con el Contrato IDU-972-2020, y que hace parte integral de la presente prórroga. SEGUNDA – MANIFESTACIÓN: EL CONTRATISTA declara que renuncia a cualquier reclamación relacionada con las condiciones contempladas en la presente Prórroga No. 1, al contrato No. IDU-972-2020, salvo los hechos o situaciones que por causas distintas a las pactadas en el presente documento se llegaren a presentar, o aquellos que se han presentado con antelación a esta prórroga. TERCERA - GARANTÍAS: EL CONTRATISTA se compromete a constituir los correspondientes certificados de modificación a las garantías contractuales en los términos y especificaciones estipulados en la CLÁUSULA 23 - GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES del contrato, cargarlos debidamente firmados en la plataforma SECOP II y allegarlos a la Dirección Técnica de Gestión Contractual dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la firma de este documento. PARÁGRAFO: En caso de incumplimiento de la obligación consagrada en esta cláusula, el CONTRATISTA se hará acreedor a las sanciones contractuales pactadas en el contrato
Modificación No.3	01-Sep-21	PRIMERA – MODIFICACIÓN: Incluir a la lista de precios unitarios del Contrato de Obra IDU-972-2020, los ochenta y uno (81) Ítems No Previstos, y no objetados, conforme lo establecido en la CLÁUSULA 9 del título ITEMS NO PREVISTOS. PARÁGRAFO PRIMERO: Las partes manifiestan que lo específicamente pactado en la presente modificación No.3 al Contrato de Obra No. IDU-972-2020, no afecta el equilibrio económico del contrato y no modifica el valor del contrato. PARÁGRAFO SEGUNDO: La incorporación de los ítems señalados no genera costos adicionales al IDU ni requiere adición al valor del contrato, conforme lo expuesto en la parte considerativa del presente documento. PARÁGRAFO TERCERO: Las cantidades estimadas de los ítems no previstos incorporados en la presente modificación se encuentran incluidas en el balance financieros del contrato que hace parte integral de este documento.
Modificación No.4	16-nov-21	PRIMERA-MODIFICACIÓN: Incluir a la lista de precios unitarios del contrato de obra IDU-972-2020, los cincuenta (50) ítems no previstos, y no objetados conforme lo establecido en la cláusula 9 del título ítems no previstos a saber:
Modificación No. 5 y Adición No. 2	20-Dic-21	PRIMERA-MODIFICACIÓN: Incluir a la lista de precios unitarios del Contrato de Obra idu-972-202, LOS SESENTA Y SIETE (67) Ítems No Previstos, y no objetados, conforme lo establecido en la CLÁUSULA 9 del título ITEMS NO PREVISTOS, a Saber: TERCERA-ADICIÓN: Adicionar a la bolsa de "AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA PARA OBRAS –AIU-PMA-PMT-DC Y CE (F)" del Contrato IDU-972-2020, la suma de DOSCIENTOS SESENTA Y SEIS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS SESENTA Y UN PESOS M/CTE (\$266.945,71.00) equivalentes a 293,822 SMLMV para el año 2021

Fuente: elaboración propia

**Información Modificaciones, Prorrogas y Adiciones - Contrato IDU-973-2020**

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Modificación No. 1	15-jul-20	Modificación CLÁUSULA 5 - PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO Modificación NUMERAL 9.1 FASE DE PRELIMINARES, DE LA CLÁUSULA 9 FORMA DE PAGO Modificación NUMERALES 3 Y 4 DE LA CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA Eliminación NUMERAL 10 DE LA CLÁUSULA 14.2.1 OBLIGACIONES COMPONENTE TÉCNICO Modificación NUMERAL 14.2.2 OBLIGACIONES RELATIVAS A LA REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA Modificación ANEXO DE PRESUPUESTO DEL CONTRATO Modificación ANEXO TÉCNICO, REQUERIMIENTOS TÉCNICOS Modificación ANEXO REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO Modificación de MATRIZ DE RIESGOS
Aclaración No. 1, Modificación No. 2 y Adición No. 1.	27-nov-20	Modificación ANEXO DE PRESUPUESTO denominado "Presupuesto Grupo II" publicado en el proceso IDU-CD-DTC-217-2020 correspondiente al contrato IDU-973-2020, únicamente en lo referente a INCLUIR EL DESGLOSE DEL PRESUPUESTO. Modificación Cláusula 7 Valor del contrato: Adicionar el valor total del Contrato IDU-973-2020, en la suma de SEISCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y DOS MIL SEIS CIENTO CUATRO PESOS M/CTE (\$695,672.664) incluido AIU e IVA. Modificación CLAUSULA 8 Apropriaciones presupuestales, IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL: El pago de la suma estipulada en esta Adición, cuenta con el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 202010 3830 de fecha octubre 26 de 2020, por valor de SEISCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y DOS MIL SETECIENTOS SETENTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$695,672.776) expedido por la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A. Modificación CLÁUSULA 4 Alcance del Objeto Contractual. Modificación CLÁUSULA 5 Plazo de Ejecución del Contrato. Modificación NUMERAL 14.2.2 Obligaciones relativas a la Revisión de los Estudios y Diseños de la CLÁUSULA 14 OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Modificación NUMERAL 9.2. FASE DE EJECUCIÓN de la Cláusula 9 Forma de Pago, a fin de incluir el numeral 9.2.7 Complementación y Actualización a los Estudios y Diseños Incluir el LITERAL F. CALIDAD DEL SERVICIO en la CLÁUSULA 23 GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES. Incluir en el ANEXO - REQUERIMIENTOS DE PERSONAL MÍNIMO Y EQUIPO MÍNIMO DEL PROYECTO. Modificación en su totalidad del Apéndice H Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica. Modificación Apéndice B Especificaciones Técnicas Generales de Materiales y Construcción, en su totalidad la Especificación Técnica EPO3, conforme a lo remitido por la Dirección Técnica de Proyectos de la Especificación Técnica EPO3, "ACERO ESTRUCTURAL PARA ESTACIÓN TIPO TRANSMILENIO. Modificación CLÁUSULA 23 - GARANTÍAS CONTRACTUALES Y EXTRA CONTRACTUALES.
Prorroga No.1	10-mar-2021	Prorrogar el plazo de ejecución del contrato de obra IDU-973- 2020 en SEIS (6) MESES Y QUINCE (15) DÍAS CALENDARIO contados a partir del día siguiente a la terminación del contrato. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU.
Prorroga No.2	15-sep-2021	Prorrogar el plazo de ejecución del Contrato de Obra IDU-973- 2020 en DOS (2) MESES Y VEINTICINCO (25) DÍAS CALENDARIO, contados a partir del día siguiente a la terminación del contrato. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU.
Prorroga No.3 y Modificación No.3	20-Dic-2021	Prorrogar el plazo del contrato de obra número IDU-973-2020 por el término de 39 días calendarios contados a partir del día siguiente de la fecha del vencimiento del plazo inicial sus prórrogas y suspensiones y a ello hubo lugar. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU. MODIFICACIÓN: Incorporar a la lista de precios unitarios del contrato de obra número de IDU-973-2020 108 ítems no previstos.
Prorroga No.4 y Modificación No.4	10-Mar-2022	Prorrogar el plazo de ejecución del Contrato de Obra IDU-973-2020 en cincuenta y siete (57) días calendario, contados a partir del día siguiente al vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones si a ello hubo lugar a ello. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU. Adición de CIENTO TREINTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS VEINTISÉIS MIL UN PESOS M/CTE (\$138.226.001,00) para el Contrato de Interventoría IDU-974-2020, el Contratista de Obra asumirá el 72.35% que equivale a CIENTO MILLONES DE PESOS M/CTE (\$100.000.000,00) y el 27.65% del valor restante, es decir los TREINTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS VEINTISÉIS MIL UN PESOS M/CTE (\$38.226.001,00). se cubrirán con recursos de Transmilenio, acorde a lo aprobado en Comité IDU-TM, de fecha ocho (08) de marzo de 2022. MODIFICACIÓN: Modificar el párrafo "Retención" del numeral 9.2.1 del Cláusula 9. Forma de Pago.
Prorroga No. 5 y Modificación No. 5	27-05-2022	Prorrogar el plazo de ejecución del Contrato de Obra IDU-973-2020 en cinco (05) días calendario, contados a partir de la fecha de terminación del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones si hubo lugar a ello. Incluir a la lista de precios unitarios del Contrato de Obra IDU-973-2020, los veinte (20) Ítems No Previstos correspondientes a los NPS. 109 al 128.

Fuente: elaboración propia

**Información Modificaciones, Prórrogas y Adiciones - Contrato IDU-1309-2018**

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Prórroga No. 1	7-Mar-19	Prorrogar el plazo por el término de (1) mes y (15) días. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU.
Prórroga No. 2	13-May-19	Prorrogar el plazo por el término de (1) mes y (15) días. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU.
Modificación No.1	2-Jul-19	Se modifica párrafo tercero y quinto de la cláusula Décima-ANTICIPO
Modificación No.2	24-Jul-20	Modifica la Cláusula SEXTA FORMA DE PAGO (Por acogerse al Manual de Interventoría V.7).
Autorización y Aceptación de Cesión	20-Jul-20	Cesión del contrato IDU-1309-2018 realizada por MIROAL INGENIERIA S.A.S. a el CONSORCIO ESTACIONES BOGOTÁ 2021.
Prórroga No.3 y Modificación No.3	14-Ago-20	Prorrogar el plazo por el término de (13) meses. Se modifica Cláusula segunda Plazo del contrato de obra IDU-1309-2018, en el sentido de eliminar el párrafo denominado "NOTA" y precisando la intervención en las estaciones; párrafo primero de la cláusula segunda. Modificar el numeral 10° de las obligaciones del contratista, contenido en la CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA; Modificar el numeral 1° de las obligaciones del contratista, contenido en la CLÁUSULA DÉCIMA PRIMERA - OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA, literal B – OBLIGACIONES ESPECÍFICAS, numeral II. ETAPA DE OBRA, aparte de OBLIGACIONES DEL COMPONENTE TÉCNICO.
Prórroga No. 4	14-Oct-20	Prorrogar el plazo por el término de (3) meses de la etapa de consultoría. Es importante anotar, que la prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU.
Modificación No.4 y Adición No. 1	22-Feb-2021	Se incluyen precios no previstos y se adicionan \$3.826.753.531
Modificación No.5, Adición No. 2 y Prórroga No. 5	23-Sep-2021	Incorporación Apéndice de Bioseguridad, y se adicionó la suma de \$14.665.037 para el mes trece (13). Así mismo, se incorporaron veintiséis (26) NPs por la suma de \$695.062.593 y se prorrogó por 54 días para finalizar la (Estación de la Sabana 39 días y la Estación Santa Isabel por 54 días), Incorporación manual de interventoría Versión 8.
Modificación No.6, Adición No. 3 y Prórroga No. 6	17-Nov-2021	Prorrogar por el término de cuarenta y cuatro (44) días calendario, el plazo del Contrato IDU-1309-2018. Modificar la CLÁUSULA SEGUNDA: PLAZO del Contrato de Obra IDU 1309- 2020 en el sentido de prorrogar el plazo de ejecución en cuarenta y cuatro (44) días calendario, para la ejecución de las obras de las estaciones pendientes de culminarse al 100%. La presente prórroga no genera erogación presupuestal a cargo del IDU, en atención a que los gastos asociados a las actividades de obra y sus componentes, será asumido por el contratista CONSORCIO ESTACIONES BOGOTÁ 2021, de conformidad con lo manifestado por el contratista y avalado por la Interventoría. Los costos generados por la prórroga de cuarenta y cuatro (44) días calendario al Contrato de Interventoría IDU-1327-2018, serán asumidos por el contratista de obra contrato IDU-1309- 2018, que corresponden a la suma de CIENTO CINCO MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS OCHENTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$105.277.684), los cuales serán descontados del Acta de Liquidación. Incorporar a la lista de precios unitarios del Contrato de obra IDU-1309- 2018. Modificar el numeral 5 en el Literal B. Obligaciones Específicas de la Cláusula DÉCIMA PRIMERA. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA. Modificar el PARÁGRAFO PRIMERO - IMPUTACIÓN PRESUPUESTAL de la Cláusula 4 de la MODIFICACIÓN No. 5, ADICIÓN No. 2 y PRÓRROGA No. 5 al Contrato 1309 del 2012, en el sentido de precisar que el amparo presupuestal es el CDP 202110 5026 del 27 de octubre de 2021. Modificar la Cláusula CUARTA en el sentido de adicionar al rubro de AJUSTES POR CAMBIO DE VIGENCIA PARA OBRAS - AIU-PMA-PGS-PMT (E), la suma de QUINIENTOS DIECISIETE MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y UN MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y OCHO PESOS M/CTE (\$517,831,838).

Fuente: elaboración propia

**Información Modificaciones, Prórrogas y Adiciones - Contrato IDU-1318-2018**

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Modificación No. 1	31-Jul-19	Modificar el Numerales 1 del Anexo Técnico Separable, denominado objeto del contrato, en el sentido de eliminar exclusivamente la "estación calle 100". Modificar el numeral 2.1 del Anexo Técnico Separable denominado descripción y alcance del contrato, en el sentido de excluir exclusivamente la "estación calle 100". Modificar el numeral 2.1.1 del Anexo Técnico Separable, denominado metas físicas, en el sentido de eliminar exclusivamente la "estación calle 100". Modificar el numeral 2.2 del anexo técnico separable denominado descripción "Localización y Área de influencia", en el sentido de eliminar exclusivamente la "estación calle 100". Modificar la cláusula cuarta del contrato IDU-1318-2018, denominada "Valor", en cuanto a la distribución de los valores detallados para la etapa de Consultoría y Construcción. Modificar la tabla de productos contenida en la cláusula sexta del contrato IDU-1318-2018, denominada forma de pago.
Modificación No. 2, Prórroga No. 1 y Adición No. 1	20-Dic-19	Prorrogar el plazo del contrato de obra, por el término de dos (2) meses, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar. Adicionar el valor del contrato, en la suma de \$1.521.122.575.
Modificación No. 3, Prórroga No. 2 y Adición No. 2	20-Dic-19	Prorrogar el plazo del contrato de obra, por el término de un (1) mes, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar. Adicionar el valor del contrato, en la suma de \$181.718.150.
Modificación No. 4, Prórroga No. 3 y Adición No. 3	20-Dic-19	Prorrogar el plazo del contrato de obra, por el término de diez (10) días calendario, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar. Adicionar el valor del contrato, en la suma de \$140.352.402.

Fuente: elaboración propia

**Información Modificaciones, Prórrogas y Adiciones - Contrato IDU-1535-2018**

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Prórroga y Modificación No. 1	22- ago-2019	Prórroga: Se prorroga el plazo de la etapa de Consultoría por el término de Cuarenta y Cinco (45) días, discriminados en quince (15) días para la fase de Elaboración de estudios y diseños y treinta (30) días para la fase de trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales y la armonización con las empresas de servicios públicos. Modificación: Se modifica la Cláusula 6 valor del Contrato y se excluye la palabra factibilidad de los numerales 1 y 2 del cuadro que discrimina el costo estimado de consultoría. Se modifica la Cláusula 8 Forma de pago, Numeral 8.1 Etapa de Consultoría, Literal A para el Producto No. 8 - Estudios Sociales y se excluyen 2 subproductos y se redistribuye el valor de los mismos. Se modifica la Cláusula 8 Forma de pago, Numeral 8.1 Etapa de Consultoría, Literal A para el producto No. 12 Presupuesto, Especificaciones Técnicas y Programación de Obra. Se modifica el capítulo Técnico No. 13 Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, Numeral 4.2 Obligaciones de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica. Se modifica el Capítulo Técnico No. 13 estructuras, 9.3.1 Memorias de Cálculo y se excluye lo referente a "Memorias para la Etapa de Factibilidad" y se elimina el Numeral 9.3.1.2 Factibilidad.
Prórroga No. 2.	07-oct-19	Prórroga: prorrogar el plazo del contrato de obra por el término de veinte (20) días, con el fin de adelantar y culminar la etapa de consultoría. Dicho plazo será para la fase de "Trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios".
Prórroga No. 3	23-nov-2019	Prórroga: prorrogar el plazo del contrato de obra por el término de veinte (20) días, con el fin de adelantar y culminar la etapa de consultoría. Dicho plazo será para la fase de "Trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios".
Prórroga No. 4	30-dic-2019	Prórroga: prorrogar el plazo del contrato de obra por el término de un (1) mes y quince (15) días, con el fin de será para adelantar y culminar la etapa de consultoría, será aplicable para la fase de "Trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios"
Prórroga No. 5	07 de mar-2020	Prórroga: prorrogar el plazo del contrato de obra por el término de un (1) mes y quince (15) días, término en el cual la consultoría atenderá observaciones y con el fin de obtener las aprobaciones por parte de Interventoría y/o ESP y/o Entidades Distritales en la Etapa de consultoría, y así dar cumplimiento a la totalidad de productos.

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Prórroga No. 6	16-ago-2020	Prórroga: Prorrogar el plazo del contrato de obra IDU-1535-2018, por el término de VEINTE (20) DÍAS, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar, con el fin de adelantar y culminar la etapa de consultoría.
Prórroga No. 7	21-nov-2020	Prórroga: Prorrogar el plazo del Contrato de Obra IDU-1535-2018, por el término de Quince (15) días, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar, con el fin de adelantar y culminar la etapa de consultoría.
Modificación No. 3, y Adición número 1	30- dic-2020	Por la cual se incorporan 118 Ítems No Previstos por valor de CINCO MIL CIENTO VEINTIOCHO MILLONES CIENTO SEIS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$5.128.106.882) Incluido IVA.
Prórroga No. 8	20-may-2021	Prórroga: Prorrogar el plazo del Contrato de Obra IDU-1535-2018, por el término de Veinte (20) días, contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar, con el fin de adelantar y culminar la Etapa de consultoría.
Modificación No. 4, Adición No. 2 y Prórroga No. 9	27-dic-2021	Incorporar 15 Ítems no Previstos. Adición por valor de TRES MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y SIETE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA MIL SETECIENTOS OCHENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$3.457.930.785) Incluido IVA. Inclusión del Apéndice de Medidas de Bioseguridad COVID 19. Modificación forma de pago, ajústese la cláusula 8 denominada FORMA DE PAGO a lo indicado en la Circular 29 del 2 de agosto de 2021 (Radicado Orfeo DG 20211050000294), el cual indica "Delimitar la retención en garantía conforme a los porcentajes y etapas contractuales que se describen a continuación: Retención en garantía será del seis (6%) por ciento, de los cuales se pagará el 3% contra acta de recibo final y el 3% contra la liquidación del contrato". Se prorroga el plazo por seis (06) meses.
Modificación No. 05 y adición No. 03	23-mar-2022	Adiciona la suma de SETECIENTOS VEINTIDOS MILLONES SEISCIENTOS MIL SEISCIENTOS CUARENTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$722.600.646,00), para las actividades constructivas de la Estación Biblioteca Tintal de la Troncal Américas para su adecuación o mejoramiento, y se adicionan 11 ítems No Previstos.
Modificación No. 06	21-sep-2022	Incorporar al Contrato lo establecido en la circular No. 06 de 2022 en lo referente a los lineamientos Generales para la Transición de los índices ICCP, ICOCIV y reconcomiendo del insumo acero debido a la volatilidad del mercado siderúrgico por la Pandemia COVID-19.
Modificadorio 7, Prórroga 10 y Adición 4	28-Dic-2022	Prorrogar el plazo del contrato IDU -1535-2018, por el término de CIENTO NOVENTA Y DOS (192) días contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo Inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar. Incorporar 38 ítems no previstos al contrato de obra No. IDU-1353-2018. Adicionar el valor del contrato de obra No. IDU 1353-2018 en la suma de \$ 4.292.420.515 incluido IVA. (incluye Acta de mayores y menores cantidades N°82, firmada el 19 de diciembre de 2022).
Modificadorio 8	25-Ago-2022	Aclaratorio a la Modificación No. 06 de 21-sep-2022, en relación con la cláusula 9. Ajustes, indicando los ítems a los cuales se aplica la circular No. 06 de 2022
Modificadorio 09, Prórroga 11 y adición 05	4-Sep-2023	Prorrogar el plazo del contrato IDU -1535-2018, por el término de CIENTO TRECE (113) días contados a partir del día siguiente a la fecha de vencimiento del plazo Inicial, sus prórrogas y suspensiones, si a ello hubo lugar. Incorporar 09 ítems no previstos al contrato de obra No. IDU-1353-2018. Adicionar el valor del contrato de obra No. IDU 1535-2018 en la suma de \$ 1.486.276.773 incluido IVA.

Fuente: elaboración propia

**Información Modificaciones, Prórrogas y Adiciones - Contrato IDU-1535-2018**

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Modificadorio No. 1	08-jul-22	Modificar la Cláusula 9 denominada FORMA DE PAGO para aclaración de pagador y la modificación de la tabla del numeral 9.1.1.2.1. – PRODUCTOS SIN AVAL DE TERCEROS en el sentido de ajustar al valor correcto el VALOR A PAGAR FIJO MENSUAL.
Modificación No. 2	30-Sep-22	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en dos (2) meses, Eliminar el APÉNDICE COVID de los documentos contractuales, así como eliminar de cualquier aparte del contrato, capítulo técnico o documento contractual referido a requerimientos por protocolo de bioseguridad o de la emergencia sanitaria, para los contratos IDU-1848-2021 e IDU-1853-201.
Modificación No. 3	27-Ene-23	Modificar la CLÁUSULA 13. ANTICIPO, del el Contrato de Obra No. IDU- 1848-2021, El IDU, previa constitución de la garantía de buen manejo y correcta inversión del anticipo, del cumplimiento de los requisitos señalados para la entrega de este 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 veinte (20%) del valor de las OBRAS CIVILES Y REDES INCLUIDO AIU y bolsa del componente del acero. EL CONTRATISTA deberá amortizar el veinte (20) % del valor de cada acta de recibo parcial de obra hasta completar el cien por ciento (100%) del valor entregado a título de anticipo.

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL	FECHA DE SUSCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
Modificación No. 4	18-mar-23	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en dos (2) meses.
Modificación No. 5	27-mar-23	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en dos (2) meses.
Modificación No. 6	26-May-23	Traslapar la fase de Trámites y Aprobaciones de la Etapa de Estudios y Diseños con la etapa de construcciones, con el fin de iniciar la misma por unidades funcionales para las estaciones denominadas UNIVERSIDAD NACIONAL y RICAURTE.
Modificación No 7	10-Jul-2023	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en un (1) mes.
Modificación No 8	27-Jul-2023	Se solicita prorrogar el plazo a la Etapa de Estudios y Diseños para la fase de Trámites y Aprobaciones, en un (1) mes.
Modificación No 8	25-Ago-2023	Prórroga por 20 días aplicado a la fase de Trámites y Aprobaciones de la Etapa de Estudios y Diseños para las estaciones OLAYA, CAMPIÑA, SOCORRO y PUENTE LARGO. Modificar la CLÁUSULA 5 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Fuente: elaboración propia

#### 4.6 MEJORAS GEOMÉTRICAS AUTONORTE

##### 4.6.1 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1646-2019	COMPLEMENTACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES PEATONALES PARA ACCESO A LAS ESTACIONES CALLE 142, CALLE 146, MAZURÉN Y TOBERÍN, Y DE OBRAS GEOMÉTRICAS COMPLEMENTARIAS EN LA AUTOPISTA NORTE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	IDU-1649-2019

se opusieron a la construcción del puente peatonal nuevo metálico que alimentaría a la estación denominada Calle 142 y Calle 146.

Dicha situación hizo que el PDT y la programación de obra diera un giro de 360° donde tocó reevaluar el orden de priorización de las obras de intervención conjuntamente con el Contratista, Interventoría e IDU y sobre todo con la empresa TRANSMILENIO S.A. quien es el ente gestor y quien prioriza los proyectos de ciudad y la toma de decisiones sobre el Sistema de Transporte Masivo de Bogotá -TransMilenio-.

En un principio se creyó que la Medida Cautelar del tratamiento Silvicultural iba hacer solamente sobre la zona donde se tenía localizado el nuevo puente peatonal metálico de la Calle 142. El inconveniente fue que la comunidad aplicó la Medida Cautelar sobre todo el proyecto, donde desde nuestro parecer fue de mala fe por parte de algunos de la comunidad para bloquear todo el proyecto.

El IDU en compañía de la empresa TRANSMILENIO S.A., el Contratista e Interventoría, trataron de conciliar con la comunidad en escuchar sobre los inconvenientes que podrían según ellos generar dichas intervenciones.

Se les explicó las razones técnicas del Sistema de Transporte de que era necesario realizar esas intervenciones, el IDU reevaluó y presento a la comunidad un nuevo diseño paisajístico, donde a la comunidad no les intereso, ellos no desean la construcción del nuevo puente peatonal metálico, la poca comunidad que se opone solo busca bienestar particular y no piensan en ciudad sobre un Sistema Masivo de Transporte que moviliza a muchas personas.

##### Qué decisiones se tomaron

A raíz de la medida cautelar por medio de la Acción Po-

pular interpuesta por la comunidad, el IDU, observando los atrasos que estaban afectando los avances de las actividades de la programación, y donde el tema silvicultural está rodeando las diferentes áreas que se requieren intervenir sobre todo en las mejoras geométricas.

Por lo tanto, se inició en adelantar actividades o sectores que no estaban siendo afectadas por el tema silvicultural. Y al mismo tiempo se tomó la decisión de cambiar la priorización de las obras y también ajustar el PDT de obra. Y con esto poder solicitar un modificador No. 10 con el fin de respaldar la priorización y la adición.

##### Cómo se gestionó la decisión. Cuál fue el paso a paso para darle solución

El resultado o solución no se ha dado todavía, pero se ha logrado encauzar un objetivo, que es concertar unos compromisos sobre el tratamiento silvicultural dando conceptos técnicos de una manera coherente y real, respetando las observaciones o planteamientos de la comunidad por medio de los entes jurídicos.

Esta gestión se fue dando por la preocupación del IDU, con el fin de buscar alternativas para que el proyecto siga adelante sin que se afecten las partes contractuales y menos la movilidad de la ciudad.

Con respecto a la medida cautelar, el IDU entablo un mecanismo jurídico para realizar una contrapropuesta o compromisos para aliviar la presión de bloqueo de las actividades programadas. A la fecha las audiencias programadas por el juzgado 34 han sido aplazadas por circunstancias ajenas al IDU. Pero así mismo, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca de la sección primera, subsección B se pronunció dando unas decisiones a tomar revocando lo que dijo el Juzgado.

##### Qué se logró o, qué no se pudo lograr y porqué

Con las decisiones e iniciativas dadas por el IDU, a la fecha, se ha logrado dar o tener claro un norte de lo que se puede agilizar y concretar con el fin de no afectar el rendimiento del contrato y poder presentar un PDT ajustado y una programación de acuerdo a la nueva priorización recibida por la empresa TRANSMILENIO S.A.

Soporte legal o administrativo en el que se basaron las decisiones

- Mesa de trabajo presentación socialización ajuste del manejo paisajístico.
- Mesa de trabajo definir la priorización de los frentes de trabajo.
- Documento interpuesto por la comunidad sobre una Acción Popular.
- Documento proferido por el juzgado de la Medida Cautelar.
- Documento respuesta del IDU a la Acción Popular.
- Documento del IDU Recurso de reposición en subsidio apelación contra auto que decretó la medida cautelar.
- Documento de la comunidad solicitando no responder el auto de la medida cautelar.
- Documento fallo pronunciamiento del Tribunal Administrativo de Cundinamarca.

##### Principales beneficios

La gestión del IDU tiene como fin sacar adelante los proyectos tratando de sugerir y gestionar diferentes opciones de viabilidad para destrabar los conflictos que se vayan presentando en el desarrollo de la obra. El logro obtenido parcialmente con la gestión del IDU es que se ha podido darle continuidad a los trabajos sin que se afecte ninguna actividad del contrato.

##### Equipos que intervinieron

Tanto las diferentes áreas del IDU que están implicadas directamente con el proyecto como son: la DTP- STED - DTC - STES- SGJ - SGI, el CONSORCIO PUENTES NORTE 2025 (contratista) - MAB INGENIERIA DE VALOR S.A.(Interventoría) - Secretaria Distrital de Ambiente (SDA) - Jardín Botánico de Bogotá.

##### 4.6.3 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

###### 4.6.3.1 Coordinación Interinstitucional Oficina de Gestión Ambiental – OGA-

Por Acción Popular presentada por la comunidad de Santa Helena radicada ante el juzgado 34 administrativo del circuito fueron impuestas medidas cautelares suspendiendo los términos de la Resolución 5308 de 2021 por medio de la cual se autorizan unos tratamientos silviculturales en espacio público.

Resultado de la articulación de las áreas técnicas y la Subdirección general Jurídica se presentó fórmula de pacto de cumplimiento que en audiencia del 13/10/2023 fue aceptada por el juzgado. Así las cosas, se redujo el número de tratamientos silviculturales al cambiar la priorización de las intervenciones de obra y se incrementará el número de árboles plantados llegando a plantar 1 árbol por cada árbol talado, que en conclusión resulta en la plantación de 38 árboles nuevos y 93 m2 de jardinería.

##### 4.6.2 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

###### 4.6.2.1 Situación 1

El contrato tomó un rumbo inesperado desde mediados del 25 de mayo de 2023, cuando la comunidad interpuso una medida cautelar por medio de una acción popular sobre el manejo silvicultural del proyecto.

La medida cautelar fue interpuesta por la comunidad en su mayoría por insistencia del sector tanto del costado occidental de la estación de Transmilenio de la Calle 142, donde



# PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL SUBSISTEMA VIAL Y DE ESPACIO PÚBLICO



## 5. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DEL SUBSISTEMA VIAL Y DE ESPACIO PÚBLICO

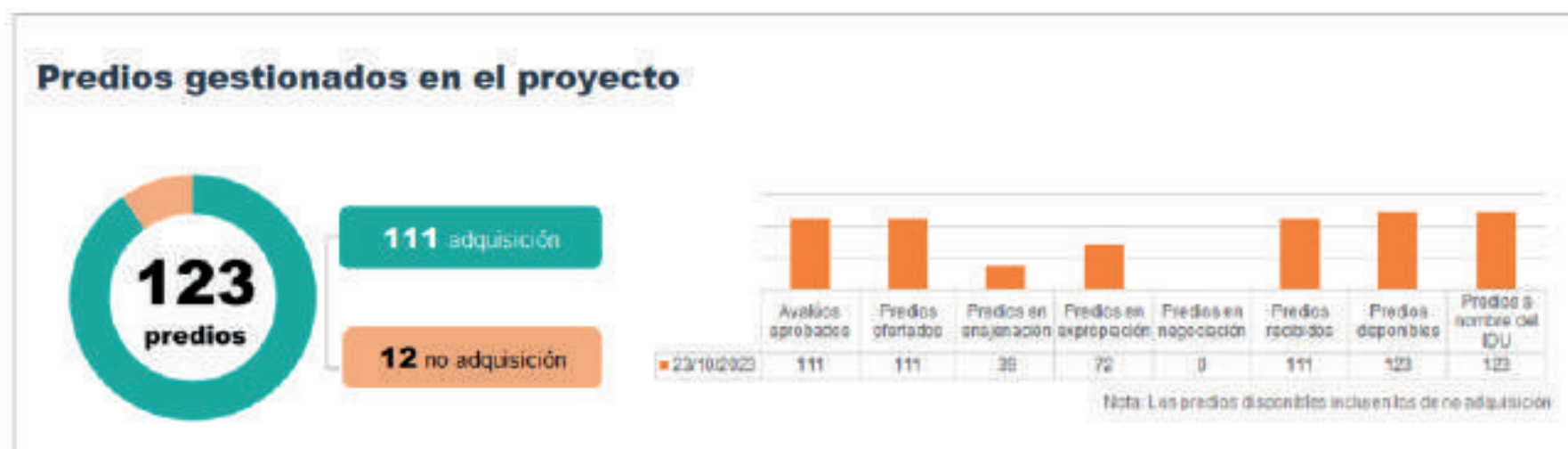
### 5.1 AVENIDA RINCÓN E INTERSECCIÓN CON LA AVENIDA BOYACÁ

#### 5.1.1 Gestión predial

La gestión de adquisición inicial de este proyecto se ejecutó en gran parte entre las vigencias 2016 a 2021 garantizando la disponibilidad del suelo de acuerdo a la información que se presenta a continuación.



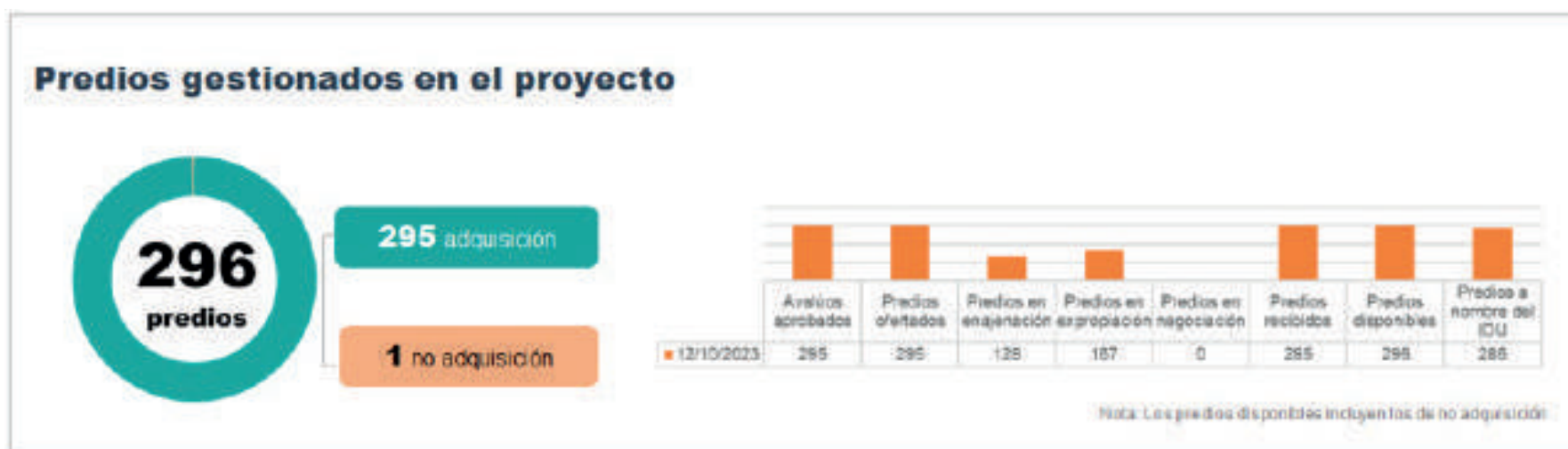
#### 5.1.1.1 Av. El Rincón desde la Av. Boyacá hasta la Carrera 91 por Calle 125



Gráfica: Estado Predial Proyecto Av. Rincón desde la Av. Boyacá hasta la Carrera 91 por Calle 125  
Fuente: Dirección Técnica de Predios

Frente a esta etapa del proyecto, se ha asegurado la entrega del 100% de los predios, quedando pendientes actividades de cierre respecto de la titularidad de los predios.

#### 5.1.1.2 Avenida El Rincón (KR 91 y AC 1312 A) desde la Carrera 91 hasta la Av. Conejera (TV. 97)

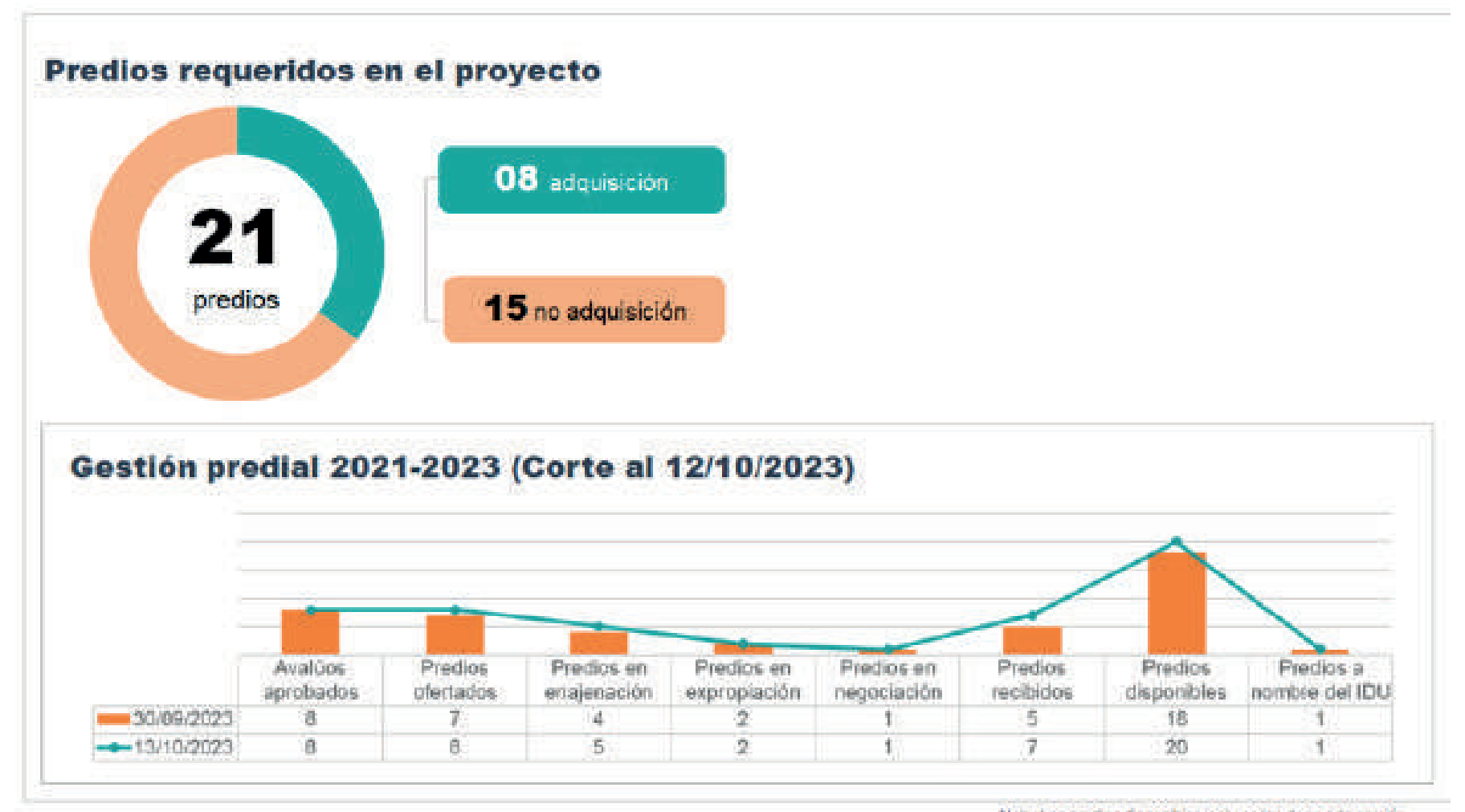


Gráfica: Estado Predial Proyecto Av. Rincón desde la Carrera 91 hasta la Av. Conejera  
Fuente: Dirección Técnica de Predios

Frente a esta etapa del proyecto, si bien ya se garantizó la disponibilidad del suelo, se encuentran pendientes actividades de cierre respecto a la titularidad de los predios.

Se anota, finalmente, en lo que respecta a este proyecto,

que en la vigencia 2021, con ocasión de la actualización de los estudios y diseños del proyecto, se incluyeron de manera adicional 21 predios dentro del componente predial para los que se adelanta la gestión que presenta el avance que se muestra en la siguiente gráfica:



Es importante tener en cuenta que en la vigencia 2023, se notificó igualmente la necesidad de áreas adicionales en los predios para los que se adelantaba la respectiva adquisición, requeridos para la estabilización del talud deslizado, ubicado en el costado occidental de la Avenida Boyacá a la altura de la Calle 127, situación que obligó a replantear el alcance del proceso de esta última etapa de adquisición y de los cronogramas de gestión aplicables.

Actualmente se encuentra pendiente un predio que se encuentra en etapa de negociación para garantizar la disponibilidad de las áreas requeridas, proceso que se espera culminar al finalizar la vigencia 2023.



### 5.1.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1550-2018	CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA EL RINCÓN DESDE LA AVENIDA BOYACÁ HASTA LA CARRERA 91 Y DE LA INTERSECCIÓN AVENIDA EL RINCÓN POR AVENIDA BOYACÁ Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	IDU-1557-2018

### 5.1.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

**5.1.3.1 Fluctuación del Insumo Acero para los proyectos:** durante el año 2020, debido a la pandemia, diferentes sectores de la economía tuvieron que realizar una suspensión parcial o total de sus actividades, generando grandes cambios en la oferta y la demanda.

La industria siderúrgica y el mercado del acero no fueron la excepción. De acuerdo con la Asociación Mundial del Acero (Worldsteel), la primera ola del Covid-19 causó que los fabricantes cerraran su producción, con un descenso de producción a nivel mundial de un 0,9% comparado con el año 2019. En 2020 la mayoría de los países productores presentaron una caída.

El 2021 inició con una necesidad de acero para los proyectos de infraestructura a nivel mundial, la escasez y la especulación generaron un aumento muy grande en los precios a nivel mundial, tanto en América del norte como en Europa, así como en América latina se mantiene el crecimiento en la demanda, pero con algunas limitaciones en la producción, llegando a precios mucho más altos de lo esperado.

Colombia, así como los demás países de la región son dependientes de la importación del acero, se vio afectado en

gran medida por el mercado extranjero y sus fluctuaciones. Ya que el proceso de recuperación económica a nivel mundial impulsó un aumento en la demanda en la industria siderúrgica, los países productores buscaron satisfacer el mercado interno, reduciendo la exportación a países como el nuestro, en la que se registró una disminución del 35% en la importación de este bien frente a los años 2019 y 2020 (CAMACOL, 2021). De acuerdo con lo anterior, los altos precios del acero estaban afectando a toda la cadena de valor de la industria incluidos productores, distribuidores, ferreteros y en especial las obras de infraestructura vial y de espacio público.

Según lo expuesto, el IDU decidió realizar un ajuste de los contratos de construcción de la infraestructura vial y espacio público a cargo del Instituto, única y exclusivamente para el insumo acero o actividades en las cuales el insumo principal es el acero, con el fin de mitigar la grave afectación a la cadena de valor de la Industria y con el fin de evitar una eventual parálisis en alguno de los proyectos que gerencia la entidad.

El reconocimiento del ajuste por la fluctuación del acero se regulo con la Circular 6 de 2022 en la cual se estableció el paso a paso para poder aplicar en cada uno de los contratos IDU y con la misma se ha gestionado el pago del mayor valor del insumo acero a cada uno de los proyectos IDU.

**5.1.3.2 Evento deslizamiento del talud sobre la Av. Boyacá por Calle 127:** el 9 de septiembre de 2022, entre las 2:30 pm y 3:00 pm de la tarde, se presentó un deslizamiento de material entre las abscisas 0+695 y 0+735 del denominado EJE C del Proyecto ubicado en el costado occidental de la Avenida Boyacá a la altura de la calle 127. Posteriormente, el 10 de septiembre de 2022 en horas de la noche, se presentó un nuevo deslizamiento de una magnitud en longitud de aproximadamente 65m, sobre la cara del talud.

De manera inmediata y simultánea se dio aviso del evento presentado al Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático- IDIGER, ENEL COLOMBIA SA ESP, Alcaldía local de Suba, Secretaría Distrital de Ambiente, cuerpo de Bomberos de la localidad de Suba y a la Sociedad Colombiana de Ingenieros, quién es el asesor y apoyo del Ins-

tituto, en aras de mitigar el riesgo y de buscar las causas del fallo y de una solución de estabilidad del talud definitiva.

Se adelantaron mesas técnicas, con participación de especialistas del contratista de obra (Consortio San Patricio), Interventoría, la Sociedad Colombiana de Ingenieros SCI e IDU, donde se propusieron y concertaron los estudios técnicos que se relacionan a continuación:

#### 5.1.3.3 Dispositivos de control, ensayos y exploraciones

- Instalación de malla topográfica para determinar movimientos y sentido de la masa de terreno afectada.
- Instalación de Dianas de control y seguimiento en dados de anclajes.
- Instalación de 3 Inclinómetros nuevo, en zonas aledañas a la torre de energía, edificio reserva de los lagos con control de seguimiento diario.
- Ejecución de 5 Sondeos a 15 metros de profundidad
- Levantamiento de perfiles del terreno mediante 7 líneas sísmicas (indican espesores de capas de conformación del terreno)
- Tomografías del terreno (indican conformación de capas del terreno)
- Exploración de flujos de agua- superficies de discontinuidad.

Así mismo, desde el momento en que se presentaron los hechos del 9 de septiembre de 2022 y hasta la fecha, se viene realizando monitoreo diario de la topografía de la zona, por medio de una malla topográfica de 10 x 10 m, adicionalmente, se monitorea a profundidad la masa deslizada por medio de dos inclinómetros instalados en la zona, (posterior al evento del 9 de septiembre de 2022).

Adicionalmente, se realiza monitoreo diario a dos inclinómetros que se tienen instalados desde el año 2021 en el predio del edificio Reserva de los Lagos al costado sur del movimiento presentado

La situación presentada en el talud del eje C se atendió de manera prioritaria con el fin de lograr la pronta solución definitiva, entendiendo la importancia de esta situación, el Instituto a partir del momento en que se presentaron los

hechos requirió a los contratistas (obra e interventoría), en primer lugar, para realizar acciones encaminadas a mitigar los posibles riesgos para garantizar la seguridad de los trabajadores y de los habitantes alrededor de la zona del suceso, y en segundo lugar, para buscar establecer la ruta de acciones y estudios técnicos que fueran necesarios realizar, encaminados a determinar el origen del evento y así poder encontrar la solución técnica que garantice la estabilidad no sólo en el punto de la falla, sino en todo el talud del costado occidental.

El contratista de obra (Consortio San Patricio) elaboró un informe técnico donde se especifican las causas del deslizamiento, así como el planteamiento de la solución definitiva. Dicho informe fue revisado y aprobado por la Interventoría, quién ejerce la supervisión al contrato de obra, y fue radicado en el Instituto mediante radicado IDU No. 20235260186342 del 7/02/2023, informe que fue revisado y conceptualizado por la entidad y la Sociedad Colombiana de Ingenieros- SCI.

El informe de la solución definitiva para la estabilización del talud presentado por el contratista de obra y avalado por la interventoría, se contempla la solución técnica geotécnica y estructural para la estabilización del talud, así como la solicitud de adquisición predial adicional para implementar dicha solución, de acuerdo con lo anterior se tiene las siguientes necesidades a nivel predial y de obras necesarias que se deben llevar a cabo para la estabilización del talud:

- Cantidades de obra (caissons, movimientos de tierra, manejo de aguas) adicionales para la protección de la torre de energía ubicada en la parte alta del talud del Eje C.
- Incorporación de precios no previstos como son la construcción de anclajes activos con longitud de 38mt, construcción de dados de concreto de 2.0mt X 2.0Mt para anclajes, suministro es instalación de concreto lanzado de espesor de 10cm, así como la incorporación de cantidades de obra.
- Compra de los predios con los siguientes RT 53100 y RT 53099

De acuerdo con lo anterior, y con el fin de poder ejecutar las obras necesarias para la estabilización del talud, el Ins-

tituto inicio los trámites para la compra de los dos predios requeridos, así mismo se gestionó con los propietarios permisos de intervención los cuales se firmaron entre las partes en el mes de julio de 2023.

Igualmente se han realizado mesas de trabajo entre las partes, contratista, interventoría e IDU con el fin de acordar la minuta de la adición y prórroga del contrato de obra discutiendo los siguientes temas respecto del evento ocurrido en el talud de la av. Boyacá por Calle 127:

- Descuento del valor pagado de las obras afectadas por el deslizamiento del talud del eje C.
- Descuento del valor pagado de los ajustes de las obras afectadas por el deslizamiento del talud del eje C.
- Descuento del valor pagado de los componentes de las obras afectadas por el deslizamiento del talud del eje C.
- Incorporación de los precios no previstos requeridos para estabilización de la zona afectada
- Incorporación de cantidades de obra para la estabilización de la torre de energía ubicada en la parte alta del talud del Eje C.
- Fechas de los índices para el pago de los ajustes de las obras requeridas para la estabilización de la zona afectada.
- Análisis de imputabilidades de la solicitud de prórroga por el termino de 18 meses.

A la fecha, se continúa con las mesas de trabajo, a fin de acordar entre las partes la minuta de la adición y prórroga del contrato de obra y se tienen la expectativa que sobre el 27 de octubre de 2023 se tenga el modificatorio firmado entre las partes con el fin de poder dar inicio a las obras de estabilización del talud del Eje C y se puede entregar la totalidad de las obras a la comunidad en abril de 2025.

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
Modificación No. 1	Modificar la Cláusula No. 12 denominada ANTICIPO en lo que se refiere a la suma a entregar al Contratista en calidad de anticipo, dando aplicación a lo dispuesto en la Adenda No. 2 de la Licitación Pública IDU-LP-SGI-013-2018, que dio origen al presente contrato, equivalente al 20% del valor <b>DE LAS OBRAS CIVILES Y REDES INCLUIDO AIU.</b>	01/02/2019
Prórroga No. 1, Modificación No 2 y Aclaratorio No. 1	Se prorrogó la fase de preliminares a partir de la fecha de terminación de la misma, es decir del 20 de septiembre de 2019 hasta el 27 de diciembre de 2019, por lo tanto, la duración de las fases contempladas en la cláusula cuarta del contrato quedará así: Plazo ejecución del contrato: 29 meses y 7 días Fase de preliminares: 7 meses y 7 días Fase de construcción: 21 meses Fase de recibo y entrega final: 1 mes Se modificó la cláusula 4 denominada PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO, en el sentido de incluir un PARÁGRAFO SÉPTIMO, del siguiente tenor: "El contratista podrá adelantar actividades de obra específicas en la fase de preliminares, tales como: 1. Inspección de tuberías con CCTV. 2. Instrumentación de redes. 3. Aprovechamiento forestal, (tala de individuos arbóreos). 4. Ensayos de laboratorio solicitados por el IDU, siempre y cuando se cuente con la aprobación de la Interventoría y del IDU y con los permisos y autorizaciones de las entidades competentes." Se modificó la cláusula 8 FORMA DE PAGO, exclusivamente en su numeral 8.2.6 Valor a monto agotable para ensayos de laboratorio, con el fin que dicho valor pueda ser utilizado en cualquier fase del proyecto. Se modificó el contrato para incorporar a la lista de precios correspondientes al VALOR A MONTO AGOTABLE PARA ENSAYOS DE LABORATORIO los ítems APU NP-09, NP-10, NP-11, NP-12, NP-13, NP-14, NP-15, NP-16, NP-17, NP-18, NP-19 y NP-20. Se modificó el contrato para incorporar a la lista de precios unitarios del contrato los ítems APU NP-01, NP-02, NP-03, NP-04, NP-05 y NP-06. Se modificó la cláusula de anticipo en el sentido de aclarar que la amortización del anticipo se efectuará en un porcentaje equivalente al 40% del valor de cada acta de recibo parcial de obra hasta completar el 100% del valor entregado a título de anticipo. Se incluyó el siguiente compromiso: "Las partes acuerdan suscribir dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la firma del presente documento, y previo cumplimiento de los requisitos establecidos para el IDU, pacto compromisorio a efectos de que un árbitro único dirima en derecho, exclusivamente las diferencias objeto de las comunicaciones CSP-IDU-1550-0181-2019 de fecha 26/07/2019, CSP-IDU-1550-0191-2019 de fecha 31/07/2019, CSP-IDU-1550-0197-2019 de fecha 1/08/2019, CSP-IDU-1550-0208-2019 de fecha 6/08/2019, CSP-IDU-1550-0238-2019 de fecha 15/08/2019, CSP-IDU-1550-0264-2019 de fecha 23/08/2019 y CSP-IDU-1550-0288-2019 de fecha 6/09/2019. Así como en Actas No 7 de la suspensión No. 3 y acta No. 8 de la ampliación de la suspensión N. 3. El árbitro único será elegido de común acuerdo entre las partes. Se realizará ante el Centro Conciliación de arbitraje de la Cámara de Comercio de Bogotá".	20/09/2019
Acta No. 11 de Mayores Cantidades de obra	Mayores cantidades de obra por valor de Sesenta y Tres Millones Quinientos Ochenta y Ocho Mil Novecientos Ochenta y Un Pesos (\$63,588,981,00) M/Cte.	06/11/2019
Modificación No 3	Con el fin de incorporar al contrato pacto compromisorio a efectos de que un árbitro único dirima en derecho, exclusivamente, las diferencias objeto de las comunicaciones CSP-IDU-1550-0181-2019 de fecha 26/07/2019, CSP-IDU-1550-0191-2019 de fecha 31/07/2019, CSP-IDU-1550-0197-2019 de fecha 1/08/2019, CSP-IDU-1550-0208-2019 de fecha 6/08/2019, CSP-IDU-1550-0238-2019 de fecha 15/08/2019, CSP-IDU-1550-0264-2019 de fecha 23/08/2019 y CSP-IDU-1550-0288-2019 de fecha 6/09/2019. Así como en Actas No. 7 de la suspensión No. 3 y acta No. 8 de la ampliación de la suspensión N. 3, de conformidad con las disposiciones de la sección primera de la Ley 1563 de 2012 o con las normas que las modifiquen, complementen o sustituyan, en armonía con las normas de procedimiento aplicables a la controversia y las reglas que allí se establecen.	12/11/2019
Prórroga 2 Modificación 4	Se prorrogó la fase de preliminares a partir de la fecha de terminación de la misma, es decir del 27 de diciembre de 2019 hasta el 11 de mayo de 2020, por lo tanto, la duración de las fases contempladas en la cláusula cuarta del contrato quedará así: Plazo de ejecución del contrato: 33 meses y 21 días. Fase de preliminares: 11 meses y 21 días Fase de construcción: 21 meses Fase de recibo y entrega final: 1 mes	26/12/2019
Prórroga 3 Modificación 5	Dos (2) meses	30/07/2020
Prórroga 4 Modificación 6	Trece (13) Días Calendario	30/09/2020

**5.1.4 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales**

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
Prórroga 5 Modificación 7	Diez (10) Días Calendario	10/10/2020
Prórroga 6 Modificación 8	Diecisiete (17) Días Calendario	23/10/2020
Prórroga 7 Modificación 9	Ocho (8) Días Calendario	9/11/2020
Prórroga 8 Adición 1 Modificación 10	Inicio de fase de construcción por unidades constructivas Modificación forma de pago Incorporación de Ítems No Previstos y Adición de \$22.254.383.244 Cláusula amigable composición y Adición de \$150.000.000 Prórroga de 4 meses y 17 días calendario	30/12/2020
Modificación 11	Incorporación de precios unitarios no previstos.	22/04/2021
Modificación 12	Incorporación precio unitario no previsto #659.	23/09/2021
Prórroga 9, Adición 2, Modificación 13	Incorporar Doscientos Veintinueve (229) precios unitarios no previstos que se requieren para dar continuidad a las obras, prorrogar el plazo contractual 9 meses a la fase de construcción, adicionar el valor que corresponde a dichas actividades, componentes y Apéndice Bioseguridad Covid 19 Versión 3.	30/12/2021
Modificación 14	Incorporación de la circular No. 29 de 2021 de la Dirección General Del Instituto De Desarrollo Urbano –IDU- Disminución del porcentaje de retención en garantía. Incorporación de la CIRCULAR No. 6 DE 2022 de la Dirección General Del Instituto De Desarrollo Urbano –IDU- ajuste por medio de los índices ICOCIV publicados por el DANE.	27/04/2022
Modificación 15 Adición 3	Incorporación de la circular No. 6 de 2022 en lo referente a la adopción de la fórmula de fluctuación del insumo Acero. Incorporación de Noventa y Cuatro (94) precios unitarios no previstos. Adición de \$ 12.811.540.502 Adición a bolsa de ajustes por \$5.196.334.810.	6/12/2022
Modificación 16 Adición 4	Adición a la bolsa de ajustes por valor de \$17.041.162.244 conforme a lo establecido en la cláusula 9 del Contrato de Obra IDU-1550-2018. Adición a la bolsa de pago de compensaciones y seguimiento SDA por valor de \$563.017.549 conforme a lo establecido en el numeral 8.2.5 de la cláusula 8 del Contrato de Obra IDU-1550-2018. Valor total adicionado \$17.604.179.793.	30/06/2023

#### 5.1.4.1 Coordinación Interinstitucional – Redes hidrosanitarias

No ejecución por parte del contrato de obra del colector los lagartos. Las medidas tomadas desde la OCIT es el apoyo y gestión para que la EAAB realizara el nuevo diseño a donde se conectaría el drenaje del proyecto. El cual entregó la EAAB al IDU el día 03/10/2023.

#### 5.1.4.2 Coordinación Interinstitucional Oficina de Gestión Ambiental OGA

- Este proyecto cuenta con 9 alcorques inundables y 9 zonas

de bio-retención, estructuras SUDS que generarán beneficios directos sobre el volumen y la calidad de la escorrentía superficial, así como mejoras en los valores estéticos y paisajísticos de la zona, entre otros. Específicamente, este se caracteriza por ser el primer proyecto con trenes de SUDS en espacio público compuesto por alcorques inundables y zonas de bio-retención.

- Mejoramiento paisajístico. inclusión de arbolado de especies nativas y jardinería. Generación de áreas verdes. Se tiene contemplado plantar 375 árboles y más de 10400 metros cuadrados de jardinería y zonas verdes, con la posibilidad de incrementos por modificaciones

surgidas durante la etapa constructiva.

- En el proyecto se implementa el uso de Residuos de Construcción y Demolición -RCD, provenientes de los Centros de tratamiento y/o Aprovechamiento de RCD, reutilización de RCD generados en el proyecto y de otros contratos IDU, para dar cumplimiento con el porcentaje reutilización de RCD (25% del material que ingresa a la obra). En el proyecto se reutilizarán aproximadamente 45176.2 m3 de RCD.
- En cuanto al uso de GCR, se dará cumplimiento con lo establecido en la norma distrital, de lo cual se planea

cumplir con el 25% de instalación de mezclas asfáltica modificada con GCR, equivalente a 3852.54m3 de mezcla asfáltica modificada con GCR.

- La generación y el mejoramiento de la infraestructura vial para bicisuarios y peatones impacta positivamente la calidad del aire ya que promueve la movilidad sostenible. - De igual manera, la generación de infraestructura verde y SUDS, contribuye con la mejora de la calidad del aire y calidad de vida de los usuarios.
- Para el proyecto se han generado aproximadamente 21.684 empleos en el periodo 2020 - 2023.

## 5.2 AVENIDA LAUREANO GÓMEZ DE LA 170 A LA 193

### 5.2.1 Gestión predial

La gestión predial para este proyecto fue concluida, en su mayor parte, en el anterior Plan de Desarrollo, con la entrega al contratista de 119 predios, 102 de adquisición y 17 de no adquisición.

Durante el año 2023, se concluyó el trámite sobre uno de los predios, una vez surtida diligencia de materialización del fallo de la inspección, tratándose de un asentamiento de Desarrollo Progresivo en sector de Desarrollo incompleto DPB, al que se aplicaba el contenido de los artículos 86 y 87 del Decreto Distrital 2489 de 1980, zona de cesión de uso público en las que el urbanizador responsable, debe ceder al distrito a título gratuito, las zonas verdes y comunales y las áreas de uso público correspondientes a las vías y obras de infraestructura de acuerdo con lo estipulado en la Resolución aprobatoria del Desarrollo, esto es, la resolución 183 del 14 de diciembre de 1983.

Se precisa que, para conminar la entrega de la zona de cesión de este predio privado en cabeza de un particular, se acudió al proceso de inspección citado, logrando la disponibilidad del mismo y haciendo la correspondiente entrega al contratista de obra.

### 5.2.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA OBJETO CONTRACTUAL CONTRATO DE INTERVENTORÍA

IDU-1551-2017

AJUSTES Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN A LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA LAUREANO GOMEZ (AK 9) DESDE AV. SAN JOSÉ (AC 170) HASTA LA CALLE 193, ACUERDO 646 DE 2016 EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

IDU-1572-2017

### 5.2.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

El proceso constructivo de la ampliación de la Av. Laureano Gómez (Calle 170 a 193), que se viene ejecutando con el Contrato IDU-1551-2017, ha encontrado problemas enfocados principalmente en la entrega del predio identificado con Registro Topográfico 42204A, folio de matrícula 50N-173842 y CHIP AAA1150YCN, ubicado en la calle 188 Bis x carrera 9 (RT 42204 Rincón de los vagos), el cual generaba interferencia del área requerida en el tramo calle 186 a calle 189 Costado Oriental para la continuidad con la construcción de las obras previstas en el Cronograma de obra, como se muestra en la siguiente imagen.

Este trámite fue llevado por el DADEP, donde adelantó los procesos de incorporación y certificación del predio como bien de uso público bajo el RUPI 4519-1, conforme el Acta de Toma de Posesión o aprehensión Número 002 del 17 de enero de 2023, inició las acciones para la Restitución del inmueble entre el Propietario predio y la entidad Distrital), y contra la perturbación de la posesión (Audiencia DADEP-IDU Alcaldía Local de Usaquén), contando con el apoyo del equipo de la DT de Predios del IDU.

El predio fue entregado al IDU a la Dirección Técnica de Predios, mediante diligencia de restitución a través de la inspección de policía AP18, donde se contó con la participación de la alcaldía local de Usaquén, DADEP, el cual fue demolido el pasado 12-09-2023.

Mediante acta de reunión del 12 de septiembre de 2023, la Dirección Técnica de Predios, hizo entrega a la firma Contratista Unión Temporal Murcon del predio RT42204A, el cual actualmente ejecutan las actividades faltantes del tramo calle 186 a calle 189 Costado Oriental del del proyecto.

Otro de los factores que han afectado el cronograma de obras y la adecuada ejecución del proyecto, es la atención tardía por parte de empresas de servicios públicos, para llevar a cabo las diferentes maniobras para el traslado de las redes; así mismo se han encontrado redes no identificadas por parte de las ESP en el catastro inicial de redes, dicha demora en los tiempos de respuesta e intervención, no han permitido la ejecución de los tramos de manera

completa, entre los que se pueden mencionar:

#### EAAB

Revisión propuesta Diseños Cámaras 180 - Red Matriz EAAB: EL IDU mediante radicado 202333601276191 del 25 julio del 2023 reitero la solicitud a Red Matriz - EAAB de la entrega de los datos técnicos para el diseño y construcción de la cámara de red matriz, localizada en la calle 180 (costado occidental); así mismo se remitió a EAAB la propuesta diseño cámara 180 mediante radicado 202333601449751 del 23 agosto del 2023, donde la EAAB con oficio

202352601676902 del 20 de septiembre de 2023 presentó observaciones al diseño, el cual mediante radicado IDU 202333601793131 del 4 octubre del 2023 se remitió la atención de las observaciones, se está a la espera de la respuesta por parte de la EAAB.

Cámara prefabricadas Alcantarillado Pluvial Calle 191 a 193 (Costado Oriental) Colector Buena Vista- Apoyo técnico EAAB, se remitió mediante radicado 202333601353051 del 08 agosto del 2023 a la Dirección de Apoyo Técnico de la EAAB, quien mediante radicado 202333601769491 del 01 octubre del 2023 informa la no objeción y viabilidad técnica a los diseños de las cámaras prefabricadas

Revisión Diseños Cámaras HDPEAD Polietileno de Alta Densidad, proyectadas para el colector de alcantarillado pluvial de 36" entre las calles 172 y 180 (costado oriental), Mediante radicado 202333601442391 del 22 agosto del 2023 se remite los diseños a la EAAB, quien mediante radicado 202352601575172 de 6 septiembre del 2023 la EAAB presenta no objeción al diseño.

#### ETB

La fecha y programación de las maniobras de retiro y traslado de las redes entre las calles 180 a 183 costado oriental y calle 183 a 187 costado occidental, La infraestructura se encuentra construida y a la espera de estas maniobras.

Mediante oficio 202352601738252 del 28 de septiembre de 2023, informó la priorización y ejecución de las maniobras requeridas así: 1) Calle 180 a 183 (costado oriental) a

ejecutar el 15 de octubre de 2023, 2) Calle 183 a 185 (costado occidental), 3) Calle 187 a 189 (costado Occidental), dichas interferencias impidieron la instalación de las redes de alcantarillado pluvial de 16" PVC, (costado occidental) y conformidad estructura de vía y espacio público del costado oriental y occidental.

#### Movistar

Retiro de postes ubicados entre calle 183 a 185 costado occidental, se remitió reiteración de solicitud de retiro mediante radicado IDU 202333601276181 del 25 julio de 2023.

Realizada el recorrido de visita por parte de Movistar el 15 de septiembre de 2023, para tratar revisar las obras y temas pendientes, esa ESP solicitó la construcción de cámaras TF1, que permitan el retiro y afloramiento de las redes entre las calles 182 a 183 (Costado Oriental), y para el tramo de la calle 185 a 187 (costado occidental) informa que construidos los afloramientos en fachada, se programaron maniobras para el mes de septiembre de 2023, las las cuales fueron reprogramadas nuevamente para el 13 de octubre de 2023.

Por otra parte, en recorrido realizado el día 27 de septiembre de 2023, se evidencio que las redes encontradas no identificadas en el diseño inicial se localizan en otro alineamiento, las cuales por interferencia con la estructura de vía deben trasladarse a la zona de espacio público, actividad que requiere ajustar el PDT aprobado y las actividades de obras prevista que afectan la adecuada ejecución del proyecto.

#### OGA-SDA

Sellamiento aljibes AJ-01-095 y Al-01-0096 acueducto comunitario Ubicado en la Calle 189 No. 7-05 y redes calle 189 a 191 (costado oriental): Se adelantó la mesa de trabajo convocada por la Alcaldía Local de Usaquén el día 17 marzo del 2023 y una visita en terreno llevada a cabo por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) el día 30 marzo del 2023, quedando compromiso por la Secretaría Distrital de Ambiente, la verificación con el área jurídica para que se materialice el acto administrativo de sellamiento definitivo del aljibe (aj-01- 0096), el cual fue ordenado mediante resolución No. 738 del 12/03/2020, el IDU mediante radi-

cado 202333601216511 del 14 julio del 2023 remitió solicitud de información del estado de dicho acto administrativo a la SDA, la Oficina de Coordinación Interinstitucional del IDU gestionó la consulta ante la SDA del estado del cumplimiento del acto administrativo de sellamiento definitivo, donde la Secretaria informó que dicho acta de sellamiento ya se encontraba realizado, el cual a la fecha el contratista de obra continuó con las actividades de conformación del espacio y vía en el tramo comprendido entre calle 189 a 191 costado oriental.

Conforme a la revisión realizada con la SDA en las mesas de seguimiento a trámites, se informa que respecto a la solicitud de modificación del POC - Resolución N 04249 de 2022- Canal el Redil, realizada mediante oficio 202317501594761 del 11/09/2023 radicado SDA 2023ER218012 del 19/09/2023, la SDA emitirá observaciones o Concepto Técnico en caso de no presentarse observaciones el 19/10/2023.

#### SECRETARÍA DE MOVILIDAD

PMT Calle 191 a 192 intervención obra Colector Buena Vista, la presentación del Plan de Manejo de Tránsito, para la intervención del colector Buena Vista, tramo comprendido entre las calles 191 a 192, el inicio de dicho trámite tuvo como fecha de radicación el 9 de febrero de 2023, (Radicado 202361200542032) y el cual contemplaba el cierre total de la calzada.

La Secretaría Distrital de Movilidad con oficio SPMT 202331203891081 del 11 de abril de 2023, emitió observaciones al Plan de Manejo de Tránsito, No autorizando el PMT para cierre total de calzada de la Av. Carrera 9 entre Av. Calle 191 y Calle 192 costado oriental y cierre total de calzada de la Calle 192.

El contratista UTMURCON, el Interventor y el IDU, en atención tanto de las observaciones realizadas por la Secretaría de Movilidad, como también la efectuadas por la comunidad, evaluó otras alternativas para la construcción del colector, estableciendo varias etapas para su ejecución mitigando las posibles afectaciones en la movilidad y que se podían presentar con el planteamiento inicial de un cierre total para llevar a cabo la totalidad de las obras, entre las calles 191 a 193 (costado Oriental).

La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante COI 28 del 13 de julio de 2023, la SDM autorizó el respectivo PMT, para la intervención del colector Buena Vista por etapas, lo que impactó el plan detallado de trabajo.

Otro punto importante en los rendimientos negativos del contrato en cuestión, se expusieron por parte del contratista U.T. MURCON, en reunión convocada por la SGI y DTC, la cual se desarrolló el pasado 18 de septiembre de 2023, para dar inicio al modificadorio para la inclusión de recursos del colector Buena Vista y la prórroga señalada por 7 meses, solicitó el reconocimiento de mayores costos administrativos, por lo cual se acordó de manera paralela al trámite de modificadorio, llevar el tema en mesas de arreglo directo.

Como lo indica en oficio el contratista UT MURCON 2809, en donde señaló lo siguiente:

(...)mayor costo administrativo a incluir en el contrato por valor de \$2.481.171.566, resultado de los 18 meses iniciales establecidos por el IDU para la etapa de construcción, más los 21 meses de prórroga según el modificadorio No. 9, y más los 7 meses adicionales solicitados en el presente documento, llevando a un plazo total de 46 meses de ejecución(...)

Por lo anterior el contratista deberá presentar a la interventoría los soportes de las pretensiones para su evaluación y concepto.

Asímismo, la interventoría mediante oficio 202352601797512 del 6 de octubre de 2023, solicitó a la entidad el trámite de: a) Inclusión recursos Buena Vista Calle 186 a 189, b) Inclusión (2) NP, c) Traslado por balance a Bolsa pólizas ANI cruce férreos, d) Traslado por balance a Bolsa pago seguimiento SDA, e) Traslado por balance para pago componentes social, ambiental, PMT, arqueología, monitoreo red Matriz por el plazo de prórroga solicitado,.

Finalmente, las gestiones adelantadas con la ANI, en la aprobación y reactivación de los permisos de uso del corredor férreo de la Av. Laureano Gómez (Calles 170 a 193), son las de lograr la revisión y aprobación de las pólizas que amparan estos permisos y que según la respuesta ANI a las pólizas radicadas con oficio No.202333601475151 del 25-08-2023), para continuar con el permiso de intervención de cruces férreos. (Radicada sin firma del IDU dado que falta

soporte de pago por parte de la UT MURCON y no se cuenta con los recursos en la bolsa correspondiente).

Con el fin de continuar con el trámite para obtener la prórroga del permisos de intervención de los cruces férreos, a la fecha la DTGC, una vez revisada las pólizas entregadas por la UTMURCON y corregidas atendiendo las observaciones de la ANI, remitió las observaciones mediante correo electrónico del 11 de octubre de 2023, entre lo que se encuentra presentar el recibo de pago correspondiente, para soporte y firma del tomador IDU y posterior presentación ala ANI, dado que se tiene como fecha prevista para el inicio del permiso el día 20 de octubre de 2023. A la fecha se emitieron nuevas observaciones de la DTGC y están en revisión del contratista de obra y la aseguradora. Por consiguiente, hemos convocado a reuniones virtuales y presenciales con funcionarios de la ANI – Temas Férreos, logrando avanzar en la reactivación de los permisos y aprobación de las pólizas que amparan estas actividades.

Como parte de las estrategias del IDU (SGI-DTC), para solucionar los temas ocasionados por el predio en cuestión, se adelantaron las gestiones ante la Dirección Técnica de Predios, solicitándole en reiteradas ocasiones y por diferentes medios, cumplir con la entrega del predio, para lo cual se generaron múltiples memorandos y reuniones entre directivos, recordándoles la urgencia, ya que el tramo sector 5 calle 186 a 189 costado oriental, se encontraba sin ejecución en el sector de la calle 188 bis por este motivo, generando atrasos en el PDT.

Estas actividades se gestionaron de manera paralela, ya que la alcaldía local y el DADEP estuvieron involucrados en el proceso, como lo indica la Dirección Técnica de Predios mediante memorando "El predio identificado con Registro Topográfico 42204A, folio de matrícula 50N-173842 y CHIP AAA1150YCN, objeto de estudio proviene del desarrollo denominado Tibabita Lote 19, de conformidad con el plano U13/4-09, desarrollo aprobado mediante Resolución 183 del 14 de diciembre de 1983, la cual reconoció oficialmente la existencia y ordenó incorporar a los planos del Distrito de Bogotá el desarrollo Tibabita Lote 19, el cual mediante Escritura Pública 4114 del 14 de octubre de 1983 otorgada en la Notaría 29 del Circuito de Bogotá, reloteo el predio de mayor extensión en las Manzanas A con 14 Lotes y la Manzana B con 11 Lotes, dejando un área por ceder al Distrito de 528.11M2,

y una vía interior que divide las 2 Manzanas, lo anterior conforme al folio de matrícula inmobiliaria matriz 50N-173842, anotación No. 10 de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos Zona Norte.

La Dirección Técnica de Predios del IDU, procedió en razón a las competencias asignadas en el Acuerdo 18 de 1999 y el Art. 26 de Decreto Distrital 845 de 2019, a solicitar al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Subdirección de Registro Inmobiliario, mediante oficio No.20183250153131 de fecha 02-03-2018, la restitución del predio que actualmente se encuentran en la zona de reserva, por ser áreas de cesión según lo establecido en la resolución y plano de la legalización del Desarrollo Tibabita".

De igual manera, se convocó a la Dirección Técnica de Predios, a diferentes reuniones con la DTC, STESV y SGI, para que informara la fecha de entrega del área de cesión del predio en cuestión, generando diferentes memorandos desde la DTC-STESV y SGI. De igual manera y de acuerdo con en el seguimiento y el apoyo efectuado por la Jefatura de Gabinete de la Alcaldía Mayor de Bogotá, se logró aclarar la naturaleza del predio, como área de espacio público, permitiendo su inclusión en el Registro Único del Patrimonio Inmobiliarios RUPI No 4519-1 proceso adelantado por el DADEP en la toma de posesión de la mencionada área.

Adicionalmente se llevaron a cabo reuniones conjuntas con la Alcaldía Local de Usaquén, Alcaldía Mayor de Bogotá quien a través del Secretaria de Gobierno se gestionó ante la inspección de policía la atención prioritaria AP18, la restitución del área invadida, diligencia que fue llevada a cabo el día 12 de septiembre de 2023, permitiendo su entrega al contratista continuar con la ejecución del proyecto sobre la Av Novena entre las calles 186 a 189 Costado Oriental.

Frente a los temas pendientes de aprobación y ejecución de las entidades distritales en el proyecto, se establecieron reuniones virtuales y presenciales, con el apoyo del contratista de obra e interventoría, lideradas por la DTC-STESV y el apoyo de la OCIT según la entidad.

El tema del reconocimiento por mayor costo Administrativo, se recomendó en reunión entre las partes y la SGI, manejarlo de manera independiente y presentar todos los so-

portes para poder iniciar un proceso de arreglo directo y de manera paralela presentar el modificatorio en cuestión.

A la fecha se logró la entrega del predio identificado con los RT 42204, lo que permite continuar con la instalación de redes de la EAAB en el sector de la calle 188.

De igual forma la Dirección Técnica de Predios, debe aclarar lo solicitado por el interventor referente a las áreas de la reserva vial, ocupadas o fuera de la reserva vial para la adecuada implementación de los diseños de espacio público. "(...) Av. Calle 183 #8D-23, Av. Carrera 9 #183A-33, Av. Carrera 9 #185A-13 y Calle 185ª #9-21 Av. Carrera 9 #188-51(...)". Para lo cual, la DTC remitió el memorando interno 202333600269713 del 25 agosto del 2023, solicitando aclarar las áreas adquiridas para la ejecución proyecto contra la reserva vial expedida para la SDP.

A la fecha no hemos podido incorporar los recursos de la EAAB obras Buenavista de la calle 186 a 189 costado oriental, ya que la modificación No. 13 está en proceso de revisión en la interventoría, pero los equipos de la DTGC, DTC-STESV y SGI estamos listos para gestionar este modificatorio en los tiempos ideales.

Sin embargo, se obtuvo la no objeción de la EAAB a los diseños Cámara prefabricadas Alcantarillado Pluvial Calle 191 a 193 (Costado Oriental)

Colector Buena Vista- Apoyo técnico EAAB. Así mismo se cuenta con el aval para el Diseños Cámaras HDPEAD Polietileno de Alta Densidad, proyectadas para el colector de alcantarillado pluvial de 36". Dado a la gestión realizada por la Oficina Coordinación Interinstitucional en los comités de seguimiento con la EAAB.

A la fecha se encuentra pendiente el concepto y pronunciamiento de los diseños Diseños Cámaras 180 - Red Matriz EAAB, lo cual se remitió la atención de observaciones presentadas por el contratista de obra mediante radicado 202333601793131 del 4 octubre del 2023, se encuentra en revisión de la información por parte de la EAAB.

De la ETB, tenemos a la fecha pendiente y en ejecución por parte de esa ESP, el traslado de los postes 1) Calle 180 a 183 (costado oriental) a ejecutar el 15 de octubre de 2023,



2) Calle 183 a 185 (costado occidental), 3) Calle 187 a 189 (costado Occidental), teniendo en cuenta la programación remitida mediante radicado IDU 202352601738252 del 28 de septiembre de 2023.

Está también pendiente por parte de Movistar, el retiro de postes ubicados entre calle 183a 185 costado occidental, en el recorrido de visita por parte de Movistar el 15 de septiembre de 2023, se programaron maniobras para el mes de septiembre de 2023, las cuales fueron reprogramadas nuevamente y se espera sean ejecutada antes del 13 de octubre de 2023.

Recibidas las nuevas observaciones por parte de la UAESP a los Diseños fotométricos entregados con (Radicado UAESP 20237000443712 del 8 de agosto de 2023; en ese orden, mediante correo electrónico del día 4 de octubre del 2023, la UAESP solicita entre otros aclarar si existen vías (bocacalles) o se encuentran proyectadas para construcción en proyecto futuro. Asimismo, identificar los puntos de iluminación existentes sobre las calles 172, 175, 184 y 193. Una vez ajustados los planos soporte de la revalidación fotométrica, se remitirán a esa Unidad administrativa para continuar con la respectiva revisión.

Los temas pendientes con la OGA-SDA, son el sellamiento aljibes AJ-01-095 y AL-01-0096 acueducto comunitario Ubicado en la Calle 189 No. 7-05 y redes calle 189 a 191 (costado oriental), por parte de la SDA realizó el respectivo sellamiento a la conexión comunitaria, el contratista de obra continuó con sus actividades de espacio público y estructura de vía en el tramo calle 189 a 191 costado oriental.

También se encuentra pendiente, la respuesta a la revisión de la documentación remitida al JBB, para la modificación del acta WR 904 de 2019, diseño paisajístico, mediante acta 904A del 2023 y acta 904B del 2023 el Jardín Botánico de Bogotá aprobó la actualización al diseño paisajístico con fecha del 31 julio del 2023.

Conforme a la revisión realizada con la SDA en las mesas de seguimiento a trámites, se informa que respecto a la solicitud de modificación del POC -Resolución N 04249 de 2022- Canal el Redil, realizada mediante oficio 202317501594761 del 11/09/2023 radicado SDA 2023ER218012 del 19/09/2023, la

SDA emitirá observaciones o Concepto Técnico en caso de no presentarse observaciones el 19/10/2023.

Finalmente, la Secretaria Distrital de Movilidad, mediante COI 28 del 13 de julio de 2023, la SDM autorizó el respectivo PMT, para la intervención del colector Buena vista por etapas, lo que impactó el plan detallado de trabajo.

Una vez descrita la problemática del proyecto en cuestión, basadas en temas prediales y con las ESP, ANI, entre otras, se puede concluir que el principal soporte legal para basar las decisiones y poder solucionar los inconvenientes anteriormente descritos, es el Contrato de Obra IDU-1551-2017 y todos sus anexos. De igual manera el seguimiento adelantado desde la DTC-STESV al proceso de gestión predial de la Dirección Técnica de Predios, seguimiento que sedio a través de memorandos, oficios, reuniones (actas y listas de asistencia), y demás documentos que hayan expedido desde el DADEP, Alcaldía Local de Usaquén y la DT de Predios - IDU.

Dado los inconvenientes presentados en las demoras para la ejecución de las maniobras, y definición oportuna en la entrega de información que soportan los ajustes a diseños, en ejecución del contrato 1551 de 2017, el contratista de obra U.T. MURCON y el Interventor solicitaron mediante oficio 202352601797512 del 6 de octubre de 2023, el trámite de adición y prórroga por 7 meses, para la culminación de la meta física objeto del contrato. Dicha solicitud se encuentra en proceso de análisis por parte de la entidad.

Con la entrega efectiva del predio identificado con el RT 42204, se pueden continuar las actividades de obra en el sector 5 tramo calle 186 a calle 189 costado oriental, culminando con éxito las obras EAAB (Buenavista), bajo el alcance del Contrato de Obra IDU-1551-2017 y dar al servicio a la comunidad de la Localidad de Usaquén, la extensión de la Avenida Laureano Gómez, en el tramo de la calle 170 a 183, según compromiso con la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Es muy importante mencionar, que el personal que ha venido participando en estos procesos, son los profesionales de Interventoría del Contrato IDU-1551-2017, liderados por el apoyo a la supervisión de la STESV-DTC y el personal técnico y jurídico de la SGI, para agilizar la gestión predial de la

Dirección Técnica de Predios en la entrega del predio identificado con el RT 42204, y poder continuar con las actividades de obra en este tramo. El apoyo de la OCIT en los múltiples temas con las ESP y entidades del distrito, y a nivel nacional (ANI), también ha sido importante en este proceso.

Los equipos técnicos y jurídicos de la SGI, DTC-STESV y el apoyo de la interventoría de obra, han sido importantes en los procesos de modificatorios y prórrogas del contrato en cuestión.

Finalmente, es importante indicar que en la ejecución del Contrato IDU 1551 de 2017, la EAAB - ESP, puso de presente al IDU la necesidad de ejecutar obras de redes de competencia de dicha Empresa, teniendo en cuenta la entrega de los diseños elaborados por la EAAB, informados con oficio radicado EAB S-2022- 056750-3050001-2022-056750 del 3/3/2022, y mediante Radicado IDU 20225260763772 del 27 de abril de 2022, en donde la EAAB hizo entrega de las memorias y cantidades del proyecto con oficio EAAB-3131003-S-2022-107405, en los cuales se determinaron las obras requeridas para la construcción del Colector Buena Vista.

### 5.2.3. Coordinación Interinstitucional Oficina de Gestión Ambiental OGA

#### Beneficios

-El desarrollo del proyecto tiene estimado un aumento de zonas verdes por la implementación de Jardineras, lo que mejora la calidad de vida de los habitantes del sector y peatones al mantener los espacios verdes saludables.

-Utilización de mezcla asfáltica modificada con Grano de Caucho Reciclable, con un volumen de 1164,25 m3 de GCR para un porcentaje de reutilización de 37,17% superando lo exigido por norma (25%).

- Se proyecta reutilizar un volumen de 30.766 m3 de RCD, provenientes de centros de aprovechamiento, Sitio de Almacenamiento Transitorio de Pavimento Asfáltico y reutilización in situ de un 25% del material que ingresa a la obra.

-Se estima una reducción de las emisiones atmosféricas

y disminución de ruido por mejora en las condiciones de la malla vial.

-En cuanto a manejo de coberturas incluye la plantación de 364 árboles nuevos, sin embargo, se plantea la incorporación de nuevas áreas destinadas a plantación y la habilitación de los controles ambientales de la vía consolidando un corredor verde.

- Durante la ejecución del proyecto se han generado 7.437 empleos para la ciudadanía.

### 5.3 AVENIDA JOSÉ CELESTINO MUTIS DE LA 112 A LA 122

#### 5.3.1 Gestión predial

La primera fase del proyecto se adelantó en el anterior Plan de Desarrollo Distrital, con la adquisición de 280 predios y la puesta a disposición de 283 incluyendo los que no fueron objeto de ésta. La viabilidad para la fase señalada se verificó en el 2017.

Ahora bien, con el ajuste al trazado de la línea de intervención realizado por el contratista en la etapa de actualización de los diseños, se identificó la necesidad de adquirir áreas parciales de 5 predios nuevos, de los cuales se tiene el actual seguimiento:



La gestión del componente de adquisición predial asciende presupuestalmente a \$2.239.89 millones.

En relación con los predios pendientes de recibo, los mismos cuentan con fecha de entrega en la vigencia 2023, precisando que sobre uno de ellos se adelanta la adquisición de cinco (5) mejoras teniendo en cuenta situación jurídica del predio identificado con RT 54250. La condición de entrega está sujeta al pago sobre estas mejoras que hace parte de la programación de giros del último trimestre.

### 5.3.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1397-2017	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ESTUDIOS Y DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE LA AV. JOSÉ CELESTINO MUTIS (AC 63) DESDE LA TRANSVERSAL 112B BIS A (CARRERA 114) HASTA CARRERA 122, EN BOGOTÁ, D.C.	IDU-1470-2017

### 5.3.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

En el marco de ejecución de la etapa de consultoría del contrato de obra IDU-1397-2017 y como parte del desarrollo del diseño geométrico, se determinó la necesidad de generar una transición que permita empalmar el corredor diseñado con la vía existente, a partir de la Transversal 112B Bis A (Carrera 114) hacia el oriente, cuya longitud de transición es de 190 m. Como resultado de dicho tramo de transición diseñado, se hizo necesario realizar una adquisición predial adicional a la establecida en la tira topográfica que forma parte de los documentos del contrato IDU-1397-2017.

Una vez iniciada la gestión predial por parte de la Dirección Técnica de Predios se determinó que la entrega de los mismos a la firma Contratista se haría en el mes de septiembre de 2022.

Sin embargo, la entrega de los predios identificados con los RT's 42731, 42732, 54248, 54249, 54250, 54251 A y 54795, no se dio en la fecha acordada. En reiteradas ocasiones se le ha solicitado a la DT de Predios-IDU, informar sobre la situación de los predios del tramo 5, y basados en el memorando de septiembre de 2023 No. 202332500283923 - INFORME DE ESTADO GESTIÓN PREDIAL PROYECTO AVENIDA JOSÉ CELESTINO MUTIS, el cual contiene la depuración de los datos registrales de títulos, los cuales presentaron inicialmente un alto número de inconsistencias que, por fuerza mayor según el área de predios, incidieron las estimaciones iniciales de tiempo de intervención.

A la fecha de este documento, la Dirección Técnica de Predios del IDU, hizo entrega a la firma Contratista de los predios identificados con los RT's 42731, 42732, 54248 y 54251 A. Los predios restantes el 54249, 54250 y 54795 continúan en el proceso de gestión predial que adelanta esa Dirección. Se espera por la entrega de los mismos en el mes de noviembre y diciembre de 2023, respectivamente.

De igual manera, las gestiones con el predio de **OPAIN – ACCESO DE EMERGENCIA COSTADO SUR-ORIENTAL**, ha venido afectando el desarrollo del tramo 4 del proyecto, razón por la cual hacemos referencia al Acta de Entrega Definitiva Área de Aerocivil Concesionada a Opain y Expropiada por el IDU en Virtud de la Resolución No. 008488 del 1 de septiembre de 2016, consideración DÉCIMA, se estableció lo siguiente:

(...) *“Por lo anterior y como lo ha expresado el Concesionario, la entrega definitiva del área, prevista inicialmente para el 15 de febrero del 2018, no podrá realizarse hasta tanto, (i) se realicen las mesas de trabajo para verificar en el diseño definitivo de la avenida, la afectación sobre la antena de comunicación aire-tierra de SITA, ubicada en el lote expropiado, (ii) se concierte la ubicación definitiva para el traslado de la salida emergencia E1, (iii) se ejecute y se encuentre operativa la nueva salida de emergencia y (iv) se verifique que no hay impactos adicionales en el área concesionada que no fueron previsibles*

*en la etapa de coordinación.” (...)*

De acuerdo con el Acta de Recibo de Predios DTDP-01-2021 de fecha 29-12-2021 y en lo referente al predio con RT-42730 se estableció en el capítulo de OBSERVACIONES lo siguiente:

(...) *En el recorrido de Entrega de predios no se pudo acceder al predio de OPAIN identificado con RT 42730, sin embargo, se aclara por parte del DTDP-IDU que este predio ya fue adquirido por la entidad, por lo tanto, estará disponible para entrega al contratista máximo cinco (05) días hábiles después de efectuada la solicitud por parte del Contratista de necesidad de intervención de este predio. (...)*

En el Acta de Recibo de Predios DTDP-01-2021 de fecha 29-12-2021 quedó establecido que, el predio estaría disponible para entrega al Contratista máximo cinco (5) días hábiles después de efectuada la solicitud por parte de este, situación que solo se dio el día 04-10-2022, es decir fecha en la cual el CONSORCIO AVENIDA MUTIS le solicitó a OPAIN - AEROCIVIL, la entrega del predio.

A la fecha el predio identificado con RT-42730 no ha sido entregado en su totalidad, solo de manera parcial por parte de OPAIN - AEROCIVIL al CONSORCIO AVENIDA MUTIS, ya que a la fecha no se encuentra en operación la nueva salida de emergencia (requisito establecido para la entrega), operación que requiere de la construcción de la nueva rampa que permita el acceso y salida por la puerta de emergencia E1 de la pista norte del Aeropuerto El Dorado.

La rampa en cuestión hace parte de la implementación del diseño geométrico y del diseño de espacio público aprobado para el proyecto de la Avenida José Celestino Mutis y contemplado en el alcance del Contrato de Obra IDU-1397-2017, diseños que deben ser implementados en la etapa de Construcción por parte del CONSORCIO AVENIDA MUTIS.

Desde el pasado 10-05-2023 la firma Contratista tiene a su disposición la parcialidad del lote entregado por OPAIN - AEROCIVIL, espacio en el cual actualmente ejecutan las actividades faltantes del tramo 4 del proyecto.

Por consiguiente, y con el trabajo de los diferentes equi-

pos del IDU para la gestión predial del tramo 5, la SGI con el apoyo de la DTC-STSEV le ha solicitado a la DT de Predios, cumplir con el cronograma pactado, razón por la cual se implementaron memorandos y reuniones entre directivos, recordándoles la urgencia, ya que el tramo 5, se encuentra sin ejecución por este motivo. De igual manera y de acuerdo con en el seguimiento y el apoyo efectuado por la Jefatura de Gabinete de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en las diferentes salidas de campo, se logró gestionar la documentación (avalúos), de alguno de los predios ante la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital y avanzar así la gestión predial de los mismos.

Para el caso del predio de **OPAIN**, se gestionaron las reuniones y acercamientos entre las entidades, para agilizar la entrega efectiva del inmueble, el cual ha venido afectando el desarrollo de las obras en el tramo 4, reforzadas con las visitas de campo con el contratista de obra e interventoría, personal del IDU (SGI-DTC-STESV), OPAIN y bomberos del aeropuerto internacional El Dorado, mostrando en el sitio los radios de giro y conformación del acceso de emergencia, según los diseños establecidos para el contrato IDU-1397 de 2017 y las necesidades de máquinas, principalmente los equipos - vehículos de bomberos

De igual forma nos hace falta que la Dirección Técnica de Predios culmine la demolición del predio identificado con el RT-42647, predio que se encuentra dentro del polígono del proyecto. Con la próxima entrega de los predios identificados con los RT'S 54249, 54250 y 54795, podremos iniciar las actividades de obra en el Tramo 5, culminar con éxito las obras bajo el alcance del Contrato de Obra IDU-1397-2017 y dar al servicio a la comunidad de la Localidad de Engativá, la extensión de la Avenida José Celestino Mutis. De igual manera, con la entrega parcial del predio de OPAIN, se han podido ejecutar algunas labores de obra.

El principal soporte legal, es el Contrato de Obra IDU-1397-2017 y todos sus anexos, al igual que el Manual de Interventoría del IDU. De igual manera el seguimiento adelantado desde la DTC-STESV al proceso de gestión predial de la Dirección Técnica de Predios, seguimiento que se dio a través de memorandos STESV 202333600289193 de fecha 10-09-2023, STESV 202333600236503 de fecha 28-07-2023, STESV 202333600209813 de fecha 26-

06-2023, STESV 20233360171293 de fecha 25-05-2023, STESV 20233360110253 de fecha 06-04-2023 y STESV 20233360075563 de fecha 03-03-2023, cuyo objeto era de la solicitud de información entrega de predios con RT 42731, 42732, 54248, 54249, 54250 y 54251 A - Proyecto Avenida Mutis del Contrato IDU-1397-2017.

Finalmente, es importante indicar que los equipos que intervinieron en este proceso, fueron el Personal profesional de Interventoría del Contrato IDU-1470-2017, liderados por el apoyo a la supervisión de la STESV-DTC y el personal técnico y jurídico de la SGI, para agilizar las gestiones prediales de la Dirección Técnica de Predios en la entrega de los predios del Tramo 5 y poder iniciar las actividades de obra en este tramo. El apoyo de la OCIT en los múltiples temas con OPAIN y entidades de gobierno a nivel nacional, ha sido importante en este proceso. Los equipos técnicos y jurídicos de la SGI, DTC-STESV y el apoyo de la interventoría de obra, han sido importantes en los procesos de modificatorios y prórrogas del contrato en cuestión.

### 5.3.4 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

#### 5.3.4.1 Coordinación Interinstitucional Oficina De Gestión Ambiental OGA

#### Beneficios

Durante la ejecución del Programa de Arqueología Preventiva se encontraron fragmentos cerámicos de la época prehispánica, colonial y material lítico. Reutilización de RCD provenientes de centros de aprovechamiento y reutilización in situ de un 25% del material que ingresa a la obra lo que corresponde aproximadamente a 12.100m3. Este proyecto priorizó la conservación/traslado de arbolado, incluye la plantación de 94 individuos vegetales nuevos, con lo que se contribuye en el aumento de los servicios ecosistémicos y visuales del proyecto.

En la ejecución del proyecto se generaron 3.773 empleos en el periodo 2020 - 2023.

## 5.4 INTERSECCIÓN NQS POR AVENIDA BOSA

### 5.4.1 Gestión predial

El proyecto es financiado en el marco de la asignación para la Inversión Regional - Departamentos, del Sistema General de Regalías- SGR, según aprobación de recursos por parte de la Alcaldía Mayor a través del Decreto Distrital 227 de 28 de junio de 2021.

En el marco de la financiación que se realiza a través del Sistema General de Regalías- SGR, se gestiona el proyecto Intersección NQS por Av. Bosa, que presenta a la fecha de corte el siguiente avance en el componente predial:

El proyecto se desarrolla en 2 tramos a intervenir: La Intersección y Las Torres.

Sobre el tramo denominado Avenida Las Torres, que comprende la adquisición de 52 predios y la disposición de 2 más de no adquisición, se emitió viabilidad predial, contando con el 100% de los predios ofertados y un área del 88,76% (12.796,53 m<sup>2</sup> - 44 predios).

Sobre el tramo de Intersección de manera puntual, se avanza en las tareas que viabilicen el recibo de 10 predios en la vigencia 2023, quedando los restantes para el primer trimestre del 2024, teniendo en cuenta las dificultades en el proceso de negociación en materia de titularidad, siendo necesario efectuar modificatorias de ofertas que han obligado por ende al ajuste de los cronogramas.

Frente a los recursos asignados se presenta una ejecución del 99,4% equivalente a \$128,714.72 millones.

Se encuentra pendiente concluir además del proceso de entrega de predios, el reconocimiento derivado de reclamaciones por concepto de daño emergente y lucro cesante además de las compensaciones a las unidades sociales, todo lo anterior con cronograma hasta el primer trimestre de la vigencia 2024.

En el Anexo 1, se presenta el detalle actual de los dos tramos que conforman el proyecto.

### 5.4.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1013-2022	CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE LA AUTOPISTA SUR (NQS) CON AVENIDA BOSA Y PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA LAS TORRES HASTA LA CONEXIÓN DE CALLE 59 SUR (AVENIDA BOSA)	IDU-1220-2022

### 5.4.3 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

Es responsabilidad del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la Capital y mejorar la calidad de vida y generar bienestar a los bogotanos, mediante el desarrollo de infraestructura para la movilidad y contribuir a la construcción de una ciudad incluyente, sostenible y moderna.

Esta contratación se ejecutó con base en el proyecto de inversión "Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa, Bogotá" identificado con código BPIN 2019000050067-SGR, estructurado y for-

mulado por el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, y aprobado por la Alcaldesa Mayor de Bogotá Distrito Capital, bajo los procedimientos propios del Sistema General de Regalías -SGR.

Este proyecto se aprobó a través del Decreto Distrital 227 de 28 de junio de 2021, "Por el cual se prioriza, se aprueba y designa ejecutor del proyecto de inversión con cargo a los recursos del Sistema General de Regalías, identificado con Código BPIN 2019000050067 "Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa, Bogotá", el cual es financiado con recursos de las Asignaciones para la inversión Regional 60% del Sistema General de Regalías- SGR; A través del artículo 2 de dicho Decreto Distrital, se designa al Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, como ejecutor del proyecto de inversión "Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa, Bogotá", quien aceptó la designación de Entidad ejecutora y encargada de contratar la interventoría.

Finalmente, a través de la Resolución 002650 de 2021 el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, incorpora los recursos sin situación de fondos, para el proyecto de inversión, en un capítulo presupuestal independiente del Sistema General de Regalías del bienio 2021 - 2022.

Por lo anterior, esta contratación se da por el compromiso con la Nación y la Alcaldía mayor de ejecutar un proyecto de inversión que supla parte de las necesidades de movilidad al sur occidente de la capital, en su conexión con la Región inclusive.

Con este proyecto se busca mejorar las condiciones actuales de movilidad en la intersección Autopista Sur con Avenida Bosa son críticas, a tal punto que los cruces semaforizados han sobrepasado los niveles de servicio aceptables y desde años atrás se vienen presentando problemas de congestión vehicular que desmejoran las condiciones generales tanto de los vehículos que utilizan esta zona, como de los habitantes del área de influencia.

Actualmente, la regulación del tránsito en la zona se realiza mediante la combinación de dispositivos electrónicos (semáforos) y la implementación de señales de "PARE" o "CEDA EL PASO", entre otros, y en ese cruce semaforizado,

existen diversos cruces en varios sentidos que implica un mayor tiempo de espera en cada carril, generando represamiento de un alto volumen de vehículos aumentando los tiempos de salida y entrada a Bogotá.

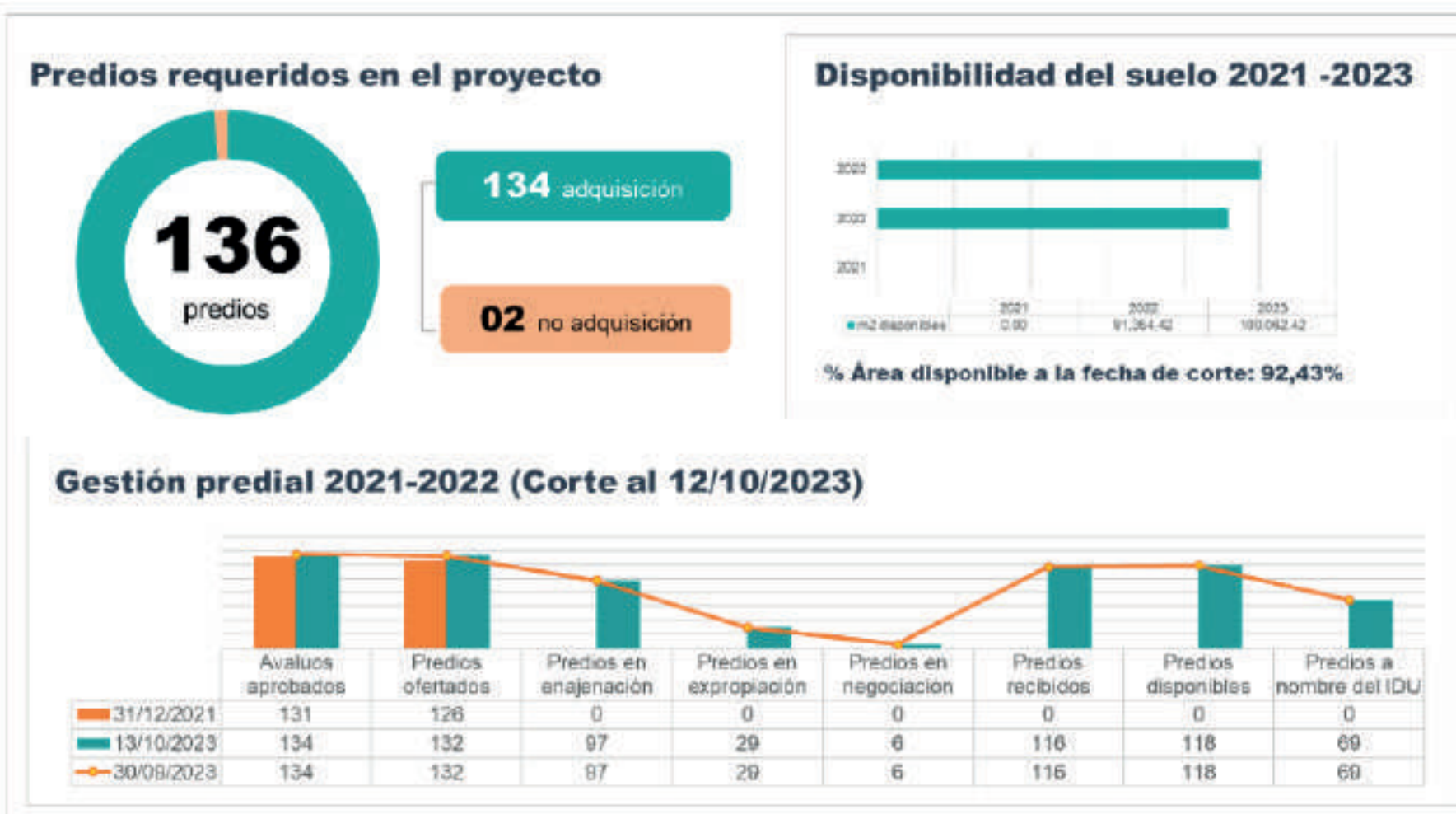
De igual manera, a pocas cuadras de esta intersección se encuentra la Avenida Las Torres la cual no cuenta con una conexión que permita mejorar las condiciones de movilidad de este sector por lo tanto se hace necesario la construcción de dicho empalme con la Avenida Bosa.

Las condiciones de movilidad en este sector son ineficientes, y debe buscarse una solución que mejore la calidad de vida de las personas, con una construcción que mejore las condiciones de movilidad peatonal y vehicular, así como las condiciones de seguridad de la zona.

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

La población beneficiada a través del proyecto se encuentra distribuida en las localidades de Bosa, Ciudad Bolívar y Kennedy, que contienen 3 Unidades de Planeamiento Zonal: Apogeo, Ismael Perdomo, Timiza y Bosa Central. Los barrios en el área de influencia son: La Primavera I, Cementerio Jardines del Apogeo, Andalucía II, Gualoche y La Estancia

Tomando en cuenta la evaluación y análisis realizado a los proyectos Fase II del sistema TransMilenio y la construcción de la Avenida Boyacá con el esquema de contratación es-



Gráfica: Estado Predial Proyecto Intersección NQS con Av. Bosa  
Fuente: Dirección Técnica de Predios

Nota: Los predios disponibles incluyen los de no adquisición



quema 1 como referentes, el IDU decide que para el proyecto de la NQS por Bosa con objeto "Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa y prolongación de la Avenida las Torres hasta la conexión de Calle 59 Sur (Avenida Bosa), contratar la ejecución del proyecto bajo el mismo Esquema 1 Transferencia del Riesgo de Diseño al Contratista, tal como se estipula en el Manual de Gestión Contractual vigente del IDU.

Dado que el esquema de contratación de este proyecto es el esquema tipo 1, donde el contratista se apropia de los diseños, actualmente se han realizado los diferentes trámites con las empresas de servicio. Vale destacar que se va realizar con ENEL las maniobras de requeridas para mover la red de alta tensión que hace interferencia con el puente.

Con las demás empresas de servicios públicos, se han realizado mesas de trabajo con el fin de ir actualizando las actas de competencia y generar las modificaciones requeridas con otras entidades distritales (SDM, EAAB, SDA, ETB, EMB; etc.).

A 4 meses de iniciada la etapa de construcción, este es el avance del contrato:

% Avance programado total del contrato:	1,9105 %
% Avance ejecutado total del contrato:	2,118 %

Otro aspecto a destacar es la utilización de la tecnología, para este proyecto se implementó como actividad contractual, la inclusión de un anexo que realiza el seguimiento a los proyectos utilizando la metodología BIM, cuyo Objetivo de este documento fue el de definir los requerimientos, procesos y herramientas necesarias para la gestión de información BIM bajo la norma NTC-ISO-19650 y constituir las condiciones mínimas que se deben incorporar al Plan de Ejecución BIM (PEB) por parte de los del contratista, la interventoría y el área de Infraestructura del IDU. Es de aclarar que el Instituto realiza por primera vez este seguimiento con este proyecto.

Con relación a la parte predial de este contrato a la fecha se tiene que, de los 136 predios requeridos por el contrato, 119 predios se han entregados a la fecha, está pendiente la entrega al contratista de 17 predios los cuales se tiene previsto de entrega durante el mes de noviembre, de acuerdo a la indicado en su programación la DTP del IDU.

#### 5.4.3.1 Coordinación Interinstitucional – Redes hidrosanitarias

Requerimiento de ajuste a los diseños hidrosanitarios por modificación de geometría en la vía en la etapa de apropiación de los diseños.

La OCIT coordinó con el delegado de zona 5, aval a los ajustes de los diseños y se dio vía libre a la ejecución de la obra. A la fecha se encuentra pendiente el aval por parte de apoyo técnico a los ajustes a los diseños para lo correspondiente a zona 4.

#### 5.4.3.2 Coordinación Interinstitucional Oficina De Gestión Ambiental OGA

##### Beneficios

Reducción de emisiones atmosféricas por aumento de medios de transporte alternativos.

Reducción de tiempo de desplazamiento.

Manejo de las coberturas del corredor a través de la inclusión de arbolado nuevo en asocio con jardinería en áreas verdes y espacio público.

Mejora del arbolado existente de la mano con los tratamientos silviculturales, prevaleciendo la conservación y/o traslado sobre la tala. - Incorporó un total de 177 árboles nuevos y 27000 m2 de jardinería nueva. Incrementa la oferta ambiental para una zona que tiene pocos componentes de coberturas vegetales.

Manejo de circularidad con la futura instalación de aproximadamente 1415 m3 (2325 Ton) de materiales provenientes del reciclaje de Residuos de Construcción y Demolición

RCD y la implementación de aproximadamente 938 m3 (1774 Ton) de mezclas asfálticas con Grano de Caucho Reciclado - GCR.

Se generaron 977 empleos durante la ejecución del proyecto en el periodo 2020 - 2023.

### 5.5 AVENIDA GUAYACANES

#### 5.5.1 Gestión predial

La Gestión predial se adelantó en 8 tramos, agrupados en 5 grupos constructivos. Fue concluida en su mayoría en el anterior Plan de Desarrollo, con la atención en los años 2021 y 2022 de situaciones especiales que demandaron reconocimiento de mejoras a poseedores.

Frente a las dificultades a la fecha de corte, se resaltan los procesos de incorporación y señalamiento con RUPI para poder iniciar los trámites de restitución, sobre los predios del sector Tocarema II (23 predios), labor de la cual es responsable el DADEP, una vez aclarada la competencia para este fin. EL DADEP informó que los propietarios se vienen notificando y algunos ya han presentado recursos a la decisión que estaba atendiendo la Entidad.

Actualmente, se adelanta la revisión técnica para la exclusión de los predios, teniendo en cuenta la dificultad del DADEP en la restitución citada.

Para la vigencia 2023, se hizo requerimiento adicional de áreas requeridas para conexión vial en el grupo 3 del proyecto, para el cual se gestiona avalúo comercial. Se proyecta su adquisición en la vigencia 2024.

#### 5.5.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1531-2018	EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL IDU A REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA ALSACIA DESDE LA TRANSVERSAL 71 B HASTA LA AVENIDA LA CONSTITUCIÓN Y LA AVENIDA CONSTITUCIÓN DESDE LA AVENIDA ALSACIA HASTA LA AVENIDA CENTENARIO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 4	IDU-1562-2018
IDU-1533-2018	CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA BOSA DESDE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI HASTA LA AVENIDA EL TINTAL Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 5	IDU-1558-2018
IDU-1539-2018	EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL IDU A REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA ALSACIA DESDE LA AVENIDA CIUDAD DE CALI HASTA LA TRANSVERSAL 71 B Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. - GRUPO 3.	IDU-1560-2018
IDU-1540-2018	EL CONTRATISTA SE OBLIGA CON EL IDU A REALIZAR LA CONSTRUCCIÓN DE LA AVENIDA TINTAL DESDE LA AVENIDA MANUEL CEPEDA VARGAS HASTA LA AVENIDA ALSACIA Y LA AVENIDA ALSACIA DESDE LA AVENIDA TINTAL HASTA LA AVENIDA CIUDAD DE CALI Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 2.	IDU-1561-2018

#### 5.5.3 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

**Guayacanes Grupo 1.** El contrato está en etapa de liquidación y dentro de los temas más relevantes y luego de las observaciones en el recorrido del 1° de agosto de 2023 para el recibo del proyecto, anotadas en la respectiva el acta, referentes a espacio público, cajas ESP, pavimento, empedrado, entre otras, siendo prioritario por ejecutar, el retiro de 12 postes ETB y la instalación de luminarias por parte de ENEL.

**Otras situaciones que afectaron el avance de la obra fueron:** Disminución de la meta física según el diseño urbanístico, originada por afectación predial por falta de entrega de los predios RT-48736 y RT-49046, que durante el proceso de negociación de DTDP generó prórrogas al contrato.

Aumento del área a intervenir en andenes del costado oriental del proyecto entre calles 43 sur y 49 sur y entre calles 54 sur y 56 sur, y del costado occidental entre calles 58 sur y 61 A sur, para los cuales se autorizó una intervención superficial o de restitución, que comprendió re nivelación de la estructura granular con material B-400 e instalación de prefabricados.

Requerimiento extemporáneo adicional de semaforización de la Secretaría de Movilidad (SDM) que originó suspensión al final de la ejecución del contrato, desde el 17 de abril al 30 de mayo de 2023.

**Guayacanes Grupo 5.** El contrato está en etapa de liquidación, siendo el 26 de diciembre de 2021 la entrega final de obra por parte del contratista de obra, PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S; la Interventoría, MAB INGENIERIA DE VALOR S.A., entregó el informe final, de acuerdo con el Manual de Interventoría, mediante la elaboración de los informes de los diferentes componentes, incluyendo la entrega de los planos récord de las diferentes disciplinas, sus correspondientes cantidades de obra realmente ejecutadas, los formatos correspondientes a las actas de competencias con las diferentes ESP, entre otros.

Dentro del seguimiento a este informe final de interventoría, en coordinación con la gestión del contratista, el IDU realizó observaciones que están en proceso de subsanación por parte de la Interventoría. En cuanto a los pendientes de los entregables, están en proceso de revisión del IDU el Geodatabase y el informe de garantías, así como el cierre de los componentes ambiental, SST y Forestal con la oficina de gestión ambiental, OGA.

Lo relacionado con la Secretaría de Movilidad (SDM), particularmente semaforización y señalización, se encuentra en orden. En cuanto a las Empresas de Servicio Público, ESP, se realizó el jueves 31 de agosto de 2023 una mesa de trabajo con la participación de la Oficina de Coordinación Interinstitucional, OCIT, SGI, DTC y STESV del IDU, Contratista e Interventoría, para revisar posibles glosas que podrían quedar en el borrador del acta de liquidación, relacionando lo siguiente:

- ETB: pendiente ajustar los planos record con las memorias de cantidades y los formatos FO-IN 08 y 09, así como el FO-IN 10 de maniobras.
- MOVISTAR: el contratista asumirá los costos referentes a los daños en la red; se revisan las observaciones en campo, para poder avanzar en la obtención del recibo de las obras y el respectivo paz y salvo.
- VANTI: en formatos de cierre.
- EAAB: en formatos de cierre.
- UNE: continúa pendiente la respuesta de la ESP para la obtención del paz y salvo, por lo que es muy posible dejar este aspecto como glosa.
- CODENSA: en proceso de cierre de lo relacionado con media tensión (MT) y baja tensión (BT). Se cumplió con lo correspondiente al alumbrado público.

Frente a las reclamaciones presentadas por el contratista, el 28 de septiembre de 2023, mediante comunicado STESV 202333601818281, se dio respuesta favorable por parte del IDU para incluir en el acta de liquidación los valores correspondientes a monitoreos ambientales, el recálculo de ajustes con IVA del insumo asfalto y gastos de bioseguridad anteriores al respectivo modificatorio; dejando para una etapa prejudicial o judicial, lo correspondiente a semaforización, por extemporaneidad en el proceso de NPs.

#### 5.5.4 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

**Guayacanes Grupo 1.** Mediante procesos de modificación contractual se realizaron adiciones y prórrogas, por NPs y/o mayores cantidades de obra, así como por afectación pre-dial anotada en el punto anterior.

**Guayacanes Grupo 5.** Mediante procesos de modificación contractual se realizaron adiciones y prórrogas, por NPs y/o mayores cantidades de obra, siendo relevante la suspensión al final de la ejecución del contrato debido a las interferencias de la red de MT-BT de CODENSA y la red de ETB, específicamente en la intersección de la Av. Bosa con Av. Tintal, lo que originó la suspensión del contrato por sesenta (60) días, en dos tiempos, entre el 23 de septiembre y el 22 de noviembre de 2021, fecha en que se reinició para culminar trabajos el 26 de diciembre de 2021.

##### 5.5.4.1 Coordinación Interinstitucional – Redes hidrosanitarias

#### Av. Guayacanes G2 Contrato IDU- 1540-2018

Falta de aprobación del desvío de la red matriz línea Av. Villavicencio Gran Britalia de 16", por estar relativamente cerca de la cimentación del puente a construir, el cual afectaba el desarrollo normal de las obras en el puente de la Cali con Alsacia.

Se adelantaron reuniones en coordinación de la OCIT con el área de Red matriz de la EAAB, y se logró la aprobación para así continuar con la ejecución de las obras. A la fecha el contrato transcurre sin afectación.

#### Av. Guayacanes G3 Contrato IDU- 1539-2018

Falta de aprobación del desvío para la red matriz en el sector del puente sobre la Boyacá con Alsacia.

Se adelantaron reuniones en coordinación de la OCIT con el área de Red matriz de la EAAB, y se logró la aprobación de la alternativa de cambio de diámetro de ductos.

Ajuste al diseño para la no ejecución de la cámara de alcantarillado en el tramo 3 sector de la 79B.

Para la ejecución de estas obras, el contratista propuso un PMT con el cerramiento acceso sur del Barrio Castilla, este no fue aprobado por la SDM, por tanto, se modificó la propuesta del contratista ampliando una cámara de alcantarillado y evitando la afectación de la totalidad del acceso.

##### 5.5.4.2 Coordinación interinstitucional oficina de gestión ambiental OGA

#### Beneficios

Mejora en canales de comunicación interinstitucional con las entidades de patrimonio distritales y nacionales con el fin de agilizar los tiempos de respuesta a las solicitudes de trámites de los proyectos que supervisa el IDU.

Durante la ejecución del Programa de Arqueología Preventiva se encontró material arqueológico relacionado con el periodo Colonial y Republicano.

Reducción de emisiones atmosféricas por aumento de medios de transporte alternativos.

Reducción de tiempo de desplazamiento.

Manejo de las coberturas del corredor a través de la inclusión de arbolado nuevo en asocio con jardinería en áreas verdes y espacio público.

Mejoramiento paisajístico con la inclusión de arbolado de especies nativas y jardinería. Generación de áreas verdes. Se van a plantar 3146 árboles y se van a implantar 101773 metros cuadrados de áreas verdes y jardinería.

Mejora del arbolado existente de la mano con los tratamientos silviculturales

Manejo de circularidad con la instalación de aproximadamente 295896 m3 (480600 Ton) de materiales provenientes del reciclaje de Residuos de Construcción y Demolición - RCD y la implementación de aproximadamente 20063.1 m3 (28088,4 Ton) de mezclas asfálticas con Grano de Caucho Reciclado - GCR.

Dentro de los monitoreos de calidad del aire realizados en la etapa de estudios y diseños se identificaron parámetros que estaban fuera de los límites establecidos en la norma, principalmente debido al material particulado re suspendido presente en las vías. Por lo que se espera que con la mejora de las vías y la reconformación y creación de la franja de paisajismo la calidad del aire presente una notable mejoría.

Previo al inicio del proyecto, en la zona proyectada para la vía se generaban encharcamientos en temporadas de lluvia debido a la morfología del terreno, lo cual fomentaba el tránsito y presencia estacional de algunas especies de fauna silvestre. Debido a su vínculo con el entorno, la comunidad adyacente y los colectivos ambientales cercanos al área de intervención del proyecto generaron una solicitud al IDU, con el fin de revisar alternativas de diseño ambiental orientadas a disminuir el impacto de la obra sobre el entorno existente.

Como resultado, para este proyecto se diseñó una cuneta verde, tipología SUDS que generará beneficios directos sobre el volumen y la calidad de la escorrentía superficial y que fomentará la creación de nuevos sitios de anidación y hábitat, promoviendo la biodiversidad de fauna silvestre.

Este proyecto tiene la particularidad de haber sido afectado en su tramo 5A por una medida cautelar que impidió que se realizaran los tratamientos silviculturales aprobados por la resolución y hubo necesidad de realizar modificaciones a las resoluciones y solicitar cambios de tratamientos de Tala a Bloqueos y traslados, disminuyen ostensiblemente las tallas autorizadas a partir de una variación en el diseño geométrico y de espacio público.

Durante la ejecución del Programa de Arqueología Preventiva, se encontró material arqueológico, que se relaciona a la época prehispánica, colonial y republicana, principalmente un botón de un informe militar de la guerra de los 1000 mil días, así como vidrio y loza.

Generación de más de 27.792 empleos generados en los diferentes proyectos durante el periodo 2020 - 2023.

#### 5.6 CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO

##### 5.6.1 CALLES COMERCIALES BARRIOS UNIDOS

Debido a la NO terminación de los frentes de obra quedaron sin ejecutar para ENEL y ETB actividades como cruce de ducterías en bocacalles, terminación de banco ductos, remates de cajas y canalizaciones de acometidas a predio, para este contrato, ENEL remitió presupuesto de remates y se acordó con la DTC y la OCIT que la ESP realizara la terminación funcional de las obras con pendientes y se descontarían de las actividades ejecutadas por el contrato y de competencia de ENEL y ETB.

##### 5.6.2 Relación de contratos de obra e interventoría

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
	D.C. GRUPO 3 (LOCALIDAD DE ENGATIVA CR 112A ENTRE CALLE 80 Y CALLE 72F)	
IDU-1564-2018	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, EN LAS LOCALIDADES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C. GRUPO 1 (LOCALIDAD BARRIOS UNIDOS: CRA 50 ENTRE CALLE 72 Y CALLE 79B)	IDU-1555-2018
IDU-1596-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO - GRUPO 2, EN LA LOCALIDAD DE CIUDAD BOLÍVAR DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.	IDU-1598-2019
IDU-1625-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE PASEOS COMERCIALES FASE II EN LA LOCALIDAD DE KENNEDY EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.	IDU-1645-2019
IDU-1641-2019	ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE PASEOS COMERCIALES FASE II EN LA LOCALIDAD DE BOSA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C.	IDU-1648-2019
IDU-517-2022	CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO DE LA LOCALIDAD DE ENGATIVÁ, FASE II (CARRERA 112A ENTRE LA CALLE 78 Y CALLE 80) EN BOGOTÁ D.C.	IDU-516-2022



### 5.6.2 Actuaciones jurídicas contra los contratistas que incumplieron las obras

La situación presentada con la inconformidad de la comunidad de la Localidad de Bosa en el sector comercial de la calle 51 sur, se da porque en diferentes oportunidades ha manifestado que el proyecto de calles comerciales en la localidad no se debe ejecutar, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Baja de las ventas durante el proceso de construcción.
- Menos espacio para los vehículos, cargue y descargue de mercancía y el parqueo en vía
- Afecta la movilidad en el sector por aumento de trancones
- Demoras en la entrega de la obra
- Espacio público nuevo puede ser invadido por vendedores informales
- Posible aumento en el costo de los arriendos

#### Qué decisiones se tomaron

Teniendo en cuenta la situación presentada con la comunidad y con el fin de atender las solicitudes de la ciudadanía, el Contratista de obra presentó tres alternativas de intervención, de las cuales, se considera que, la más adecuada y que puede ser implementada dentro del plazo del contrato y presentada ante la comunidad, es la intervención de la calle 51 Sur por tramos.

Esta alternativa se basaba en realizar la obra iniciando con el tramo 1 (Av. Guayacanes y Kr 89 Bis), una vez finalizada la intervención se procedería con la intervención del tramo 2 (Kr 89 Bis y Kr 88 F) y posteriormente el tramo 3 (Kr 88F y Kr 88C), a lo cual la comunidad indicó que no están de acuerdo con el desarrollo del proyecto y que harán lo que sea necesario para impedir su ejecución.

Por lo anterior se decidió la suspensión del contrato a partir del 5 de febrero de 2022, con el fin de realizar las mesas de trabajo correspondientes con la comunidad, las cuales se realizaron así:

**5 de febrero de 2022:** en la zona del proyecto en las cuales expresan su desacuerdo con la ejecución del proyecto, lo cual repercute en la programación de las actividades

instructivas por inconvenientes de orden social, las partes de mutuo acuerdo deciden ampliar la suspensión No. 5 del contrato de obra IDU-1641 de 2019 y en consecuencia el Contrato de Interventoría IDU 1648-2019, por el plazo de 20 días calendario, contados a partir del 25 de febrero hasta el 16 de marzo de 2022, reiniciando el 17 de marzo.

**23 de abril de 2022:** se realizó en las instalaciones del Colegio Giovanni Fariña ubicado en la carrera 88C No. 54 F 29 sur de la localidad Bosa la presentación de la alternativa social propuesta por el contratista de obra, avalada por la interventoría y concepto de recibo por la Entidad ante la comunidad del sector de influencia del proyecto.

En este encuentro se enfatizó en que la intervención del proyecto se realizaría por tramos, es decir se intervenía el tramo 1 ( Av. Guayacanes y carrera 89 BIS), una vez este tramo estuviera ejecutado se procedería a la intervención del tramo 2 (Carrera 89 BIS y Carrera 88 F) y posteriormente el tramo 3 (Carrera 88F y Carrera 88C).Teniendo en cuenta que la mayoría de los participantes invitados de la comunidad no dejaron terminar la presentación de la alternativa propuesta para la ejecución del proyecto.

**11 de junio de 2022:** se adelantó una reunión que contó con la participación de la Alcaldía Local de Bosa, del Fondo de Desarrollo Local de Bosa, la Secretaría de Hacienda, IDPAC, IDU, Interventoría y Contratista de Obra, con el propósito de socializar el proyecto y, además, ofrecer una feria de servicios a los comerciantes con el objetivo de mitigar los impactos de la obra sobre las actividades comerciales.

Sin embargo, en esta reunión no se cuenta con la participación de la comunidad, por esta razón se acuerda con la Alcaldía Local de Bosa, adelantar las gestiones para lograr el reinicio del contrato con el acompañamiento de funcionarios de la Alcaldía y la policía.

**28 de septiembre de 2022:** se adelanta la mesa de trabajo solicitada por el senador David Luna, en la que se reitera la inconformidad de la comunidad ante el proyecto y solicitan se adelanten nuevas mesas de socialización con la comunidad, las cuales se deben focalizar tanto para propietarios como para comerciantes, de acuerdo con los tramos de intervención.

En dichas mesas se contempla adelantar un ejercicio de votación por parte de la comunidad para cuantificar la población que está de acuerdo y la que no está de acuerdo con el proyecto. Como resultado de esta mesa, se requiere la ampliación de la suspensión por treinta (30) días, hasta el 29 de octubre de 2022 hasta que se adelanten nuevas mesas de socialización con la comunidad en las que se implemente un mecanismo de votación para revisar la aceptación de la comunidad del proyecto a ejecutar y revisar la continuidad del mismo.

**04 de octubre de 2022:** se adelantó una reunión para socializar la metodología a implementar las nuevas mesas de socialización, en dicha reunión los funcionarios de la ALB manifestaron no estar de acuerdo con estas nuevas mesas y que no participarían en el desarrollo de esta metodología, tan solo asistirían a las reuniones.

Se adelantaron consultas con el área jurídica de la Entidad y Externos para determinar si el contrato debería terminarse anticipadamente, teniendo en cuenta la oposición de la comunidad. De igual forma, se consultó si aplicarían reconocimientos a la Interventoría y Contratista de Obra por los tiempos de suspensión que se han generado a causa de esta oposición, para estas consultas se realizó la ficha del proyecto la cual fue presentada al Subdirección Técnica de ejecución del Subsistema vial STESV el 10 de octubre de 2022.

Cabe mencionar que se han adelantado las gestiones para superar las causales que han mantenido en suspensión el contrato, entre ellas el PMT ante la SDM, el cual fue aprobado en el COI No. 38 del 22 de septiembre de 2022, se gestionaron los trámites de actas de ampliación a la suspensión.

Del mismo modo, se elevó la consulta con el comité de seguimiento contractual sobre la pertinencia de adelantar nuevas mesas de socialización en donde se cuente con un espacio en donde la comunidad tenga la posibilidad de manifestar su posición frente al proyecto a través del mecanismo de votación, lo anterior en cumplimiento a los compromisos de la mesa de trabajo del 28 de septiembre de 2022 con el equipo del Senador David Luna y representantes de la comunidad.

**21 de octubre de 2022:** en el Comité Extraordinario de Seguimiento Ejecución Contractual, se dio la recomendación de:

*"(...) el comité por unanimidad recomienda al Ordenador del Gasto: suspender el contrato hasta finales de año en atención a la reactivación económica(...)".*

En consideración de lo anterior, se firmó el acta de ampliación a la suspensión de los contratos de obra No. 50 y contrato de Interventoría No. 45, con fecha del 28 de octubre de 2022, dicha ampliación se fijó hasta el 23 de enero de 2023. Se convoca nuevamente la mesa, sin embargo, por la petición del equipo del Senador Luna, se decide no adelantar reunión en consideración a que ya se tenía previsto el reinicio el 24 de enero de 2023.

Durante los meses comprendidos de agosto del 2022 al mes de marzo de 2023, se gestionaron actas de ampliación a la suspensión No. 5 y trámites pertinentes con el fin de solucionar la problemática social con la comunidad, se da reinicio a la ejecución de los contratos de obra e interventoría el 24 de enero de 2023.

**24 de enero de 2023:** se dio reinicio al proyecto de Paseos Comerciales de Bosa Fase II. Para el reinicio de las actividades de obra, se tenía previsto la intervención del tramo Informe Ejecutivo CTO 1641 DE 2019 CTO 1648 DE 2019 pág. 15 1, correspondiente a la Calle 51 Sur entre la Av. Guayacones y la carrera 89 Bis. Este día se adelantó recorrido en obra con la presencia de funcionarios del IDU, Alcaldía Local de Bosa (Fondo de Desarrollo Local de Bosa) y Secretaria de Gobierno (Gestores de diálogo) e Interventoría, no se contó con la presencia del contratista de Obra

**28 de febrero de 2023:** se efectuó el recorrido y reunión con la comunidad, en la cual se escuchó las apreciaciones que tienen referente a la ejecución del proyecto, como conclusión de la mencionada reunión, se ponen en consideración tres opciones para la intervención del segmento vial, las cuales son:

- No intervenir pavimento existente, mantener ancho del andén y la vía, intervenir red de alcantarillado con otro método constructivo e intervenir andenes con la subterranización de redes.

- Desestimar el Contrato por parte de la Contraloría, por medio de un acta firmada por las partes, donde se indique garantía de los derechos, en ese sentido, no se ejecutará la obra.

- Ejecutar el contrato de acuerdo como está planteado el diseño actual sin haber mayor traumatismo en la comunidad. Sin embargo, la comunidad manifiesta como no viable la tercera opción.

**El 10 de marzo de 2023:** se realizó reunión presencial con la comunidad, en la cual se pronuncian que la decisión más acorde para ellos es intervenir el espacio público en el ancho que se encuentran actualmente e intervenir red de alcantarillado con otro método constructivo (método constructivo Manga), de acuerdo a lo anterior se debe consultar al contratista de obra si es posible presentar un pre diseño con las nuevas condiciones del proyecto.

**El 13 de marzo de 2023:** en reunión entre las partes anteriormente mencionadas, el contratista se compromete que presentará un pre diseño como posible solución a la decisión tomada por la comunidad, este pre diseño se radicará a la interventoría el día 16 de marzo de 2023. Teniendo en cuenta las nuevas condiciones del proyecto, están en trámite la suscripción de las actas de suspensión del contrato de obra IDU 1641 de 2019 e interventoría IDU 1648 de 2019, por un término de 30 días calendario, tiempo considerado para optar por el diseño más acorde, de acuerdo a la sugerencia de la comunidad.

**21 de marzo de 2023,** se realiza la 6 suspensión del contrato, teniendo en cuenta a los inconvenientes de orden social, en relación con el proyecto a ejecutar, esto por cuanto de acuerdo con las mesas de trabajo realizada el 13 de marzo entre las partes, incluidos los delegados de la comunidad, se estableció realizar la evaluación de la solicitud expresada por estos en mantener los andenes con el ancho actual y no demoler las losas de concreto que hoy se encuentran en el sector.

**28 septiembre de 2023:** una vez realizadas las mesas técnicas con ETB, ENEL CODENSA, SDM, y la EAAB, en las cuales se presentaron las alternativas de intervención para

la calle 51 sur y las cuales posteriormente fueron socializadas a la Dirección General del IDU, se realizó reunión con la comunidad, comerciantes Alcaldía Local de Bosa, en la cual se socializaron las alternativas para la intervención, las cuales fueron rechazadas por los voceros de la comunidad y los representantes de los comerciantes, los cuales informaron que si no se realizan las obras como ellos pretenden (intervención solamente de los andenes, sin reducir el ancho de la calzada ni intervenir las redes de la EAAB, no se permitirá que se ejecute la obra tal como está prevista en los diseños iniciales.

#### **Cómo se gestionó la decisión. Cuál fue el paso a paso para darle solución**

Con las 6 mesas de trabajo y reuniones con la comunidad, realizadas los días 23 de abril de 2022, El 11 de junio de 2022, El 28 de septiembre de 2022, El 04 de octubre de 2022, El 28 de febrero de 2023, El 10 de marzo de 2023, El 13 de marzo de 2023, El 13 de marzo de 2023 y el 28 septiembre de 2023 no se llegó a ningún consenso que generará una solución con la comunidad.

#### **Qué se logró o qué no se pudo lograr y por qué**

No se pudo lograr el reinicio del contrato y, por ende, el inicio de las obras correspondientes al contrato 1641 de 2019, porque a pesar de las mesas de trabajo, en donde se expuso a la comunidad los beneficios del proyecto, las posibles soluciones de intervención y se le informó a la comunidad el por qué la propuesta presentada por parte de ellos en la cual solicitaban solo hacer la intervención de los andenes, pero, sin subterranizar las redes ni intervenir la calzada no era factible. La comunidad ha rechazado el proyecto tal como está concebido, ya que ellos no se encuentran de acuerdo con:

- Realizar la reducción de la calzada.
- Intervención de las losas de la calzada.
- Intervenir las redes de la EAAB.
- Ampliación de los andenes.

#### **Soporte legal o administrativo en el que se basaron las decisiones**

Las decisiones administrativas tomadas por el IDU fueron

la suspensión del contrato de obra 1641 de 2019 y el contrato de interventoría 1648 de 2019 por una situación completamente ajena a las partes, lo que impidió el desarrollo de las labores acordadas en los contratos, esta decisión fue basada en las Cláusulas 36 y 28 de los contratos en mención a saber:

#### *"SUSPENSIÓN DE LA EJECUCIÓN*

*Las partes de mutuo acuerdo podrán suspender el plazo de ejecución del presente contrato, cuando existan motivos de fuerza mayor o caso fortuito, de interés público debidamente justificado que impidan continuar con la ejecución del mismo, siempre que no se vulnere el interés general ni los fines del Estado"*

#### **Beneficios**

No se logró ningún beneficio, teniendo en cuenta que el principal objetivo que se buscaba con la comunidad era concertar la aceptación del proyecto y lograr el inicio y ejecución de las obras objeto del contrato 1641 de 2019.

#### **Qué equipos intervinieron**

En los trámites que se realizaron para la resolución de los inconvenientes con la comunidad en aras de buscar alternativas de solución, se contó con la participación e intervención de:

Dirección General.  
Subdirección general de Infraestructura.  
Equipo técnico y legal.  
Dirección Técnica de Construcciones.  
Técnico y Legal.  
Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial  
Equipo Técnico y Legal.  
Dirección Técnica de Estudios y Diseños.  
Equipo técnico.  
ORSC

#### **CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO GRUPO 3 (LOCALIDAD DE ENGATIVÁ)**

CONTRATO DE OBRA: IDU-1563-2018  
CONTRATISTA: CONSORCIO CIELO COMERCIAL  
(integrado por PROURBANOS CIMA Y CIA S EN C,  
Nit 800.092.840-6, con una participación del 80% y JOSÉ SIDNEY MARTÍNEZ AGUILAR (Q.E.P.D.)

con cédula 17.111.650, con una participación del 20%)  
OBJETO: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, EN LAS LOCALIDADES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C. GRUPO 3 (LOCALIDAD DE ENGATIVÁ)"  
VALOR INICIAL: \$ 9.369.809.913  
ADICIONES: \$ 3.145.575.441  
VALOR ACTUALIZADO: \$ 12.515.385.354  
PLAZO INICIAL: Quince (15) meses  
PLAZO ACTUALIZADO: Treinta y un (31) meses

CONTRATO DE INTERVENTORÍA: IDU-1556-2018  
INTERVENTORÍA: CONSORCIO EUROCONTROL UG21. (integrado por EUROCONTROL S.A.  
SUCURSAL COLOMBIA con Nit. 901.179.558-5, con una participación del 50%, CONSULTORES DE INGENIERÍA UG21 SL SUCURSAL COLOMBIA con Nit 900.512.933-9, con una participación del 50%)  
VALOR INICIAL: \$ 1.110.897.385  
ADICIONES: \$ 819.710.756  
VALOR ACTUALIZADO: \$ 1.930.608.141

FECHA DE INICIO CONTRATO: 01/02/2019  
FECHA DE INICIO ETAPA DE CONSTRUCCIÓN: 03/06/2021  
FECHA DE TÉRMINO: 24/11/2022

#### **SITUACIONES PROBLEMÁTICAS EN EL DESARROLLO DEL CONTRATO:**

Desde el inicio de la etapa de obra, se evidencian atrasos por parte del contratista. Por lo cual se presentan apremios al contratista.

La comunidad presenta inconformidad por la obra y por la baja ejecución del proyecto, protestas en los comités comunitarios que se realizan mensualmente y derechos de petición, quienes manifestaron que querían la suspensión del inicio del tramo No. 2 y algunos que se suspendieran las obras del tramo No.1, manifestaban que se aproximaba la temporada decembrina y la obra había generado pérdidas en las ventas, cierre de locales, aumento en la inseguridad, que estaban saliendo de una temporada de pandemia y se requería impulsar la economía del sector.

Producto de los atrasos evidenciados en obra el honorable concejal Juan Baena se presentan derechos de petición como acompañamiento a la comunidad y comerciantes del sector, por lo cual fue necesaria la asistencia al frente de obra del director del IDU, ingeniero Diego Sánchez, con el fin de evidenciar la problemática y las posibles soluciones, entre las cuales se planteó la suspensión del contrato.

Así las cosas, la ejecución del contrato tuvo grandes atrasos por falta de recursos disponibles por parte del Contratista de obra, el cual argumento y escudo dichos atrasos y la falta de recursos en la muerte uno de los consorciados, hecho que ocurrió en agosto de 2021 (más de un año antes que manifestara esta problemática), lo que repercutió en que a la fecha de terminación contractual (24 de noviembre de 2022), el avance físico de la obra fuera solo el 38,21%.

Finalmente, cumpliendo con los procesos establecidos, se realizó recorrido de verificación para la suscripción de acta de terminación, se dio el plazo contractual establecido para la atención de observaciones sin que el contratista realizara ninguna corrección, por lo que el 02 de marzo de 2023, se realizó el acto administrativo de toma de posesión física de las obras, lo cual quedó consignado en el Acta No. 71 de toma de posesión, la cual identifica las obras que son objeto de recibo a satisfacción, así como las obras ejecutadas que por no cumplir con especificaciones técnicas y requisitos de calidad no son objeto de recibo a satisfacción.

#### MEDIDAS IMPLEMENTADAS:

Con el fin de lograr el fin del contrato, que era la ejecución de la totalidad de la meta física, se realizaron las respectivas modificaciones contractuales (modificaciones, adiciones y prórrogas) y suspensiones, las cuales están debidamente motivadas y soportadas en la documentación. Se realizaron gestiones con el garante a fin de que apoyara económicamente al contratista en el financiamiento para la ejecución de la obra.

Al no lograr el objetivo con estas acciones, la Entidad se vio abocada a realizar la toma de posesión física de las obras y adelantar el respectivo proceso administrativo sancionatorio.

Finalmente, se estructuró un nuevo proceso de contrata-

ción para la terminación de las obras inconclusas, el cual tiene previsto adjudicación y firma en diciembre de 2023.

PROCESO DE INCUMPLIMIENTO:  
PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR PRESUNTO INCUMPLIMIENTO PARA APLICACIÓN DE CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA POR VARIOS INCUMPLIMIENTOS INCLUIDA LA NO TERMINACIÓN DE LA OBRA EN EL PLAZO CONTRACTUAL

Se realizó audiencia inicial el 10 de julio de 2023. El 08 de agosto de 2023 el apoderado del garante envía descurre al auto de pruebas, actualmente en análisis del Equipo de Sancionatorios.

#### CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO GRUPO 1 (LOCALIDAD DE BARRIOS UNIDOS)

CONTRATO DE OBRA: IDU-1564-2018  
CONTRATISTA: CONSORCIO CIELO COMERCIAL (integrado por PROURBANOS CIMA Y CIA S EN C, Nit 800.092.840-6, con una participación del 80% y JOSÉ SIDNEY MARTÍNEZ AGUILAR (Q.E.P.D.) con cédula 17.111.650, con una participación del 20%)  
OBJETO: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE CALLES COMERCIALES A CIELO ABIERTO, EN LAS LOCALIDADES DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ, D.C. GRUPO 1 (LOCALIDAD BARRIOS UNIDOS: CRA 50 ENTRE CALLE 72 Y CALLE 79B)"  
VALOR INICIAL: \$ 8.237.446.914  
ADICIONES: \$ 4.679.895.249  
VALOR ACTUALIZADO: \$ 12.917.342.163  
PLAZO INICIAL: Quince (15) meses  
PLAZO ACTUALIZADO: Treinta y un (31) meses y dieciséis (16) días

CONTRATO DE INTERVENTORÍA: IDU-1555-2018  
INTERVENTORÍA: MAB INGENIERÍA DE VALOR  
VALOR INICIAL: \$ 1.059.797.616  
ADICIONES: \$ 1.059.797.616  
VALOR ACTUALIZADO: \$ 1.059.797.616

FECHA DE INICIO CONTRATO: 01/02/2019  
FECHA DE INICIO ETAPA DE CONSTRUCCIÓN: 13/02/2021  
FECHA DE TÉRMINO: 10/12/2022

#### SITUACIONES PROBLEMÁTICAS EN EL DESARROLLO DEL CONTRATO:

Desde el inicio de la etapa de obra, se evidencian atrasos por parte del contratista en gestiones propias para poder dar inicio a las actividades como lo son la obtención de PMT, el levantamiento de actas de vecindad y el cumplimiento del programa de divulgación, producto de lo cual, el contrato inició actividades de construcción a finales de abril de 2021.

A lo largo del contrato los atrasos han ido aumentando, con excepción de los periodos de suscripción de las 2 prórrogas realizadas en la etapa de obra (Prórrogas 6 y 7), en las que debido a la reprogramación, disminuyen el atraso, pero sin quedar al día en la ejecución.

Producto de los atrasos evidenciados en la obra, se realizó seguimiento permanente a la ejecución de las obras por parte del Concejo de Bogotá, gestiones realizadas en cabeza del honorable concejal Fabian Puentes. En estas mesas de trabajo se ha dado a conocer la inconformidad de los comerciantes con la ejecución de la obra, compromisos de ejecución por parte del contratista con reiterados incumplimientos y reprogramación de estos compromisos. Informando el Contratista que la baja ejecución se debe a problemas financieros que le impiden disponer de los recursos necesarios para la correcta ejecución de la obra.

Así las cosas, la ejecución del contrato tuvo grandes atrasos por falta de recursos disponibles por parte del Contratista de obra, el cual argumento y escudo dichos atrasos y la falta de recursos en la muerte uno de los consorciados, hecho que ocurrió en agosto de 2021 (más de un año antes que manifestara esta problemática), lo que repercutió en que a la fecha de terminación contractual (10 de diciembre de 2022), el avance físico de la obra fuera solo el 40,04%.

Finalmente, cumpliendo con los procesos establecidos, se realizó recorrido de verificación para la suscripción de acta de terminación, se dio el plazo contractual establecido para la atención de observaciones sin que el contratista realizara ninguna corrección, por lo que el 06 de marzo de

2023, se realizó el acto administrativo de toma de posesión física de las obras, lo cual quedó consignado en el Acta No. 80 de toma de posesión, la cual identifica las obras que son





objeto de recibo a satisfacción, así como las obras ejecutadas que por no cumplir con especificaciones técnicas y requisitos de calidad no son objeto de recibo a satisfacción.

#### MEDIDAS IMPLEMENTADAS:

Con el fin de lograr el fin del contrato, que era la ejecución de la totalidad de la meta física, se realizaron las respectivas modificaciones contractuales (modificaciones, adiciones y prórrogas) y suspensiones, las cuales están debidamente motivadas y soportadas en la documentación. Se realizaron gestiones con el garante a fin de que apoyara económicamente al contratista en el financiamiento para la ejecución de la obra.

Al no lograr el objetivo con estas acciones, la Entidad se vio abocada a realizar la toma de posesión física de las obras y adelantar el respectivo proceso administrativo sancionatorio.

Finalmente, se estructuró un nuevo proceso de contratación para la terminación de las obras inconclusas, el cual tiene previsto adjudicación y firma en diciembre de 2023.

#### PROCESO DE INCUMPLIMIENTO:

1. PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR PRESUNTO INCUMPLIMIENTO PARA APLICACIÓN DE MULTA POR ATRASO EN EL CRONOGRAMA

Mediante resolución No. 7419 de 2022 se impuso multa por \$2.313.931.227. El 16 de diciembre de 2022 se realizó audiencia para recurso de reposición por parte del Contratista y Garante.

Finalmente, el 23 de junio de 2023 mediante la resolución No. 3182 de 2023 se confirma la resolución No. 7419 de 2022 que impuso multa por \$2.313.931.227. Debidamente ejecutoriada el 26 de junio de 2023. Se requirió al contratista el acatamiento del fallo mediante oficio STESV 202333601412431 del 17 de agosto de 2023. El 14 de septiembre de 2023 la Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo, mediante memorando 202355600293363, informó que el día 08/09/2023 se recibió en la cuenta de ahorros Banco Occidente N° 256853557 un pago por \$2.313.931.227,

de COMPAÑÍA ASEGURADORA DE FIANZAS S.A. con NIT. 860.070.374-9.

2. PROCESO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO POR PRESUNTO INCUMPLIMIENTO PARA APLICACIÓN DE CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA POR VARIOS INCUMPLIMIENTOS INCLUIDA LA NO TERMINACIÓN DE LA OBRA EN EL PLAZO CONTRACTUAL

Mediante resolución No. 3464 de 2023 se impuso sanción por \$3.875.202.649. El 08 de agosto de 2023, Contratista y Garante presentaron su recurso de reposición. Finalmente, el 26 de octubre de 2023 mediante la resolución No. 5087 de 2023 se confirma la resolución No. 3464 de 2023 que impuso sanción por \$3.875.202.649. Debidamente ejecutoriada el 27 de octubre de 2023. Se requirió al contratista el acatamiento del fallo mediante oficio STESV 202333602160861 del 01 de diciembre de 2023.

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1712-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	IDU-1726-2021
IDU-1713-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	IDU-1730-2021
IDU-1714-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	IDU-1728-2021
IDU-1718-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	IDU-1773-2021
IDU-1719-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	IDU-1767-2021
IDU-1721-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	IDU-1774-2021
IDU-1732-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	IDU-1743-2021
IDU-1738-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2.	IDU-1735-2021
IDU-1742-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL RURAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 3.	IDU-1740-2021
IDU-1746-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPOS 3	IDU-1772-2021
IDU-1751-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	IDU-1758-2021
IDU-1759-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL QUE SOPORTA LAS RUTAS DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO- SITP, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	IDU-1757-2021
IDU-1775-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES PEATONALES EN BOGOTÁ D.C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS	IDU-1781-2021

CONTRATO DE OBRA	OBJETO CONTRACTUAL	CONTRATO DE INTERVENTORÍA
IDU-1776-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES VEHICULARES EN BOGOTÁ D. C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS	IDU-1783-2021
IDU-1782-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 3	IDU-1813-2021
IDU-1786-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 1	IDU-1805-2021
IDU-1787-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 5	IDU-1806-2021
IDU-1791-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 2	IDU-1804-2021
IDU-1792-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 6	IDU-1808-2021
IDU-1794-2021	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO Y CICLORUTAS EN BOGOTÁ D.C. GRUPO 4	IDU-1823-2021
IDU-1689-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE PUENTES PEATONALES EN BOGOTÁ D.C., INCLUYE SUPERESTRUCTURA, SUBESTRUCTURA Y ACCESOS. GRUPO 2	IDU-1695-2022
IDU-1709-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 5	IDU-1690-2022
IDU-1710-2022	EJECUTAR A PRECIOS UNITARIOS LAS OBRAS Y ACTIVIDADES NECESARIAS PARA LA CONSERVACIÓN DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL, EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., GRUPO 4	IDU-1691-2022

### 5.7.2 Situaciones que han afectado la normal ejecución de los contratos

**DTCI:** descripción de la ejecución de las obras de conservación de los sistemas de movilidad vial y del espacio público, a través de los contratos de obra y la supervisión de los contratos de interventoría

Los aspectos relevantes a tener en cuenta para cada uno de los proyectos son:

A través de los contratos de conservación, se debió atender el deterioro progresivo de los sistemas de movilidad ve-

hicular y peatonal, compuesta por la malla vial arterial no troncal, malla vial troncal, malla vial que soporta rutas SITP, malla vial rural, puentes peatonales, puentes vehiculares, espacio público y ciclorutas, con los recursos asignados los cuales siempre resultan ser insuficientes ante las múltiples necesidades de conservación de la infraestructura existente en la ciudad.

#### Qué decisiones se tomaron

La infraestructura vial y de espacio público que se encuentra construida en el Distrito Capital debe ser conservada para que perdure en el tiempo; es así, como el IDU realiza

todas las gestiones conducentes para contribuir al sostenimiento de la vida útil de los componentes de los Sistemas de Movilidad Vehicular y Peatonal de Bogotá D.C. que son priorizados.

Para esto, se generaron diferentes programas de conservación para atender los diferentes componentes de la infraestructura vial y de espacio público construidos y se solicitó para su financiación, recursos de vigencias futuras 2022 y 2023.

Así mismo, se consideró la importancia de actuar coordinadamente con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, para la atención de la malla vial a través de convenios y apoyo interinstitucional.

#### Cómo se gestionó la decisión -Cuál fue el paso a paso para darle solución

Para esto, inicialmente se realiza la preselección de los segmentos viales que serían objeto de la contratación de las obras, una vez se corre el modelo matemático de priorización, acorde a los recursos asignados por la Secretaría Distrital de Hacienda para la conservación de la infraestructura existente en la ciudad.

En la presente Administración Distrital 2020-2023, se asignaron recursos para ejecutar los siguientes programas:

- Conservación de Malla vial arterial no troncal
- Conservación de Malla vial rural
- Conservación de Malla vial arterial troncal
- Conservación de Malla vial Intermedia
- Conservación de Ciclorutas y Espacio público
- Conservación de Puentes vehiculares
- Conservación de Puentes peatonales

Es preciso destacar la gestión efectuada por la actual administración en el año 2021 para la obtención de la aprobación de recursos con vigencias futuras, con lo cual se realizó la contratación de las obras e interventorías para la conservación de la infraestructura que salió favorecida en los modelos de priorización; es así, como 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, espacio público y ciclorutas, puentes vehiculares y puentes peatonales; acogiendo este esquema por primera vez para los programas de malla vial rural, espacio público y ciclorutas, puentes vehiculares y puentes peatonales. Lo anterior, optimiza tiempos de ejecución de los contratos y mejor planeación de los cronogramas de obra, disminuye trámites administrativos en materia de contratación, da continuidad a la ejecución de las obras y propende por que haya un mejor flujo financiero en los proyectos.

Otro aspecto a destacar, fue la coordinación interinstitucional que se pudo fortalecer entre la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Entidad con la cual se ejecutaron Planes de Mantenimiento en los meses de diciembre y enero de los años 2021 y 2022, con el objetivo de realizar la reparación puntual de daños en algunos de los principales corredores viales de la ciudad, con el objetivo de mejorar la movilidad en los planes éxodo y retorno de la temporada de fin de año.

#### Qué se logró o, qué no se pudo lograr y porqué

En materia de conservación de la infraestructura vial y de espacio público construidos en Bogotá, uno de los principales logros de la presente administración, fue la ejecución permanente desde el 2020 y la gestión y puesta en marcha con recursos 2021 y de vigencias futuras 2022-2023, de los programas de conservación en los diferentes componentes de la malla vial (arterial, troncal, rural, intermedia que soporta rutas del SITP), del espacio público, ciclorutas, puentes vehiculares y puentes peatonales.

Lo anterior permitió mantener una ejecución constante en la infraestructura de la ciudad, mediante la implementación de frentes de obra simultáneos en diferentes jornadas de

trabajo, dando así continuidad a las actividades de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción, aumentando el nivel de servicio de los elementos intervenidos, lo cual ha contribuido a mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito Capital, al contar con una infraestructura vial que ofrece mejores condiciones técnicas, de movilidad y mayor confort, aunado a una percepción de mayor presencia de la administración distrital, al evidenciar el trabajo permanente en todas las localidades de la ciudad.

De acuerdo con esto, las siguientes son las metas físicas aportadas a las metas del PDD, a través de los diferentes contratos y convenios para la conservación, donde se aprecia una proyección a corte del 31-12-2023:

Nombre Meta PDD	Unidad	Meta PPD- IDU	Ejecución 2020-2023 (corte 30-sep-2023)	Proyección Avances de Metas Físicas oct-dic 2023	Avance Acumulado Metas PPD (31-12-2023)	% Avance Meta PPD (31-12-2023)
Realizar actividades de conservación a 2308 km. carril de malla vial (*)	Km-carril	938	738.79	53.74	792.53	84.49%
Conservar 360 km-carril de malla vial troncal	Km-carril	360	381.74	181.02	562.76	156.32%
Conservar 1.505.155 m2 de espacio público	M2	1.405.155,00	1.395.931.00	157.773.53	1.553.704.53	110.57%
Conservar 190 Km de cicloinfraestructura	Km	93,21	65,45	10,51	75,96	81,49%
Construir o Conservar 135 Puentes peatonales	Puentes Peadonales	120(**)	93	27	120	100,00%

(\*) En dicha meta se valora la conservación a la malla vial arterial no troncal, malla vial que soporta rutas del SITP y malla vial rural.

(\*\*) La meta de 120 Puentes Peatonales corresponde a conservación.

Actividad	Unidad	Ejecución 2020-2023 (corte 30-sep-2023)	Proyección Avances de Metas Físicas oct-dic 2023	Avance Acumulado (31-12-2023)
Conservación Puentes Vehiculares	Puente vehicular	25	5	30

En cuanto a lo que no se pudo lograr, inicialmente es pertinente indicar que los pavimentos tienen por propósito servir al tránsito en forma segura, confortable y eficiente. Por tal motivo, es importante realizar labores de conservación adecuadas y oportunas sobre ellos, con el fin de continuar con el constante desarrollo y transformación para la capital del país.

Es así, como en Bogotá D.C., el Plan de Ordenamiento Territorial –POT–, establece que el Sistema de movilidad conformado por los subsistemas vial, de transporte, de regulación y control del tránsito, tiene como propósito atender los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana y de expansión, en el área rural del Distrito Capital y conectar la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior.

Sin embargo, a pesar de las importantes inversiones que se han realizado a la infraestructura vial y de espacio público con el objetivo de mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y contar con un valor estimado de inversión para llevarla a óptimas condiciones, la administración no cuenta con el cien por ciento (100%) de los recursos requeridos y ante este déficit presupuestal, se requiere adelantar actividades de conservación de una manera permanente y eficiente, que permitan mantenerla en buen estado.

Siendo así, que el conservar la infraestructura de los sistemas de movilidad vehicular y peatonal 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 los mismos. En este sentido, debido a que no se contó con los recursos necesarios para mantener en óptimas condiciones la malla vial y el espacio público, continúa evidenciándose el deterioro progresivo de dicha infraestructura con las consecuentes manifestaciones de inconformidad por parte de los usuarios de la misma.

#### Soporte legal o administrativo en el que se basaron las decisiones

#### LEY 80 DE 1993 "Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración PÚBLICA"

• 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".

• Manual de Interventoría y/o Supervisión de contratos

• Manual de Gestión Contractual del IDU

• Procesos de selección, contratos y convenios interadministrativos celebrados, acorde a las leyes y decretos de la contratación estatal.

#### Beneficios

Con las actividades de conservación que se ejecutaron durante el periodo 2020-2023, se obtuvieron los siguientes beneficios:

• Disminuir el deterioro progresivo de la infraestructura a cargo del IDU, disminuyendo el estado de condición y su vida útil.

• Reducción de los índices de accidentalidad por la presencia de huecos y fallas superficiales existentes en las vías, puentes y andenes.

• Disminución en los tiempos de viaje.

• Aporte al cumplimiento de las metas del plan de desarrollo.

• Mejor percepción de la ciudadanía en cuanto a la labor efectuada por el IDU.

• Ahorros en cuanto al costo de las obras que se ejecutaron.

#### Qué equipos intervinieron

En cabeza de la Subdirección General de Infraestructura, a través de la Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura y sus subdirecciones adscritas (Subdirección Técnica de Conservación de la Infraestructura Vial y Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema de Transporte), se formularon los programas de conservación de los sistemas de movilidad vehicular y peatonal y se adelantaron las contrataciones de las obras e interventorías, mediante las cuales se ejecutaron las actividades correspondientes.

Lo anterior con el apoyo de diferentes áreas del Instituto, involucradas en aspectos técnicos, ambientales, sociales, financieros y jurídicos, entre otros, requeridos para el desarrollo de los proyectos.

#### 5.7.3 Medidas tomadas por la entidad para gestionar las situaciones contractuales presentadas. Principales modificaciones a los contratos y coordinación con otras entidades distritales

##### 5.7.3.1 Coordinación Interinstitucional – Redes hidrosanitarias

En los contratos de conservación, se busca que el grado estructural o estado de las redes de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial, no afecte la estabilidad de la infraestructura vial o de espacio público a mejorar. En el mismo sentido los contratos de conservación deben garantizar que las redes permanezcan en las mismas condiciones

encontradas o se mejoren en garantía de las obras a ejecutar.

Sin embargo, para la EAAB en la mayoría de los casos es necesaria la renovación o rehabilitación de su infraestructura y es una oportunidad adelantarla aprovechando las actividades a realizar por el IDU. Ha sido una problemática esta necesidad por parte de la EAAB, teniendo en cuenta que no hace parte del alcance de los contratos de conservación y finalmente resulta siendo un requisito para el recibo de la infraestructura hidrosanitaria una vez terminadas las obras por parte del IDU. Desde el punto vista presupuestal, también afecta los convenios del IDU pues hace que se disminuya la meta física proyectada y dificulta el recobro con la EAAB.

Estas situaciones se buscan solucionar con un Anexo Técnico propuesto en el proyecto del nuevo Convenio entre la EAAB e IDU, que se encuentra actualmente en trámite y mediante el cual también se pretende definir para todos los actores de la EAAB, los alcances en materia de redes para los Contratos de Conservación y diferenciarlos del alcance que tiene un contrato de Construcción.

##### 5.7.3.2 Coordinación Interinstitucional Oficina de Gestión Ambiental –OGA-

#### Beneficios

Mejora en la calidad del aire al realizar el mantenimiento de las características físicas de la Troncal, mejorando la movilidad y garantizando velocidades constantes que reducen las emisiones atmosféricas y de ruido.

En los proyectos se realizan actividades de aprovechamiento y tratamiento de los residuos de construcción y demolición, instalando material proveniente de centros de tratamiento y aprovechamiento, así como aprovechamiento in situ, que corresponde al 25% del material instalado en la obra.

En desarrollo de los proyectos se incorporará dentro del proceso constructivo el 25% de Mezcla Asfáltica Modificada con Grano de Caucho Reciclado del total de volumen de mezcla asfáltica a instalar.

Durante la ejecución de los proyectos de conservación vial, se han generado más de 40.000 empleos que se



realizan en la ciudad para el periodo 2020 - 2023.

Puesta en valor del patrimonio cultural mueble, por medio de la protección, monitoreo de los BIC Muebles presentes en las líneas de intervención de los contratos a ejecutar.

### 5.7.3.3 Gestión Interinstitucional de la Oficina de Gestión Ambiental

Como parte de las actividades de la Oficina de Gestión Ambiental que vinculan al Instituto de Desarrollo Urbano por su importante actividad dentro de la ciudad, se encuentra la participación constante y activa con otras instituciones en la revisión y retroalimentación de políticas públicas, así como el intercambio de información entre entidades para la armonización de planes, programas y proyectos a nivel Distrital y Nacional. Durante la vigencia 2020-2023, se han realizado un total de 137 mesas de trabajo de seguimiento a trámites para la obtención de los permisos solicitados ante la Autoridad Ambiental Competente, así como cierre de expedientes para la liquidación de contratos.

Durante la vigencia del 2020 al 2023, desde el IDU se adelantaron las gestiones necesarias ante Entidades relacionadas y Autoridades Ambientales Competentes, para la obtención de los permisos de los componentes ambientales, arqueología y patrimonio requeridos para la ejecución de los proyectos, como se presenta a continuación:

C. Ambiental. N° de actos administrativos emitidos: 500 actos en total.

C. Ambiental. N° de actos administrativos en curso: 75 actos en total.

C. Arqueología. N° Informes Aprobados ICANH: 102 informes en total.

C. Patrimonio. N° de Trámites /concepto aprobados por IDPC: 37 trámites en total.

C. Patrimonio. N° de Trámites/concepto aprobados por MINC: 4 trámites en total.

## 5.8 ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

La administración de infraestructura a cargo del IDU comprende las competencias propias de la entidad en el ciclo de los proyectos de construcción y conservación de infraestructura de movilidad y espacio público tales como el seguimiento a pólizas de estabilidad y monitoreo de puentes, así como las competencias asignadas por el Plan de Ordenamiento Territorial.

Actualmente también se rige por el decreto 555 de 2021, el cual en su artículo 145 delega en la entidad el trámite de unas modalidades de licencias de intervención y ocupación del espacio público y otras funciones contempladas en los decretos reglamentarios, en particular el decreto 072 de 2023 sobre seguimiento y recibo de cargas urbanísticas locales y generales de espacio público y malla vial definidas en los instrumentos de planeación y en cartas de compromiso suscritas por la Secretaría Distrital de Movilidad y el decreto 493 de 2023 de administración y aprovechamiento económico del espacio público, donde encarga al IDU de la administración de algunos componentes del espacio público y la gestión de unas actividades en el espacio público.

### 5.8.1 Cargas generales

En primer término, las **cargas generales** son el conjunto de obligaciones urbanísticas que, atendiendo al principio de reparto equitativo de las cargas y los beneficios del desarrollo urbano, pueden resultar parcial o totalmente a cargo de los responsables de los Instrumentos de Planeación, (Planes de Ordenamiento Zonal, Planes Parciales de Renovación y de Desarrollo), ya que los Planes Complementarios, (de Implantación y de Regularización y Manejo) no incluyeron el reparto equitativo de cargas y los beneficios en su gestión, dado que la SDP no lo implementó para los planes complementarios

Los **Instrumentos de Planeación** "...tienen por objeto desarrollar las estrategias, políticas y decisiones del Plan de Ordenamiento Territorial para cumplir las finalidades de orientación y reglamentación del uso, ocupación y gestión del suelo, teniendo en cuenta objetivos económicos, sociales, urbanísticos y ambientales definidos..." por el POT.

En el periodo 2020-2023 el IDU realizó las gestiones que fue preciso adelantar para lograr la materialización de las obligaciones de carga general con las que la entidad tiene

relación, el recibo de suelo, de pago destinado a proyectos específicos de la Malla Vial Arterial y Espacio Público establecidos en los diferentes instrumentos, que se presentan más adelante respecto del seguimiento y de estudios y diseños y obras, tanto con los terceros responsables de los instrumentos de planeación, como con las demás entidades involucradas, así como con las áreas del IDU relacionadas con estos procesos: DTINI, DTP, DTDP, SGDU, DTAI y DTC.

Hizo parte de esta gestión, la modificación del Manual de Urbanizadores y Terceros "...para la ejecución de proyectos de infraestructura vial y de espacio público en el D.C. en cumplimiento de obligaciones urbanísticas y de movilidad", con base en las experiencias adquiridas desde la emisión de la primera versión de este Manual en 2019 y con el objeto de aclarar aún más a todos los involucrados, los diferentes procedimientos y mecanismos con participación de la DTAI, (Convenios de Cooperación y Manual de Urbanizadores), para el desarrollo de las obligaciones de los particulares, que se expidió con la Resolución IDU- 2623 de 2023.

A grandes rasgos, a continuación, se presentan las gestiones de las cargas generales y los valores comprometidos:

#### 5.8.1.1 Plan de Ordenamiento Zonal Norte-Ciudad Lagos de Torca:

En términos generales, al IDU corresponde el seguimiento a través de convenios a la ejecución de estudios y diseños, y obra, y a los Fideicomisos los costos asociados a los estudios y diseños, construcción e interventorias de la infraestructura vial y de espacio público.

Se realizó el seguimiento a los siguientes convenios de Cooperación Específicos para la fase de ejecución de Estudios y Diseños:

**IDU-FLDT-1079-2019:** Av. Polo Occidental  
**IDU-FLDT-1301-2019:** Av. Polo Oriental y Av. Santa Bárbara  
**IDU-FLDT-1432-2019:** Av. Villas y Av. Tibabita Occidental  
**IDU-FLDT-1435-2019:** Av. Guaymaral 2  
**IDU-FLDT-1436-2019:** Av. Boyacá 1, de Av. Polo a Av. Guaymaral  
**IDU-FLDT-1437-2019:** Av. Boyacá 2, de Av. Polo a Av. San Antonio

**IDU-FLDT 1503-2020:** para la elaboración de los estudios y diseños de la Av. Laureano Gómez, AK 9 de Av. Polo a Calle 193.

En el periodo 2020-2023 (corte septiembre), el IDU suscribió con el Fideicomiso Lagos de Torca los siguientes convenios específicos para el seguimiento de la fase de obra:

**IDU-FLDT-515-2022:** Para la construcción de la infraestructura vial, incluyendo redes hidrosanitarias, secas y espacio público, de la Av. **Polo Occidental** en el tramo comprendido entre la Av. Paseo de Los Libertadores y Av. Boyacá y obras complementarias.

**IDU-FLDT-1258-2023:** Para la construcción de la infraestructura vial, incluyendo redes hidrosanitarias, secas y espacio público, de la Av. **Polo Oriental** en el tramo comprendido entre la Av. Paseo de Los Libertadores y Av. **Santa Bárbara**; y Av. Santa Bárbara en el tramo comprendido entre la Av. Polo y la Av. Parque Guaymaral Norte y obras complementarias.

**IDU-FLDT-1665-2023:** Para la construcción de la infraestructura vial, incluyendo redes hidrosanitarias, secas y espacio público, de la Av. Guaymaral Occidental en el tramo comprendido entre la Av. Paseo de Los Libertadores y Av. Boyacá en el tramo comprendido entre la Av. Polo y la Av. Parque Guaymaral Norte y obras complementarias.

#### 5.8.1.2 Valores de Convenios de Cooperación

A continuación, se relacionan los valores en millones de pesos de los convenios de cooperación con los diferentes urbanizadores responsables, a través de los cuales se han gestionado las cargas generales y las acciones de mitigación de impactos, según los diferentes instrumentos de planeación:

#### Cargas generales:

PLANES PARCIALES (Desarrollo y Renovación Urbana)  
 \$ 134.618  
 PLAN DE ORDENAMIENTO ZONAL (POZ Norte "Ciudad Lagos de Torca")  
 \$ 391.803

#### Acciones de mitigación de impactos:

PLANES COMPLEMENTARIOS (Implantación y Regularización y Manejo)  
 \$ 75.488  
 ACTAS DE COMPROMISO  
 \$ 2.333

#### 5.8.1.3 Valores de Convenios de Cooperación - por tipo de intervención (en millones de pesos)

ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN  
 \$ 211.625  
 ESTUDIOS Y DISEÑOS  
 \$ 11.311  
 CONSTRUCCIÓN  
 \$ 381.306

Se precisa que, el valor final estimado de los aportes de carga general de estudios y diseños, y obra, sólo para el Plan de Ordenamiento Zonal Lagos de Torca ascenderá a 2,4 billones.

#### 5.8.1.4 Recibo de Recursos Dinerarios por Carga General

Al IDU le compete el recibo de los recursos de carga general en el Fondo Compensatorio de Vías y Estacionamientos, establecidos en los diferentes Instrumentos expedidos con base en el POT, Decreto 190 de 2004, para proyectos específicos de la Malla Vial Arterial.

En el periodo 2020-2023 se recibieron cerca de \$ 14.500 millones por concepto de cesiones adicionales de carga general por aumento de edificabilidad de los planes parciales de desarrollo Ciudadela San Juan Bosco, Usaquén, etapas 1, 3 y 4 y El Porvenir, Engativá, etapas 1 a 5.

A nivel general, se ha identificado la falta de acompañamiento hasta la finalización de las obras, por parte de la Secretaría Distrital de Planeación como autoridad urbanística del Distrito Capital, para subsanar múltiples vacíos existentes entre la adopción de los instrumentos de planeación y la materialización de las obligaciones de carga general y acciones de mitigación de impactos negativos generados por los instrumentos en el territorio, por lo cual, se ha planteado la necesidad de desarrollar un decreto que le dé competencias al IDU para exigir directamente a los responsables el

cumplimiento de las obligaciones en estos casos.

### 5.8.2 Permisos de uso de espacio público

La Dirección Técnica de Administración de Infraestructura tiene dentro de sus competencias la expedición del Permiso Licencia de Intervención y Ocupación del Espacio Público - LIOEP.

Este trámite tiene como finalidad otorgar autorización previa para la intervención de bienes de uso público incluidos en el espacio público, de conformidad con las normas urbanísticas adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial y en los instrumentos que lo desarrollen y complementen.

Desde el inicio de la vigencia 2020 hasta el primer trimestre del año 2022, el grupo LIOEP, antes llamado licencias de excavación, adelantaba el trámite para la obtención del permiso de intervención para actividades de soterrización de acometidas de servicios público (Gas, Energía, Acueducto, Alcantarillado, telecomunicaciones.), dentro del marco del artículo 186 del Decreto Distrital 190 del 22 de Junio 2004 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003", donde reglamentaba la atribución del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU respecto de radicar, estudiar, expedir, otorgar o negar, establecer las especificaciones técnicas y controlar, todo lo relacionado con las Licencias de Excavación que impliquen intervención en el espacio público.

No obstante, a partir de la expedición del Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C." se establecieron nuevos lineamientos para el trámite donde se estipularon cambios importantes de competencia para la expedición del permiso de licencia de intervención y ocupación del espacio público - LIOEP, la inclusión de nuevas modalidades de licencia y el tiempo de adopción de la nueva norma urbana así:

"Artículo 145. Intervención y Ocupación del Espacio Público. De conformidad con lo establecido en el artículo 99 de la Ley 388 de 1997, modificada por el artículo 35 de la Ley 1796 de 2016, se requerirá licencia para la ocupación del espacio público con cualquier clase de amueblamiento o para la inter-

vencción del mismo salvo que la ocupación u obra se ejecute en cumplimiento de las funciones de las entidades públicas competentes, directamente o a través de los terceros encargados de su administración.

Dentro de los tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente plan, las entidades competentes para el trámite y expedición de las diferentes modalidades de licencias de intervención y ocupación del espacio público son las siguientes:

Instituto Distrital de Patrimonio
Instituto Distrital para las Artes - IDARTES
Instituto de Desarrollo Urbano
Instituto Distrital de Recreación y Deporte

Fuente - Decreto Distrital 555 de 2021

Teniendo en cuenta lo anterior, la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura, analizó técnica y jurídicamente la nueva delegación y adoptó las modificaciones del trámite dentro de los plazos establecidos en el POT.

A mediados de junio de 2022, el Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá D.C. - Sección Primera, suspendió provisionalmente el Decreto Distrital 555 de 2021, revalidando el Decreto Distrital POT 190-2004. Posteriormente, el 22 de agosto de 2022, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca Sección Primera - Subsección "A" resolvió el recurso de Apelación de medida cautelar, revocando el auto que suspendía el POT 555-2021, recobrando así su vigencia nuevamente.

La adopción formal del procedimiento en la DTAI se realizó a partir de los siguientes actos administrativos y productos:

ACTO ADMINISTRATIVO	OBJETO	Entrada en vigencia
Resolución IDU 7680 del 30 de noviembre de 2022	"Por la cual se delegan unas funciones y se dictan otras disposiciones" <b>Artículo 23. Delegación en la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura "...23.1.</b> Estudiar, revisar, expedir, otorgar o negar las licencias de intervención y ocupación del espacio público cuyas modalidades se encuentren a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano por virtud del Plan de Ordenamiento Territorial -POT, o los instrumentos que lo desarrollen o complementen..."	16/dic/2022
Resolución Reglamentaria 702 del 26 de enero de 2023	"Por medio de la cual se adopta el procedimiento para la expedición y el seguimiento de Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C., al cargo del IDU"	15/feb/2023
Proceso Conservación de Infraestructura Procedimiento PR-CI-09	Expedición, seguimiento y recibo de licencias de intervención y ocupación de espacio público	29/mayo/2023

Fuente: Resolución IDU No. 7680 de 2022 - Resolución IDU No. 702 de 2023 - Procedimiento PR-CI-09

#### Gestiones adelantadas

La tabla a continuación presenta el resumen del trámite adelantado durante el periodo 2020 - 2023.

Tabla - Consolidado de gestión de licencias

GESTIÓN	2020	2021	2022	2023	Total
Licencias otorgadas	406	398	359	149	<b>1.312</b>
Certificados de recibo de obra	151	131	82	57	<b>421</b>
Segmentos reportados	16.409	15.253	15.235	11.935	<b>58.832</b>
Emergencias autorizadas	246	182	225	185	<b>838</b>

Fuente - Grupo de expedición y recibo de licencias

**5.8.2.1 Intervención de urbanizadores y/o terceros:** es un trámite que permite a los Urbanizadores y/o Terceros (públicos o privados) adelantar ante el Instituto el trámite de entrega y recibo de suelos y obras, asociadas a proyectos de infraestructura vial y del espacio público; en cumplimiento de las obligaciones establecidas en los diferentes Instrumentos de Planeación o de Movilidad y Licencias Urbanísticas.

#### Gestiones adelantadas

La tabla a continuación presenta el resumen del trámite adelantado durante el periodo 2020 - 2023.

**Tabla - Consolidado de seguimiento de proyectos**

ESTADO	2020		2021		2022		2023	
	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )	Cant.	Área (m <sup>2</sup> )
<b>PROYECTOS EN SEGUIMIENTO</b>	485	1.682.407	514	1.577.365	586	1.936.279	615	2.279.109
En asesoría previa	126	36.358	142	46.329	161	150.276	207	208.405
En ejecución	123	681.045	143	700.181	222	1.057.389	147	1.110.066
Suspendidos	236	965.003	229	830.855	203	728.613	261	960.638
<b>PROYECTOS RECIBIDOS</b>	21	127.739	18	121.156	14	44.594	8	18.893
Entrega Regular	10	97.449	5	12.028	7	22.354	1	2.171
Entrega Simplificada	11	30.290	13	109.128	7	22.240	7	16.722

Fuente - Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros

**Tabla - Consolidado de gestión adelantada**

GESTIÓN ADELANTADA	2020	2021	2022	2023	Total
Visitas a obra	330	437	407	327	<b>1.501</b>
Mesas de trabajo	472	442	456	294	<b>1.664</b>
Conceptos técnicos	1.204	1.557	1.735	1.105	<b>5.601</b>
<b>Total anual</b>	<b>2.006</b>	<b>2.436</b>	<b>2.598</b>	<b>1.726</b>	

Fuente - Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros

Como resultado de la entrada en vigencia del nuevo POT - Decreto Distrital 555 de 2021, que a través de sus artículos 156 y 287 precisó el alcance del seguimiento y acompañamiento que realiza el Instituto al cumplimiento de obligaciones urbanísticas por parte de Urbanizadores y/o Terceros (cargas locales, cargas generales y acciones de mitigación de impactos a la movilidad), lo cual fue reglamentado a través del Decreto Distrital 072 de 2023, se llevó a cabo la actualización del MG-IC-02 - Manual de in-

tervención de urbanizadores y/o terceros. Este documento estandarizó los procedimientos para adelantar las entregas mediante 3 diferentes modalidades: normal, validación y mínima complejidad, a fin de facilitar el proceso de entrega.

Así mismo, incorporaron los procedimientos para adelantar los recibos parciales por áreas individuales, al igual que la Compensación Económica por imposibilidad técnica de ejecución y entrega del suelo de cesión.

Finalmente, se incorporaron los lineamientos técnicos fijados a nivel nacional e institucional, para realizar la implementación de la metodología BIM como parte de la transformación digital en el área de la construcción, lo cual está alineado con la interoperabilidad que se ha logrado con la VUC y la madurez que la Plataforma de Urbanizadores - Bochica, que como la herramienta digital permite gestionar y llevar la trazabilidad en tiempo real de los proyectos en seguimiento del Instituto.

**5.8.2.2 Uso temporal de espacio público con y sin aprovechamiento económico:** el trámite de espacio público

adelantado en la entidad se gestiona desde diferentes modalidades, como lo son:

- **Uso temporal de espacio público:** permite otorgar el préstamo de elementos de espacio público construido para la realización de eventos sin ánimo de lucro, como ferias institucionales, ferias de servicios de la Secretaría General, eventos de Entidades Nacionales y Distritales; y jornadas de donación de sangre.

- **Uso temporal de antejardines:** Permite otorgar permiso a dueños de restaurantes, cafés o cafeterías para colocar mobiliario en los antejardines para uso comercial; no se genera cobro por esta actividad toda vez que es propiedad privada con afectación al uso público. El control y vigilancia es responsabilidad de las Alcaldías Locales.

- **Aprovechamiento económico:** Permite autorizar mediante acto administrativo la realización de actividades, ocupaciones y/o eventos de aprovechamiento económico sobre el espacio público, como:

- Instalación de campamentos de obra
- Ocupaciones temporales de obra
- Eventos publicitarios
- Actividades de aprovechamiento en enlaces peatonales
- Zonas de estacionamiento en subsuelo
- PUFA - Permiso único para filmación audiovisual (IDARTES)
- Carreras Atléticas (IDRD)
- Mercados Temporales (SDDE)

**Gestiones adelantadas**

La tabla a continuación presenta el resumen del trámite adelantado durante el periodo 2020 - 2023.

**Tabla - Consolidado de gestión adelantada**

SOLICITUD	2020	2021	2022	2023	Total
Permisos de uso de antejardines	3	5	4	3	<b>15</b>
Negación permisos de antejardines y solicitud de información	84	144	150	162	<b>540</b>
Permisos de uso temporal de espacio público	192	389	510	390	<b>1.481</b>
Ferias artesanales	29	33	158	0	<b>220</b>
Conceptos para instalación de estaciones radioeléctricas	280	112	134	98	<b>624</b>
Zona autorizadas para Bogotá a Cielo Abierto **	60	130	64	0	<b>254</b>
<b>Total anual</b>	<b>648</b>	<b>813</b>	<b>1.020</b>	<b>653</b>	

Fuente - Grupo de espacio público

\*\* Desde marzo de 2022 terminó la estrategia de Bogotá a Cielo Abierto 1.0. El programa ahora se encuentra en fase 2.0 de acuerdo con el Decreto 077 de 2022 y por el momento sólo se tiene 1 zona del IDU que es Plazoleta de Chorro de Quevedo.

Así mismo, se recaudó por concepto de aprovechamiento económico del espacio público un total de **\$4.355.984.192** discriminados así:

Tabla - Consolidado de recaudo

ACTIVIDAD	2020	2021	2022	2023	Total
Campamentos de obra	\$ 102.844.895	\$ 144.470.695	\$ 55.461.041	\$ 55.969.497	<b>\$ 358.746.128</b>
Ocupaciones temporales de obra	\$ 304.312.544	\$ 22.516.867	\$ 417.284.200	\$ 134.617.398	<b>\$ 878.731.009</b>
Corto plazo	\$ 78.263.676	\$ 204.949.087	\$ 584.586.087	\$ 246.103.422	<b>\$ 1.113.902.272</b>
PUFA (IDARTES)	\$ 342.252.576	\$ 0	\$ 0	\$ 0	<b>\$ 342.252.576</b>
Carreras Atléticas (IDRD)	\$ 10.456.817	\$ 0	\$ 0	\$ 0	<b>\$ 10.456.817</b>
Mercados Temporales (SDDE)	\$ 8.399.560	\$ 0	\$ 0	\$ 0	<b>\$ 8.399.560</b>
Estaciones Radioeléctricas (SDP)	\$ 1.518.842.974	\$ 0	\$ 0	\$ 124.652.856	<b>\$ 1.643.495.830</b>
<b>Total anual</b>	<b>\$ 2.365.373.042</b>	<b>\$ 371.936.649</b>	<b>\$ 1.057.331.328</b>	<b>\$ 561.343.173</b>	

Fuente - Grupo de espacio público

**5.8.2.3 Monitoreo de puentes vehiculares y peatonales:** el monitoreo permite efectuar el seguimiento de los pasos (puentes) elevados y a nivel a cargo del Instituto para detectar los posibles daños que puedan afectar su estabilidad y/o funcionalidad, y de esta manera informar a la DITINI y DTP para que adelanten los procedimientos según cada caso.

**Gestiones adelantadas**

Para el monitoreo de puentes se utilizan los lineamientos establecidos en la metodología de inspección básica de puentes desarrollada dentro del contrato IDU-1556-2017 y la guía GU-IC-14 de Inspección de puentes. Entre los años 2019 y 2022 se obtuvo información actualizada del 100% de puentes incluidos en el inventario del IDU, ubicados sobre la malla vial arterial, intermedia, local y rural; que para este ciclo comprendía 1.051 estructuras.

Tabla - Consolidado 1er. ciclo de monitoreo completo



Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

Actualmente se está adelantando un nuevo ciclo de actualización de información de monitoreo. Entre el año 2022 y 2023 se ha realizado visita de inspección a 355 estructuras, correspondientes a un área de 605,000 m2 equivalente al 69% del total de las 1.063 estructuras incluidas en el inventario.

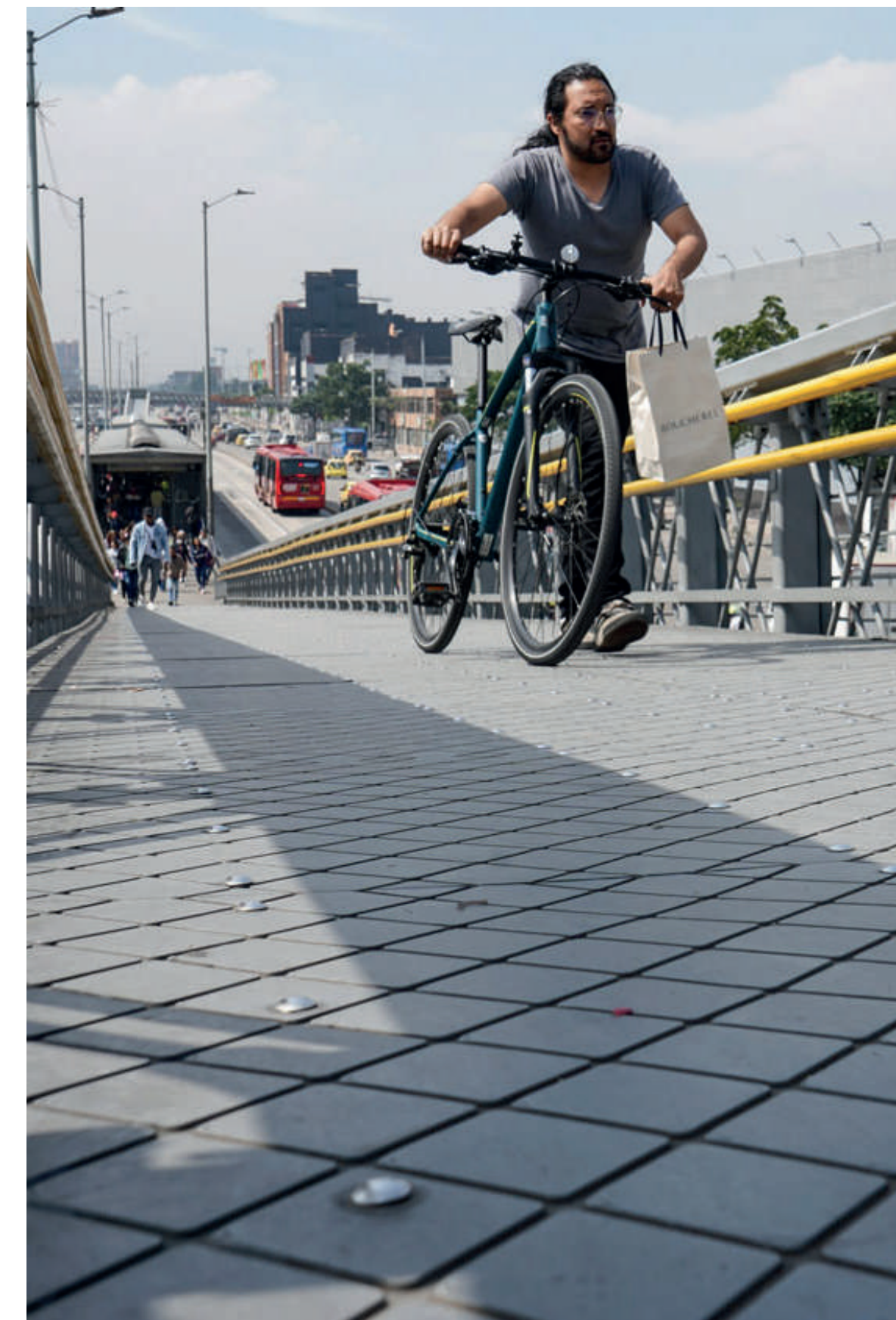
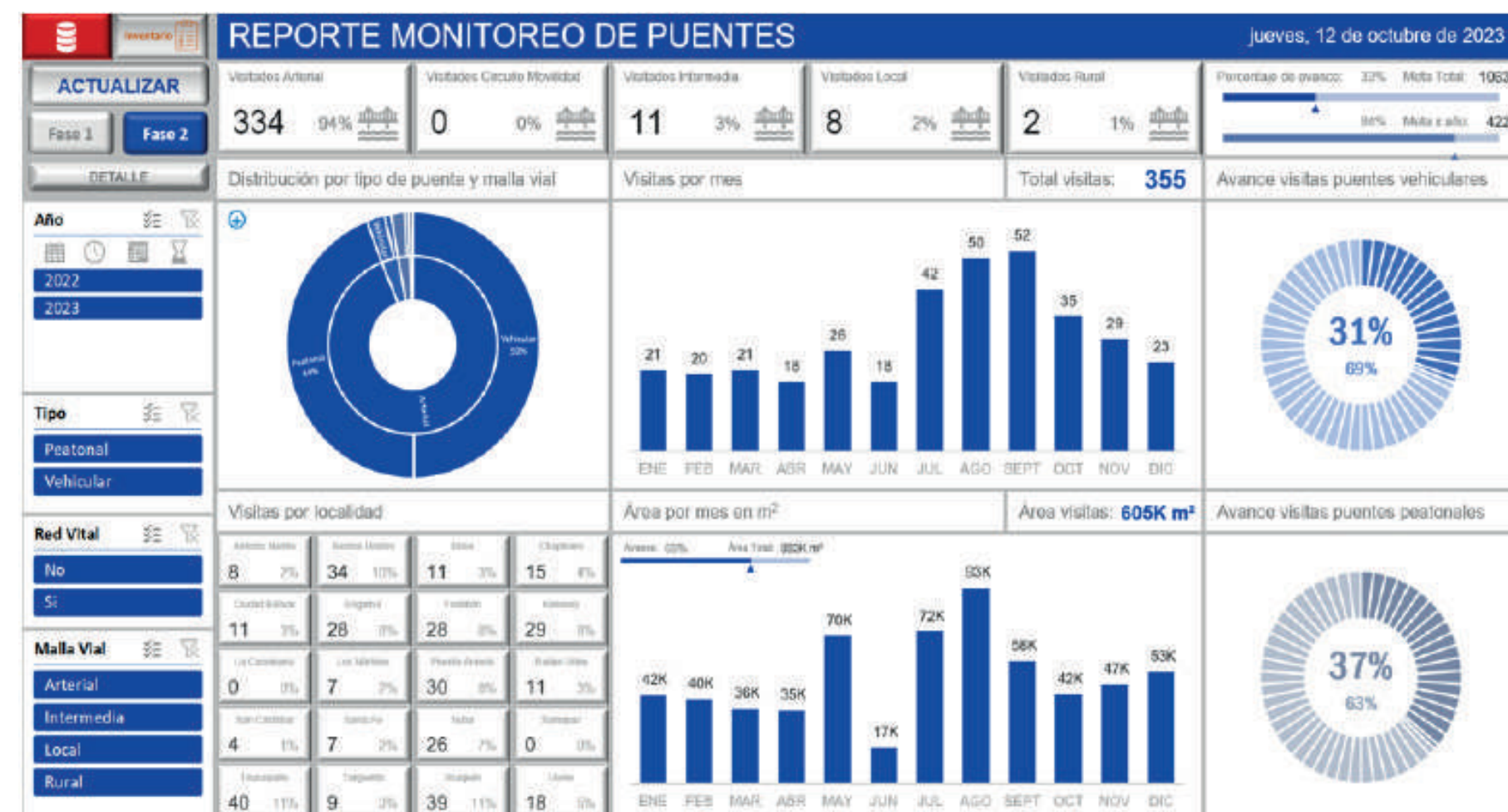


Tabla – 2do. ciclo de monitoreo en ejecución



Fuente – Grupo de monitoreo de puentes

La tabla a continuación presenta el resumen del monitoreo adelantado durante el periodo 2020 – 2023, lo que nos muestra un acumulado de 1.294 puentes inspeccionados.

Tabla - Consolidado inspección de puentes

INSPECCIÓN BÁSICA	2020	2021	2022	2023	Total
Puentes vehiculares	102	260	231	122	<b>715</b>
Puentes peatonales	132	185	193	69	<b>579</b>
<b>Inspección anual</b>	<b>234</b>	<b>445</b>	<b>424</b>	<b>191</b>	

Fuente – Grupo de monitoreo de puentes

**5.8.2.4. Administración de parqueaderos:** la administración de parqueaderos permite adelantar actividades de supervisión de la operación de los parqueaderos a cargo de la entidad, así como, visitas para la verificación de la infraestructura y el mantenimiento de la misma.

Durante el periodo 2020 a 2023 se gestionó la supervisión a los contratos de administración de parqueaderos a cargo del IDU, así:

**5.8.2.4.1 Parqueaderos a nivel:** se adelantó el seguimiento a los contratos interadministrativos a través de los cuales el Contratista se compromete a realizar la administración, la operación y el mantenimiento de los parqueaderos públicos habilitados por el IDU.

- Contrato interadministrativo IDU-1445-2019 suscrito con la Terminal de Transporte S.A.
- Contrato interadministrativo IDU-1347-2020 suscrito con la Terminal de Transporte S.A.
- Contrato interadministrativo IDU-1724-2021 suscrito con la Terminal de Transporte S.A.

Dichos contratos han generado ingresos al IDU por **\$3.442.699.152** de acuerdo con la siguiente relación:

Tabla - Consolidado inspección de puentes

INSPECCIÓN BÁSICA	2020	2021	2022	2023	Total
IDU-1445-2019	\$291.972.969				<b>\$291.972.969</b>
IDU-1347-2020	\$92.887.163	\$730.667.848			<b>\$823.555.011</b>
IDU-1724-2021		\$138.815.029	\$1.433.381.469	\$754.974.674	<b>\$2.327.171.172</b>
<b>Recaudo anual</b>	<b>\$384.860.132</b>	<b>\$869.482.877</b>	<b>\$1.433.381.469</b>	<b>\$754.974.674</b>	

Fuente – Supervisión administración de parqueaderos

**5.8.2.4.2 Parqueaderos subterráneos:** teniendo en cuenta la problemática de parqueo ilegal sobre el eje de la carrera 15, el IDU y el DADEP de acuerdo con sus competencias, en su momento suscribieron 4 convenios interadministrativos, con plazo de ejecución de 30 años, cuyo objeto era: "... mediante el presente convenio, el DISTRITO CAPITAL entrega al IDU a título gratuito, el uso, costumbres y goce de la zona que se describe a continuación para que este la administre, mantenga y aproveche económicamente, sin que tal entrega implique transferencia de dominio ni derecho adquisitivo alguno para el mismo: zona de cesión obligatoria gratuita al Distrito Capital ubicada en (...) de esta ciudad, la cual se ubicó en el plano (...) aprobado por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, en el cual se describe la zona con los mojones (...) con un área de (...) m², transferida al Distrito Capital mediante la escritura Pública No. (...) otorgada en la notaría (...) de Santafé de Bogotá...". estos convenios fueron:

- Convenio IDU-DADEP 12-99:** Carrera 16A entre Calles 77 y 79, identificado con RUPI No. 443-1.
- Convenio IDU-DADEP 3:** Calle 85 entre Carreras 15 y 16A, identificado con RUPI No. 3710-9.
- Convenio IDU-DADEP S/N-00:** Carrera 15 entre Calles 96 y 97, identificado con RUPI No. 725-54.
- Convenio IDU-DADEP S/N-00-1:** Calle 90 entre Carreras 15 y 16, identificado con RUPI No. 488-87.

Al respecto, el IDU estructuró procesos licitatorios, por medio de los cuales suscribió cuatro (4) contratos de concesión, conforme a los cuales fueron construidos los parqueaderos, que contemplaron como plazo de ejecución veinte (20) años, habiéndose ejecutado en 3 fases, a saber: 1- Etapa de pre-construcción o de diseños y cierre financiero. 2- Etapa de construcción. 3- Etapa de operación; según la siguiente relación:

**Tabla – Estacionamientos con reversión de infraestructura**

Contrato	Objeto	Fecha de terminación	Fecha de liquidación	Valor final
385 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Plazoleta Carulla Calle 90 entre las Carreras 15 y 16	12/ago./2020	14/jul/2021	\$13.521.090.393
386 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Carrera 16 a entre Calles 77 y 79.	26/sep./2019	23/dic/2020	\$13.997.196.539
387 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Calle 85 entre Carreras 15 y 16A.	26/sep./2019	23/dic/2020	\$7.819.395.888
388 de 1999	Concesión para realizar los estudios previos, los diseños, la construcción, la operación y el mantenimiento del Parqueadero subterráneo ubicado en la Carrera 15 entre las Calles 96 y 97.	26/sep./2019	23/dic/2020	\$12.172.982.846
854 de 2017	El interventor se obliga para con el IDU, a realizar la Interventoría administrativa, operativa, técnica, financiera y comercial de la etapa de operación de los contratos Nos. 385, 386, 387 y 388 de 1999	12/ago./2020	31/ago./2021	\$1.409.583.846

Fuente – Supervisión administración de parqueaderos

A partir de la terminación de los contratos de concesión, con miras a continuar con la prestación del servicio y la operación de los parqueaderos, estos elementos fueron entregados al DADEP (previa petición) para administración temporal.

La petición estuvo fundamentada en la proposición de incluir las zonas de estacionamiento en subsuelo en la valoración de un proyecto de asociación público privada.

La entrega la realizó el Instituto de Desarrollo Urbano, en virtud del parágrafo cuarto (hoy parágrafo quinto) del Art. Artículo 11 del Decreto Distrital 552 de 2018.

Los actos administrativos para entrega al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP de las 4 zonas de estacionamiento en subsuelo, fueron los siguientes:

**Tabla – Entrega temporal al DADEP**

ZONA DE ESTACIONAMIENTO	ACTO ADMINISTRATIVO
Parque Unilago en la Carrera 16 entre Calles 77 y 79. RUPI No. 443-1	La entrega inicial se realizó por 4 meses el 11 de octubre de 2019 en virtud de la <b>Resolución IDU No. 6850 de 2019</b> <b>PRÓRROGAS:</b> • <b>Resolución IDU No. 4211 de 2020:</b> Por 9 meses con finalización el 10 de mayo de 2021 • <b>Resolución IDU No. 0333 de 2021:</b> Por 12 meses con finalización el 10 de mayo de 2022 • <b>Resolución IDU No. 2264 de 2022:</b> Por 7 meses y 20 días con finalización el 31 de diciembre de 2022
Carulla Country en la Calle 85 entre Carreras 15 y 16A. RUPI No. 3710-9	
Parque en la Carrera 15 entre Calles 96 y 97. RUPI No. 725-54	
Plazoleta Carulla en la Calle 90 entre Carreras 15 y 16. RUPI No. 488-71/87/88	La entrega inicial se realizó por 9 meses el 13 de agosto de 2020 en virtud de la <b>Resolución IDU No. 4240 de 2020</b> <b>PRÓRROGAS:</b> • <b>Resolución IDU No. 335 de 2021:</b> Por 12 meses con finalización el 12 de mayo de 2022 • <b>Resolución IDU No. 2265 de 2022:</b> Por 7 meses y 18 días con finalización el 31 de diciembre de 2022

Fuente – Supervisión administración de parqueaderos

A partir de la entrega temporal que realizará el IDU respecto de las 4 zonas de estacionamiento en subsuelo; el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP a través de diferentes figuras jurídicas (contrato, convenios) entregó a la Terminal de Transporte S.A., la operación de las zonas referenciadas.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP, a través de los oficios IDU-20215262100152 del 23 de diciembre de 2021 e IDU-20225260627732 del 05 de abril de 2022, manifestó la determinación de devolver las zonas de estacionamiento en subsuelo.

Finalizando la vigencia 2022, se suscribió el contrato interadministrativo IDU-1684-2022 con la Terminal de Transporte S.A., cuyo objeto es la "administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de estacionamiento en subsuelo", en cuyo desarrollo se han generado ingresos por **\$1.180.917.457** que son girados a la Secretaría Distrital de Hacienda como recursos de aprovechamiento económico del espacio público, de acuerdo con la siguiente relación:

**Tabla – Recursos aprovechamiento económico en estacionamientos**

Mes	Recursos
Enero 2023	\$ 244.475.638
Febrero 2023	\$ 229.857.362
Marzo 2023	\$ 189.818.456
Abril 2023	\$ 141.175.189
Mayo 2023	\$ 204.550.381
Junio 2023	\$ 171.040.431
<b>Total</b>	<b>\$ 1.180.917.457</b>

Fuente – Supervisión administración de parqueaderos

### 5.8.3 Permisos voluntarios

**El Permiso Voluntario** tiene como objeto, efectuar intervenciones en proyectos de infraestructura vial, en cualquiera de sus etapas, por iniciativa e interés de particulares, a su costo y riesgo en la malla vial no priorizada, cumpliendo con las especificaciones y anexos técnicos, con el acompañamiento y recibo de la ejecución del IDU a la interventoría a cargo del interesado.

#### 5.8.3.1 Marco Legal

- Ley 1682 de 2013: "...cualquier interesado podrá solicitar a la autoridad competente, permiso para el desarrollo por su cuenta y riesgo de proyectos de infraestructura de transporte".
- Decreto Distrital 942 de 2014: Establece las condiciones para el otorgamiento del permiso.
- Decreto Distrital 582 del 16.12.2012: Establece la delegación de alcalde Mayor del D.C. al IDU para el otorgamiento del permiso.

### 5.8.3.2 Tipologías de Permisos

Mantenimiento -Acompañamiento de Dirección Técnica de Conservación de la Infraestructura -DTCI

Ejecutor - Concesionario Transmilenio ZMP Fontibón III: Intervención Vías perimetrales patios taller Transmilenio Fontibón, Valor ejecutado: \$218.282.119

Ejecutor - Constructora AR: Rehabilitación Cra. 72B entre cl. 121- Reserva Los Lagos, Valor ejecutado: \$64.052.839.

Ejecutor - Constructora - INGEURBE: Mantenimiento Superficial Tv. 32 C y los 2 accesos Av. Américas CIV: 16000566 y 16004671, Valor ejecutado: \$214.803.946.61

#### Estudios y Diseños - Acompañamiento Subdirección Técnica de Seguimiento a los Estudios y Diseños -STED.

Ejecutor CIUDAD VERDE: Estudios y Diseños de la primera etapa Proyecto construcción puentes vehiculares y peatonal para la conexión Bogotá-Soacha sobre el Canal Tibanica - Ciudad Verde a la altura de la Av. Ciudad de Cali, Costo: \$2.056.134.369.

Ejecutor Constructoras Capital Bogotá SAS, - Bolívar S.A. y Cusezar S.A: Estudios y Diseños Av. San Bernardino entre la Av. Tintal y Av. Santa Fe, Av. Tintal entre la Av. San Bernardino la Av. Bosa, calzada oriental y Av. Bosa entre la Cra. 92 y la Av. Santa Fe, Costo \$1.642.542.720

#### Estudios y Diseños y Construcción- Acompañamiento según cada fase, de la Subdirección Técnica de Seguimiento a los Estudios y Diseños-STED y de la Dirección Técnica de Construcciones -DTC:

• Ejecutor INGEURBE: Estudios Diseños y Construcción Carril Norte Cl. 53 de Cra. 85 hasta Av. Ciudad de Cali, Costo: \$ 513.886.132

• Ejecutor Constructora ACCI S.A.S: Estudios Diseños y Construcción Conexión San Simón Club Guaymaral, en estructuración, Costo estimado \$113.981.051

• Ejecutor CUSEZAR S.A: Estudios, Diseños y Construcción Tramo Vial Av. Tintal (Cra. 92) entre Av. San Bernardino (CL 75 sur) hasta Cl. 80 Bis, en estructuración, Costo estimado \$2.840.000.000

• Ejecutor Navarra: Estudios, Diseños y Construcción Cr. 123 entre calles 13D y 13A, en estructuración, Costo estimado \$1.961.805.000

Es de precisar que los valores de cada fase incluyen la interventoría respectiva.

#### VALOR TOTAL PERMISOS GESTIONADOS VIGENCIA 2020 - 2023

El valor estimado de los permisos de intervención gestionados en el periodo referido es de: \$9.625.488.176,61

#### 5.8.4 Seguimiento a Obras con Póliza de Estabilidad Vigente

El seguimiento a las obras con póliza de estabilidad y/o calidad vigente, se adelanta en cumplimiento de la Ley 80 de 1993, Art.4, Num.4, el cual expresa: "Artículo 4º.- De los Derechos y Deberes de las Entidades Estatales. Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales: (...) 4o. Adelantarán revisiones periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que ellos cumplan con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas, y promoverán las acciones de responsabilidad contra éstos y sus garantes cuando dichas condiciones no se cumplan. ...Las revisiones periódicas a que se refiere el presente numeral deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses durante el término de vigencia de las garantías."

Con base en las revisiones periódicas ordenadas por la ley, la DTAI adelanta el seguimiento a la estabilidad mediante una auscultación visual, verificando el estado de las metas físicas de los contratos ejecutados por el IDU, convenios y/o urbanizadores.

En caso de evidenciar daños, la DTAI requiere al contratista de la obra, al interventor de la misma y a la compañía

aseguradora para gestionar las reparaciones a que haya lugar, o en su defecto aplicar la respectiva póliza. Así mismo, se emprenden acciones frente a las empresas de servicios públicos, otras entidades y terceros, en caso de que los daños sean de su imputabilidad.

#### 5.8.4.1 Gestiones adelantadas

La tabla presenta, a continuación, el resumen de la gestión adelantada durante el periodo 2020 - 2023 en la función de

seguimiento a obras con póliza de estabilidad, la cual garantiza la conservación y durabilidad de los proyectos IDU:

Contratos en seguimiento  
**140** en promedio anual  
Área de contratos en seguimiento  
**2'981.773 m<sup>2</sup>**  
Valor recuperado por reparación directa de contratistas  
**\$5.642.253.570**

Tabla - Consolidado de gestión de seguimiento en la administración.

GESTIÓN DE LEY	2020	2021	2022	2023	Total
Visitas de ley realizadas	398	508	449	419	<b>1.774</b>
Contratos requeridos para reparaciones	60	96	74	103	<b>333</b>
Daños Identificados	1.471	1.956	1.531	2.208	<b>7.166</b>
Recaudo anual	\$384.860.132	\$869.482.877	\$1.433.381.469	\$754.974.674	

Fuente - Grupo de seguimiento a la estabilidad y calidad de las obras con póliza vigente.

Tabla - Consolidado de gestión de recursos en la administración.

GESTIÓN DE RECURSOS	2020	2021	2022	2023	Total
En reparaciones efectuadas por contratistas.	\$1.186.714.050	\$911.988.723	\$779.212.106	\$2.482.461.797	<b>\$5.360.376.676</b>
Recaudados mediante proceso de aplicación.	\$50'534.405	\$148'823.526	\$0	\$82.518.963	<b>\$281.876.894</b>
Contratos aplicados	IDU-62-2012 IDU-1680-2014	IDU-138-2007		IDU-1680-2014	
<b>Total gestión de recursos</b>					<b>\$5.642.253.570</b>

Fuente - Grupo de seguimiento a la estabilidad y calidad de las obras con póliza vigente.

La tabla a continuación presenta el resumen de la gestión adelantada durante el periodo 2020 - 2023 en la función de seguimiento a obras con póliza de estabilidad, la cual garantiza la conservación y durabilidad de los proyectos IDU:

**138**  
Área de contratos en seguimiento  
**3'073.672 m<sup>2</sup>**  
Valor recuperado por reparación directa de contratistas  
**\$3.812'690.825**

Contratos en seguimiento

**Tabla - Consolidado de gestión de seguimiento en la administración.**

GESTIÓN DE LEY	2020	2021	2022	2023	Total
Visitas de ley realizadas	398	508	449	279	<b>1.634</b>
Contratos requeridos para reparaciones	60	96	74	65	<b>295</b>
Daños Identificados	1.471	1.956	1.531	1.426	<b>6.384</b>

Fuente - Grupo de seguimiento a la estabilidad y calidad de las obras con póliza vigente.

**Tabla - Consolidado de gestión de seguimiento en la administración.**

GESTIÓN DE RECURSOS	2020	2021	2022	2023	Total
En reparaciones efectuadas por contratistas.	\$1.186'714.050	\$911'988.723	\$779'212.106	\$934'775.946	<b>\$3.812'690.825</b>
Recaudados mediante proceso de aplicación.	\$50'534.405	\$148'823.526	\$0	\$82'518.963	<b>\$281'876.894</b>
Contratos aplicados	IDU-62/2012 IDU-1680/14	IDU-138/2007		IDU-1680-2014	
<b>Total gestión de recursos</b>					<b>\$4.094'567.719</b>

Fuente - Grupo de seguimiento a la estabilidad y calidad de las obras con póliza vigente.

**5.8.4.2 Aspectos relevantes de la gestión, acorde con las funciones asignadas mediante Acuerdo 06 de 2021, en su artículo 26, así:**

**5.8.4.2.1 Seguimiento a obras con póliza de estabilidad vigente:** el seguimiento a las obras con póliza de estabilidad y/o calidad vigente, se adelanta en cumplimiento de

la Ley 80 de 1993, Art.4, Num.4, el cual expresa: "Artículo 4º.- De los Derechos y Deberes de las Entidades Estatales.

Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales: (...) 4o. Adelantarán revisiones periódicas de las obras ejecutadas, servicios prestados o bienes suministrados, para verificar que ellos cumplan

con las condiciones de calidad ofrecidas por los contratistas, y promoverán las acciones de responsabilidad contra éstos y sus garantes cuando dichas condiciones no se cumplan. ...Las revisiones periódicas a que se refiere el presente numeral deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada seis (6) meses durante el término de vigencia de las garantías."

Con base en las revisiones periódicas ordenadas por la ley, la DTAI adelanta el seguimiento a la estabilidad mediante una auscultación visual, verificando el estado de las metas físicas de los contratos ejecutados por el IDU, convenios y/o urbanizadores.

En caso de evidenciar daños, la DTAI requiere al contratista de la obra, al interventor de la misma y a la compañía aseguradora para gestionar las reparaciones a que haya lugar, o en su defecto aplicar la respectiva póliza. Así mismo,

se emprenden acciones frente a las empresas de servicios públicos, otras entidades y terceros, en caso de que los daños sean de su imputabilidad.

**5.8.5 Expedición, Seguimiento y Recibo de Licencias de Intervención y Ocupación Del Espacio Público**

Desde el inicio de la vigencia 2020 y hasta el primer trimestre del año 2022, de conformidad con lo que se establecía en el Art. 186 del Decreto Distrital 190 del 22 de junio de 2004 "por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003", le correspondía al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la atribución de radicar, estudiar, expedir, otorgar o negar, establecer las especificaciones técnicas y controlar, todo lo relacionado con las Licencias de Excavación que implicaban intervención en el espacio público.

Con la entrada en vigencia del Decreto Distrital 555 de 2021 "por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.", se deroga el Decreto 190 de 2004 y a su vez, en su Art. 145 se señala que "se requerirá licencia para la ocupación del espacio público con cualquier clase de amueblamiento o para la intervención del mismo salvo que la ocupación u obra se ejecute en cumplimiento de las funciones de las entidades públicas competentes, directamente o a través de los terceros encargados de su administración".

Adicionalmente establece el mismo artículo, que "dentro de los tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente plan, las entidades competentes para el trámite y expedición de las diferentes modalidades de licencias de intervención y ocupación del espacio público, son las siguientes:"

Por lo anterior, la función que se adelantaba en el Instituto, cambió en razón al nuevo Plan de Ordenamiento Territorial y ahora es competente para adelantar todo lo relacionado con las licencias de intervención y ocupación del espacio público que se localicen fuera del área de cobertura de las otras entidades designadas en el Art. 145.

La expedición de esta licencia corresponde a un trámite especial reglamentado por el Decreto 1077 de 2015 y demás decretos complementarios. Este decreto, define esta clase de licencia urbanística como, "(...) la autorización previa para ocupar o para intervenir bienes de uso público incluidos en el espacio público, de conformidad con las normas urbanísticas adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial, en los instrumentos que lo desarrollen y complementen y demás normatividad vigente. (...)".

A mediados de junio de 2022, el Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá D.C. - Sección Primera, suspendió provisionalmente el Decreto Distrital 555 de 2021, reviviendo el Decreto Distrital POT 190 de 2004. Posteriormente, el 22 de agosto de 2022, el Tri-

**Tabla - Responsabilidades para la expedición de LIOEP**

Contrato	Objeto
Instituto Distrital de Patrimonio	Aprobar las intervenciones de los espacios públicos con valor patrimonial, espacios públicos declarados como Bienes de Interés Cultural y el espacio público localizado en los Sectores de Interés Cultural.
Instituto Distrital para las Artes - IDARTES	Autorizar la ubicación de expresiones artísticas de carácter permanente en el espacio público del Distrito Capital.
Instituto de Desarrollo Urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorizar la reconstrucción, rehabilitación o redistribución de cualquiera de las franjas funcionales de las calles que conforman el espacio público para la movilidad.</li> <li>• Autorizar las obras requeridas por las empresas de servicios públicos o los particulares que intervengan el espacio público.</li> <li>• Autorizar la utilización del espacio aéreo o del subsuelo para generar elementos de enlace urbano entre inmuebles privados, o entre inmuebles privados y elementos del espacio público.</li> </ul>
Instituto Distrital de Recreación y Deporte	Autorizar la reconstrucción o rehabilitación de parques tanto de la escala estructurante como de la de proximidad.

Fuente - Decreto 555 de 2021.



bunal Administrativo de Cundinamarca Sección Primera – Subsección "A" resolvió el recurso de Apelación de medida cautelar, revocando el auto que suspendía el POT 555-2021, recobrando así su vigencia nuevamente.

La adopción formal del procedimiento en el IDU y la delegación para adelantarlo en la DTAI se realizó a partir de los siguientes actos administrativos y procesos institucionales:

**Tabla – Consolidación jurídica para el proceso de expedición licencias de intervención y ocupación del espacio público.**

Acto administrativo	Objeto	Entrada en vigencia
Resolución IDU 7680 del 30 de noviembre de 2022	"Por la cual se delegan unas funciones y se dictan otras disposiciones" Artículo 23. Delegación en la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura "...23.1. Estudiar, revisar, expedir, otorgar o negar las licencias de intervención y ocupación del espacio público cuyas modalidades se encuentren a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano por virtud del Plan de Ordenamiento Territorial -POT, o los instrumentos que lo desarrollen o complementen..."	16/dic/2022
Resolución Reglamentaria 702 del 26 de enero de 2023	"Por medio de la cual se adopta el procedimiento para la expedición y el seguimiento de Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C., al cargo del IDU"	15/feb/2023
Procedimiento PR-CI-09 en su versión 10	Expedición, seguimiento y recibo de licencias de intervención y ocupación de espacio público	29/mayo/2023

Fuente: Resolución IDU 7680 de 2022, Resolución 702 de 2023, procedimiento PR-CI-09

#### 5.8.5.1 Gestiones adelantadas

Durante la vigencia 2020-2023 se han tramitado 1.498 solicitudes de licencias, así:

Licencias	2020	2021	2022	2023	Total
Otorgadas	406	397	354	185	<b>1.342</b>
Desistidas y/o negadas	7	12	17	67	<b>103</b>
En proceso	0	0	0	53	<b>53</b>
Total	413	409	371	305	<b>1.498</b>

**Tabla – Consolidado de gestión de expedición en la administración**

Fuente – Grupo de expedición, seguimiento y recibo de LIOEP.

Así mismo, se ha gestionado el recibo de obra, la evaluación de segmentos viales para PMT y el reporte de emergencias para aprobación del COOS, así:

**Tabla - Consolidado de gestión de seguimiento en la administración.**

Reporte	2020	2021	2022	2023	Total
Certificado de recibo de obra	164	226	72	61	<b>523</b>
Segmentos reportados	16.409	15.253	15.235	10.035	<b>56.932</b>
Emergencias autorizadas	246	182	225	185	<b>838</b>

Fuente – Grupo de expedición, seguimiento y recibo de LIOEP

#### 5.8.6 Intervención de Urbanizadores y/o Terceros

En cumplimiento de las funciones asignadas, la DTAI realiza el seguimiento y acompañamiento técnico a proyectos de infraestructura vial y espacio público, que realizan los Urbanizadores y/o Terceros, en cumplimiento de:

a) Las obligaciones establecidas en una licencia de urbanismo y sus modalidades y que se traducen en áreas de cesión obligatoria (Artículo 156 y Art 287 del Nuevo POT - Decreto No.555 de 2021 en lo relacionado con la interventoría a urbanizadores, y lo definido en el Subcapítulo 3 del Capítulo 6 del Decreto Distrital 072 de 2023 en cuanto a la expedición de la constancia de entrega y recibo de las vías locales e intermedias)

b) Las obligaciones definidas en los instrumentos de planeación y movilidad que implican la intervención de la infraestructura y el espacio público existente (Artículo

38 de la Ley 388 de 1997 en cuanto al reparto equitativo de cargas y beneficios y con lo establecido en los Artículos 265 y 287 del Decreto Distrital No. 555 de 2021, en lo referente a los instrumentos de planeación y en el Subcapítulo 6 del Capítulo 6 del Decreto Distrital 072 de 2023).

##### 5.8.6.1 Gestiones adelantadas

Durante el periodo 2020-2023, se realizó el seguimiento y acompañamiento a cada una de las etapas del proyecto (estudios y diseños, ejecución de obras y recibo de obras), basados en un enfoque de entrega y aceptación de productos desde cada uno de los componentes técnicos especializados del proyecto que sean aplicables.

Durante la vigencia 2020-2023, se tienen en seguimiento los proyectos que a continuación se relacionan, que representan aproximadamente 2.38 millones de m<sup>2</sup> de área de cesión al Distrito, correspondientes a 619 proyectos, así:

**Tabla – Proyectos gestionados.**

Reporte	2020		2021		2022		2023	
	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )
Asesoría previa	126	36.358	142	46.329	161	150.276	194	195.283
Ejecución	123	681.045	143	700.181	222	1.057.389	166	1.261.207
Suspendidos	236	965.003	229	830.855	203	728.613	252	902.414
Terminados	21	127.739	18	121.156	14	44.594	7	16.501
<b>Total</b>	<b>506</b>	<b>1.810.145</b>	<b>532</b>	<b>1.698.521</b>	<b>600</b>	<b>1.980.872</b>	<b>619</b>	<b>2.375.405</b>

Fuente – Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros.

### 5.8.6.2 Proyectos terminados y recibidos

Se han expedido actas de recibo para un total de **59** proyectos con un área de **299.919 m<sup>2</sup>**, así:

Tabla – Proyectos gestionados.

Reporte	2020		2021		2022		2023		Total	
	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )	# proy.	Área (m <sup>2</sup> )
Entrega regular	9	96.661	4	4.835	8	22.354	1	2.171	22	126.021
Entrega simplificada	11	30.390	13	106.938	7	22.240	6	14.330	37	173.898
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>127.051</b>	<b>17</b>	<b>111.773</b>	<b>15</b>	<b>44.594</b>	<b>7</b>	<b>16.501</b>	<b>59</b>	<b>299.919</b>

Fuente – Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros.

Las áreas recibidas, representan una inversión del sector privado en la ciudad por áreas de cesión e instrumentos de planeación correspondiente a **491 mil millones de pesos** aproximadamente, de conformidad con la siguiente relación:

Tabla – Inversión aproximada del sector privado.

	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Obra y suelo a valor presente	\$210.998'377.442	\$185.626'187.123	\$67.039'472.919	\$27.403'898.685	\$491.067'936.169

Fuente – Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros.

*Nota: Para el cálculo se tomó como base los valores de referencia del suelo y obra definidos en el Decreto 072 de 2023 (Valor obra m<sup>2</sup>: \$1'110.259 y Valor suelo m<sup>2</sup>: \$389.000 para la vigencia 2022 Actualizados con IPC e ICOCIV a nov 2023).*

### 5.8.7 Conceptos especializados, Mesas de trabajo y Visitas de obra

Se emitieron 5.826 conceptos técnicos correspondientes a los componentes de: topografía, geometría, tránsito, pavimentos, geotecnia, estructuras, presupuesto, planos record, pólizas e informes finales. Así mismo, se realizó el seguimiento a la ejecución y recibo de las obras a través de 1.580 visitas a terreno y 1.763 mesas de trabajo y reuniones para asesorar o revisar ajustes de observaciones y así lograr agilizar el trámite por parte del Urbanizador.

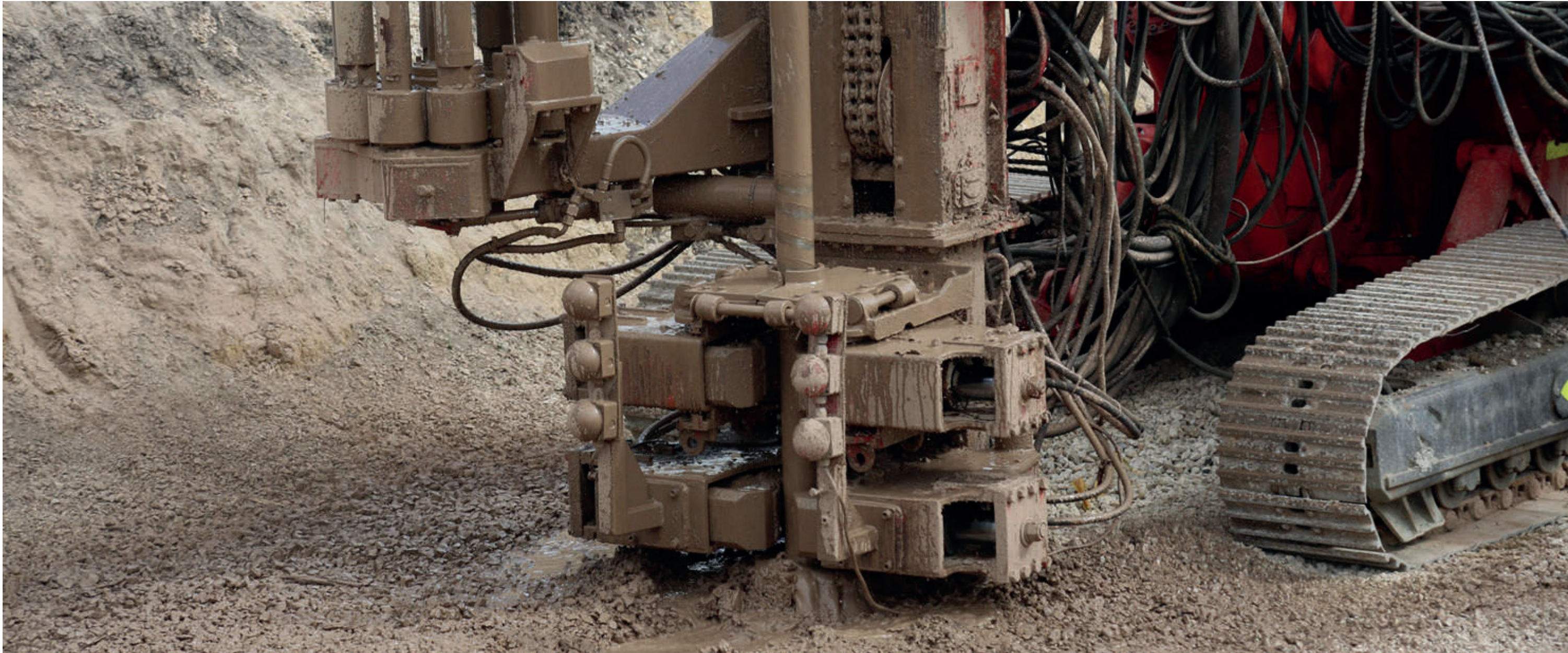


Tabla – Relación de conceptos especializado, mesas de trabajo y visitas de obra.

AÑO	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Concepto especializados	1.204	1.557	1.702	1.363	<b>5.826</b>
Mesas de trabajo	472	442	456	393	<b>1.763</b>
Visitas de obra	330	437	407	406	<b>1.580</b>

Fuente – Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros.

### 5.8.8 Instrumentos de Planeación y Movilidad

Se han gestionado 24 proyectos a los cuales se les ha realizado el seguimiento y acompañamiento al cumplimiento de las obligaciones urbanísticas definidas en los diferentes instrumentos de planeación y movilidad, que implican intervención del espacio público ya existente.

Sobre este particular, se precisa que a la fecha existen **4** proyectos activos (CTIC1, CTIC 6-8-9, CC Nuestro Bogotá y San Ignacio) que cuentan con acto administrativo y con obras en ejecución; a los cuales se les está realizando seguimiento y acompañamiento técnico, cuentan con póliza de cumplimiento y responsabilidad civil vigente, hasta tanto sea culminado en su totalidad el proceso de entrega y recibo de las obligaciones, pólizas que serán reemplaza-

das por el amparo de estabilidad de las obras. Así mismo se precisa, que durante este periodo se finalizó el seguimiento y se certificó el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el acta de compromiso del proyecto Atrio Etapa 1, el cual se encuentra en seguimiento a la póliza de estabilidad suscrita.

**Tabla – Proyectos de instrumentos de planeación y movilidad en seguimiento.**

No.	PROYECTO INSTRUMENTOS	ESTADO
1	Iglesia El Lugar de Su Presencia - Templo alterno (acciones de mitigación)	Asesoría y consulta previa
2	Primer Edificio CAN (acciones de mitigación)	Asesoría y consulta previa
3	Ampliación CC Milenio Plaza	Asesoría y consulta previa
4	Puente Peatonal PRM San Bernardo	Asesoría y consulta previa
5	Avenida Usminia	Asesoría y consulta previa
6	Conexión Subterránea Uniandes CCU Aulas	Asesoría y consulta previa
7	Hospital de Bosa	Asesoría y consulta previa
8	PPI Centro Internacional de Comercio Popular San Victorino	Asesoría y consulta previa
9	PRM Centro Policlínico Del Olaya	Asesoría y consulta previa
10	PRM Universidad Del Rosario - Sede Quinta de Mutis	Asesoría y consulta previa
11	PPRU Ciudadela Nuevo Salitre (Obligación 1)	Asesoría y consulta previa
12	Centro Comercial Nuestro Bogotá	Ejecución de obra con resolución
13	PPI Unicentro	Estudios y diseños
14	PPI CC Paseo del Río y Tienda Makro - Obligación 3.9	Estudios y diseños
15	PPI Hospital Aranjuez (CTIC) Obligación 1	Ejecución de obra con resolución
16	PPI Hospital Aranjuez (CTIC) Obligación 3	Estudios y diseños
17	PPI Hospital Aranjuez (CTIC) Obligación 6, 8 Y 9	Ejecución de obra con resolución
18	PPI Hospital Aranjuez (CTIC) Obligación 7	Estudios y diseños
19	PPI Subestación de Energía Fontibón Calle 13	Recibo de obra, no requiere resolución
20	PRM Cantón Occidental Puente Aranda Kr. 46	Recibo de obra, no requiere resolución
21	PRM Colegio Estudios Superiores en Administración (CESA)	Estudios y diseños
22	San Ignacio Connecta	Ejecución de obra con resolución
23	Atrio Etapa 1	Terminado y en seguimiento a pólizas
24	PPI CC Paseo del Río y Tienda Makro (acciones de mitigación)	Suspendido

Fuente – Grupo de intervención de urbanizadores y/o terceros.

Finalmente, como resultado de la entrada en vigencia del nuevo POT - Decreto Distrital 555 de 2021, que a través de sus artículos 156 y 287 precisó el alcance del seguimiento y acompañamiento que realiza el Instituto al cumplimiento de obligaciones urbanísticas por parte de Urbanizadores y/o Terceros (cargas locales, cargas generales y acciones de mitigación de impactos a la movilidad), lo cual fue reglamentado a través del Decreto Distrital 072 de 2023, se llevó a cabo la actualización del MG-IC-02 - Manual de intervención de urbanizadores y/o terceros.

Este documento estandarizó los procedimientos para adelantar las entregas mediante 3 diferentes modalidades: normal, validación y mínima complejidad, a fin de facilitar el proceso de entrega.

Así mismo, incorporaron los procedimientos para adelantar los recibos parciales por áreas individuales, al igual que la Compensación Económica por imposibilidad técnica de ejecución y entrega del suelo de cesión.

Finalmente, se incorporaron los lineamientos técnicos fijados a nivel nacional e institucional, para realizar la implementación de la metodología BIM como parte de la transformación digital en el área de la construcción, lo cual está alineado con la interoperabilidad que se ha logrado con la

VUC y la madurez que la Plataforma de Urbanizadores – Bochica, que como la herramienta digital permite gestionar y llevar la trazabilidad en tiempo real de los proyectos en seguimiento del Instituto.

#### 5.8.9 Uso Temporal de Espacio Público con y sin Aprovechamiento Económico

El trámite de espacio público adelantado en la entidad se gestiona desde diferentes modalidades, como lo son:

##### 5.8.9.1 Gestiones adelantadas

En busca de optimizar el uso del espacio público a cargo del Instituto, se realizaron las siguientes gestiones durante la vigencia 2020 - 2023:

- **Uso temporal de espacio público:** permite otorgar el préstamo de elementos de espacio público construido para la realización de eventos sin ánimo de lucro, como ferias institucionales, ferias de servicios de la Secretaría General, eventos de Entidades Nacionales y Distritales; y jornadas de donación de sangre.

Durante la vigencia, el uso temporal de espacio público se comportó de la siguiente manera:

**Tabla – Acciones adelantadas para el uso temporal de espacio público.**

Acciones adelantadas	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Plaza y plazoletas habilitadas para eventos	72	72	72	72	<b>288</b>
Espacios para donación sangre	85	85	85	85	<b>340</b>
Autorización para actividades en espacio público	149	309	413	401	<b>1.272</b>
Negaciones para actividades en el espacio público	43	80	97	61	<b>281</b>
Reservas de espacio público	25	50	49	33	<b>157</b>
Solicitud de información	308	526	620	374	<b>1.828</b>

Fuente – Grupo de uso y aprovechamiento del espacio público a cargo de la entidad.

• **Uso temporal de antejardines:** permite otorgar permiso a dueños de restaurantes, cafés o cafeterías para colocar mobiliario en los antejardines para uso comercial; no se genera cobro por esta actividad toda vez que es propiedad privada con afectación al uso público. El control y vigilancia es responsabilidad de las Alcaldías Locales.

En cumplimiento del Decreto Distrital 200 de 2019, durante el periodo comprendido entre el 2020 y el 2023 el uso temporal de antejardines se comportó de la siguiente manera:

**Tabla – Acciones adelantadas para el uso temporal de antejardines.**

Acciones adelantadas	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Permisos de usos temporal de antejardines aprobados	3	5	4	10	<b>22</b>
Permisos de usos temporal de antejardines negados	63	50	47	47	<b>207</b>
Correspondencia tramitada: solicitudes de información	21	94	103	124	<b>342</b>

Fuente – Grupo de uso y aprovechamiento del espacio público a cargo de la entidad.

• **Aprovechamiento económico:** en cumplimiento del Decreto Distrital 552 de 2019 el IDU autoriza mediante acto administrativo la realización de actividades, ocupaciones y/o eventos de aprovechamiento económico sobre el espacio público, como:

Eventos publicitarios  
Actividades de aprovechamiento en enlaces peatonales  
Zonas de estacionamiento en subsuelo

Se ha tenido el siguiente comportamiento de recaudo por aprovechamiento económico del espacio público del IDU:

Instalación de campamentos de obra  
Ocupaciones temporales de obra

**Tabla – Recaudo por aprovechamiento económico.**

Actividad	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Campamentos de obra	\$ 102.844.895	\$ 144.470.695	\$ 55.461.041	\$ 82.690.006	<b>\$ 385.466.637</b>
Ocupaciones temporales de obra	\$ 304.312.544	\$ 22.516.867	\$ 417.284.200	\$ 143.327.130	<b>\$ 887.440.741</b>
Corto plazo	\$ 78.263.676	\$ 204.949.087	\$ 584.586.087	\$ 638.249.285	<b>\$ 1.506.048.135</b>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 485.421.115</b>	<b>\$ 371.936.649</b>	<b>\$ 1.057.331.328</b>	<b>\$ 864.266.421</b>	<b>\$ 2.778.955.513</b>

Fuente – Grupo de uso y aprovechamiento del espacio público a cargo de la entidad.

El IDU recibió hasta el año 2020, el porcentaje correspondiente al mantenimiento incremental por el uso y aprovechamiento económico del espacio público, para los siguientes proyectos gestionados por otras entidades del Distrito, como:

PUFA - Permiso único para filmación audiovisual (IDARTES)  
Carreras Atléticas (IDRD)  
Mercados Temporales (SDDE)

**Tabla – Recaudo por aprovechamiento económico.**

Actividad	2020
Permiso unificado de filmaciones PUFA (IDARTES)	\$342.252.576
Carrera atléticas (IDRD)	\$10.456.817
Mercados temporales (SDDE)	\$8.399.560
<b>TOTAL</b>	<b>\$361.108.953</b>

Fuente – Grupo de uso y aprovechamiento del espacio público a cargo de la entidad

Con la expedición del Decreto Distrital 777 de 2019, los dineros de retribución económica por aprovechamiento económico de espacio público pasaron a ser recaudados por la Secretaría Distrital de Hacienda. Posteriormente, se expidió el Decreto Distrital 192 de 2021 el cual estipuló que, los valores fueran recaudados por las entidades administradoras del espacio público, por lo que el IDU recaudó y trasladó mensualmente los recursos a la Secretaría Distrital de Hacienda.

No obstante, a partir del 26 de octubre de 2023 con la expedición del Decreto Distrital 493 de 2023 "por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones", se ordena que las entida-

des descentralizadas recauden nuevamente los valores por este concepto, para ser invertidos en la construcción, mejoramiento, mantenimiento o sostenibilidad del espacio público objeto de aprovechamiento económico.

• **Estaciones radioeléctricas:** en cumplimiento del Decreto 397 de 2017 "Por el cual se establecen los procedimientos, las normas urbanísticas, arquitectónicas y técnicas para la localización e instalación de Estaciones Radioeléctricas utilizadas en la prestación de los servicios públicos de TIC en Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones", el IDU, tenía la responsabilidad de otorgar los conceptos para

la instalación de estaciones radioeléctricas a la Secretaría Distrital de Planeación, para lo cual se generaron 574 conceptos durante la vigencia.

Así mismo, se han recibido recursos provenientes de la instalación de estaciones radioeléctricas ubicadas en elementos del espacio público administrado por el IDU, correspondientes a la vigencia de los Decretos 397 de 2017 y 805 de 2019; bajo los cuales el trámite y expedición de estos permisos era competencia de la Secretaría Distrital de Planeación.

**Tabla – Recaudo de aprovechamiento económico por estaciones radioeléctricas.**

2020	2021	2022	2023	TOTAL Recaudo estaciones
\$1.518.842.974	\$ 0	\$ 0	\$ 124.652.856	\$ 1.643.495.830

Fuente – Grupo de uso y aprovechamiento del espacio público a cargo de la entidad.

Es de resaltar que, en la administración 2020-2023 se ha gestionado un recaudo **TOTAL de \$4.783.560.296.**

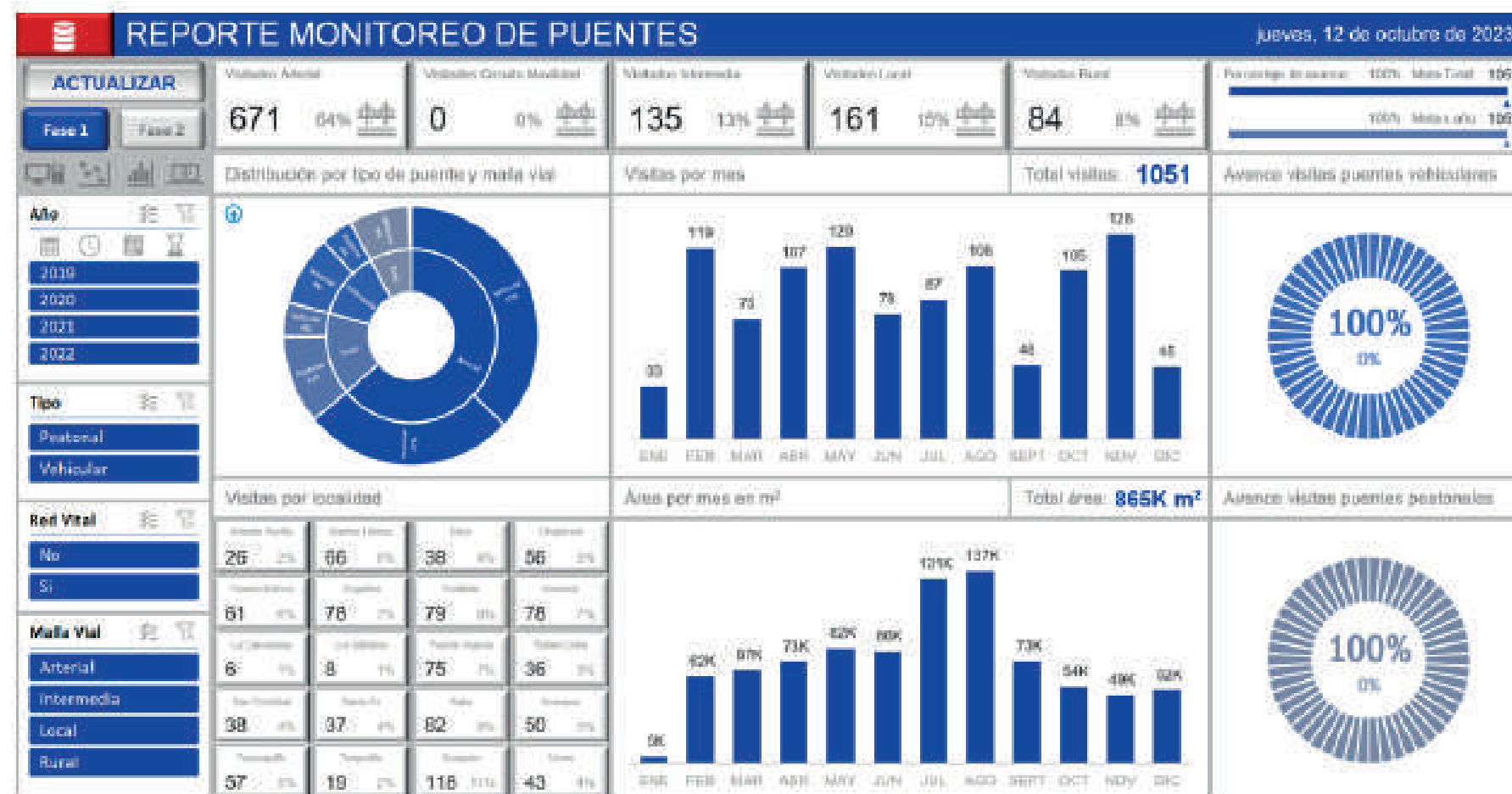
#### 5.8.10 Monitoreo de Puentes Vehiculares y Peatonales

En desarrollo de la función de monitoreo de puentes, la cual, de acuerdo con las indicaciones dadas por la Subdirección General de Desarrollo Urbano, se realiza mediante la inspección visual para detectar posibles daños y patologías que puedan afectar las condiciones normales de operación.

Para el monitoreo de puentes se utilizan los lineamientos establecidos en la metodología de inspección básica de puentes desarrollada dentro del contrato IDU-1556-2017 y la guía GU-IC-14 de Inspección de puentes.

Entre los años 2019 y 2022 se obtuvo información actualizada del **100%** de puentes incluidos en el inventario del IDU, ubicados sobre la malla vial arterial, intermedia, local y rural; que para este ciclo comprendía **1.051 estructuras.**

Tabla - Consolidado 1er. ciclo de monitoreo completo

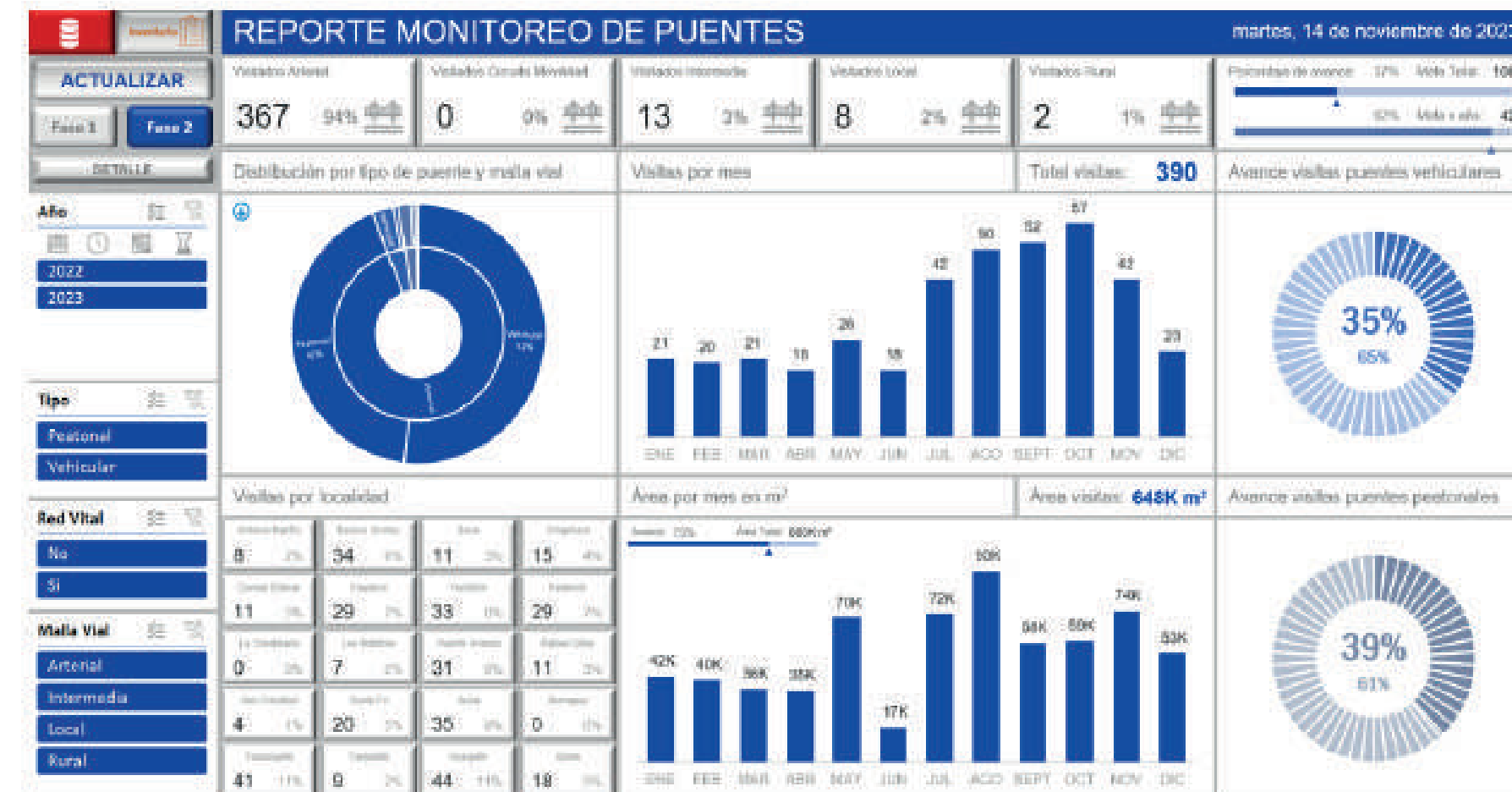


Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

Actualmente se está adelantando un nuevo ciclo de actualización de información de monitoreo.

Durante los años 2022 y 2023 se ha realizado visita de inspección a **390 estructuras**, correspondientes a un área de **648.000 m2** equivalente al **73%** del total de las **1.063** estructuras incluidas en el inventario.

Tabla - 2do. ciclo de monitoreo en ejecución



Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

La tabla a continuación presenta el resumen del monitoreo adelantado durante el periodo 2020 - 2023, lo que nos muestra un acumulado de 1.324 puentes inspeccionados.

Tabla - Recaudado por aprovechamiento económico.

INSPECCIÓN BÁSICA	2020	2021	2022	2023	Total
Puentes vehiculares	101	257	228	150	<b>736</b>
Puentes peatonales	127	182	196	83	<b>588</b>
<b>TOTAL anual</b>	<b>228</b>	<b>439</b>	<b>424</b>	<b>233</b>	

Fuente - Grupo de monitoreo de puentes

### 5.8.11 Administración de Parqueaderos a Cargo de la Entidad

La administración de parqueaderos permite adelantar actividades de supervisión de la operación de los parqueaderos a cargo de la entidad, así como, visitas para la verificación de la infraestructura y el mantenimiento de la misma.

#### 5.8.11.1 Gestiones adelantadas

El Instituto ha venido administrando nueve (9) parqueaderos, cuatro (4) parqueaderos subterráneos y cinco (5) parqueaderos a nivel, para lo cual se adelantaron las siguientes gestiones.

#### • Parqueaderos subterráneos:

El IDU y el DADEP suscribieron 4 convenios, por medio de los cuales el IDU recibió un espacio público en comodato a 30 años, localizado en la Carrera 16 # 78-10, Calle 85 # 16-07, Calle 92 # 16-05 y Carrera 14 # 96-55, con el fin de construir parqueaderos subterráneos que permitieran liberar los andenes de la carrera 15 del parqueo ilegal de vehículos.

Acorde a lo anterior, el Instituto suscribió los contratos de concesión IDU-385-1999, IDU-386-1999, IDU-387-1999 e IDU-388-1999, los cuales se pactaron con un plazo de ejecución de 20 años a partir del 23 de julio de 1999, con el objeto de diseñar, construir, operar y mantener cuatro parqueaderos subterráneos.

**Tabla – Relación de parqueaderos subterráneos administrados por el IDU.**

Contrato	Ubicación	Cupos	Contratista	Inicio	Fin	Liquidación
IDU-386-1999	Kr. 6A # 78-10	300	Concesión parqueadero calle 77 S.A.	23/jul/1999	26/sep./2019	23/dic/2020
IDU-387-1999	Cl. 85 # 16-07	380	Concesión parqueadero calle 85 S.A.	23/jul/1999	26/sep./2019	23/dic/2020
IDU-388-1999	Kr. 14 # 96-55	300	Concesión parqueadero calle 97 S.A.S.	23/jul/1999	26/sep./2019	23/dic/2020
IDU-385-1999	Cl. 92 # 16-05	300	Concesión parqueadero calle 90 S.A.	23/jul/1999	26/jun/2020	14/jul/2021
IDU-854-2017	Interventoría		GC&Q Ingenieros Consultores S.A.S.	03/mar/2018	28/jul/2020	31/ago./2021

Fuente – Grupo de apoyo a la supervisión de parqueaderos.

Una vez terminados los 4 contratos de concesión, la infraestructura objeto de los mismos fue revertida al IDU para su administración.

El IDU acorde con sus responsabilidades y atendiendo la solicitud del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, entregó temporalmente la administración y mantenimiento preventivo y rutinario de elementos del espacio público de los estacionamientos, mediante Resolución IDU No. 6850 del 04 de octubre de

2019 (*Parque Unilago – Carrera 16 entre Calles 79 y 79; Carulla Country – Calle 85 entre Carreras 15 y 16; y Parque Carrera 15 entre Calles 96 y 97*) y Resolución IDU No. 4240 del 10 de agosto de 2020 (*Plazoleta Carulla – Calle 90 entre Carreras 15 y 16*)

Posteriormente se realizaron actuaciones administrativas para la prórroga de la entrega temporal de los elementos del espacio público mencionados, así:

Finalizando el plazo de entrega temporal al DADEP, se suscribió el contrato interadministrativo IDU-1684-2022 con la Terminal de Transporte S.A., cuyo objeto es la "administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de estacionamiento en subsuelo", y con el cual, se

han recaudado aproximadamente **\$1.393 millones de pesos**, recursos que son trasladados a la Secretaría Distrital de Hacienda al ser objeto de aprovechamiento económico del espacio público.

**• Parqueaderos a nivel:**

Los cinco parqueaderos a nivel de propiedad del IDU están localizados en la Av. Calle 72 # 5-67, Carrera 12 # 84-42, Carrera 11A # 88-49, Calle 109 # 17-46 y Carrera 11 # 93A-72, los cuales han sido administrados, mantenidos y operados durante la vigencia 2020 a 2023 por medio de los siguientes contratos:

Contrato interadministrativo IDU-1445-2019 suscrito con la Terminal de Transporte S.A., el cual inició el 27/junio/2019 con un plazo total de 8 meses y 27 días, terminando el 21/mayo/2020.

Contrato interadministrativo IDU-1347-2020 suscrito con la Terminal de Transporte S.A., el cual inició el 11/nov/2020 con un plazo total de 12 meses, terminando el 10/nov/2021.

Contrato interadministrativo IDU-1724-2021 suscrito con la Terminal de Transporte S.A., el cual inició el 23/nov/2021 con un plazo inicial de 24 meses, con terminación proyectada al 22/nov/2023.

Los ingresos recibidos en el IDU por concepto de participación por la administración de los parqueaderos a nivel durante la vigencia han sido de aproximadamente \$3.443 millones de pesos, y se detallan a continuación:

**Tabla – Ingresos aprovechamiento económico del espacio público por estacionamientos subterráneos.**

PERIODO	Calle 77	Calle 85	Calle 90	Calle 97	TOTAL
Enero 2023	\$ 41.348.579	\$ 152.022.297	\$ 14.719.577	\$ 36.385.185	<b>\$ 244.475.638</b>
Febrero 2023	\$ 12.559.423	\$ 166.637.555	\$ 21.515.837	\$ 29.144.547	<b>\$ 229.857.362</b>
Marzo 2023	\$ 3.466.974	\$ 158.320.442	\$ 3.462.344	\$ 24.568.696	<b>\$ 189.818.456</b>
Abril 2023	-\$ 9.539.377	\$ 131.396.018	-\$ 9.797.160	\$ 29.115.708	<b>\$ 141.175.189</b>
Mayo 2023	-\$ 1.475.269	\$ 151.536.749	\$ 21.982.667	\$ 32.506.235	<b>\$ 204.550.382</b>
Junio 2023	-\$ 4.137.959	\$ 158.633.950	-\$ 4.789.167	\$ 21.333.607	<b>\$ 171.040.431</b>
Julio 2023	\$ 5.768.448	\$ 189.885.499	-\$ 5.264.478	\$ 22.178.049	<b>\$ 212.567.518</b>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 47.990.819</b>	<b>\$ 1.108.432.509</b>	<b>\$ 41.829.620</b>	<b>\$ 195.232.027</b>	<b>\$ 1.393.484.974</b>

Fuente – Grupo de apoyo a la supervisión de parqueaderos.

**Tabla – Resoluciones de entrega temporal al DADEP.**

ZONA DE ESTACIONAMIENTO	ACTO ADMINISTRATIVO
Parque Unilago en la Carrera 16 entre Calles 77 y 79, con RUPI No. 443-1	La ENTREGA INICIAL se realizó por 4 meses el 11 de octubre de 2019 en virtud de la Resolución IDU No. 6850 de 2019 <b>PRÓRROGAS:</b> • Resolución IDU No. 12877 de 2019: Por 6 meses con finalización el 26 de agosto de 2020 • Resolución IDU No. 4211 de 2020: Por 9 meses con finalización el 10 de mayo de 2021 • Resolución IDU No. 0333 de 2021: Por 12 meses con finalización el 10 de mayo de 2022 • Resolución IDU No. 2264 de 2022: Por 7 meses y 20 días con finalización el 31 de diciembre de 2022
Carulla Country en la Calle 85 entre Carreras 15 y 16A, con RUPI No. 3710-9	
Parque en la Carrera 15 entre Calles 96 y 97, con RUPI No. 725-54	
Plazoleta Carulla en la Calle 90 entre Carreras 15 y 16, con RUPI No. 488-71/87/88	La ENTREGA INICIAL se realizó por 9 meses el 13 de agosto de 2020 en virtud de la Resolución IDU No. 4240 de 2020 <b>PRÓRROGAS:</b> • Resolución IDU No. 0335 de 2021: Por 12 meses con finalización el 12 de mayo de 2022 • Resolución IDU No. 2265 de 2022: Por 7 meses y 18 días con finalización el 31 de diciembre de 2022

Fuente – Grupo de apoyo a la supervisión de parqueaderos.

**Tabla – Ingresos estacionamiento a nivel – participación IDU**

CONTRATO	2020	2021	2022	2023	TOTAL
IDU-1445-2019	\$ 291.972.969				<b>\$ 291.972.969</b>
IDU-1347-2020	\$ 92.887.163	\$ 730.667.848			<b>\$ 823.555.011</b>
IDU-1724-2021		\$ 138.815.029	\$ 1.433.381.469	\$ 755.581.929	<b>\$ 2.327.778.427</b>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 384.860.132</b>	<b>\$ 869.482.877</b>	<b>\$ 1.433.381.469</b>	<b>\$ 755.581.929</b>	<b>\$ 3.443.306.407</b>

Fuente – Grupo de apoyo a la supervisión de parqueaderos.

### 5.8.12 Logros en la Gestión

- Georreferenciación de daños identificados en contratos con póliza vigente y de áreas de urbanizaciones en seguimiento (SIGIDU).
- Difusión de la experiencia en el seguimiento a obras con póliza de estabilidad a las Alcaldías Locales.
- Adopción del procedimiento para el trámite de Licencias de intervención y ocupación del espacio público, acorde con las normas nacionales vigentes y la nueva delegación del POT Decreto 555 de 2021, así como la validación por parte del DAFP e inscripción en el SUIT.
- Elaboración y publicación del nuevo procedimiento PR-CI-09 para expedición, seguimiento y recibo de licencias de intervención y ocupación de espacio público.
- Incorporación del agendamiento de asesorías previas y seguimiento técnico para el trámite LIOEP a través de la VUC.
- Implementación de nuevas normas asociadas al trámite LIOEP como el nuevo Manual de Espacio Público de Bogotá – MEP.
- Trámites virtuales, ágiles, visibles y transparentes para los ciudadanos, a través de los aplicativos de agendamiento, radicación, seguimiento y cierre de Licencias y/o recibo de proyectos de Urbanizadores y/o terceros.
- Trámites digitalizados, lo que permite alertar y cumplir los tiempos de ley, evidencia la gestión de los colaboradores asegurando la transparencia de sus acciones y mitigando riesgos de corrupción y soborno.
- Procedimientos estandarizados y públicos que aseguran la calidad del trámite y la igualdad para todos los ciudadanos, todos reciben la misma evaluación, se cumplen los mismos pasos y requisitos, no hay omisiones o solicitudes adicionales según el peticionario.
- Actos administrativos reglamentarios e inscripción en el SUIT, incorporan los trámites en la cadena de trámites de la nación, y la cadena de trámites de la construcción del Distrito Capital, asegurando la legalidad de las actuaciones del IDU y su ejecución dentro de los parámetros de la Ley Anti trámites.
- Virtualización del trámite de permisos de uso temporal de espacio público y antejardines.
- Generación automática de certificaciones para urbanizadores (firma digital, código QR, interoperabilidad SIGIDU).
- Actualización del Manual de Urbanizadores (Resolución 2623 de 2023 de adopción) con inclusión de la metodología BIM, lineamientos del nuevo POT y del Decreto 072 de 2023.
- Actualización de portales web (SUIT, Guía de trámites y servicios, Cartillas, VUC).
- Inicio de la estructuración e implementación de la metodología BIM en el trámite de Intervención de urbanizadores y/o terceros.
- Avance en la implementación de las competencias frente a Urbanizadores y/o terceros, delegadas mediante Decreto 72 de 2023.
- Implementación tablero de control dinámico para monitoreo de puentes como herramienta de gestión y seguimiento.
- Como miembros del Comité Técnico del Convenio 1557-2022 con IDARTES colaboramos en la ejecución de intervenciones artísticas en 3 zonas bajo puente de Bogotá.
- Georreferenciación de daños identificados en contratos con póliza vigente y de áreas de urbanizaciones en seguimiento (SIGIDU).
- Difusión de la experiencia en el seguimiento a obras con póliza de estabilidad a las Alcaldías Locales.
- Adopción del procedimiento para el trámite de Licen-

cias de intervención y ocupación del espacio público, acorde con las normas nacionales vigentes y la nueva delegación del POT Decreto 555 de 2021, así como la validación por parte del DAFP e inscripción en el SUIT.

- Elaboración y publicación del nuevo procedimiento PR-CI-09 para expedición, seguimiento y recibo de licencias de intervención y ocupación de espacio público.
- Incorporación del agendamiento de asesorías previas y seguimiento técnico para el trámite LIOEP a través de la VUC.

- Implementación de nuevas normas asociadas al trámite LIOEP como el nuevo Manual de Espacio Público de Bogotá – MEP.

- Trámites virtuales, ágiles, visibles y transparentes para los ciudadanos, a través de los aplicativos de agendamiento, radicación, seguimiento y cierre de Licencias y/o recibo de proyectos de Urbanizadores y/o terceros.

- Trámites digitalizados, lo que permite alertar y cumplir los tiempos de ley, evidencia la gestión de los colaboradores asegurando la transparencia de sus acciones y mitigando riesgos de corrupción y soborno.

- Procedimientos estandarizados y públicos que aseguran la calidad del trámite y la igualdad para todos los ciudadanos, todos reciben la misma evaluación, se cumplen los mismos pasos y requisitos, no hay omisiones o solicitudes adicionales según el peticionario.

- Actos administrativos reglamentarios e inscripción en el SUIT, incorporan los trámites en la cadena de trámites de la nación, y la cadena de trámites de la construcción del Distrito Capital, asegurando la legalidad de las actuaciones del IDU y su ejecución dentro de los parámetros de la Ley Anti trámites.

- Virtualización del trámite de permisos de uso temporal de espacio público y antejardines.

- Generación automática de certificaciones para urbanizadores (firma digital, código QR, interoperabilidad SIGIDU).

- Actualización del Manual de Urbanizadores (Resolución 2623 de 2023 de adopción) con inclusión de la metodología BIM, lineamientos del nuevo POT y del Decreto 072 de 2023.

- Actualización de portales web (SUIT, Guía de trámites y servicios, Cartillas, VUC).

- Inicio de la estructuración e implementación de la metodología BIM en el trámite de Intervención de urbanizadores y/o terceros.

- Avance en la implementación de las competencias frente a Urbanizadores y/o terceros, delegadas mediante Decreto 72 de 2023.

- Implementación tablero de control dinámico para monitoreo de puentes como herramienta de gestión y seguimiento.

- Como miembros del Comité Técnico del Convenio 1557-2022 con IDARTES colaboramos en la ejecución de intervenciones artísticas en 3 zonas bajo puente de Bogotá.

#### 5.8.12.1 Mejores Prácticas

- bras ejecutadas por el IDU (con póliza de estabilidad vigente) en buen estado y prestando buen nivel de servicio a la comunidad.

- Construcción de la escala de proximidad (calles completas) con calidad, normas y especificaciones, aprovechando los recursos de actores privados y públicos, a través de la evaluación y expedición de las nuevas Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público - LIOEP.

- Infraestructura de calidad cedida por Urbanizadores, que se integre adecuadamente al entorno y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

- Actualización y puesta en marcha de las funciones asignadas por el POT y sus Decretos reglamentarios para licencias de intervención, gestión de urbanizadores y administración del espacio público.

- Trámite eficiente, oportuno y de calidad para la gestión de permisos de espacio público, licencias de ocupación e intervención del espacio

#### 5.8.12.2 Acciones destacadas

- Obras ejecutadas por el IDU (con póliza de estabilidad vigente) en buen estado y prestando buen nivel de servicio a la comunidad.

- Construcción de la escala de proximidad (calles completas) con calidad, normas y especificaciones, aprovechando los recursos de actores privados y públicos, a través de la evaluación y expedición de las nuevas Licencias de Intervención y Ocupación del Espacio Público - LIOEP.

- Infraestructura de calidad cedida por urbanizadores, que se integre adecuadamente al entorno y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

- Actualización y puesta en marcha de las funciones asignadas por el POT y sus decretos reglamentarios para licencias de intervención, gestión de urbanizadores y administración del espacio público.

- Trámite eficiente, oportuno y de calidad para la gestión de permisos de espacio público, licencias de ocupación e intervención del espacio público, e intervenciones de urbanizadores y/o terceros.

# 6



**PROYECTOS MÁS RELEVANTES  
ESTRUCTURADOS Y LICITADOS EN 2023**

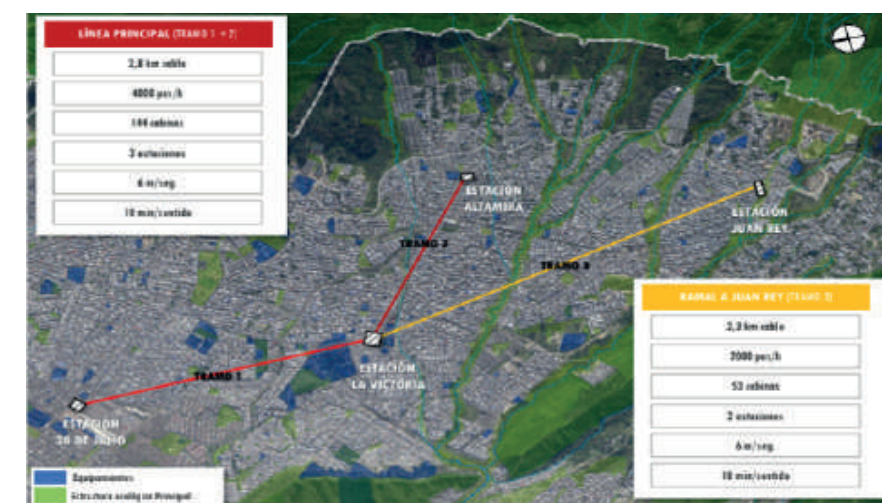


## 6. PROYECTOS MÁS RELEVANTES ESTRUCTURADOS Y LICITADOS EN 2023

### 6.1 CABLE AÉREO SAN CRISTÓBAL

Se realizó todo el proceso de maduración del proyecto con metodología BIM hasta la contratación e inicio del contrato de construcción mediante contrato IDU-1319-2023. Se trata de un proyecto de revitalización del territorio que pretende complementar la integración urbana del cable aéreo y promover el restablecimiento del equilibrio social, ambiental y económico del territorio desde el enfoque del Sistema Distrital del Cuidado. El proyecto beneficiará a cerca de 400.000 habitantes de la localidad de San Cristóbal y del Sur de Bogotá.

En noviembre de 2020 se adjudicó el contrato IDU-1630-2020 cuyo objeto es "Actualización, ajustes y complementación de la factibilidad y estudios y diseños del cable aéreo en San Cristóbal, en Bogotá D.C", el cual como parte de su alcance contempló la factibilidad del ramal que va desde la estación la Victoria hacia Juan Rey, (Ramal a Juan Rey) estudios que fueron realizados por el consultor Consorcio CS, los cuales servirán de insumo para una posterior fase de diseño de detalle.



Es un sistema de transporte de pasajeros por cable aéreo tipo monocable desenganchable con las siguientes características:



- La longitud del cable será de 2.8 km entre tres estaciones ubicadas en el portal 20 de Julio (Estación de transferencia), en el barrio La Victoria (Estación Intermedia) y en el barrio Altamira (Estación de regreso).
- El cable cuenta con un total de 22 pilonas, 144 cabinas y la construcción de 17.800 m<sup>2</sup> de espacio público.
- Cada cabina tendrá la capacidad de transportar 10 personas sentadas, para una capacidad de 4.000 pasajeros/horas/sentido.
- El sistema tendrá 240 nuevos cicloparqueaderos.
- El nuevo mirador Altamira Chiguaza para la ciudad, que atraerá el turismo.
- Integración tarifaria y multimodal, con el sistema de movilidad de la ciudad.
- El tiempo estimado de recorrido será de aproximadamente 9 min 50 segundos, reduciendo en un 72% el viaje actual que es de aproximadamente 35 minutos.
- El sistema reducirá más de 950 toneladas anuales de CO<sub>2</sub>.
- Este es el segundo cable que se construirá en la ciudad el cual tendrá conexión con el sistema masivo de transporte Transmilenio.

De acuerdo con el POT 555 de 2021 "La revitalización urbana

se asegura de proveer a la ciudad con mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecourbanismo, y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y resilientes con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención."

Esta revitalización urbana, que se llevará a cabo en conjunto con la construcción del cable aéreo, pues se planea la recuperación de espacio público, centros culturales y educativos y la construcción de dos manzanas del cuidado junto al mejoramiento de parques como Bello Horizonte, Guacamayas y La Joyita. En otro aspecto, se planea mejorar las zonas verdes, zonas con juegos infantiles, los miradores y plazoletas en las cercanías de pilonas y estaciones propias del cable aéreo.



### 6.1.1 Datos de los contratos de consultoría

**Contrato IDU-1630-2020**, cuyo objeto es: "ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C."

**Valor del contrato:** \$ 6.995.087.770,00

**Fecha de Inicio:** 01/02/2021

**Fecha de Finalización:** 30/06/2022

**Contratista:** Consorcio CS conformado por: CAL Y MAYOR COLOMBIA S.A.S. con una participación del 90% y SUPERVISIÓN E INGENIERÍA DE PROYECTOS S.A.S. con una participación del 10%.

**Estado:** Terminado y en proceso de liquidación

**Contrato de interventoría para la consultoría: IDU-1673-2020**, cuyo objeto es: "INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C."

**Valor del contrato:** \$ 2.028.769.527

**Fecha de Inicio:** 01/febrero/2021

**Fecha de Finalización:** 30/07/2022

**Contratista:** CONSORCIO ARDANUY IVCSA, conformado por: CONSORCIO ARDANUY IVCSA, integrado por ARDANUY COLOMBIA SAS con una participación del 70% e IVCSA S.A.S., con una participación del 30%

**Estado:** Terminado y en proceso de liquidación

### 6.1.2 Proceso de licitación

Se finalizaron los diseños del proyecto Cable San Cristóbal y se estructuró el proceso licitatorio para la obra incorporando fórmulas que reconocieran las diferencias en tasa entre el peso colombiano y el euro y los cambios en la inflación en la zona euro, teniendo en cuenta que la fabricación del componente electromecánico es 100% de origen europeo.

La forma de pago del componente electromecánico representa una innovación al interior de la entidad dadas las características propias del proyecto y la volatilidad del mercado europeo que requirió de un análisis interdisci-

plinario. Se publicó el proceso IDU-LP-SGI-006-2022, el cual fue declarado desierto. Nuevamente se publicó el proceso IDU-LP-SGI-018-2022 recogiendo las principales observaciones y sugerencias presentadas en el primer proceso logrando finalmente la adjudicación de las obras por \$341.000.000.000 y la respectiva interventoría por \$22.500.000.000

Objeto del proceso: "DISEÑO, SUMINISTRO, MONTAJE, PUESTA EN FUNCIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO DEL COMPONENTE ELECTROMECÁNICO, Y OBRA CIVIL DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CABLE AÉREO TIPO MONOCABLE DESENGANCHABLE EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL EN BOGOTÁ D.C."

**Proceso para la obra:** IDU-LP-SGI-018-2022

**Fecha de apertura:** 28/12/2022

**No. de proponentes:** 2

**Fecha de adjudicación:** 10/04/2023

**Procesos Interventoría obra:** IDU-CMA-SGI-032-2022

**Fecha de apertura:** 28/12/2022

**No. de proponentes:** 5

**Fecha de Adjudicación:** 20/04/2023

### 6.1.3 Características del contrato

Las características del contrato de obra corresponden al **esquema 1** de conformidad al Manual de Gestión Contractual V19, numeral 9.2 literal g., que determina:

- El IDU pone a disposición del contratista los estudios y diseños con los que cuenta con fin informativo.
- Entrega parámetros mínimos de diseño (documentos técnicos)

El esquema seleccionado busca que el Contratista partiendo de los documentos técnicos puestos a disposición por la Entidad, asuma la total responsabilidad de los estudios y diseños con los que ejecutará las obras, al igual que la estabilidad y calidad de estas por el término de establecido a partir de la finalización de la etapa de construcción, lo cual debe traducirse en beneficios económicos y de movilidad para la ciudad. Las etapas definidas para este

esquema son Pre construcción, Construcción y mantenimiento.

**Contrato:** IDU-1319-2023

**Contratista:** U.T. Cable San Cristóbal compuesto por Doppelmayr Colombia S.A.S (59,9 %), CYG Ingeniería y construcciones S.A.S (24,06%), Proyectos de Ingeniería PROYING S.A. (8,02%) y ALCA Ingeniería S.A.S (8,02%).

**Valor:** \$341.838.822.928

**Plazo:** 42 meses

**Fecha de inicio:** junio 1 de 2023

**Fecha estimada terminación obra:** diciembre 2025

### 6.1.4 Gestión predial

El proyecto Cable Aéreo se ejecuta en dos componentes, el primero de ellos asociado al Sistema de Transporte como tal y el segundo al de adquisición de predios requeridos de conformidad con lo establecido en el Convenio Interadministrativo Marco 932 de 2021 suscrito por las entidades de la Administración Distrital del Nivel Central: "Secretaría Distrital Del Hábitat, SDHT", "Secretaría Distrital de Movilidad, SDM", "Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte, SDCRD", "Secretaría de Educación del Distrito, SED", "Secretaría Distrital de Integración Social, SDIS", "Secretaría de Desarrollo Económico, SDDE", y las entidades descentralizadas: el "Instituto de Desarrollo Urbano, IDU", la "Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano, ERU", "Departamento Administrativo de Defensoría del Espacio Público, DADEP", y el "Instituto Distrital de Recreación y Deportes, IDRD".

Es importante señalar que en el marco del mencionado convenio marco interadministrativo, las entidades distritales anteriormente referidas han venido adelantando las actividades correspondientes para la articulación del "Proyecto Integral de Revitalización urbana en el Ámbito del "Cable Aéreo San Cristóbal, CASC"; que permite el desarrollo de las actuaciones y acciones administrativas que articulan la infraestructura del transporte con las piezas urbanas de su entorno, lo cual exige avanzar con los procesos de adquisición predial de las intervenciones y/o proyectos a ejecutar en las áreas previstas en el mismo.

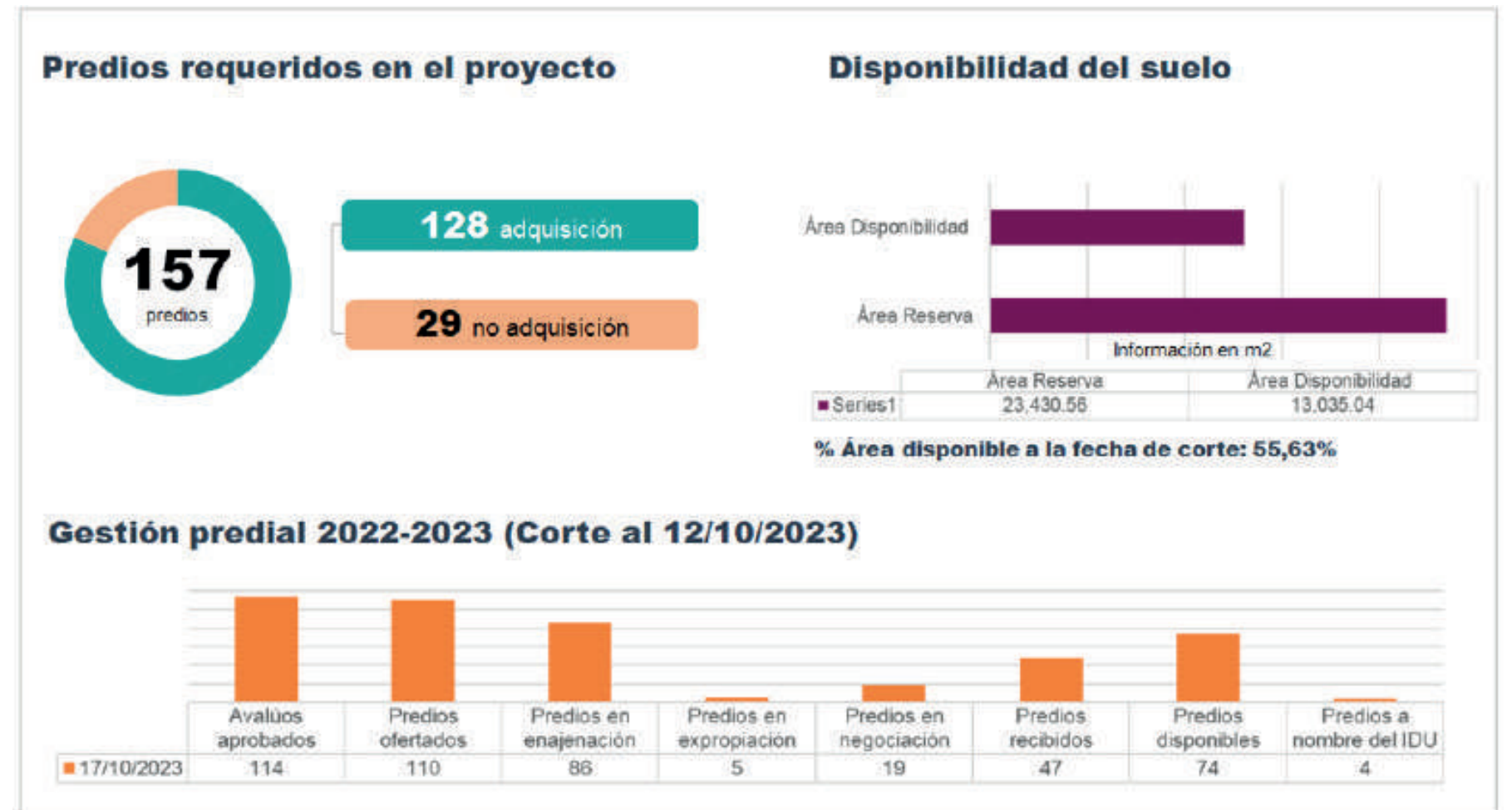
La ejecución de dicho proyecto además incluye la de los proyectos asociados denominados "Nodo de Equipamien-

tos Altamira" y "Nodo de Equipamientos La Gloria", como componentes distintos al de infraestructura de transporte y espacio público, que cumplen con el objetivo de revitalizar y dotar de servicios públicos sociales y de equipamientos a los barrios y las comunidades vecinas y aledañas al proyecto anunciado, así como su articulación con el territorio en el que se implantan, en los cuales fue requerida para

la adquisición de los inmuebles facultar al IDU, mediante Decreto Distrital 214 de 2022 fundamentado en las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021.

De acuerdo con lo descrito, se presenta el siguiente balance de los proyectos así:

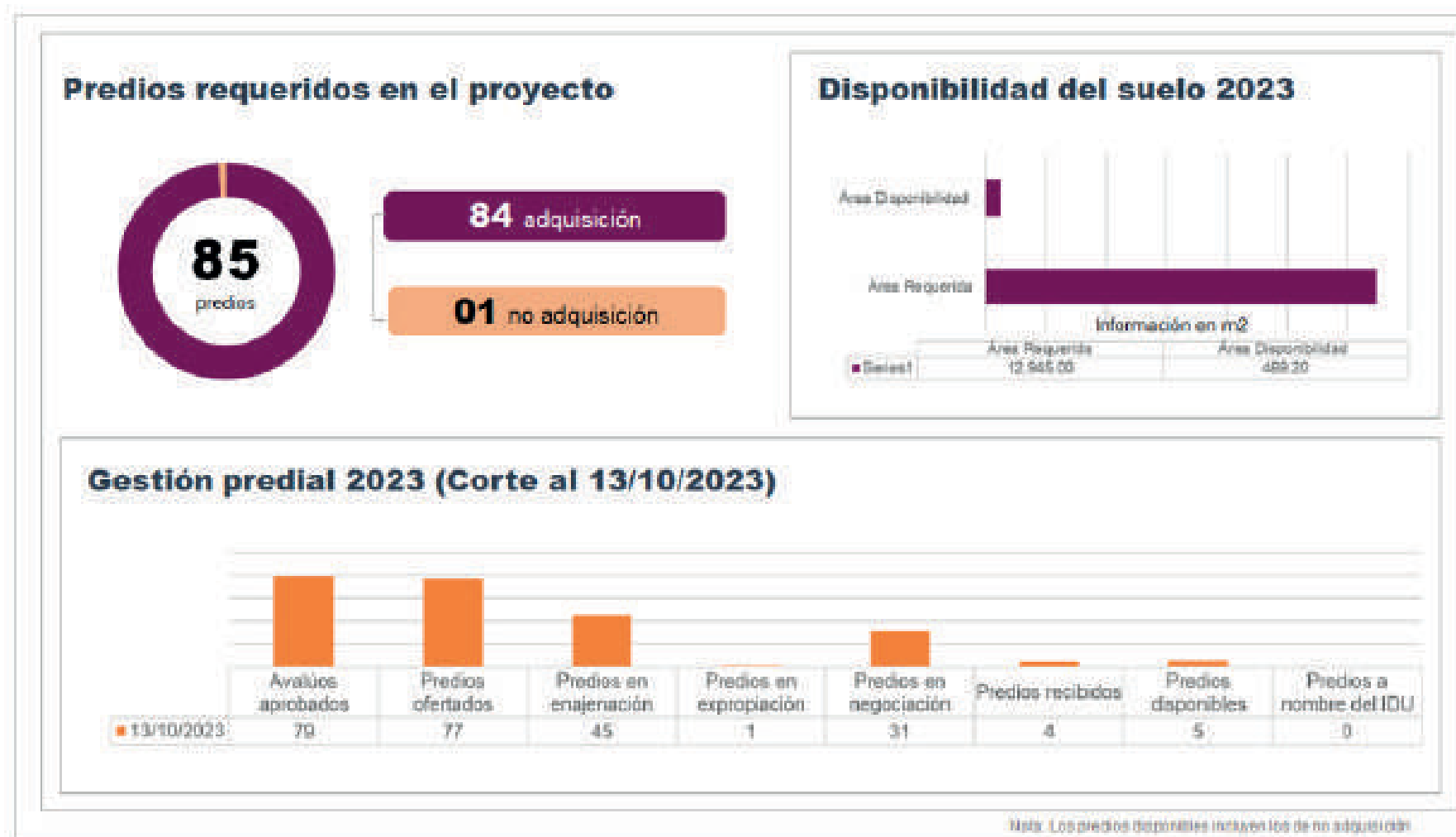
### Cable Aéreo San Cristóbal



Se precisa de acuerdo con el cronograma obtener la disponibilidad del suelo de hasta el 80% en el mes de diciembre y el recibo de la totalidad de los avalúos en las estaciones y pilonas priorizadas por el contratista de obra.



### Equipamientos Nodos San Cristóbal



El compromiso de recursos en el proyecto asciende a la fecha de corte al valor de \$42.991, 12 millones.

Las problemáticas del proceso que han afectado los cronogramas se derivan de las inquietudes de la comunidad frente a la expectativa de valor ofertado que se consideró menor a lo esperado. Es importante tener en cuenta que, en la mayoría de los casos, esta situación se generó por la no entrega por parte de los propietarios de la totalidad de documentos requeridos para adelantar la tasación económica del daño emergente y lucro cesante, generando con ello la necesidad de solicitar ante la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD complementaciones con las cuales dar respuesta a la posibilidad de incremento

del valor mencionado.

De otra parte, los trámites a surtir ante las Empresas de Servicios Públicos para efectos de garantizar la entrega de los predios con la cancelación de cuentas y taponamientos de contadores, se han vuelto bastante dispendiosos para los propietarios, a pesar del acompañamiento que se verifica por parte de la Dirección Técnica de Predios, este saneamiento ha impactado significativamente la entrega de predios del proyecto de Equipamientos Nodos San Cristóbal, siendo este el requisito por parte de la Empresa RENOBO para culminar las actividades de disponibilidad del suelo en el marco del Convenio Interadministrativo Marco 932 de 2021.

Conforme al cronograma definido al finalizar la vigencia 2023 se proyectan expedir conceptos de viabilidad predial parciales para el proyecto Cable Aéreo y la entrega de la totalidad de los predios a la Empresa de Renovación Urbana - RENOBO.

El detalle de estado de los tramos que conforman el proyecto se presenta en el Anexo 1.

#### 6.1.5 Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

A continuación, se relacionan los riesgos que se prevén en desarrollo de la construcción-obra según lo establecido en la matriz de riesgos para el proceso de selección del proceso IDU-LP-SGI-018-2022:

- Errores u omisiones en los estudios y diseños. El contratista hace uso libre y autónomo de estudios y diseños, disponibles en el cuarto de datos a su riesgo y ventura, para atender su obligación de diseñar, según lo reglado en el contrato.
- En la etapa de preconstrucción se pueden presentar demoras en el cierre de trámites de licencias, permisos, aprobaciones y autorizaciones que se requieran para terminar procesos propios de la etapa. Las entidades encargadas de otorgar los permisos no dan trámite con la oportunidad que espera el contratista.
- En la etapa de construcción se pueden presentar demoras en obtener avales, permisos, trámite de maniobras, aprobaciones y autorizaciones requeridos en la ejecución propia de las obras. A pesar de la debida diligencia del contratista, con la calidad y oportunidad rigurosa, las entidades encargadas no atienden oportunamente la gestión requerida
- Se presenta variación en los precios o valores de insumos, elementos o cualquier componente que haga parte del precio, costo o gasto, de los ítems que serán pagados por precios unitarios, por encima de lo establecido en la forma de pago y sus fórmulas de ajuste. Cambian las condiciones macroeconómicas y de mercado (Ej.: TRM, IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, Empleo, etc.).

- Se presenta variación en los precios o valores de insumos, elementos o cualquier componente que haga parte del precio, costo o gasto, de pagos a precio global, debido a que cambian las condiciones macroeconómicas, se presenta escasez de materiales e insumos y/o la dinámica de mercados (Ej.: TRM, IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, Empleo, etc.).
- Fluctuación de la tasa de cambio EUR/COP debido a las dinámicas macroeconómicas globales y de mercado.
- Fluctuación del IPC en la zona euro, debido a factores macroeconómicos, políticas y dinámicas de mercado.
- Demoras en trámites de importación y nacionalización de los equipos, componentes, materiales y demás insumos, incluyendo trámites necesarios para obtención de beneficios arancelarios y tributarios especiales (IVA, aranceles, entre otros).
- Se presentan acciones judiciales o de oposición al proyecto, que impiden el inicio de las actividades o determinan las suspensiones de las mismas. Grupos de interés acuden ante la autoridad o juez del caso quien profiere una orden contra los intereses del proyecto, o la comunidad realiza acciones de hecho, a pesar de la debida diligencia del contratista de obra y oportuna atención de los trámites y acciones que corresponden.
- Se presentan manifestaciones, protesta social, acciones vandálicas o acciones tipificadas en la legislación penal, que afecten la ejecución del contrato. Grupos de interés o terceros quebrantan el orden público, impidiendo el inicio u obligando a la suspensión de actividades principales del contrato de obra.
- En desarrollo de la fase de ejecución se espera la interacción con contratos de este o de otros proyectos del IDU que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra, que eventualmente pueden afectar el inicio o dificultad o interferir el normal desarrollo de la obra.
- En desarrollo de la fase de ejecución se espera la interacción con contratos no relacionados con el IDU que

también intervienen en la misma zona de construcción de la que eventualmente pueden afectar el inicio o dificultad o interferir el normal desarrollo de la obra.

- Durante el plazo de ejecución del contrato se pueden presentar inhabilidad física o mental del personal por contagio de COVID-19
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de terceros. Daños a bienes, muerte o lesiones de terceros en accidentes en predios, o por errores en el manejo de las actividades de la obra.
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de empleados del contratista o subcontratistas. Muerte o lesiones por accidentes de trabajo.
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de empleados del contratista o subcontratistas por incumplimientos en el pago de obligaciones laborales del contratista o no garantizar la cobertura de la afiliación al Sistema General de Seguridad Social del personal requerido para ejecutar el contrato.
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de proveedores de bienes y servicios del contratista.
- Si en desarrollo del contrato, el contratista hace uso de drones para toma de registro fotográfico, video, o como herramienta de trabajo. El piloto podría perder el control del dispositivo por fallas humanas o técnicas.
- El contratista ocasiona o genera dentro de sus actuaciones u omisiones, extensiones de las labores de interventoría.
- Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños o pérdida de la obra civil o del componente electromecánico en forma parcial o total o destrucción y pérdida de bienes, elementos y equipos propios del Contratista destinados a la ejecución del Contrato o daños al personal del Contratista por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asegurable.

• Daños o pérdida de la obra o componente electromecánico en forma parcial o total debido a error de diseño o en la construcción.

- La disponibilidad predial no tiene el avance necesario, en las diferentes áreas definidas para la ejecución de obras del proyecto. A pesar de la debida diligencia del IDU, se presentan demoras en trámites administrativos para la puesta a disposición de los predios necesarios.
- Mayores cantidades de obra para redes externas, debido a causas atribuibles al contratista.
- No contar o insuficiencia en el flujo de caja que permita garantizar la ejecución de los trabajos, obras y en general todas las actividades necesarias para el adecuado desarrollo del contrato.
- Hallazgos arqueológicos que se presenten durante el desarrollo de las actividades de prospección, excavaciones y demás labores propias de las obras civiles contempladas en el contrato.

Nota: los riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra y su tratamiento pueden ser consultados en el SECOP - IDU-LP-SGI-018-2022- documentos del proceso - matriz de riesgos.





## 6.2 CALLE 13

A enero de 2020 se encontraban en ejecución los estudios y diseños a través del contrato IDU-1475-2017 el cual terminó el 5 de agosto de 2020. Con el fin de realizar la optimización de estudios y diseños para el corredor de la Av. Centenario, buscando mejoras en los diseños existentes, que permitieran garantizar la adecuada relación entre el rendimiento, la calidad y la funcionalidad del producto, servicio o proyecto y sus costos de implementación, operación y mantenimiento, se llevó a cabo en las vigencias 2021 y 2022 la ingeniería de

valor que fue el insumo necesario para lograr la Cofinanciación del mismo por parte del Gobierno Nacional y para adelantar los procesos de selección y contratación para la ejecución de las obras.

Se logró la contratación para las obras de los tramos 1 (Intersección a desnivel de Puente Aranda) y tramo 2 (carrera 55 y se extiende hasta la carrera 69, incluye la intersección de la avenida 68, el paso elevado de la avenida Constitución). Para los tramos 3 y 4, el proceso IDU-LP-SGI-001-2023 fue declarado desierto por lo que se realizaron conversacio-

nes con los interesados en el proyecto a fin de establecer las posibles causas y poder mejorar los documentos de estructuración. Por lo anterior, se inició un nuevo proceso para estos lotes IDU-LP-SGI-013-2023, el cual se declaró desierto nuevamente ante la falta de proponentes el pasado 5 de diciembre de 2023.

Luego del análisis efectuado dentro del IDU respecto a las posibles razones por las cuales el proceso quedó desierto, a continuación, se presentan algunas recomendaciones:

a. Disminuir la longitud de los tramos por licitación: Con el fin de ampliar la pluralidad de oferentes, se recomienda revisar la posibilidad de dividir en más tramos teniendo una de las razones por tener hoy un proceso desierto, es que las empresas no tenían capacidad de endeudamiento e índice de liquidez. Lo anterior, permitiría reducir el valor de los contratos y a su vez revisar los AIU y demás aspectos presupuestales. La decisión de sacar contratos más grandes se tomó en su momento, como reflexión de la experiencia por la mayor cantidad de contratos de la 68. Tener 9 contratos es multiplicar por 9 la gestión y las posibles controversias.

b. Tres turnos en la ejecución de la obra: El proyecto de la Calle 13 fue el primero en realizar la implementación de tres turnos de trabajo obligatorio, si bien, no se han comenzado a ver los resultados de la implementación en los lotes 1 y 2, algunos de los empresarios que han asistido a las mesas de trabajo desarrolladas durante los procesos, mencionaron que es un gran reto su implementación y que puede traer dificultades. Este aspecto pudo haber influido en la decisión de presentarse, por lo que se debería revisar nuevamente con los contratistas que se encuentran actualmente en los lotes 1 y 2 y ver si se deja como obligatorio u opcional en el resto del corredor. Se deben mantener como mínimo 2 turnos.

c. Trámites de permisos o autorizaciones de terceros: Se puede considerar como condición para abrir la licitación, quitarles a los contratistas la responsabilidad y riesgos asociados a todas las aprobaciones de la totalidad de los terceros como son las ESPs y las Secretarías de Movilidad y Ambiente. Esto considerando que, aunque les quitamos el riesgo de los trámites con la EAAB y la SDM, puede ser mucho más atractivo no tener que entenderse con ninguna otra empresa o autoridad. El IDU tendría que gestionar todos los permisos ante todas las entidades públicas y apelar a la alcaldía para lograr una coordinación interinstitucional efectiva que permita hacer los trámites de manera ágil y en plazos previsible. Estos acuerdos deben aplicar no sólo para los trámites que adelante el IDU sino aquellos asociados a los que adelante el contratista. Estos acuerdos deben ser públicos y conocidos por los contratistas. De todas maneras, debemos advertir que todos estos trámites no son temas que

las empresas con experiencia en ejecución de obras en Bogotá no sepan gestionar y por eso se mantuvieron en todas las licitaciones abiertas y adjudicadas hasta ahora.

d. Riesgos asignados al contratista: En el esquema del contrato hay una transferencia del riesgo de diseño y de mayores cantidades de obra, para lo cual las empresas interesadas deben revisar los diseños que el IDU dispone en el cuarto de datos. El plazo para la revisión puede haber sido muy corto, no dándoles tiempo para optimizar la propuesta económica y asumir el riesgo de diseño. Esta situación se puede manejar dando más plazo en la licitación. En las licitaciones abiertas el plazo fue de 4,5 meses y 3,5 meses respectivamente. Así mismo, durante la ejecución del contrato, el plazo de preconstrucción puede ser corto para hacer los diseños, optimizarlos, etc. Nuevamente la solución puede ser más plazo de preconstrucción. Inicialmente dimos 6 meses y luego lo ampliamos a 8 meses. Aunque el riesgo asociado a la gestión de compra de los predios es asumido por el IDU, lo cierto es que el impacto de la ocurrencia de este se traslada, inicialmente, al contratista al obligarlo a replantear el Plan de Trabajo (PDT) tantas veces como sea necesario en función de un cronograma de entrega de predios que no es vinculante al IDU. Este impacto es percibido negativamente por el contratista quien no puede plantear desde el inicio su PDT definitivo y por ende prever el costo asociado a la ejecución de la obra. Este impacto negativo es muy relevante. La forma de solucionarlo es (i) entregando un plan de entrega de predios vinculante para el IDU, lo que lo obligará a tener muy adelantada esta labor al momento de abrir la licitación para no asumir contingencias innecesarias; y (ii) asumir el costo asociado al incumplimiento en la entrega de los predios y establecer una fórmula de reconocimiento económico justa que dé tranquilidad a los contratistas.

Al respecto hoy se cuenta con el 74,2% del área disponible. Y se espera tener el 100% para agosto de 2024. El costo asociado a las excavaciones en los terrenos donde se encontraban los predios demolidos por el IDU hace parte del valor global de la etapa de preliminares. Como el contratista, al momento de licitar no conoce el estado de lo que puede existir debajo del suelo, no puede

costear debidamente el valor de esas excavaciones, sobre todo porque el IDU no se compromete con una entrega del predio "limpio". Podría modificarse la forma de pago y acordarse un esquema de remuneración a precios unitarios por m3 de excavaciones en sitios donde se realizó la demolición de predios. Aunque esto no ha sido motivo de reclamo de los contratistas de 68 y Cali.

e. Indemnidad y Eventos Eximentes de Responsabilidad –EER: En los contratos se definen dos tipos de EER, el primero que se asimila a la fuerza mayor y el segundo asociado a hechos de terceros – riesgos previsible. En el primer caso, la compensación puede ser justa en la medida en que es un hecho que no es controlado por ninguna de las partes y es imprevisible. Sin embargo, en el segundo escenario, cuando se materializa un riesgo del IDU o asociado a un riesgo (permisos, por ejemplo), el valor de la indemnización debería ajustarse a la realizar la estructura de costos y gastos del contratista y ser previsible.

f. Considerar usar un esquema de Concesión (esta es una idea que se plantea dada la experiencia de hace 20 años con los contratos de Troncales NQS y Suba). Considerar la posibilidad de estructurar el proyecto mediante concesiones de Ley 80 (no APP). Hoy en día TMSA tiene que salir a endeudarse para traer a pesos de hoy las vigencias futuras que tiene. En vez de eso se puede pensar en volver a los esquemas de Suba y NQS y ajustar el perfil de pagos al contratista a las Vigencias Futuras. Aunque implica un mayor costo, este esquema permite una transferencia de riesgos fuerte y la financiación a cargo del privado puede estructurarse a plazos cortos lo que permite (i) mejores tasas y (ii) mayor competencia en la medida en que la deuda a 5 años es viable para cualquier banco. Por otro lado, un esquema de concesión permite incorporar plazos de mantenimiento en los proyectos. Así mismo, permite atraer empresas constructoras altamente sofisticadas y con capital de trabajo y capacidad de endeudamiento. Esto implicaría la contratación de una asesoría especializada que permita realizar la valoración de esta alternativa. Este esquema tuvo cuestionamientos de la Contraloría y por tratarse de un contrato de concesión debe pasar por permisos del Gobierno Nacional (Minhacienda, DNP, CONPES).

g. Pasos para volver a abrir la licitación si se mantiene el esquema de obra pública: Para los tramos que no fueron adjudicados se debe realizar nuevamente la solicitud de las vigencias futuras así:

- 1) Solicitar y aprobar en Confis de aval fiscal
- 2) Solicitar y aprobar en Consejo de Gobierno
- 3) Solicitar y aprobar en Junta directiva de Transmilenio S.A -TMSA
- 4) Solicitar y aprobar en Confis de vigencias futuras
- 5) Abrir el proceso prepliegos (obra e interventoría)
- 6) Expedir Certificados de Disponibilidad Presupuestal
- 7) Abrir proceso en pliego definitivo (obra e interventoría)
- 8) Adjudicar (obra e interventoría)

Este corredor es fundamental para Bogotá y la región central, está ligado a la operación competitiva de la ciudad que busca consolidarse y fortalecerse a nivel económico, ya que conecta la zona oriental de la ciudad con la occidental y a su vez vincula los municipios de Mosquera, Funza y Madrid (conexión industrial y agrícola). En su recorrido se observan sectores con vocación industrial y comercial, los cuales alimentan la materia prima de la mayoría de las industrias de la ciudad. Adicionalmente, es la vía por la cual ingresa un alto porcentaje de los alimentos de la población. De igual manera, este corredor permite el ingreso y salida de una gran parte de fuerza de trabajo para la ciudad y sus territorios vecinos, en esta vía se interceptan diferentes tipos de flujos vehiculares, lo que hacen de este, un corredor particular.

Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en las localidades de Fontibón, Kennedy, Puente Aranda y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá.

En cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 y el artículo 2 de la Resolución No. 20203040013685 de 2020, se logró el 4 de agosto de 2022 la suscripción del CONVENIO DE COFINANCIACIÓN PARA EL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO CALLE 13 DEL SISTEMA DE TRANSMILENIO DE BOGOTÁ, suscrito entre la Nación y el Distrito, asegurando así la financiación para este importante proyecto.



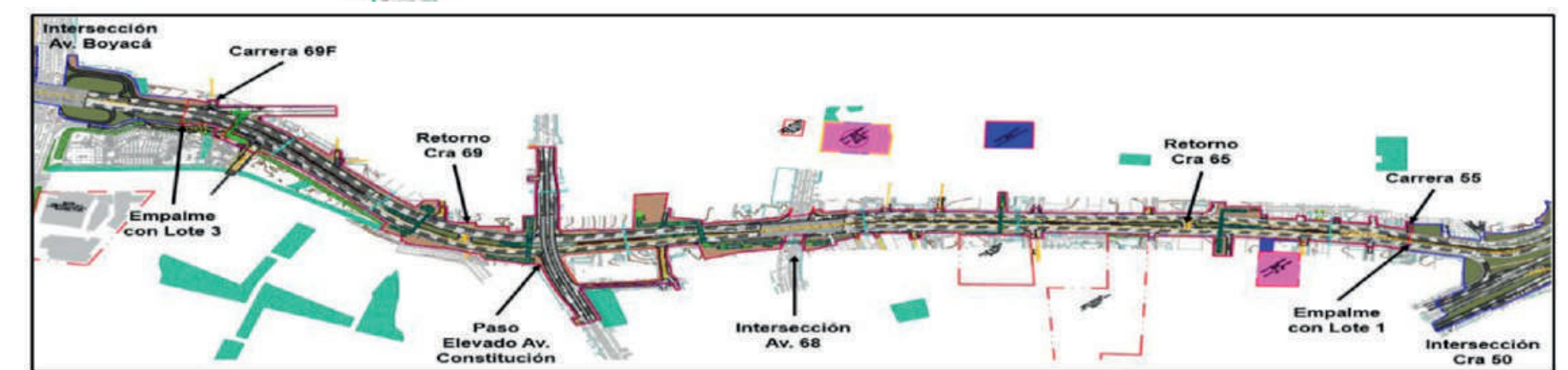
Fuente – Grupo de apoyo a la supervisión de parqueaderos.

El proyecto hace parte del PDD en el Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

El proyecto tiene como finalidad realizar la construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda, así como la adecuación de la Calle 13 al sistema de transporte público masivo, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde la Carrera 69F hasta el límite occidental del Distrito, incluidas las demás obras complementarias en Bogotá D.C., con el fin de mejorar la movilidad de todo el Distrito en especial las localidades de Fontibón, Kennedy y Puente Aranda.

Las obras de adecuación al Sistema Público de Transporte Masivo de la troncal calle 13 desde el límite del Distrito hasta la intersección de Puente Aranda, estará repartida en 5 tramos, que se dividen así:

El tramo 1 corresponde a la Intersección a desnivel de Puente Aranda, en la que confluyen la avenida Centenario o calle 13, la carrera 50, la avenida de Las Américas, la avenida Colón y la avenida de Los Comuneros.

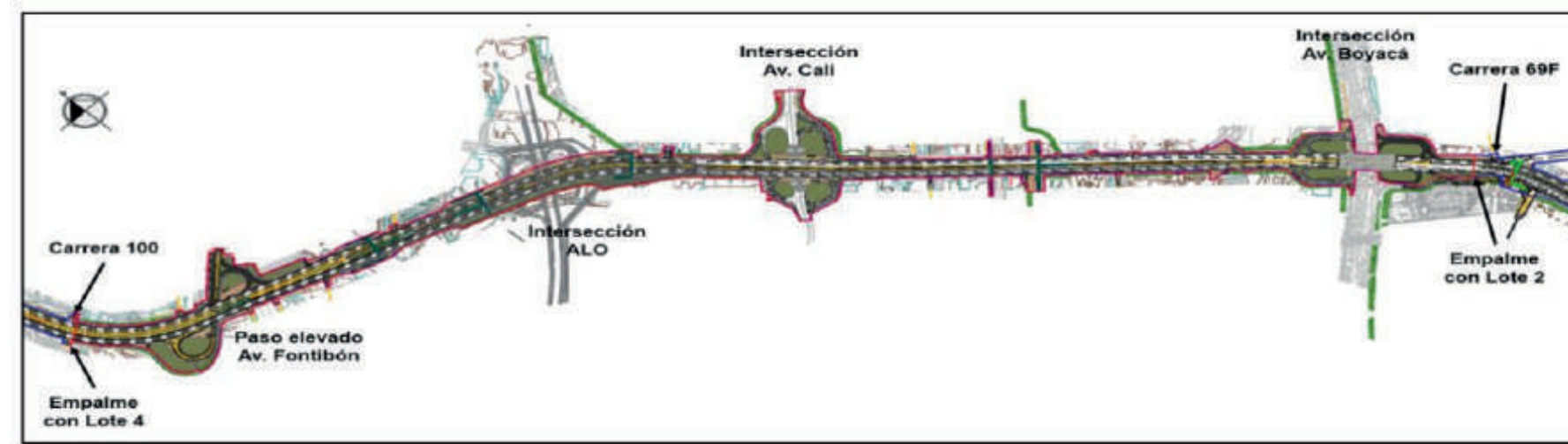


Fuente: IDU DTP

El tramo 3 inicia en la carrera 69 y se extiende hasta la carrera 100. Incluye la intersección de la avenida Boyacá, empalme con orejas de la Intersección de la Avenida Ciudad de Cali y paso elevado Avenida Fontibón, cinco esta-

ciones del Sistema Público de Transporte Masivo con sus respectivos accesos elevados y un retorno operacional del Sistema Público de Transporte Masivo.

El tramo 5 corresponde al patio taller y su acceso elevado.

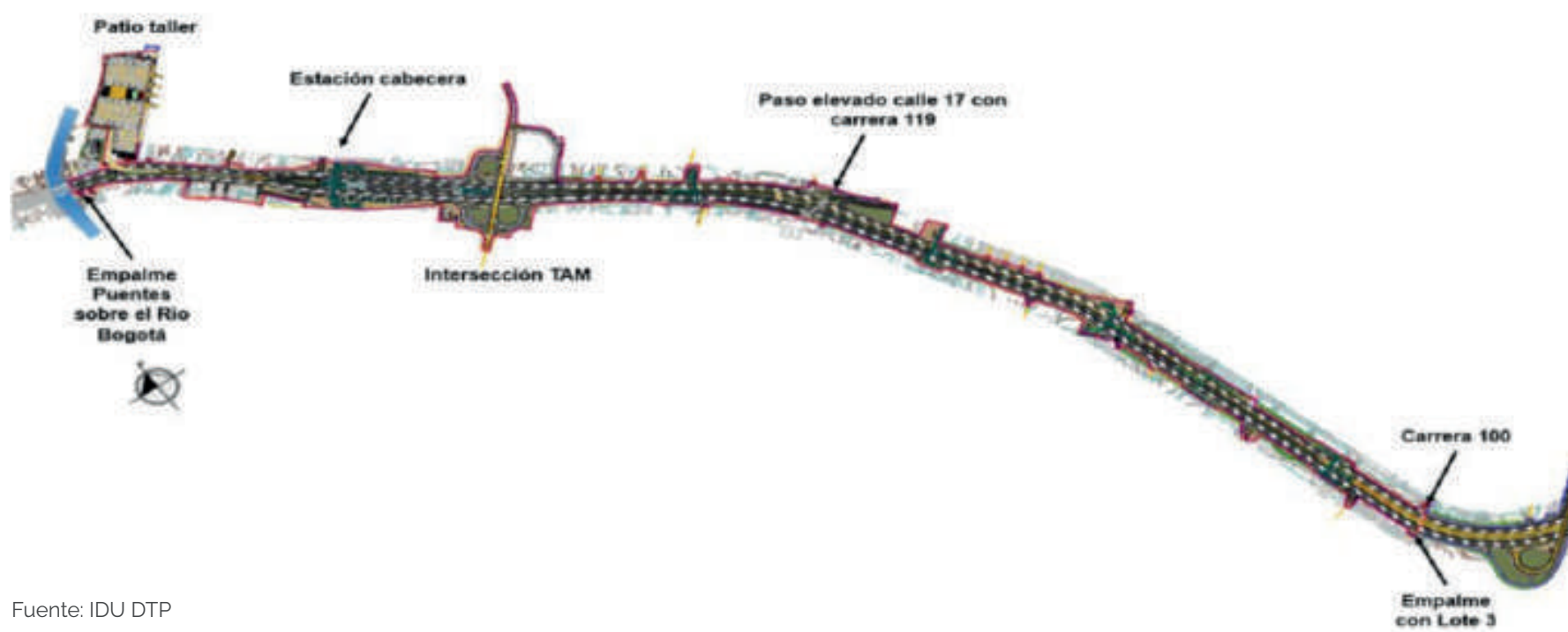


Fuente: IDU DTP

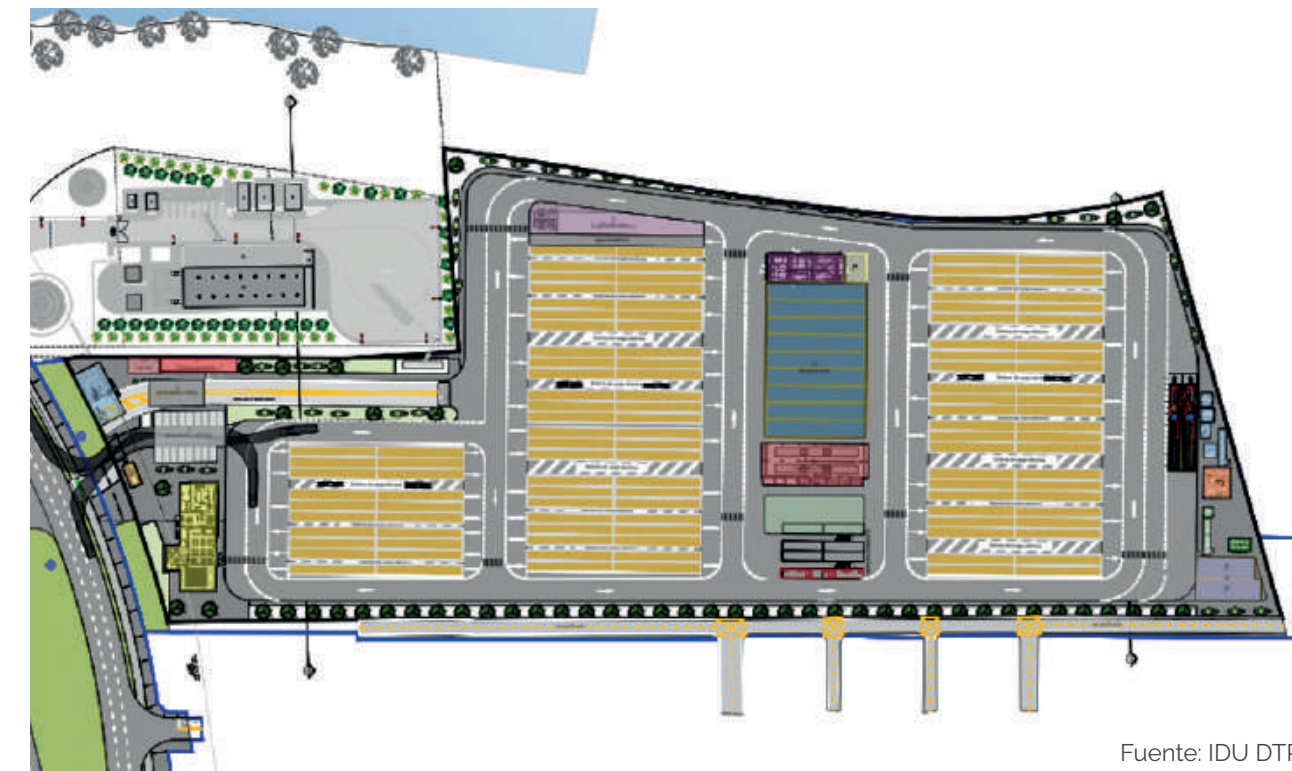
El tramo 4 inicia en la carrera 100 y se extiende hasta el límite con el Distrito. Incluye paso elevado de la Calle 17 con carrera 119, la intersección TAM, cuatro estaciones del Sis-

tema Público de Transporte Masivo sencillas con sus respectivos accesos elevados, la estación cabecera y un retorno operacional del Sistema Público de Transporte Masivo.

El área de influencia indirecta que se establece para el desarrollo de este proyecto interviene tres (3) localidades, diez (10) Unidades de Planeamiento Zonal -UPZ y cuarenta y dos (42) barrios.



Fuente: IDU DTP



Fuente: IDU DTP

#### Localización área de influencia directa del proyecto



Fuente: IDU DTP

#### 6.2.1 Datos de los contratos de consultoría

**Contrato consultoría** IDU-1475-2017, cuyo objeto es: "ESTUDIOS DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE, RAMAL AV. VILLAVICENCIO HASTA LA AV. CALI Y RAMAL AV. AMÉRICAS HASTA LA AV. CALI. BOGOTÁ D.C. Y ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA TRONCAL CENTENARIO DESDE EL LÍMITE OCCIDENTE DEL DISTRITO HASTA LA TRONCAL AMÉRICAS CON CARRERA 50, BOGOTÁ D.C."

**Valor del contrato:** \$28.866.985.422, específicamente para la troncal Centenario (calle 13) el valor final tomado del acta de liquidación fue de \$7.187.551.390

**Fecha de Inicio:** 14-02-2018

**Fecha de Finalización:** 5-08-2020

**Contratista:** UNIÓN TEMPORAL APP ALO - INGETEC S.A, INGETEC I & D S.A y DELOITTE CONSULTING S.L.U

**Estado:** Liquidado

**Contrato interventoría a la consultoría**, IDU- 1482-2017 cuyo objeto es "INTERVENTORÍA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA TRONCAL CENTENARIO DESDE EL LÍMITE OCCIDENTE DEL DISTRITO HASTA LA TRONCAL AMÉRICAS CON CARRERA 50 Y DE LA AVENIDA LONGITUDINAL DE OCCIDENTE, RAMAL AV. VILLAVICENCIO HASTA LA AV. CALI Y RAMAL AV. AMÉRICAS HASTA LA AV. CALI. BOGOTÁ D.C."

**Valor del contrato interventoría:** \$4.989.483.955 específicamente para la troncal Centenario (calle 13) el valor final tomado del acta de liquidación fue de \$1.390.184.230

**Fecha de Inicio:** 14-02-2018

**Fecha de Finalización:** 5-08-2020

**Contratista:** HMV CONSULTORIA SAS

**Estado:** Liquidado

#### 6.2.2 Proceso de licitación

##### Proceso de licitación para construcción de la obra:

El proceso de licitación se repartió en 5 tramos, que se dividen así:

##### LOTE 1:

Proceso para la obra IDU-LP-SGI-017-2022

Este fue adjudicado al Consorcio CC L1 2023 integrado

por CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A. con una participación del 75% y CONCONCRETO PROYECTOS SAS con una participación del 25%. Su adjudicación se realizó el 24 de abril de 2023 mediante contrato No. IDU-1456 - 2023 cuyo objeto es "CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE PUENTE ARANDA Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, CORRESPONDIENTE A LAS OBRAS DE ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL CALLE 13 EN BOGOTÁ D.C." con un plazo de ejecución de 36 meses discriminados así: 6 meses pre construcción, 26 meses construcción, y 4 meses para recibo, el valor contratado asciende a \$477.834.784,322.

Este contrato suscribió el acta de inicio el pasado 22 de junio de 2023.

#### Proceso para la interventoría de la obra IDU-CMA-SGI-030-2022

En cuanto al proceso de interventoría fue adjudicado el 14 de junio de 2023, al consorcio INTERSECCIÓN 13 CR por un valor de \$ 28.384.241.814 mediante contrato IDU-1550-2023 cuyo objeto es "INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE PUENTE ARANDA Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, CORRESPONDIENTE A LAS OBRAS DE ADECUACIÓN AL SISTEMA TRANSMILENIO DE LA TRONCAL CALLE 13 EN BOGOTÁ D.C."

Este contrato suscribió el acta de inicio el pasado 22 de junio de 2023.

#### LOTE 2:

##### Proceso para la obra IDU-LP-SGI-022-2022

Este fue adjudicado al Consorcio CC 2023 integrado por CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A. (70% de participación) y CONCONCRETO PROYECTOS SAS, (30% de participación). Su adjudicación se realizó el pasado 24 de abril de 2023 mediante contrato IDU-1450 -2023 cuyo objeto es "CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN DE LA CALLE 13 AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO, CALZADAS DE TRÁFICO MIXTO, NUEVAS CICLORRUTAS Y ESPACIO PÚBLICO, DESDE EL LÍMITE OCCIDENTAL DEL DISTRITO HASTA LA CONEXIÓN CON LA INTERSECCIÓN DE PUENTE ARANDA INCLUIDAS LAS DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C.-LOTE 2" con un plazo de ejecución de 36 me-

ses discriminados así: 6 meses pre construcción, 26 meses construcción, y 4 meses para recibo. El valor de las obras asciende a \$499.589.297.791.

Este contrato suscribió el acta de inicio el 7 de septiembre de 2023.

#### Proceso para la interventoría de la obra IDU-CMA-SGI-036-2022

En cuanto al proceso de interventoría fue adjudicado el 28 de julio de 2023 al CONSORCIO BOGOTÁ CYP conformado por CEMOSA COLOMBIA (60%) y PROES INGENIERIA SAS (40%) por un valor de \$ 26.413.119.467, mediante contrato IDU-1653 -2023, cuyo objeto es "INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA CONSTRUCCIÓN PARA LA ADECUACIÓN DE LA CALLE 13 AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO, CALZADAS DE TRÁFICO MIXTO, NUEVAS CICLORRUTAS Y ESPACIO PÚBLICO, DESDE EL LÍMITE OCCIDENTAL DEL DISTRITO HASTA LA CONEXIÓN CON LA INTERSECCIÓN DE PUENTE ARANDA INCLUIDAS LAS DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN BOGOTÁ D.C."

Este contrato suscribió el acta de inicio el 15 de septiembre de 2023.

#### LOTE 3 Y 4:

Estos fueron licitados bajo el mismo proceso que el lote 2, es decir IDU-LP-SGI-022-2022 y fueron declarados desiertos mediante Resolución 001673 del 22 de marzo de 2023. Por lo anterior, se inició nuevo proceso para estos lotes IDU-LP-SGI-013-2023, el cual se volvió a quedar desierto en diciembre de 2023.

#### LOTE 5:

En estructuración del proceso licitatorio, el cual se estima comenzar en el primer trimestre de la vigencia 2024.

### 6.2.3 Características del contrato

Las características de los contratos de obra suscritos para los tramos 1 y 2 corresponden al esquema 1 de conformidad al Manual de Gestión Contractual V19, numeral 9.2 literal g., que determina:

- El IDU pone a disposición del contratista los estudios y diseños con los que cuenta con fin informativo.

- Entrega parámetros mínimos de diseño (documento técnicos)

El esquema seleccionado busca que el Contratista partiendo de los documentos técnicos puestos a disposición por la Entidad, asuma la total responsabilidad de los estudios y diseños con los que ejecutará las obras, al igual que la estabilidad y calidad de estas por el término establecido a partir de la finalización de la etapa de construcción, lo cual debe traducirse en beneficios económicos y de movilidad para la ciudad. Las etapas definidas para este esquema son preconstrucción y construcción.

#### LOTE 1

**Contrato:** IDU-1456 - 2023

**Contratista:** Consorcio CC L1 2023 integrado por CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A. con una participación del 75% y CONCONCRETO PROYECTOS SAS con una participación del 25%

**Valor:** \$477.834.784.322

**Plazo:** 36 meses

**Fecha de inicio:** junio 22 de 2023

**Fecha estimada terminación obra:** junio 2026

#### LOTE 2

**Contrato:** IDU-1450 -2023

**Contratista:** Consorcio CC 2023 integrado por CONSTRUCTORA CONCONCRETO S.A. (70% de participación) y CONCONCRETO PROYECTOS SAS, (30% de participación)

**Valor:** \$499.589.297.791

**Plazo:** 34 meses

**Fecha de inicio:** septiembre 7 de 2023

**Fecha estimada terminación obra:** julio de

### 6.2.4 Gestión predial

El proyecto inició su gestión en la vigencia 2018 teniendo como fuente de financiación la de Gestión de Activos derivada de la venta de activos de empresas de servicios públicos, con una meta inicial de 827 predios. La asignación tardía de estos recursos del año en mención, permitieron solo avanzar en la oferta de 32 predios. Si bien este proceso

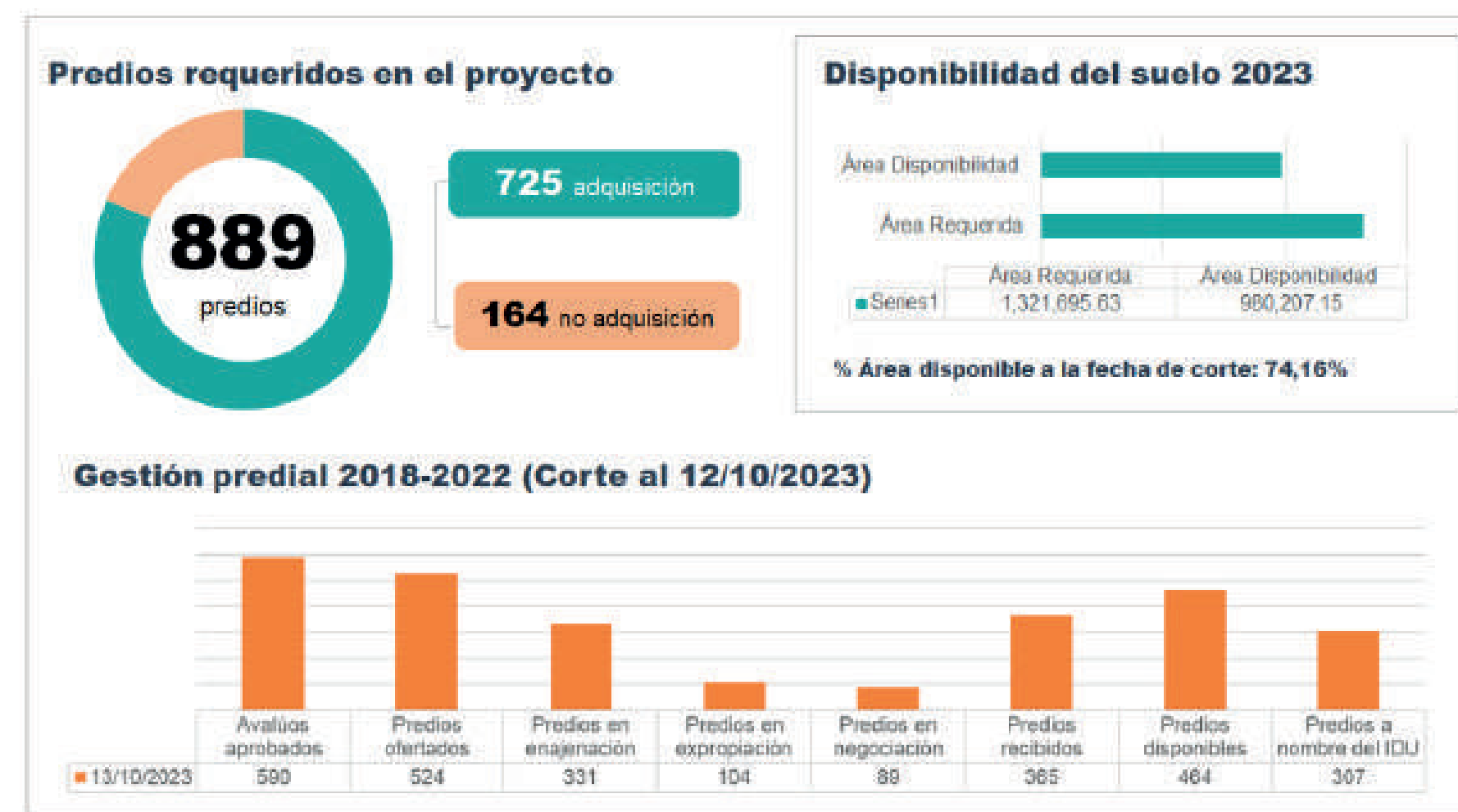
continuó en el año 2019, la no disposición de recursos en la fuente inicialmente citada, obligó a su suspensión.

En la vigencia 2021, como resultado del estudio de optimización realizado, fue definido el nuevo límite de intervención del trazado de ingeniería de valor para el corredor vial de la Avenida Calle 13 desde el límite occidente del Distrito hasta la Troncal Américas con carrera 50, logrando la financiación en el año 2022 con los recursos de la Empresa

Transmilenio S.A. a través del Convenio Interadministrativo 1676 de 2022.

El proceso de adquisición se adelanta en 5 lotes del trazado, que corresponden a los tramos constructivos.

El proyecto a la fecha presenta el siguiente estado general de avance:



El valor comprometido a la fecha asciende a \$471.273,82 millones. Se adelanta la revisión de la disponibilidad de los recursos conforme la cuota que sea asignada presupuestalmente para la vigencia 2024 a Transmilenio S.A.

El proyecto además de su discontinuidad en el tiempo por las dificultades de financiamiento, avanza con las cifras

mencionadas en la gráfica, sin embargo, permanecen problemáticas que afectan los cronogramas de entrega de los predios entre los que se citan:

- Predios de suelo protegido, rurales y/o urbanizables no urbanizados cuya oferta de compra NO se ajusta a las expectativas y/o capacidad de uso actual, usualmente



por su extensión tienen asociadas una cantidad significativa de unidades sociales. Genera lo anterior la no aceptación de oferta de compra, la baja concurrencia de propietarios a los procesos de adquisición predial y restablecimiento de condiciones, y la oposición del propietario que genera inseguridad de la tenencia en las US no propietarias

- Predios grandes con bodegas de tipología económica, con uso de espacio público para desarrollo de actividad y con cánones de arrendamiento bajos para los precios de mercado, que frente a la compra declaran su oposición especialmente por el déficit de oferta inmobiliario para su traslado y que siga generando satisfacción frente a la relación uso/costo.
- Predios con predominancia de US económicas no propietarias que requieren traslado especializado y/o factores o montos de compensación no previstos en la norma IDU, siendo imposible generar los reconocimientos frente a este tipo de situaciones.

Las estrategias de gestión para facilitar la entrega de los predios se han orientado a:

- Acompañamiento permanente a las US en proceso de compensación congestionando el avance en el proceso de adquisición.
- Seguimiento al estado de avance y establecimiento de controles para realización de trámites internos.
- Articulación permanente del proceso de adquisición y de restablecimiento de condiciones para lograr una acción efectiva y sin daño.
- Planeación de acciones para el cierre de la vigencia fiscal.
- Presencia institucional en lotes priorizados y en intermediaciones de RT de alta complejidad complejos con la programación de la unidad móvil de atención

### 6.2.5 Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

A la fecha (octubre 20 de 2023) se encuentra en estructuración el nuevo proceso de selección para los lotes 3 y 4, teniendo en cuenta que estos se declararon desiertos el 22 de marzo de 2023, en razón a que no se recibieron ofertas.

No obstante, los riesgos asociados a la etapa de construcción definidos en la matriz de riesgos para el proceso de selección son los siguientes:

- No contar con el contrato de Interventoría requerido para la ejecución del contrato derivado de los procesos principales. Debido a procesos de contratación fallidos u órdenes judiciales o administrativas que impiden adjudicar o ejecutar el contrato de interventoría.
- Errores u omisiones en los estudios, diseños y documentación técnica. El contratista hace Uso libre y autónomo de estudios y diseños, disponibles como referencia en el cuarto de datos a su riesgo y ventura, para atender su obligación de diseñar, según lo reglado en el contrato
- En la etapa de pre construcción se pueden presentar demoras en el cierre de trámites de licencias, permisos, aprobaciones y autorizaciones que se requieran para terminar procesos propios de la etapa. Las entidades encargadas de otorgar los permisos no dan trámite con la oportunidad que espera el contratista.
- En la ejecución del proyecto se pueden presentar demoras en obtener avales, permisos, trámite de manobras, PMT, aprobaciones y autorizaciones requeridos en la ejecución propia de las obras. A pesar de la debida diligencia del contratista, con la calidad y oportunidad rigurosa, las entidades encargadas no atienden oportunamente la gestión requerida.
- Se presenta variación en los precios o valores de materiales, insumos, elementos o cualquier componente que haga parte del precio, costo o gasto, de los ítems

que serán pagados por precios unitarios, por encima de lo establecido en la forma de pago y sus fórmulas de ajuste. Cambian las condiciones macroeconómicas y de mercado (Ej.: TRM, IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, salario mínimo, etc.).

- Se presenta variación en los precios o valores de materiales, insumos, elementos o cualquier componente que haga parte del precio, costo o gasto, de pagos a precio global. Cambian las condiciones macroeconómicas y de mercado (Ej.: TRM, IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, salario mínimo, etc.).
- Se presentan acciones judiciales o de oposición al proyecto, que impiden el inicio de las actividades o determinan la suspensión de actividades. Grupos de interés acuden ante la autoridad o juez del caso quien profiere una orden contra los intereses del proyecto, o la comunidad realiza acciones de hecho, a pesar de la debida diligencia del contratista de obra y oportuna atención de los trámites y acciones que corresponden.
- Se presentan manifestaciones, protesta social, acciones vandálicas o acciones tipificadas en la legislación penal, que afecten la ejecución del contrato. Grupos de interés o terceros quebrantan el orden público, impidiendo el inicio u obligando a la suspensión de actividades principales del contrato de obra
- En desarrollo de la fase de ejecución se espera la interacción con contratos de este o de otros proyectos del IDU que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra, que eventualmente pueden afectar el inicio o dificultar el normal desarrollo de la obra.
- En desarrollo de la fase de ejecución se espera interacción con contratos no relacionados con el IDU que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra, que eventualmente pueden afectar el inicio o dificultar el normal desarrollo de la obra.

• Durante el plazo de ejecución del contrato se pueden presentar inhabilidad física o mental del personal por contagio de COVID-19

• Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de terceros. Derivada de daños a bienes, muerte o lesiones de personas por accidentes o eventos que ocurran en los predios, o por errores en el manejo de las actividades de la obra.

• Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de empleados del contratista o subcontratistas. Derivada de daños a bienes, muerte o lesiones de personas por accidentes de trabajo o eventos que ocurran en los predios.

• Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de empleados del contratista o subcontratistas por incumplimientos en el pago de obligaciones laborales del contratista o no garantizar la cobertura de la afiliación al Sistema General de Seguridad Social del personal requerido para ejecutar el contrato

• Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de proveedores de bienes y servicios del contratista

• El contratista ocasiona o genera dentro de sus actuaciones u omisiones, extensiones de las labores de interventoría

• Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños o pérdida de la obra civil en forma parcial o total por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asegurables.

• Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños o pérdida de bienes, elementos y equipos propios del Contratista destinados a la ejecución del Contrato por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asegurables.

• Daño, pérdida o afectación de redes de servicios públicos, de redes de telecomunicaciones, bienes o infraestructura del IDU o de terceros, debido a causas atribuibles al contratista.

• La disponibilidad predial no tiene el avance necesario, en las diferentes áreas definidas para la ejecución de obras del proyecto. A pesar de la debida diligencia del IDU, se presentan demoras en trámites administrativos para la puesta a disposición de los predios necesarios.

• Escasez en el mercado de materiales, insumos, equipos, herramientas, y/o proveedores de servicios necesarios para la ejecución del contrato.

• No contar o insuficiencia en el flujo de caja que permita garantizar la ejecución de los trabajos, obras y en general todas las actividades necesarias para el adecuado desarrollo del contrato.

• Daños o pérdida de la obra en forma parcial o total debido a error de estudios, diseños o en la construcción.

• Hallazgos arqueológicos que se presenten durante el desarrollo de las actividades de prospección, excavaciones y demás labores propias de las obras civiles, que excedan más allá de lo previsto inicialmente por la entidad y supere lo regulado en el contrato.

• En la etapa de pre construcción, en los estudios de geología, geotecnia e hidrogeología que debe realizar el contratista, se pueden encontrar condiciones actuales más complejas.

• Necesidad de realizar la construcción de las Obras sociales que sean acordadas con la comunidad y el IDU, según lo dispuesto en la minuta del contrato, Cláusula 3.12. Obras sociales.



### 6.3 CORREDOR VERDE 7

En el año 2020, tras revocar la licitación para la Troncal Carrera Séptima, se inició la primera fase de participación ciudadana para la co-creación del diseño conceptual del Corredor Verde.

Tras resolver este obstáculo judicial, se inició la primera fase de participación ciudadana para la co-creación del diseño conceptual del Corredor Verde, en la que se recibieron más de 50.000 propuestas de los ciudadanos, que una vez analizadas fueron parte del insumo para dar inicio al proceso contractual para los estudios y diseños de esta importante

vía. El 41% de los encuestados pidieron una movilidad sostenible (carril bici, transporte público eléctrico, seguridad vial, mejores andenes), 22,3 % un corredor verde y auto sostenible, 17,6% transporte público incluyente, 16,8% proyecto urbano integral y solo el 2,3% mantener el corredor. Con estos resultados se contrató con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo los lineamientos ambientales y de espacio público del Corredor.

Con fundamento en la información recolectada el IDU contrató la actualización, complementación y ajuste de los estudios y diseños del corredor distribuidos geográficamente en tres tramos.

- Desde la Calle 26 hasta la Calle 32.
- Desde Calle 32A a Calle 93A
- Desde Calle 93A a Calle 200, Patio Portal Calle 200

El corredor verde atravesará las localidades de Santa Fe, Chapinero y Usaquén, beneficiando a cerca de 3 millones de personas.

El proyecto del Corredor Verde de la Carrera Séptima es principalmente, un proyecto que busca dar prioridad en el espacio público a los modos sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público) que aporte a la descarbonización de la ciudad y apoye los procesos de mitigación y adaptación

al cambio climático, en armonía con la naturaleza. La vocación del Corredor Verde es de i) conexión ecológica al ser el primer borde vial arterial contra los Cerros Orientales, ii) conector de movilidad en sentido sur-norte, para reducir los tiempos de viaje, con una alta permeabilidad oriente-occidente, iii) integrador de actividades urbanas y provocador de vitalidad en el espacio público.

#### Infraestructura peatonal y espacio público

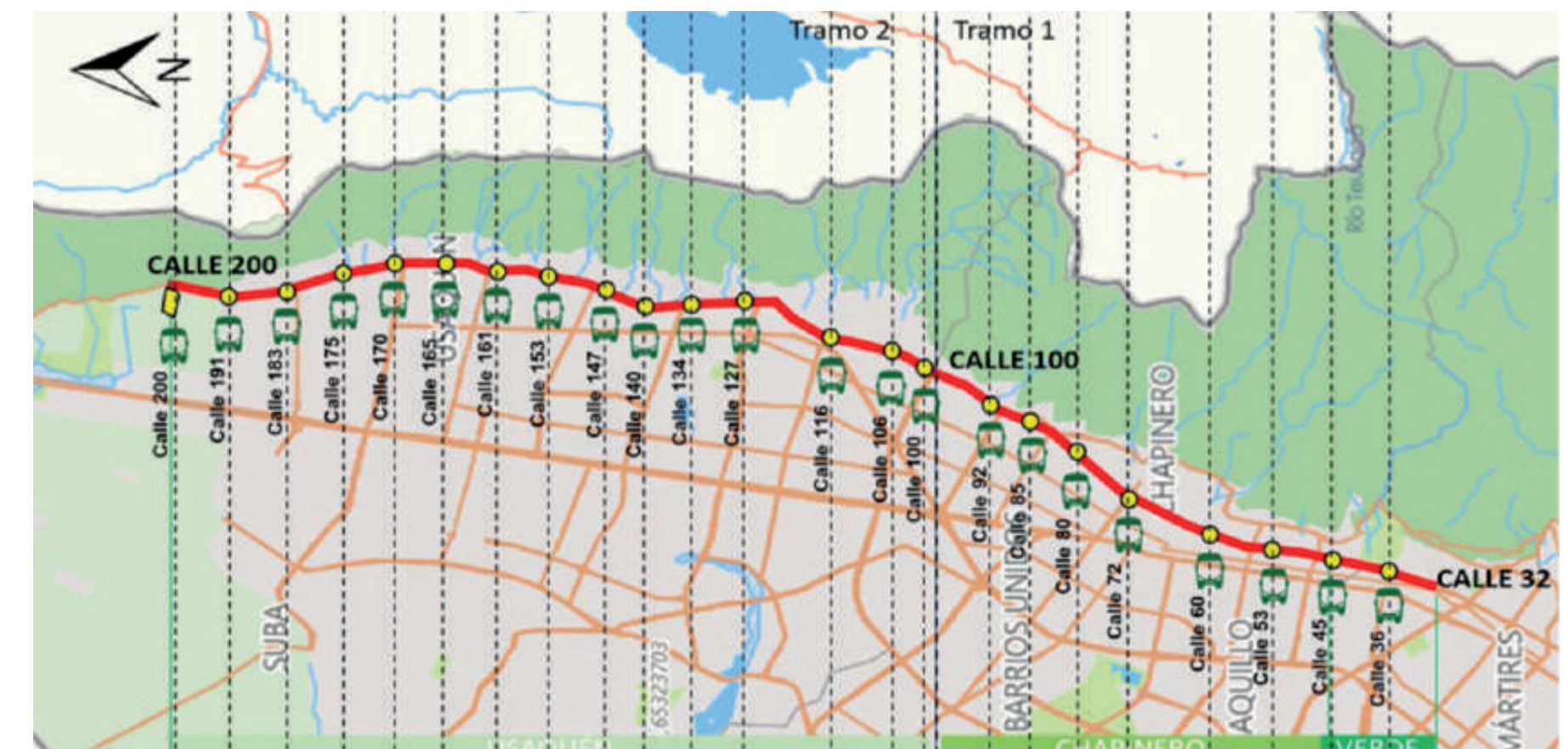
Se propone una mejora global del espacio público en todo el corredor, pero con una intervención más fuerte y total en el extremo sur, así como la creación de corredores peatonales seguros en el extremo norte. En el extremo sur, se buscaría la reorganización del espacio público de forma completa, integrando elementos de paisajismo y diseño urbano fuertes para crear un "lugar" con identidad y apto para la permanencia. En el tramo norte se buscaría más una mejora de los espacios de circulación y conectividad para el peatón haciendo énfasis en elementos de seguridad vial.

#### Cicloinfraestructura

El Corredor Verde tiene desde su definición en el Plan Distrital de Desarrollo la incorporación de cicloinfraestructura de alta calidad y segregada a lo largo de todo el proyecto. Es por esto que en el esquema conceptual se incluye una conexión directa y sin interrupciones en los 20 km del proyecto. Se indican conexiones con el resto de la red de ciclorrutas.

#### Transporte Público

Este componente busca atender las necesidades de demanda que varían a lo largo del corredor en cuanto a capacidad. Se hace hincapié en la importancia de las conexiones en el tramo sur con la troncal de la Carrera Décima, y al norte con la Troncal de la Av. Carrera 68. Se indica las diferencias en capacidad que se deberían atender con el diseño condicionado a la implantación de otros proyectos estratégicos como el Corredor Férreo del Norte y la extensión de la Primera Línea de Metro de Bogotá - PLMB hasta la Calle 100.



### Tráfico mixto y transporte privado motorizado

Se propone para el transporte privado motorizado mantener una capacidad intermedia/alta en el tramo norte y entrando al tramo de Chapinero/Rosales hasta el punto de conexión con la Av. Circunvalar. A partir de este punto hacia el sur, se propone una reducción importante del espacio vial dedicado a este modo, para poder acomodar las otras funciones del corredor como transporte sostenible y espacio público, manteniendo el acceso a predios en todo momento. Entrando al tramo del extremo sur, se propone una restricción más fuerte al acceso por automóvil y transporte privado motorizado para permitir la creación de "lugar". Adicionalmente, se propone una reconfiguración de otras vías

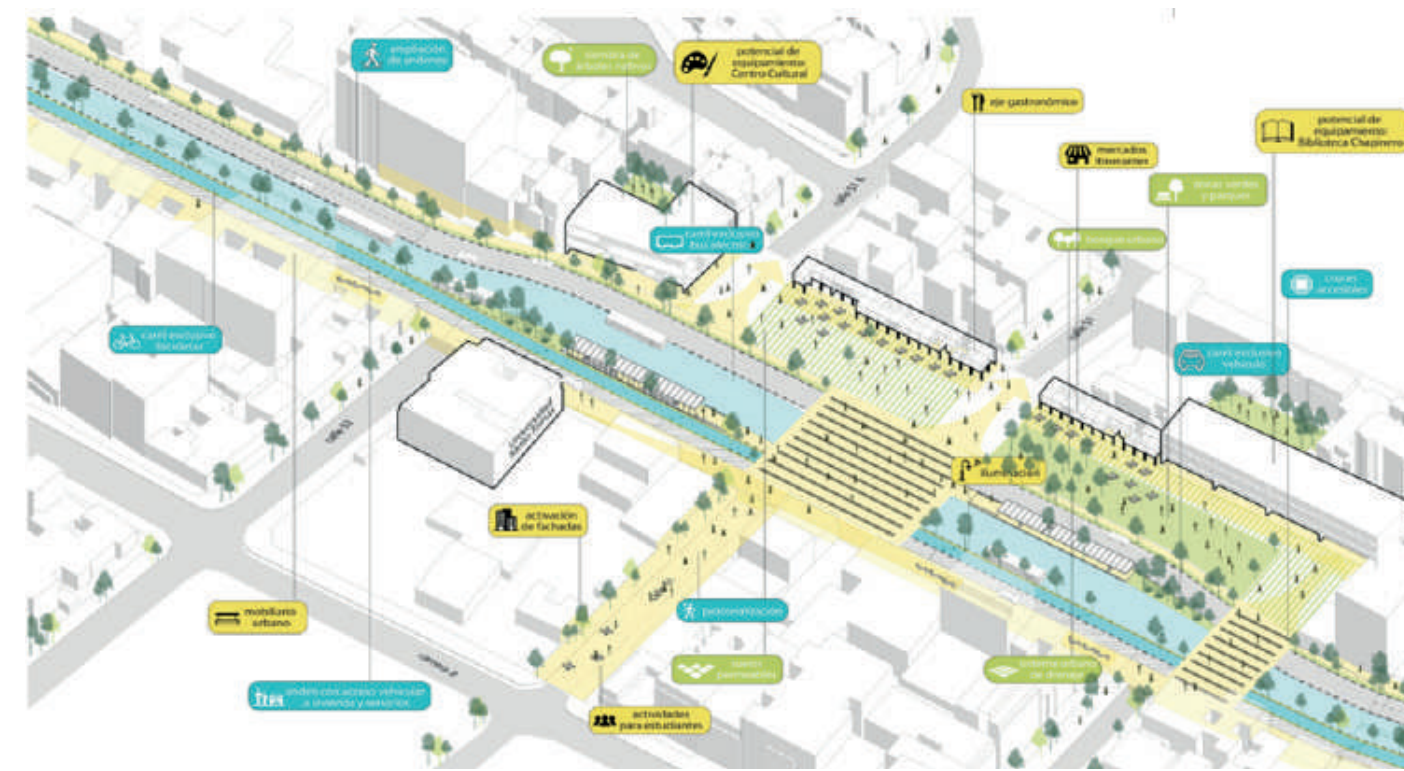
en el Borde Oriental como parte de un "sistema" de movilidad para el tráfico mixto.

### Tramos conceptuales

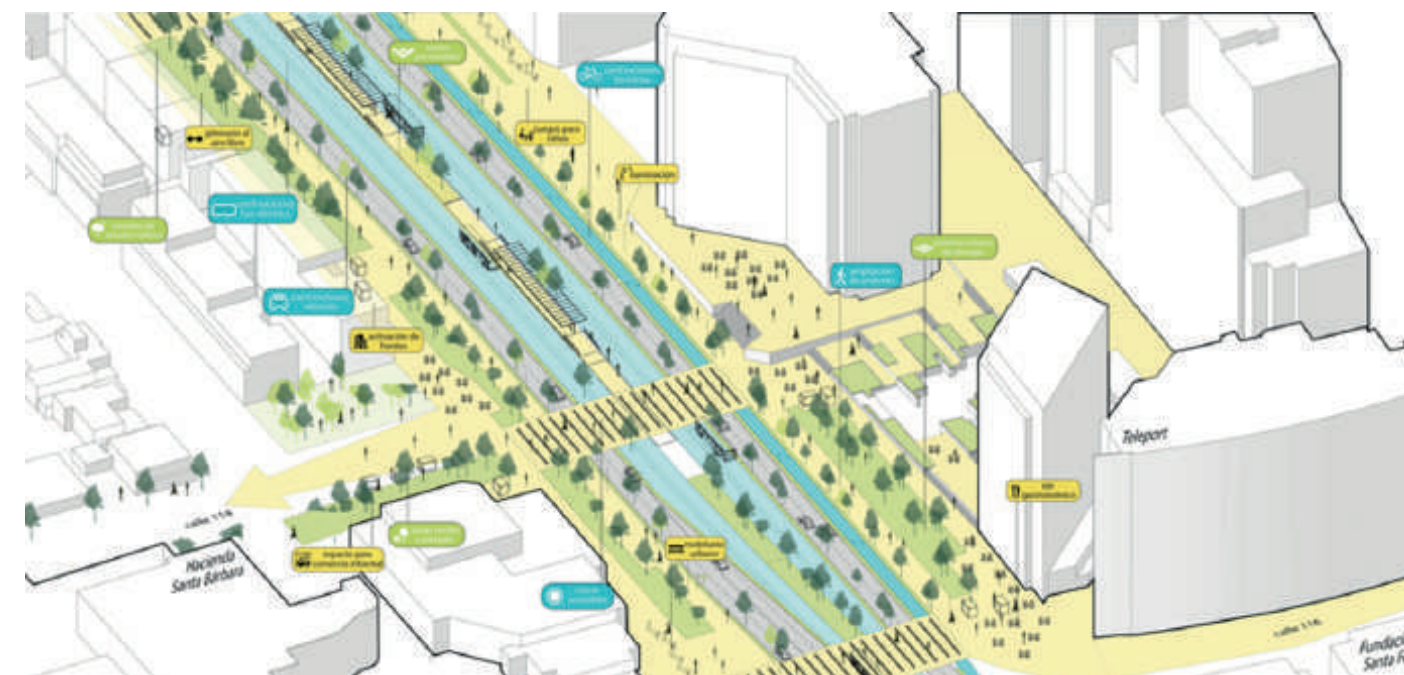
En el desarrollo del proyecto se han identificado tres grandes tramos que tienen condiciones particulares.

- Tramo 1 - Calle 24 a Calle 32
- Tramo 2 - Calle 32 a Calle 92
- Tramo 3 - Calle 92 a Calle 200

El valor total del proyecto son 2.5 billones de pesos que incluyen la construcción de la infraestructura, interventoría, gestión predial y una etapa de mantenimiento de 3 años.



Corredor Verde Séptima Tramo 2 - Ilustración a la altura de Calle 51 - Chapinero  
Fuente IDU - Estudio de Factibilidad 2021



Corredor Verde Séptima Tramo 3 - Ilustración a la altura de Calle 116 - Usaquén  
Fuente IDU - Estudio de Factibilidad 2021



Corredor Verde Séptima Tramo 1 - Ilustración a la altura del Museo Nacional.  
Fuente IDU - Estudio de Factibilidad 2021

### 6.3.1 Proceso de revocatoria de la licitación de la Troncal 7

Al momento de iniciar la administración la licitación pública para la construcción de la Troncal Carrera Séptima se encontraba suspendida por tres demandas frente a la afectación al patrimonio cultural, no tener armonizado el Plan Parcial del Pedregal y al impacto de la intersección de la calle 85 por Av. Circunvalar. Ante esta situación, el IDU logró revocar dicha licitación sin que el Distrito fuera objeto de demandas ni obligado a pagar suma alguna por concepto de indemnizaciones, lo que dio viabilidad a la apertura del corredor verde.

Tras resolver este obstáculo judicial, se inició la primera fase de participación ciudadana para la co-creación del diseño conceptual del Corredor Verde.

### 6.3.2 Proceso de participación incidente y estudios de factibilidad

En el marco del Proyecto Corredor Verde Carrera Séptima, y en consonancia con el artículo 105 del Acuerdo 761 de 2020 del Concejo de Bogotá, se definió que este proyecto "se diseñará con participación ciudadana incidente"; en torno a este objetivo, el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- y el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal -IDPAC- diseñaron en conjunto una apuesta innovadora en la co-creación del proyecto, en la cual la ciudadanía ha participado activamente en su concepción, definición y estructuración conceptual.

La co-creación del proyecto es un proceso de innovación y de gobierno abierto para la gestión de proyectos urbanos: genera espacios y herramientas para dialogar con la ciudadanía en torno a sus propuestas e imaginarios de ciudad. Sintetiza y materializa los aportes en un diálogo constructivo con lineamientos técnicos y presupuestales, generando un proyecto colaborativo, transparente y abierto que genera la construcción de confianza, comprensión de procesos técnicos, y materializa los aportes en insumos incidentes en las decisiones que estructuran los proyectos.

Momentos de la participación ciudadana: este proceso se desarrolla en 4 momentos de acuerdo con las fases del ciclo de proyectos y cada momento plantea unos objetivos concretos para cada uno:



- Recorridos de Diseño Cívico
- Talleres de Diseño Cívico
- Sesiones Comités IDU
- Foros y espacios académicos
- Mesas técnicas de presentación de resultados de estudios y diseños
- Espacios territoriales y vecinales
- Espacios de presentación de planos a detalle del Proyecto con sector comercial, gremial y empresarial

Los resultados de las diversas herramientas utilizadas en el proceso de co-creación y sus metodologías fueron incluidas como resultados del proceso participativo en los siguientes documentos:

- Documento "Informe de las actividades de la ruta de la participación ciudadana incidente en la primera fase de la etapa de co-creación del Proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima" elaborado por el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal - IDPAC : [https://www.participacionbogota.gov.co/sites/default/files/2020-12/informe\\_final\\_ruta\\_participacion\\_CV7\\_2-12-20.pdf](https://www.participacionbogota.gov.co/sites/default/files/2020-12/informe_final_ruta_participacion_CV7_2-12-20.pdf)
- Estudio de Idea y Prefactibilidad, que podrá ser consultado en el siguiente link : <https://drive.google.com/>

<file/d/1eKxplCEoY9cbYaRt-wvXhoUop-KFhyPc/view>

- Documento Técnico de Soporte Estudio de Factibilidad Técnica Corredor Verde Séptima: <https://septimaverde.gov.co/web/content/1175?unique=cb0ed6eca6fd36401092baa91031bd4e41c9274a&download=true>
- Documento Síntesis del Proceso de Co-creación y Participación Ciudadanas: <https://www.septimaverde.gov.co/web/content/1737?unique=387dc20cfbf045828ff-d44f6a1277a00677a8b16&download=true>
- Lista de reproducción de sección transmitidas en vivo del proceso de co-creación Corredor Verde en canal de YouTube del IDU, en el siguiente link: <https://www.youtube.com/playlist?list=PL13bThteAupWw8Fga-TowmTWleAh3-TG14>

En la ruta de co-creación para la fase de estudios y diseños se propusieron las siguientes herramientas del proceso, para la generación de insumos de retroalimentación y de propuestas ciudadanas, que deben analizarse y valorarse técnica, financiera y jurídicamente a través del producto del componente social: Matriz de sistematización de aportes ciudadanos.



**Fase Diseño conceptual:** construir con los ciudadanos los imaginarios, ideas, lineamientos y propuestas de diseño en torno al proyecto.

**Fase de estudios y diseños:** incorporar las ideas y propuestas ciudadanas en el diseño urbano, arquitectónico y de ingeniería a través de un análisis técnico, financiero y urbano para determinar qué y cómo se incorpora.

**Fase de construcción:** evaluar con los ciudadanos los impactos positivos y negativos que traen el proyecto tanto en obra como en operación.

**Fase operación:** desarrollar un proceso de cultura ciudadana que fortalezca la relación de los ciudadanos con el proyecto y promover el buen uso de este, para mejorar la

sostenibilidad y apropiación por parte de estos.

Para las fases implementadas de la ruta de la co-creación y participación ciudadana se han realizado las siguientes herramientas y metodologías:

- Talleres Vecinales
- Talleres de Imaginarios
- Cajas de herramientas formativas
- Talleres de Visiones Compartidas
- Talleres de Construcción de Acuerdos Ciudadanos
- Diálogos Urbanos
- Diálogos Territoriales
- Talleres Temáticos Corredor Verde
- Reunión de inicio Proyecto Corredor Verde
- Reuniones extraordinarias

El modelo de Gobierno Abierto de Bogotá -GAB se estructura bajo cuatro pilares: transparencia, participación, colaboración y servicios, los cuales se desarrollan mediante estrategias y acciones transversales para promover la vigilancia ciudadana al gasto público, la priorización democrática de recursos y decisiones sobre los retos de ciudad, la innovación social de la gestión pública. Además, las acciones del modelo se coordinan de manera articulada entre las Secretarías General, Gobierno, Planeación y el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal -IDPAC-.

La experiencia de participación ciudadana incidente del Proyecto Corredor Verde Carrera Séptima, en cumplimiento del artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo, fue presentada a la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá como una buena práctica y experiencia de Gobierno Abierto bajo el pilar de participación ciudadana.

Esta experiencia se gestionó conjuntamente con el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal IDPAC y fue reconocida con mención especial en el Premio Distrital a la Gestión 2021.

- La Ruta de la "Co-creación" del proyecto fue presentada el 1 de octubre de 2020, su implementación generó las siguientes fases y resultados del proceso:
- Primera Fase: (octubre 2020): diseño colaborativo y de ideación conjunta de la propuesta ciudadana del Corredor Verde;
- Presentación propuesta conceptual del Proyecto Corredor Verde el 23 de noviembre de 2020.
- Segunda Fase (noviembre 2020- febrero 2021): retroalimentación de la propuesta de diseño conceptual a través de asociaciones vecinales, juntas de acción comunal, sector academia, gremios y ciudadanía en general.
- Fase de aprestamiento para Estudios y Diseños, la cual se ejecutó durante el 2021 a través de la metodología de cajas de herramientas como un espacio de formación y aprendizaje conjunto en los pilares conceptuales del proyecto.

- Fase de estudios y diseños que inició en agosto de 2021 e inició su etapa de cierre y presentación de resultados en el último trimestre del 2022 con base a los entregables y productos de las tres firmas consultoras del Proyecto.
- Fase de presentación y participación incidente de resultados de la fase de estudios y diseños del Proyecto Corredor Verde: A partir del último trimestre del 2022 y con base a las entregas de productos de las Con-

sultorias, el Instituto de Desarrollo Urbano inició una fase de diálogo y presentación de los resultados de los insumos de la Fase de estudios y diseños, con el objetivo de generar espacios de presentación, diálogo y participación ciudadana que fortalezca las propuestas presentadas con la visión territorial y de la comunidad.

En el siguiente esquema se detallan las fases descritas con las herramientas y espacios utilizados:



idea y prefactibilidad, factibilidad, convenios internacionales para enfoque conceptual de diseño del pilar de sentido de lugar y espacios públicos, y la consultoría TER e IDOM con la propuesta de diseño ambiental y paisajístico y los resultados y entregables de la fase de estudios y diseños.

- Canal de Youtube del proyecto en el microsito del IDU: <https://www.youtube.com/watch?v=UcwS6fpW-clO&list=PLI3bThteAupW8FgaTowmTWleAh3-TGI4> con los espacios de talleres de diseño interactivo, cajas de herramientas formativas, foros del proyecto y los espacios que se han realizado con la ciudadanía a través de plataformas web en el proceso de co creación.

- En asocio con el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal IDPAC se han impreso dos ediciones del periódico Séptima Verde como canal de información de las dos fases del Proyecto <https://septimaverde.gov.co/periodico> :

**a. Primera edición:**  
<https://septimaverde.gov.co/web/content/2252?unique=11892838ceed73cf145a41cc97db0e9eb552e225> con un tiraje aproximado de 90.000 ejemplares y distribuidos en diversos espacios públicos de la ciudad, puntos del sistema masivo de transporte público Transmilenio y en el área de influencia del proyecto.

**b. Segunda edición:**  
<https://septimaverde.gov.co/web/content/2253?unique=ccb7a8370cf6f29d8c98f4fe1374674d2aef16d2> con un tiraje aproximado de 20.000 ejemplares y distribuidos en jornadas de tomas de espacio público, y relacionamiento del proyecto, apoyadas por las tres consultorías del proyecto para acercar esta edición a las localidades de Santa Fe, Chapinero y Usaquén.

**6.3.3 Datos de los contratos de consultoría**  
Los contratos suscritos durante la presente administración -para la fase de diseños- son los siguientes:

No. CONTRATO	OBJETO	VALOR	CONTRATISTA
IDU-1315-2021	ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26 HASTA LA CALLE 32, RAMAL DE LA CARRERA 6 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA CALLE 27 Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL CALLE 26 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	Valor Inicial+ adiciones: \$1.425.107.199	CONSORCIO CPS-GOC 2021 conformado por CPS (INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIANAMENTE SL SU CURSAL COLOMBIA (50%) Y GOC INGENIERIA S.A.S (50%)
IDU-1366-2021	INTERVENTORIA INTEGRAL A LA ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26 HASTA LA CALLE 32, RAMAL DE LA CARRERA 6 DESDE LA CARRERA 7 HASTA LA CALLE 27 Y ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES DE LA CONEXIÓN OPERACIONAL CALLE 26 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	Valor Inicial+ adiciones: \$761.421.662	CONSORCIO CORREDOR VERDE conformado por German Alfredo Vazzani (30%) y Arquitectura y Urbanismo S (50%)
IDU-1299-2021	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 99A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	Valor Inicial+ adiciones: \$5.037.366.905	CONSORCIO CORREDOR VIAL VP conformado por VELNEC S.A. (50%) y PROGIN COLOMBIA (50%)
IDU-1367-2021	INTERVENTORIA INTEGRAL A LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 99A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	Valor Inicial+ adiciones: \$1.588.785.991	CONSORCIO CORREDOR VERDE AID conformado por ALEPH INGENIERIA Y CONSULTORIA S.A.S (30%), INGENIEROS CONSULTORES S.A.-INCOL S.A. (28%) y DPC INGENIEROS S.A.S (42%)
IDU-1336-2021	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	Valor Inicial+ adiciones: \$6.381.288.994	CONSORCIO CPS-GOC 2021 conformado por CPS (INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIANAMENTE SL SU CURSAL COLOMBIA (50%) Y GOC INGENIERIA S.A.S (50%)
IDU-1368-2021	INTERVENTORIA INTEGRAL A LA ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 99A HASTA LA CALLE 200, PATIO PORTAL CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.	Valor Inicial+ adiciones: \$1.944.166.860	CONSORCIO PROYECTOS AIROPT ARTIFICIAL 2021 Conformado por Compañía de proyectos técnicos CPT S.A. (50%) y Artificial Intelligence Structures (50%)

Fuente: Dirección Técnica de Proyectos

En el desarrollo de la estrategia de co-creación y participación ciudadana del Proyecto Corredor Verde se han facilitado las siguientes herramientas:

- Informativas: disposición de información en las redes sociales del IDPAC, IDU, Secretaría Distrital de Movilidad; DC Radio y los portales [www.septimaverde.gov.co](http://www.septimaverde.gov.co) y [www.participacionbogota.gov.co](http://www.participacionbogota.gov.co)
- Consultivas: ejercicios de consulta ciudadana en calle, reto en la plataforma Bogotaabierta.co y la plataforma colaborativa de participación ciudadana para el diseño urbano Street Mix.

- Deliberativas: Talleres vecinales, de imaginarios, de visión compartida, con grupos poblacionales, encuentros con actores técnicos.

- Formativas: Caja de herramientas y Foros temáticos.

Para el caso específico de los medios y canales de información, el Proyecto Corredor Verde ha utilizado diversas herramientas informativas y de divulgación de las fases y avances del desarrollo del proyecto:

- Portal web: <http://www.septimaverde.gov.co/> con información sobre la documentación y estructuración técnica del Proyecto en sus diversas fases: estudio de

### 6.3.4 Proceso de licitación

Desde el día 7 de julio del año 2023 se pusieron a disposición de los interesados en la plataforma SECOP II los proyectos de pliego para la construcción del proyecto en tres paquetes de licitación así:

Proceso IDU-LP-DG-004-2023 objeto "CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 24 HASTA LA CALLE 76 RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE LA CARRERA 7 HASTA LA CARRERA 13" declarado

desierto el 9 de octubre de 2023 mediante Resolución 4767 DE 2023.

Proceso IDU-LP-DG-005-2023 CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 76 HASTA LA CALLE 99, Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. declarado desierto el 9 de octubre de 2023 mediante Resolución 4763 de 2023.

Proceso IDU-LP-DG-003-2023 CONSTRUCCIÓN DEL

CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 99 HASTA LA CALLE 200, CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL UBICADO EN LA CARRERA 7 POR CALLE 200 - LICITACIÓN 3. La audiencia de adjudicación se proyecta para el 23 de octubre de 2023 según cronograma publicado en SECOP II. Sin embargo, fue ordenado por Juez de la República la suspensión del proceso.

Este proceso licitatorio se divide en 3 lotes de la siguiente manera:

- CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 99 HASTA LA CALLE 127, INCLUYENDO LA INTERSECCIÓN DE LA CALLE 127 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
- CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 127 HASTA LA CALLE 183 (NO INCLUYE INTERSECCIÓN) Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.
- CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 183 (INCLUYE INTERSECCIÓN) HASTA LA CALLE 200, CONSTRUCCIÓN DEL PATIO PORTAL UBICADO EN LA CARRERA 7 POR CALLE 200 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.

### 6.3.5 Características del contrato

De conformidad con lo establecido en el estudio previo del proceso de selección público, el análisis frente al traslado del riesgo, para el proyecto de Construcción del Corredor Verde de la Carrera Séptima, la Entidad decidió implementar el **ESQUEMA 1**.

Este esquema de traslado del riesgo, consiste en poner a disposición del contratista los documentos técnicos con los que cuenta la entidad y estructurar el proceso de tal forma que el contratista de obra sea quien deberá presentar sus propios estudios y diseños de detalle y asumir la responsabilidad técnica y legal que esto implica. Este modelo aplica para contratos con forma de pago a valor global o forma de pago combinadas entre valor global y precios unitarios.

### 6.3.6 Gestión predial

Este proyecto tuvo su inicio en la vigencia 2018, sin embargo, la ejecución se limitó como consecuencia de la manifestación prudente por la Personería de Bogotá en relación con la suspensión del proceso de adquisición de los predios requeridos para la construcción de la Troncal, con ocasión de la medida cautelar sobre el proceso licitatorio inicial de obra. La DTDP procedió a suspender el proceso de adquisición de aquellos predios que procesalmente lo permitan.

En el año 2021, el proyecto fue objeto de redefinición, situación que implicó el ajuste de la línea de intervención, la cual fue entregada de forma definitiva por la Dirección Técnica de Proyectos en el mes de marzo del presente año.

proceso de adquisición se adelanta en concordancia con los procesos licitatorios en gestión. Las cifras generales del proyecto se presentan así:



Teniendo en cuenta los cambios en la línea de tiempo del proyecto, las inquietudes surgen con ocasión de los cambios en el valor del avalúo mayores a los previstos a lo que se suma el impacto del Decreto 555 de 2021 - POT, lo cual ha generado el desfinanciamiento del proyecto, limitando

el cronograma a pesar del avance en la disponibilidad del suelo.

Se suma la oposición de la comunidad con un alto sesgo político que genera limitaciones tanto en el proceso licita-

torio como en la aceptación de las ofertas efectuadas.

A la fecha se han comprometido en el componente de adquisición predial recursos por valor de \$301,514,71 millones.

### 6.3.7 Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

A la fecha (octubre 20 de 2023) se encuentra en estructuración el nuevo proceso de selección para los tramos 1 y 2, teniendo en cuenta que estos se declararon desiertos el 9 de octubre de 2023, en razón a que no se recibieron ofertas.

No obstante, los riesgos asociados a la etapa de construcción definidos en la matriz de riesgos para el proceso de selección son los siguientes:

- No contar con el contrato de Interventoría requerido para la ejecución del contrato derivado de los procesos principales. Debido a procesos de contratación fallidos u órdenes judiciales o administrativas que impiden adjudicar o ejecutar el contrato de interventoría.
- En la etapa de pre-construcción se pueden presentar demoras en la obtención de los Permisos Tipo A (el IDU mediante convenios con Entidades se compromete a gestionar la aprobación de los permisos) que se requieran para la ejecución de obras, debido a que las entidades encargadas de otorgar los permisos no dan trámite con la oportunidad que se espera.
- En la etapa de pre-construcción se pueden presentar demoras en la obtención de los Permisos de las Empresas de Servicios Públicos Tipo B (De entera responsabilidad del contratista) y demás Autoridades Gubernamentales competentes que se requieran para la ejecución de obras, debido a que las entidades encargadas de otorgar los permisos no dan trámite con la oportunidad que se espera.

Durante la Etapa de Construcción del proyecto se pueden presentar demoras en obtener avales, permisos, trámite de maniobras, aprobaciones y autorizaciones (diferentes a los Permisos Tipo A) necesarias para la ejecución de las obras, debido a que las entidades encargadas no atienden oportunamente la gestión requerida.

Los efectos, favorables o desfavorables, derivados de los Estudios y Diseños de Detalle Definitivos, así como de los costos asociados a su elaboración, revisión y ajustes durante la etapa de pre-construcción y en general durante la vigencia del presente Contrato. El contratista hace uso libre y autónomo de estudios y diseños, disponibles como referencia en el cuarto de datos a su riesgo y ventura.

En desarrollo de la fase de ejecución se espera la interacción con contratos de este o de otros proyectos del IDU que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra.

En desarrollo de la fase de ejecución se espera interacción con contratos no relacionados con el IDU (empresas de servicios públicos, empresas de telecomunicaciones, entre otros) que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra.

La disponibilidad predial no tiene el avance necesario, en las diferentes áreas definidas para la ejecución de obras del proyecto. A pesar de la debida diligencia del IDU, se presentan demoras en trámites administrativos para la puesta a disposición de los predios necesarios.

Estado de los Predios del Proyecto que le entregue el IDU, en tanto es obligación del contratista recibirlos en el estado en el que se encuentren dichos Predios.

El efecto desfavorable asociado a las mayores cantidades de obra para Hallazgos Arqueológicos cuando tales Mayores Cantidades de Obra sean atribuibles al Contratista.

Necesidad de realizar labores de desmantelamiento y saneamiento ambiental en los sitios en donde operaban estaciones de servicio.

Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños o pérdida de la obra civil en forma parcial o total por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asepturables.

Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños o pérdida de bienes, elementos y equipos propios del

Contratista destinados a la ejecución del Contrato por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asegurables.

- Daño, pérdida o afectación de redes de servicios públicos, de redes de telecomunicaciones, bienes o infraestructura del IDU o de terceros, debido a causas atribuibles al contratista.

- Insuficiencia en el flujo de caja del Contratista, que permita garantizar la ejecución de los trabajos, obras y en general todas las actividades necesarias para el adecuado desarrollo del contrato, derivado de fallas u omisiones en la planeación financiera del proyecto por parte del contratista.

- Escasez en el mercado de materiales, insumos, equipos, herramientas, y/o proveedores de bienes y servicios necesarios para la ejecución del contrato.

- Insuficiencia, errores u omisiones en las cuentas y presupuestos que debe realizar el contratista desde el momento mismo en que presenta su oferta. Ineficiencia en la gestión de tiempos y costos durante la ejecución del proyecto. Cambios en factores económicos por la dinámica de mercados y en el sector de la construcción.

- Necesidad de adelantar por parte del contratista, el esfuerzo, soporte, contenciones, consolidaciones, anclajes y demás actividades para el manejo de la inestabilidad geológica, geotécnica e hidrogeológica de los lugares donde se ejecutará el Proyecto y su zona de influencia, de tal forma que se garantice la estabilidad a las Obras.

- Variaciones en las cantidades de obra que resulten necesarias para la consecución de los resultados previstos para las Obras de Construcción, de acuerdo con lo señalado en las especificaciones contenidas en los apéndices y demás documentos del proceso de selección y en especial las Especificaciones Particulares de Construcción. Derivado de insuficiencia, errores u omisiones en estimación inicial de las Obras de Construcción, frente a lo realmente ejecutado

- Variaciones en las cantidades de obra que resulten necesarias para la consecución de los resultados previstos para

las Obras de Construcción, de acuerdo con lo señalado en las especificaciones contenidas en los apéndices y demás documentos del proceso de selección y en especial las Especificaciones Particulares de Construcción. Derivado de insuficiencia, errores u omisiones en estimación inicial de las Obras de Construcción, frente a lo realmente ejecutado

- Modificaciones de especificaciones técnicas por parte del contratista, considerando lo previsto en el Capítulo correspondiente del Contrato respecto de las Obras.

- Mayor permanencia en obra, cuando se presenten Eventos Eximentes de Responsabilidad, de acuerdo con lo establecido sobre el particular en el contrato.

- Durante el plazo de ejecución del contrato se pueden presentar inhabilidad física o mental del personal por contagio de COVID-19

- Durante el plazo de ejecución el contratista puede ocasionar o generar dentro de sus actuaciones u omisiones, extensiones de las labores de interventoría.

- Durante la etapa de pre-construcción se pueden presentar variaciones en los precios de las actividades que se remuneran con cargo al componente principal de la remuneración de la etapa de pre-construcción, debido a cambios en las condiciones macroeconómicas y/o la dinámica de mercados. (Ej.: Incrementos en salario mínimo y/o en tarifas de servicios profesionales, entre otros)

- Durante el plazo del contrato se puede presentar variación en los precios, tarifas o valores de insumos, elementos o cualquier componente que haga parte de las obras que serán pagadas a precio global. Debido a cambios en las estimaciones iniciales, en las condiciones macroeconómicas y/o la dinámica de mercados (Ej.: fluctuaciones en la TRM, incrementos en IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, salario mínimo, etc.).

- Durante el plazo del contrato se puede presentar variación en los precios, tarifas o valores de insumos, elementos o cualquier componente necesario para adelantar las Obras de Construcción, ítems de Obra para Redes y los ítems de Obras Especiales relativos a concreto, acero y asfalto. De-



bido a cambios: en las estimaciones iniciales, en las condiciones macroeconómicas, escasez de materiales e insumos y/o la dinámica de mercados (Ej.: fluctuaciones en la TRM, incrementos en IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, salario mínimo, etc.).

- Durante el plazo del contrato se puede presentar variación en los precios, tarifas o valores de insumos, elementos o cualquier componente necesario para adelantar las Obras de Construcción, ítems de Obra para Redes y los ítems de Obras Especiales diferentes a concreto, acero y asfalto. Debido a cambios: en las estimaciones iniciales, en las condiciones macroeconómicas, escasez de materiales e insumos y/o la dinámica de mercados (Ej.: fluctuaciones en la TRM, incrementos en IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, salario mínimo, etc.).

- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de terceros. Derivada de deformación de edificaciones circundantes e infraestructura vial u otras estructuras cercanas existentes, daños a otros bienes, muerte o lesiones de personas, por accidentes o eventos que ocurran en los predios de la obra, en propiedades adyacentes, o en desarrollo de las actividades de la obra.

- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de empleados del contratista o subcontratistas. Deri-

vada de daños a bienes, muerte o lesiones de personas por accidentes de trabajo o eventos que ocurran en los predios de la obra, en propiedades adyacentes, o en desarrollo de las actividades de la obra.

- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de empleados del contratista o subcontratistas por incumplimientos en el pago de obligaciones laborales del contratista o no garantizar la cobertura de la afiliación al Sistema General de Seguridad Social del personal requerido para ejecutar el contrato.

- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de proveedores de bienes y servicios del contratista y/o subcontratistas.

- Mayores Cantidades de Obra para: Redes, Adecuación de Desvíos y Obras Especiales.

- Variación de las Cantidades de Obra para Redes y para Obras Especiales hasta concurrencia de los valores máximos establecidos en el contrato, toda vez que el IDU pagará, dentro de los límites presupuestales correspondientes, las cantidades ejecutadas por el Contratista y siempre que tales obras no correspondan a la corrección de defectos de las Obras o sean imputables al Contratista por el incumplimiento de cualquier obligación bajo el presente Contrato.

- Durante el plazo del contrato se podrían presentar acciones judiciales o de oposición al proyecto. Debido a que grupos de interés acuden ante la autoridad o juez del caso, quien profiere una orden contra los intereses del proyecto, o la comunidad realiza acciones de hecho, a pesar de la debida diligencia del contratista de obra y oportuna atención de los trámites y acciones que corresponden.

- En los sitios en donde se ejecutan las obras, se pueden presentar manifestaciones o protestas, quebrantando el orden público y realizando actos vandálicos o actos tipificados penalmente

- Necesidad de realizar la construcción de las Obras sociales que sean acordadas con la comunidad y el IDU, según lo dispuesto sobre el particular en el contrato.

- Durante el plazo del contrato se pueden presentar cambios de la normatividad tributaria.

- Cambios de regulación, parámetros y/o normatividad técnica durante la ejecución del Proyecto (entre otros, de carácter ambiental, de seguridad social en el trabajo, urbanístico, de las redes de servicio públicos, y operacionales de Transmilenio).



#### 6.4 CABLE AÉREO POTOSÍ

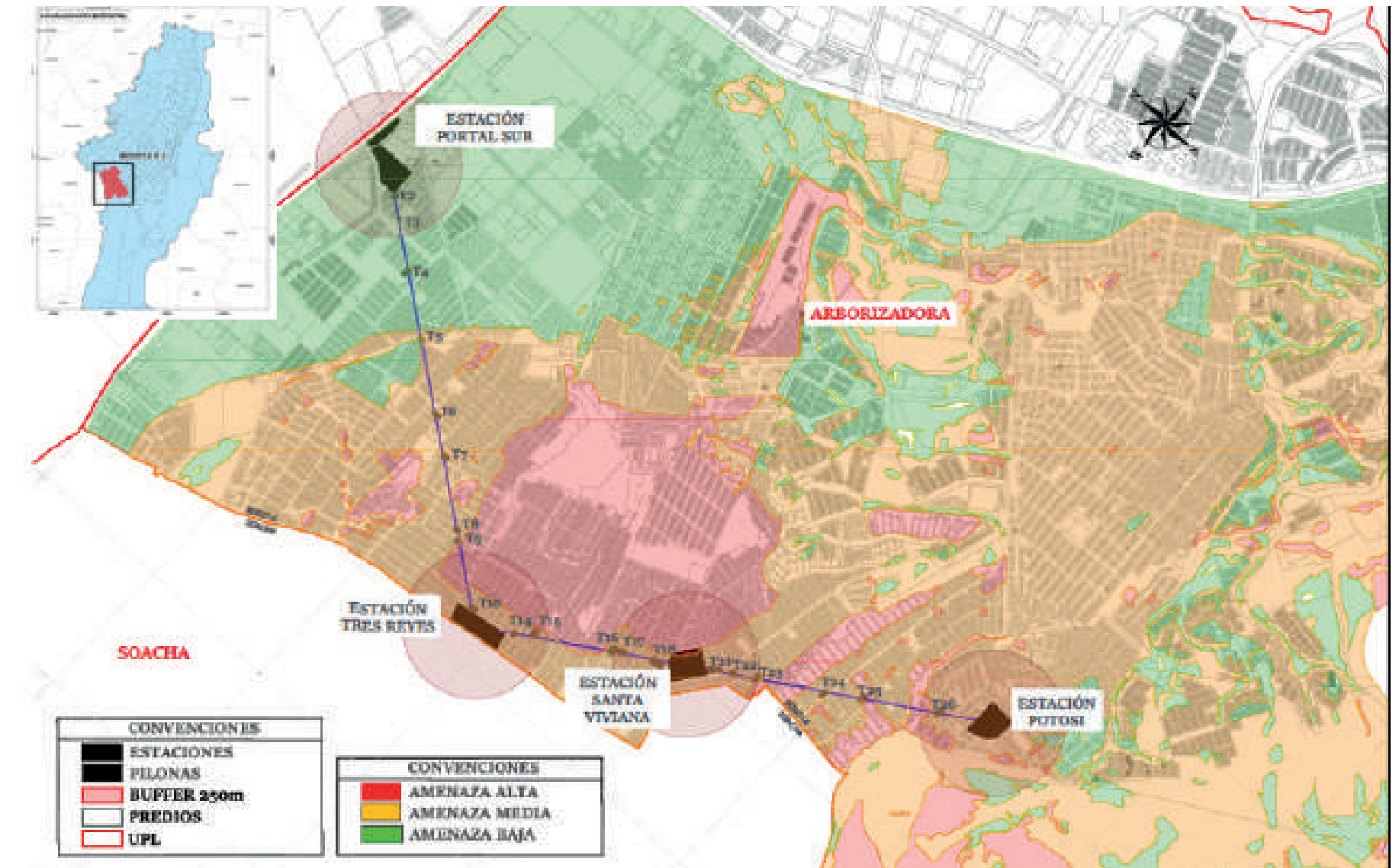
Para la ejecución de los estudios de factibilidad del cable que conectará el municipio de Soacha con Bogotá, el IDU ha suscrito el convenio IDU- AFD 1547-2020 con la Agencia Francesa de Desarrollo que analizará la cuenca comprendida entre la Av. Villavicencio, la Autopista Sur y el límite del Distrito.

Dichos estudios definieron cuál de los dos cables previstos en el POT en esta cuenca se priorizarían (cable ciudadela Sucre o Potosí Sierra Morena) seleccionando en la fase de prefactibilidad el trazado 1B, para continuar con la etapa factibilidad que también forma parte del objeto de este con-

venio y posteriormente continuar con la etapa de estudios y diseños la cual deberá estructurarse en las siguientes administraciones.

Este proyecto conectará la parte alta del barrio Potosí, con alguna de las troncales o líneas férreas previstas dentro del POT. El objeto es disminuir el tiempo de viaje de las personas que hoy toman transporte formal o informal y gastan más de 30 minutos en llegar bien sea a la troncal NQS o a la avenida Villavicencio para transbordar o abordar el SITP.

localiza en la localidad de Ciudad Bolívar en los sectores de Portal Sur, Tres Reyes, Santa Viviana II y Potosí.





- La longitud del tramo proyectado será de 3,3 km a lo largo de 26 pilonas y cuatro estaciones (Portal Sur, Tres Reyes, Santa Viviana y Potosí).
- Se proyecta que el tramo tenga 110 cabinas.
- El tiempo de viaje medio desde la estación del Portal Sur hasta la estación de retorno es de 10 minutos con una velocidad de diseño de 6m/s. El ciclo completo será de 18.4 minutos

El proyecto se destaca en el proceso de revitalización urbana que se llevará a cabo en conjunto con la construcción del cable aéreo, pues se planea la recuperación de espacio público. En otro aspecto, va a mejorar las zonas verdes, las zonas con juegos infantiles, senderos, los miradores y plazuelas en las cercanías de pilonas y estaciones propias del cable aéreo. Se proyecta la recuperación ambiental de zonas aledañas a quebradas que actualmente se encuentran olvidadas.

El contrato de consultoría se encuentra finalizando la fase de Factibilidad.

#### 6.4.1 Datos de los contratos de consultoría

Pre factibilidad y Factibilidad en convenio de Cooperación IDU-1547-2020, entre el Instituto de Desarrollo Urbano y la Agencia Francesa de Desarrollo cuyo objeto es "AUNAR ESFUERZOS ENTRE LAS PARTES PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROGRAMA DE TRANSPORTE POR CABLE AÉREO Y DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA DEL DISTRITO CAPITAL".

#### 6.4.2 Proceso de licitación

**Número de proceso:** IDU-LP-SGDU-009-2023

**Objeto:** Diseño, suministro, montaje, puesta en funcionamiento y mantenimiento del componente electromecánico, y de la obra civil de un sistema de transporte de pasajeros por Cable Aéreo tipo monocable desenganchable desde el Portal Sur hasta Potosí, localidad de Ciudad Bolívar en Bogotá D.C.

**Publicación de la convocatoria:** septiembre 22 de 2023

**Estado:** en presentación de observaciones

**Fecha de adjudicación programada:** diciembre 14 de 2023

El proceso de selección para la interventoría se encuentra en estructuración, pendiente para publicación de prepliegos.

#### 6.4.3 Características del contrato

Se definió para la estructuración del presente proceso de selección como proceso MIXTO de contratación, en consideración de las experiencias del IDU sobre este tipo de proyectos, de los cuales se prevé generar tiempos adecuados con el fin de cumplir a cabalidad el objeto de este proceso, analizando principalmente los componentes que puedan generar afectación a la ejecución del proceso en sus diferentes etapas.

Por ello, teniendo en cuenta el tipo de obra y el alcance para este proyecto considerados a nivel de factibilidad, se contempla, teniendo en cuenta lo establecido en el Manual de Interventoría y Supervisión de contratos vigente el proyecto de complejidad ALTA y de acuerdo con lo estipulado en el MANUAL DE GESTIÓN CONTRACTUAL vigente, el cual especifica lo siguiente: 10.1.4. Contratos Mixtos: "Son aquellos contratos atípicos, en los cuales confluyen los elementos esenciales de dos o más tipologías contractuales, la cual podrá surgir como acuerdo de voluntad entre las partes, y/o cuando las distintas relaciones que emanen del acto jurídico celebrado por ellas persigan el cumplimiento de un mismo fin. Serán contratos mixtos aquellos en los que el objeto contractual incluya la ejecución de actividades de estudios y diseños y construcción de obras, entre otros. Cuando se adelante este tipo de contratos, la Entidad no se excluye de su obligación de adelantar un estudio de Prefactibilidad. El contrato por suscribir se denominará de conformidad al objeto que predomine, salvo que el objeto implique obra, caso en el cual primará esta tipología contractual".

#### 6.4.4 Gestión predial

Proyecto cuya ejecución se inició y financió en la presente vigencia. El proyecto en su componente predial, comprende la gestión sobre 404 predios, 392 de ellos de ad-

quisición y 12 de no adquisición, para cuatro estaciones y 27 sub tramos incluyendo el galibo que hace parte de la ejecución del mismo.

Estación/Pilonas	Predios Adquisición	Predios No Adquisición	Total predios por estación y pilonas
Portal Sur	88	5	<b>93</b>
Estación Tres Reyes	59	3	<b>62</b>
Santa Viviana	90	2	<b>92</b>
Potosí	76	0	<b>76</b>
26 pilonas además del galibo para estación Tres Reyes	79	2	<b>81</b>
<b>Total predios</b>	<b>392</b>	<b>12</b>	<b>404</b>

A la fecha, la Dirección Técnica de Predios adelanta la consecución de insumos para dar inicio a la adquisición, priorizando sobre la denominada Estación Portal del Sur, en la que ya se han gestionado 64 avalúos comerciales a la UAEDD y de los que se espera la entrega del respectivo informe técnico en el mes de diciembre de la presente vigencia. Esta estación fue priorizada en su intervención teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Garantizar la disponibilidad del suelo de la estación de mayor extensión en el proyecto.
- Hacer parte de la etapa de proyecto con cercanía a corredor vial principal
- Conforme a sus condiciones físicas permitir la Intervención de la manzana catastral de forma integral
- Contar con facilidad de adquisición predial teniendo en cuenta estudios jurídicos
- Contar con suelo con facilidad en administración predial.

Frente al resto de las estaciones se han identificado situaciones relacionadas con dificultades en la tradición ya sea por carencias catastrales, así como tratarse de predios bajo la tenencia de poseedores que demandan evaluacio-

nes jurídicas adicionales para gestionar adecuadamente el proceso de adquisición.

De manera paralela se surte el trámite del Decreto de Urgencia que respalde la gestión del proyecto, el cual se espera sea expedido igualmente en el mes de noviembre de 2023.

#### 6.4.5 Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

Los riesgos asociados a la etapa de construcción definidos en la matriz de riesgos para el proceso de selección son:

- No contar con el contrato de Interventoría requerido para la ejecución del contrato derivado del presente proceso. Debido a procesos de contratación fallidos u órdenes judiciales o administrativas que impiden adjudicar o ejecutar el contrato de interventoría.
- Existencia de condiciones actuales más complejas de lo previsto en el estudio de factibilidad al realizar los estudios y diseños
- En la etapa de estudios y diseños se pueden presentar demoras en el cierre de trámites de licencias, permisos, aprobaciones y autorizaciones que se requieran para terminar procesos propios de la etapa. A pesar

de la debida diligencia del contratista, con la calidad y oportunidad rigurosa, las entidades encargadas no atienden oportunamente la gestión requerida.

- En la etapa de construcción se pueden presentar demoras en obtener avales, permisos, trámite de maniobras, aprobaciones y autorizaciones requeridos en la ejecución propia de las obras. A pesar de la debida diligencia del contratista, con la calidad y oportunidad rigurosa, las entidades encargadas no atienden oportunamente la gestión requerida.
- En desarrollo de la fase de ejecución se espera la interacción con contratos de este o de otros proyectos del IDU que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra.
- En desarrollo de la fase de ejecución se espera interacción con contratos no relacionados con el IDU (empresas de servicios públicos, empresas de telecomunicaciones, entre otros) que también intervienen en la misma zona de construcción de la obra.
- La disponibilidad predial no tiene el avance necesario, en las diferentes áreas definidas para la ejecución de obras del proyecto. A pesar de la debida diligencia del IDU, se presentan demoras en trámites administrativos para la puesta a disposición de los predios necesarios.
- Hallazgos arqueológicos que se presenten durante el desarrollo de las actividades de prospección, excavaciones y demás labores propias de las obras civiles, que excedan más allá de lo previsto inicialmente por la entidad y supere lo regulado en el contrato.
- Durante el plazo de ejecución del contrato se pueden presentar inhabilidad física o mental del personal por contagio de COVID-19
- El contratista ocasiona o genera dentro de sus actuaciones u omisiones, extensiones de las labores de interventoría
- Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños o pérdida de la obra civil o del componente elec-

tromecánico en forma parcial o total por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asegurables.

- Durante el plazo del contrato se pueden presentar daños, pérdida o robo de bienes, elementos y equipos propios del Contratista destinados a la ejecución del Contrato por acaecimiento de actos de la naturaleza, actos vandálicos o terroristas, y en general por eventos de fuerza mayor asegurables.
- Daño, pérdida o afectación de redes de servicios públicos, de redes de telecomunicaciones, bienes o infraestructura del IDU o de terceros, debido a causas atribuibles al contratista.
- Escasez en el mercado de materiales, insumos, equipos, herramientas, y/o proveedores de bienes y servicios necesarios para la ejecución del contrato.
- No contar o insuficiencia en el flujo de caja del Contratista, que permita garantizar la ejecución de los trabajos, obras y en general todas las actividades necesarias para el adecuado desarrollo del contrato, derivado de fallas en la planeación financiera del proyecto
- Se presenta variación en los precios o valores de insumos, elementos o cualquier componente que haga parte del precio, costo o gasto, de los items que serán pagados por precios unitarios, por encima de lo establecido en la forma de pago y sus fórmulas de ajuste. Cambian las condiciones macroeconómicas y de mercado (Ej.: TRM, IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, Empleo, etc.).
- Durante el plazo del contrato se puede presentar variación en los precios, tarifas o valores de insumos, elementos o cualquier componente que haga parte del precio, costo o gasto, de pagos a precio global. Debido a cambios en las condiciones macroeconómicas, escasez de materiales e insumos y/o la dinámica de mercados (Ej.: fluctuaciones en la TRM, incrementos en IPC, ICCP, ICOCIV, combustibles, Tasas, salario mínimo, etc.).
- Demoras en trámites de importación y nacionalización

de los equipos, componentes, materiales y demás insumos, incluyendo trámites necesarios para obtención de beneficios arancelarios y tributarios especiales (IVA, aranceles, entre otros).

- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de terceros. Derivada de deformación de edificaciones circundantes e infraestructura vial u otras estructuras cercanas existentes, daños a otros bienes, muerte o lesiones de personas, por accidentes o eventos que ocurran en los predios de la obra, en propiedades adyacentes, o en desarrollo de las actividades de la obra o del mantenimiento.
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de empleados del contratista o subcontratistas. Derivada de daños a bienes, muerte o lesiones de personas por accidentes de trabajo o eventos que ocurran en los predios de la obra, en propiedades adyacentes, o en desarrollo de las actividades de la obra o del mantenimiento.
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones de empleados del contratista o subcontratistas por incumplimientos en el pago de obligaciones laborales del contratista o no garantizar la cobertura de la afiliación al Sistema General de Seguridad Social del personal requerido para ejecutar el contrato
- Reclamación de indemnizaciones y reparaciones por parte de proveedores de bienes y servicios del contratista y/o subcontratistas
- Fluctuación de la tasa de cambio EUR/COP debido a las dinámicas macroeconómicas globales y de mercado.
- Fluctuación del IPC en la zona euro, debido a factores macroeconómicos, políticas y dinámicas de mercado.
- Mayores Cantidades de Obra para: Redes, Adecuación de Desvíos y Obras Especiales.
- Durante el plazo del contrato se podrían presentar acciones judiciales o de oposición al proyecto. Debido a que grupos de interés acuden ante la autoridad o juez

del caso, quien profiere una orden contra los intereses del proyecto, o la comunidad realiza acciones de hecho, a pesar de la debida diligencia del contratista de obra y oportuna atención de los trámites y acciones que corresponden.

- En los sitios en donde se ejecutan las obras, se pueden presentar manifestaciones o protesta social, quebrantando el orden público y realizando actos vandálicos o acciones tipificadas en la legislación penal.
- Necesidad de realizar la construcción de las Obras sociales que sean acordadas con la comunidad y el IDU, según lo dispuesto en la Cláusula correspondiente del contrato.
- Cambios de regulación, parámetros y/o normatividad técnica durante la ejecución del Proyecto (de carácter ambiental, de seguridad social en el trabajo, urbanísticos, de las redes de servicio públicos, parámetros técnicos de operación, entre otros).
- Si en desarrollo del contrato, el contratista hace uso de drones para toma de registro fotográfico, video, o como herramienta de trabajo. El piloto podría perder el control del dispositivo por fallas humanas o técnicas.



### 6.5.1 PUENTE AVENIDA FERROCARRIL X CALI

#### 6.5.1.1 Proceso de licitación

El proceso de contratación para la ejecución de las obras requeridas para la intersección a desnivel del puente ubicado en la Avenida Ciudad de Cali por Avenida Ferrocarril, no se ha iniciado, en consideración a que no se ha concertado la liquidación del contrato IDU-1541-2018, razón por la cual no se cuenta con la liberación de recursos que amparan presupuestalmente la ejecución del nuevo proceso, y adicionalmente está pendiente la entrega de los insumos del contrato 1546 de 2023 - Pruebas de Pilotes, que se proyecta recibir en diciembre 2023. Por lo anterior, se prevé adelantar el proceso en la siguiente vigencia

#### 6.5.1.2 Características del contrato

Las características del contrato se definen en la etapa de estructuración del proceso, el cual se prevé adelantar en la vigencia 2024.

#### 6.5.1.3 Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

Los riesgos y dificultades se definirán en la etapa de estructuración del proceso, el cual se prevé adelantar en la vigencia 2024.

### 6.6 INTERSECCIÓN CALLE 80 (PUENTE DE GUADUA)

El proyecto se localiza en la localidad de Engativá en la intersección de la Av. Medellín (Calle 80) con la Avenida Las Quintas y Carrera 120, entre las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 72 – Bolivia y No. 73 – Garcés Navas de la localidad de Engativá (UPL 11- Engativá), en un eje estratégico para mejorar la conectividad de Bogotá con la región y el occidente del país y se encuentra limitado en este punto cardinal, por el enlace peatonal existente, correspondiente al denominado Puente de Guadua cuyas características de configuración y solución a la movilidad peatonal lo convierten en un punto de referencia del sector, localizado además sobre el borde occidental de la ciudad de Bogotá.

El intercambiador vial en la intersección de la Avenida Medellín (calle 80) con Avenida las Quintas (carrera 119) y la carrera 120 en Bogotá D.C., se desarrolla con el fin de generar,

en Etapa de Factibilidad, soluciones de movilidad vehicular y peatonal que garanticen el desplazamiento seguro de los actores de la movilidad, así como su adecuada integración con el sistema de transporte público, el urbanismo circundante y las vías que conectan con la ciudad región.

#### 6.6.1 Estudio de factibilidad

El proyecto comprende la "ELABORACIÓN DE LA FACTIBILIDAD PARA EL INTERCAMBIADOR VIAL EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA LAS QUINTAS (CARRERA 119) Y LA CARRERA 120 EN BOGOTÁ D.C." Lo anterior de conformidad con el estudio de Pre Factibilidad efectuado por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el cual comprende diversas alternativas de solución a partir de la evaluación de criterios técnicos, legales, prediales, financieros, económicos, sociales y ambientales.

De acuerdo al estudio de prefactibilidad del 2022 adelantado por el IDU, se tienen planteadas alternativas de integración vehicular y peatonal, estas alternativas son las que el consultor ha tomado de referencia para el desarrollo del proyecto a nivel de factibilidad, analizándolas y evaluándolas a la luz de la información primaria (que complementa la información secundaria) en pro de brindar la propuesta de solución que genere las mejoras requeridas en la movilidad del sector estratégico objeto de estudio, para los distintos modos de transporte y la seguridad de todos los actores que circulan frecuente y ocasionalmente por el corredor en el área de incidencia del proyecto. Asimismo, en el caso de ser necesario para cumplir con los fines que busca el proyecto, el consultor deberá plantear los ajustes que considere necesarios a las alternativas inicialmente proyectadas en prefactibilidad para garantizar que la solución y/o alternativa seleccionada que será llevada a diseño en factibilidad satisfaga los requerimientos del proyecto en la etapa que nos ocupa en correspondencia con las exigencias contractuales.

El enfoque de la solución contempla:

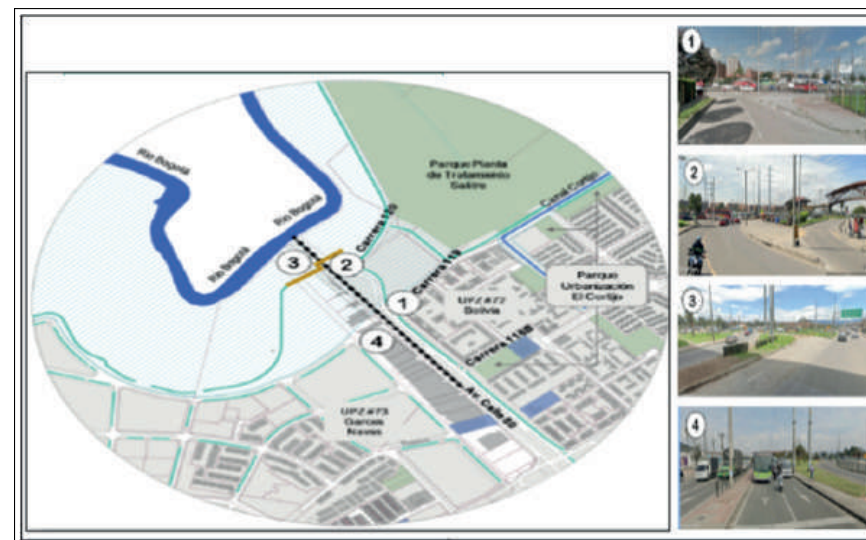
- Garantizar las mejoras en tránsito mixto y masivo en el borde noroccidental de la capital - Localidad de Engativá, en el marco de la conectividad Ciudad – Región.

- Mejoras en la circulación de la conexión acceso – salida para la localidad de Suba.

- Asegurar la conectividad peatonal y de ciclistas a través de pasos peatonales seguros.

Esta obra de ampliación beneficiará a más de 2 millones de personas que habitan en las localidades de Engativá, Suba y los municipios vecinos de la sabana de Bogotá"

El proyecto hace parte del PDD en el Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible. Actualmente se realiza el registro del proyecto en los bancos de proyectos del DNP y de la Región Metropolitana, y de esta manera poder avanzar en los trámites que permitan dar inicio al proceso de contratación del proyecto con financiación de la Región Metropolitana.



Localización Intercambiador Av. Medellín (Calle 80) - Av. Las Quintas y KR 120

#### Estado:

Etapa de Factibilidad: Contrato terminado y en proceso de liquidación.

#### Contratos y/o convenios:

Contrato IDU 1725 – 2022 cuyo objeto es "ELABORACIÓN DE FACTIBILIDAD PARA EL INTERCAMBIADOR VIAL EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA LAS QUINTAS (CARRERA 119) Y LA CARRERA 120 EN BOGOTÁ D.C."

Valor contrato principal: \$2.70.076.620

Contratista: IV Ingenieros consultores sucursal Colombia S.A.

Contrato IDU 1730 – 2022 cuyo objeto es "INTERVENTORÍA INTEGRAL A LA ELABORACIÓN DE LA FACTIBILIDAD PARA EL INTERCAMBIADOR VIAL EN LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA LAS QUINTAS (CARRERA 119) Y LA CARRERA 120 EN BOGOTÁ D.C."

Valor contrato de interventoría: \$1.146.835.005

Interventor: Consorcio intercambiador CAA conformado por Actividades de ingeniería en infraestructura S.A.S (50%), Aleph ingeniería y consultoría S.A.S (20%) y CIMA Engineering S.A.S (30%)

#### 6.6.2 Proceso de licitación

En estructuración proceso cuyo objeto es "Elaboración estudios, diseños y construcción para el intercambiador vial en la intersección de la Avenida Medellín (Calle 80) con Avenida las Quintas (Carrera 119) y la Carrera 120 en Bogotá D.C.". Se prevé abrir la licitación con pliegos definitivos el 20 de diciembre de 2023 y dejar el proceso en curso.

#### 6.6.3 Riesgos o dificultades que se prevén en desarrollo de la obra

En atención a la etapa en la que se encuentra el proceso de estructuración no se cuenta aún con la matriz de riesgos.

#### 6.6.4 Gestión predial

De acuerdo con la descripción realizada desde el componente urbanístico, la intervención contempla tres alternativas que varían su área de intervención de acuerdo con la distribución de los carriles planteados, relación con el pre-

dio del futuro patio de Transmilenio, retornos, conexión con el barrio Lisboa y recorridos peatonales seguros.

En la alternativa 1 del Intercambiador Vial en la intersección de la Avenida Medellín (Calle 80) con Avenida Las Quintas (Carrera 119) y la Carrera 120 en Bogotá D.C., se hace una afectación de 27 predios, de los cuales 10 corresponden a inmuebles públicos y 17 a predios a adquirir. El valor estimado de los predios para esta alternativa es de \$102.713.780.183.

En la alternativa 2 del Intercambiador Vial en la intersección de la Avenida Medellín (Calle 80) con Avenida Las Quintas (Carrera 119) y la Carrera 120 en Bogotá D.C., se hace una afectación de 27 predios, de los cuales 10 corresponden a inmuebles públicos y 17 a predios a adquirir. El valor estimado de los predios para esta alternativa es de \$103.548.688.783.

En la alternativa 3 del Intercambiador Vial en la intersección de la Avenida Medellín (Calle 80) con Avenida Las Quintas (Carrera 119) y la Carrera 120 en Bogotá D.C. se hace una afectación de 29 predios, de los cuales 10 corresponden a inmuebles públicos, 1 predio es de propiedad de la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá- ESP (EAAB) y 18 predios a adquirir. El valor estimado de los predios para esta alternativa es de \$96.119.418.633.



Capítulo



**OTROS PROYECTOS**

## 7. OTROS PROYECTOS

### 7.1 CABLES AÉREOS CENTRO HISTÓRICO Y USAQUÉN

#### 7.1.1 Cable Centro Histórico - Monserrate

El proyecto se localiza en las localidades de Santa Fe y La Candelaria en la ciudad de Bogotá, donde los cerros que forman laderas de altas pendientes generan un escenario ideal para plantear sistemas de transporte por cable aéreo.

La prefactibilidad del cable aéreo del Centro Histórico de Bogotá - Monserrate fue desarrollada en el marco del Contrato Interadministrativo IDU 1330 de 2021 llevado a cabo por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. cuyo objeto fue "DESARROLLAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD PARA LA CONCEPCIÓN DEL SISTEMA DE CABLE AÉREO PARA EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C."

Actualmente se encuentra en ejecución la etapa de factibilidad con el fin de optimizar la red local de transporte de las localidades de Santa Fe y La Candelaria del Distrito Capital, eliminando barreras para su accesibilidad, mejorando su conectividad con la ciudad y con otras operaciones urbanas y dinamizando la movilización de los ciudadanos, lo cual contribuirá con la competitividad de la ciudad y la consolidación del modelo de ordenamiento establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial.

Se plantea también la presencia de equipamientos culturales y educativos a futuro, generando sinergia entre el sector público y privado, fomentando los encuentros culturales, deportivos y productivos.

El trazado norte se constituye en la única posibilidad de salida para integrarse con la Primera Línea de Metro de Bogotá - PLMB, Estación Metro calle 26, sin afectar edificios en altura existentes. La estación central será el principal nodo de movilidad de la ciudad, allí llega Metro, TransMilenio, Re-

giotram y el cable, conectando una red que abarca casi todos los puntos de la ciudad.

Las estaciones y espacios públicos derivados del sistema, en el tramo sur, solventarán las deficiencias urbanas detectadas en términos de movilidad, inseguridad peatonal por carencia de andenes, fragmentación del territorio por interrupciones en la malla vial, carencia de espacio público y conflictos de orden social. El proyecto se plantea como una oportunidad de renovación urbana, un punto de partida para la revitalización del sur del centro histórico de Bogotá.

#### Tramo Norte



Parte de la Estación San Diego cerca al edificio FONADE en el centro de la ciudad, a la altura de la calle 26 con carrera 13. Avanza en paralelo por la calle 26 hasta la zona de acceso al Cerro de Monserrate en la calle 21 con carrera 2, para continuar desde allí hasta el sitio denominado Pueblo Viejo en la calle 12C por carrera 2, este tramo se conoce como Monserrate.

La longitud del tramo norte será 2,37 km a lo largo de 24 pilonas y cuatro estaciones: San Diego, La Macarena, Monserrate y Universidades. Se proyecta que el tramo tenga 104 cabinas.

El tiempo del recorrido será de aproximadamente 9 minu-

tos y 37 segundos con una capacidad de 3500 pax/hora.

#### Tramo Sur



Cuenta con cuatro sectores donde se ubicarán las estaciones, el sector de Egipto entre las carreras 5E y 5B E con calles 9 y 9 Bis; en el sector Laches en la carrera 9E con calle 2C, sector Las Cruces en el lote ubicado en la carrera 4 con diagonal 2 Bis y por último la estación en el sector San Bernardo en la Avenida Caracas con calle 2.

La longitud del tramo sur será 2,92 km a lo largo de 28 pilonas y cuatro estaciones: San Bernardo, Las Cruces, Laches y Egipto.

Se proyecta que el tramo tenga 139 cabinas.

El tiempo del recorrido será de aproximadamente 11 minutos y 21 segundos con una capacidad de 4000 pax/hora.

Actualmente se está desarrollando la etapa de factibilidad a través del Contrato IDU 1735 de 2022 cuyo objeto es "FACTIBILIDAD DE DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE POR CABLE AÉREO PARA LAS LOCALIDADES DE SANTAFÉ Y LA

CANDELARIA Y DE OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.". Esta consultoría comprende los tramos norte, tramo sur y plataforma de acceso a Monserrate

#### Valor del contrato:

Valor del contrato principal \$ 8.083.218.550  
Valor del contrato de interventoría \$2.398.300.000

#### 7.1.1.1 Gestión predial

El Tramo Norte contempla una afectación de 70 predios, de los cuales 35 son de adquirir y el Tramo Sur contempla una afectación de 283 predios, de los cuales 267 son de adquirir.

De manera puntual para el proyecto Cable Aéreo Centro Histórico, desde la Dirección Técnica de Predios, se encuentra aprobado el componente predial de la prefactibili-



dad. Actualmente se encuentra pendiente el recibo de los productos definitivo de la factibilidad en desarrollo (Contrato IDU-1735-2022 e IDU-1727-2022) para efectos de dar inicio a la gestión predial conforme la viabilidad que otorgue la Dirección Técnica de Proyectos.

Los recursos se encuentran solicitados para la vigencia 2024.



### 7.1.2 Cable Usaquén

Se planteó su inclusión dentro de la consultoría que iba a ser contratada con la Agencia Francesa de Desarrollo - AFD junto al cable en Ciudad Bolívar Zona Norte. En la revisión realizada por la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, se evaluó que la demanda de pasajeros no era suficiente, y la recomendación de la AFD, al estructurar los términos de referencia, fue revisar proyectos alternativos como escaleras eléctricas. Por lo anterior, la decisión fue contratar pre-factibilidad y factibilidad del Cable Potosí - Ciudad Bolívar Zona Norte con los recursos de la AFD, previstos en el Plan de Cables definido en la administración 2012-2015.

## 7.2 CORABASTOS

### 7.2.1 Componente vial

El proyecto consiste en la elaboración de los estudios y diseños de la Av. Los Muiscas junto con la construcción del puente en la intersección de los Muiscas con Av. Agoberto Mejía. Se encuentra ubicado en la localidad de Kennedy.

Metas de diseño del proyecto:

METAS FÍSICAS	
Longitud (Km)	3.28
Espacio Público (m <sup>2</sup> )	18.920
Longitud Ciclorruta (Km)	02.06

Zona de intervención, Av. Los Muiscas entre Av. Agoberto Mejía y Ciudad de Cali.

En enero de 2020 terminaron los contratos IDU-1443-2018 e IDU-1467-2018, los cuales contemplaban también la realización de los estudios y diseños, no obstante, dichos contratos fueron liquidados en factibilidad debido a demandas del consultor y consideraciones administrativas por lo que se originó el nuevo contrato.

#### Valor del contrato:

Valor contrato principal: \$ 3.132.203.161

Valor contrato de Interventoría: \$ 1.232.651.689

**Estado:** Actualmente, el proyecto se encuentra en la fina-

lización de los estudios y diseños. actualmente terminado y en etapa de liquidación.

**Contratos:** IDU-1708-2021

*"Estudios y diseños de los accesos viales María Paz - Corabastos: Av. de los Muiscas entre av. Ciudad de Cali y Av. de las Américas, incluyendo la intersección a desnivel a la altura de la Av. de las Américas con Av. Agoberto Mejía y la reconfiguración de retornos, así como la Av. Agoberto Mejía entre la intersección con la Av. de las Américas y la Av. Manuel Cepeda, en Bogotá D.C."*

IDU-1703-2021

*"Interventoría integral a la elaboración de los estudios y diseños de los accesos viales María Paz - Corabastos - Av. de los Muiscas entre av. Ciudad de Cali y Av. de las Américas, incluyendo la intersección a desnivel a la altura de la Av. de las Américas con Av. Agoberto Mejía y la reconfiguración de retornos, así como la Av. Agoberto Mejía entre la intersección con la Av. de las Américas y la Av. Manuel Cepeda, en Bogotá D.C."*

### 7.2.2 Componente espacio público María Paz Corabastos tramo 2

El alcance para el desarrollo de los estudios y diseños se expone a continuación descrito a través de las siguientes unidades de paisaje del tramo 2 de los proyectos de accesos viales y espacio público en el sector de María Paz - Corabastos:

- Unidad de paisaje 2.1 Desde el parque Dindalito Bella Vista sobre la Calle 41 sur hasta la Avenida Tintal Alsacia.
- Unidad de paisaje 2.2 Ampliación del espacio público del Parque la Brisas.
- Unidad de paisaje 2.3 Sobre la Calle 40B sur, desde la Avenida Tintal Alsacia hasta la Avenida Ciudad de Cali.
- Unidad de paisaje 2.4 Acceso a la puerta 6 de Corabastos

Las zonas mencionadas se pueden ver en la siguiente localización general de tramos de accesos viales y espacio público en el sector de María Paz - Corabastos, identificados con los numerales 2.1, 2.2, 2.3 y 2.4 respectivamente.

#### Valor del contrato:

Valor contrato principal: \$3.091.384.529

Valor interventoría: \$1.243.315.238

#### Estado:

En ejecución estudios y diseños.

#### Contratos:

IDU-1698-2022

*"Estudios y diseños de los accesos viales María Paz Corabastos Tramo 2 comprendido entre el Parque Dindalito Bellavista sobre la Calle 41 Sur hasta la Avenida Tintal Alsacia y sobre la Calle 40B Sur, desde el Parque La Brisas en la Avenida Tintal Alsacia hasta la Avenida Ciudad de Cali y acceso a Corabastos en Bogotá D.C."*

IDU-1699-2022

*"Interventoría integral para elaborar los Estudios y diseños para la construcción de los accesos viales María Paz Corabastos Tramo 2 comprendido entre el Parque Dindalito Bellavista sobre la Calle 41 Sur hasta la Avenida Tintal Alsacia y sobre la Calle 40B Sur, desde el Parque La Brisas en la Avenida Tintal Alsacia hasta la Avenida Ciudad de Cali y acceso a Corabastos en Bogotá D.C."*

### 7.2.3 Gestión predial

Durante el mes de octubre del año en curso, se comunicó a la Dirección Técnica de Predios la necesidad de iniciar el trámite de adquisición predial, priorizando la parcialidad requerida de un predio, para la construcción y adecuación del espacio público. Se gestionan actualmente los recursos que demanda esta adquisición precisando que para la vigencia 2024 no fueron solicitados en el marco del anteproyecto de presupuesto.

## 7.3 AVENIDA SUBA COTA

El proyecto de la Avenida Cota entre la Carrera 92 (cerro de La Conejera), en la ciudad de Bogotá y la variante de Cota, en el municipio de Cota, tiene una longitud de 5.7 km y se desarrolla mayormente en la localidad de Suba.



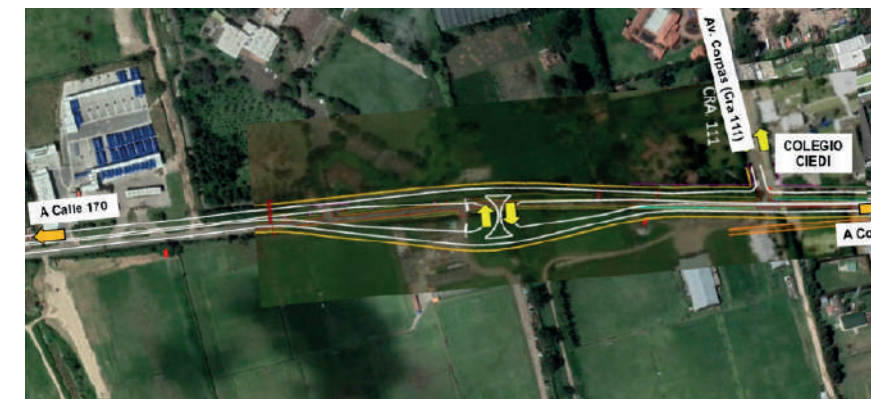
### Localización

En la fase de prefactibilidad, fue definida una única alternativa de trazado que atiende las necesidades ambientales del corredor vial, en particular las afectaciones sobre la Reserva Forestal Protectora Thomas Van Der Hammen - RFPTVDH. Dicha alternativa fue puesta a consideración de la autoridad ambiental, en este caso, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), quien conceptuó su conformidad respecto de la no necesidad del desarrollo del diagnóstico ambiental de alternativas.

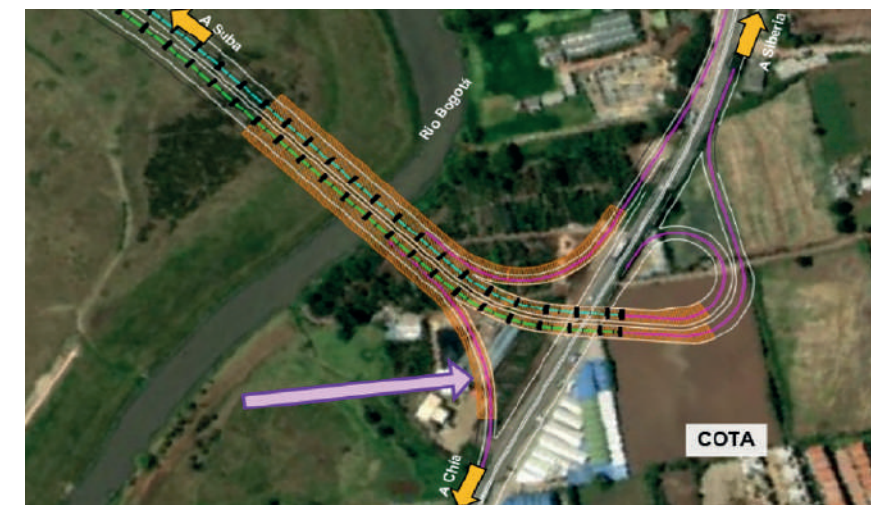


De esta manera, el proyecto plantea el desarrollo de un corredor con dos calzadas, cada una con dos carriles, así como un separador central de ancho variable, franjas de circulación peatonal, de ciclorruta y de paisajismo y mobiliario, en cada costado de la vía. A continuación, se presenta un render preliminar de la propuesta de diseño, la cual contiene los elementos descritos anteriormente:

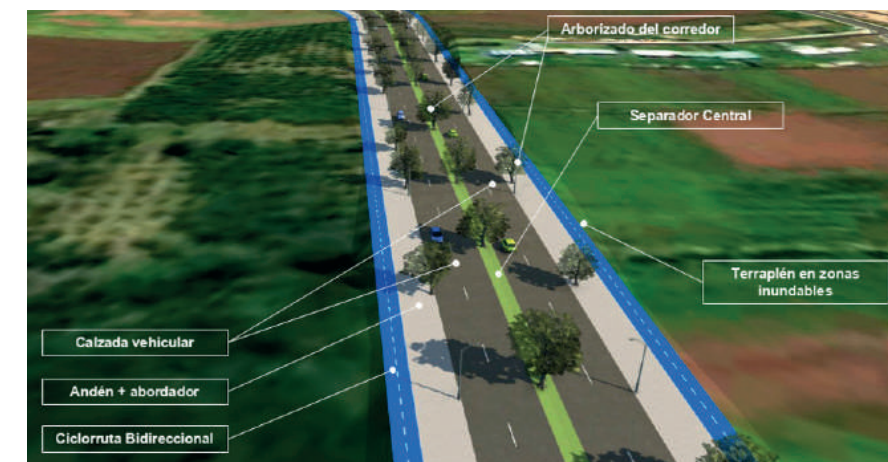
Finalmente, la propuesta de diseño considera la solución de las intersecciones con la Carrera 92, la Avenida Corpas y la Variante de Cota, además del paso sobre el río Bogotá mediante un puente cuya longitud se ha estimado en 210 metros.



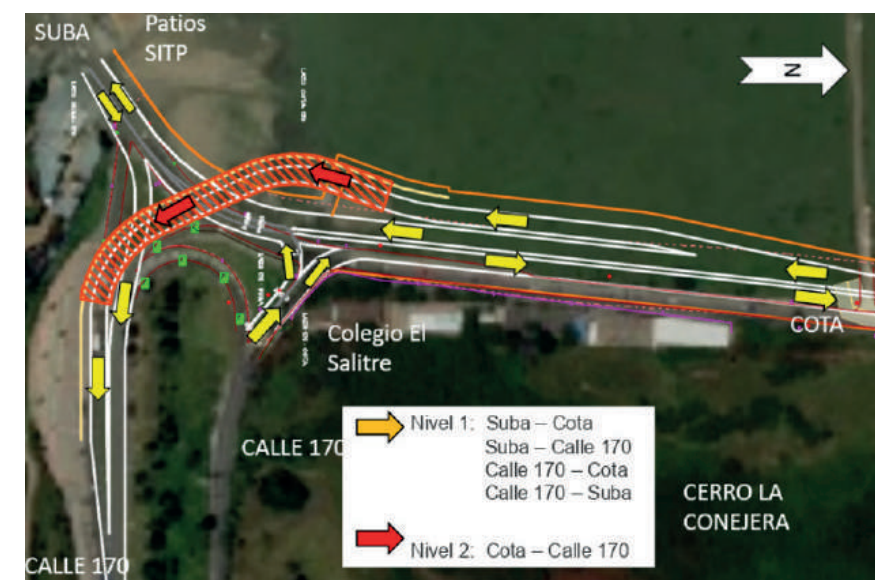
Avenida Corpas



Cruce río Bogotá e intersección variante Cota



Componentes de la calzada vehicular



Intersección Carrera 92

**Valor del contrato:**  
Valor contrato principal: \$13.039.951.981  
Valor contrato interventoría: \$4.119.988.968

**Estado:**  
El proyecto se encuentra en la fase de factibilidad, estudios y diseños. A la fecha se encuentra en cierre la fase de factibilidad en el desarrollo del contrato 1815 de 2021.

**Contratos y/o convenios:**  
Para el desarrollo del proyecto, fueron suscritos los siguientes convenios:

Convenio	Objeto
1356 de 2020	"AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, PRESUPUESTALES Y JURÍDICOS PARA GESTIONAR EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS QUE PERMITAN LA CONECTIVIDAD REGIONAL DEFINITIVA ENTRE EL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ Y EL MUNICIPIO DE COTA - CUNDINAMARCA"
1573 de 2021	"AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, PRESUPUESTALES Y JURÍDICOS PARA LA ELABORACIÓN DE LA FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN CON EL MUNICIPIO DE COTA, EN DESARROLLO DEL MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO 1356 de 2020"

Adicionalmente fueron suscritos los contratos que han sido mencionados previamente, los cuales se detallan a continuación:

Contrato	Objeto
1815 de 2021	"EL CONSULTOR SE OBLIGA CON EL IDU A REALIZAR LA "ELABORACIÓN DE LA FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA COTA, DESDE LA CARRERA 92 (CERRO LA CONEJERA) E INTERSECCIÓN CON EL MUNICIPIO DE COTA"
521 de 2022	"INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA LA ELABORACIÓN DE LA FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VÍA COTA, DESDE LA CARRERA 92 (CERRO LA CONEJERA) E INTERSECCIÓN CON EL MUNICIPIO DE COTA"

### 7.3.1 Gestión predial

Prefactibilidad desarrollada in-house, entendiendo aprobado el correspondiente componente predial. La factibilidad se encuentra en ejecución. El proyecto de conformidad no fue priorizado en la vigencia 2023 y tampoco contó con viabilidad para adelantar gestión predial en la vigencia 2024.

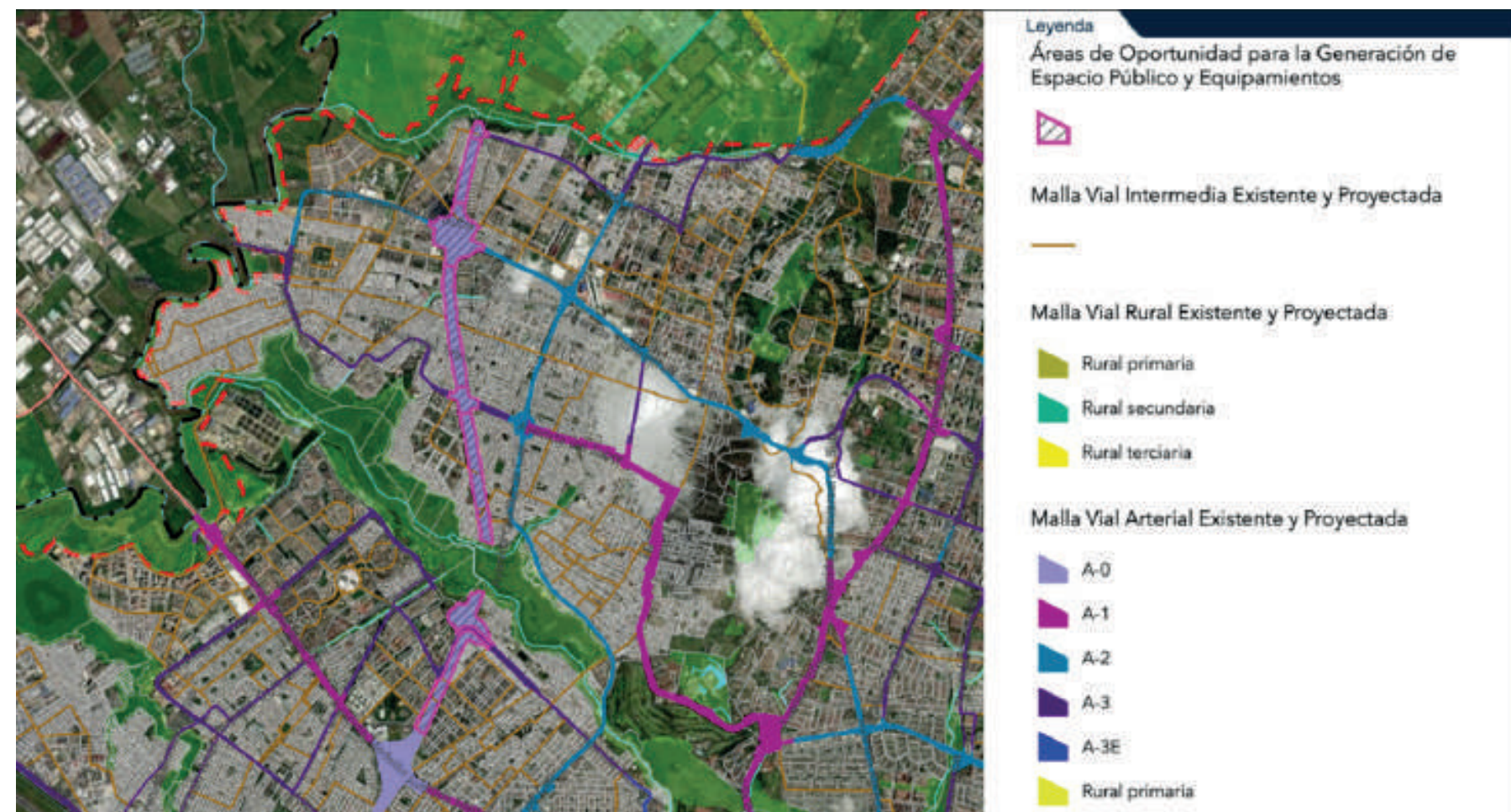
### 7.4 VÍAS DE SERVICIO EN RESERVA ALO NORTE

La Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la Avenida Calle 80 y la Avenida Calle 153, Puente, según su tipología se mantiene cómo una vía de la red vial arterial tipo A-0, el Plan de Ordenamiento Territorial establece que el trazado de la reserva vial no tiene continuidad sobre los elementos de la Estructura Ecológica principal (Humedal Juan Amarillo y Reserva Forestal Regional

Productora del Norte de Bogotá - Thomas Van Der Hammen), por ser áreas de conservación y especial importancia eco sistémica, por lo cual se hace necesario que su trazado y conectividad se realice a través de la red vial existente, la cual por sus condiciones requiere modificaciones, ajustes en sus trazados o ampliaciones en sus dimensiones.

Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la Av. Calle 80 y Av. Calle 153 y tramos complementarios

- Tramo 1:** ALO desde la Av. Calle 80 hasta la Av. Morisca.
- Tramo 2:** Av. Morisca entre ALO y Carrera 91
- Tramo 3:** Carrera 91 desde la Av. Morisca, hasta Av. Rincón
- Tramo 4:** Av. Ciudad de Cali entre carrera 91 y Calle 129
- Tramo 5:** ALO desde Humedal Juan Amarillo y Humedal la Conejera (Calle 153)



Fuente: sistema de información geográfica, cartografía POT - SDP

La modificación del perfil vial de la ALO en la zona norte se enmarca en la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado - AE CEC, en cabeza de la Secretaría Distrital del Hábitat -SDHT.

El corredor se ubica en las localidades de Suba y Engativá.

**Estado:**

Prefactibilidad en desarrollo In House  
En estructuración para contratación de factibilidad y actualización de estudios y diseños.

- Costo asignado para los estudios: \$12.000.000.000
- Costos estimados para la construcción del proyecto a nivel de pre factibilidad: \$700.000.000.000

**Convenio:**

Convenio interadministrativo número 1007-2023 entre la Secretaría Distrital del Hábitat (SDHT), Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano y el Instituto de Desarrollo Urbano, que tiene por objeto "Aunar esfuerzos para formular, estructurar, ejecutar y operar la Actuación Estratégica - Ciudadela Educativa y del Cuidado - AE CEC y llevar a cabo de manera coordinada las funciones establecidas en el artículo 582 del Decreto Distrital 555 del 2021 y demás normatividad que lo modifique, adicione o sustituya o las que exija el cumplimiento de este objeto en el marco de sus funciones y competencias, de conformidad con las obligaciones específicas indicadas en el presente convenio."

En lo correspondiente al IDU el alcance de dicho convenio

no se circunscribe a realizar la transferencia y saneamiento de las áreas restantes no requeridas para la ejecución del proyecto de infraestructura vial y de transporte, que son requeridas para la implementación y el desarrollo de la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado - AE CEC

**7.5 PUENTE TIBANICA**

Este proyecto se ejecuta a través de la figura de permiso voluntario el cual tiene como objeto, efectuar intervenciones en proyectos de infraestructura vial, en cualquiera de sus etapas, por iniciativa e interés de particulares, a su costo y riesgo en la malla vial no priorizada, cumpliendo con las especificaciones y anexos técnicos, con el acompañamiento y recibo de la ejecución del IDU a la interventoría a cargo del interesado.

Se cuenta con la Resolución 1959/2019 PUENTE TIBANICA

CA: "Por medio de la cual se concede un permiso a Fiduciaria Bogotá S.A., vocera del patrimonio autónomo FIDEICOMISO Ciudad Verde para que ejecute la factibilidad y los estudios y diseños definitivos 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".

En principio la Fiduciaria Bogotá fue la promotora del proyecto, en su condición de vocera del Patrimonio Autónomo Fideicomiso Ciudad Verde, actualmente mediante Resolución No. 3427/2023 se cambió a Constructora Amarillo S.A.S.

El proyecto se encuentra en etapa de factibilidad ejecutada por Amarillo S.A.S. e interventoría de PIV Ingeniería S.A.S.

**Fecha de inicio:** agosto 6 de 2019

**Fecha estimada de terminación:** marzo 14 de 2024



**Del proyecto se resalta lo siguiente:**

- El 99% de los productos en la etapa de factibilidad se encuentran aprobados y recibidos por parte del IDU, el 1% restante para finalizar la etapa de factibilidad se debe a que actualmente se está coordinando con la comunidad la presentación de los resultados de esta.
- Actualmente los predios requeridos para la construcción del proyecto se encuentran en cabeza de los entes territoriales tanto de Bogotá como de Soacha.
- Una vez culminada la etapa de estudios y diseños definitivos se debe proceder a radicar la documentación para consulta previa en el Ministerio del Interior.

**7.6 ACCESOS NORTE 2**

**7.6.1 Accesos norte fase II convenio Bogotá Distrito 001 -ANI 006- IDU-1320 de 2019**

Las vías actuales comprendidas en el proyecto tienen una longitud total estimada origen- destino de 5,83 kilómetros para el corredor de la Autopista Norte y 4,93 Kilómetros para la carrera 7 y en su recorrido se encuentra en la Ciudad de Bogotá D.C.

El propósito fundamental del proyecto es desarrollar un corredor vial de altas especificaciones que garantice la conexión entre Bogotá, los departamentos y municipios que se encuentran al Norte de la ciudad capital, con un nivel de servicio óptimo.

Las obras para esta APP se incluyen en el siguiente alcance:

- Autopista Norte entre calles 191 (K0+000) y 245 (K5+830): Se realizará la ampliación de dos (2) carriles mixtos, en ambos sentidos y la Construcción de un (1) carril de Transmilenio entre la calle 191 (K0+000) y la Calle 235 (K4+600) en ambos sentidos. Por calzada comprende la Construcción de tres (3) carriles nuevos, el Mejoramiento de los tres (3) carriles existentes y la construcción de carriles de adelantamiento para Transmilenio en las estaciones proyectadas, en ambos sentidos, la construcción de Andén y Ciclorruta entre las calles 191

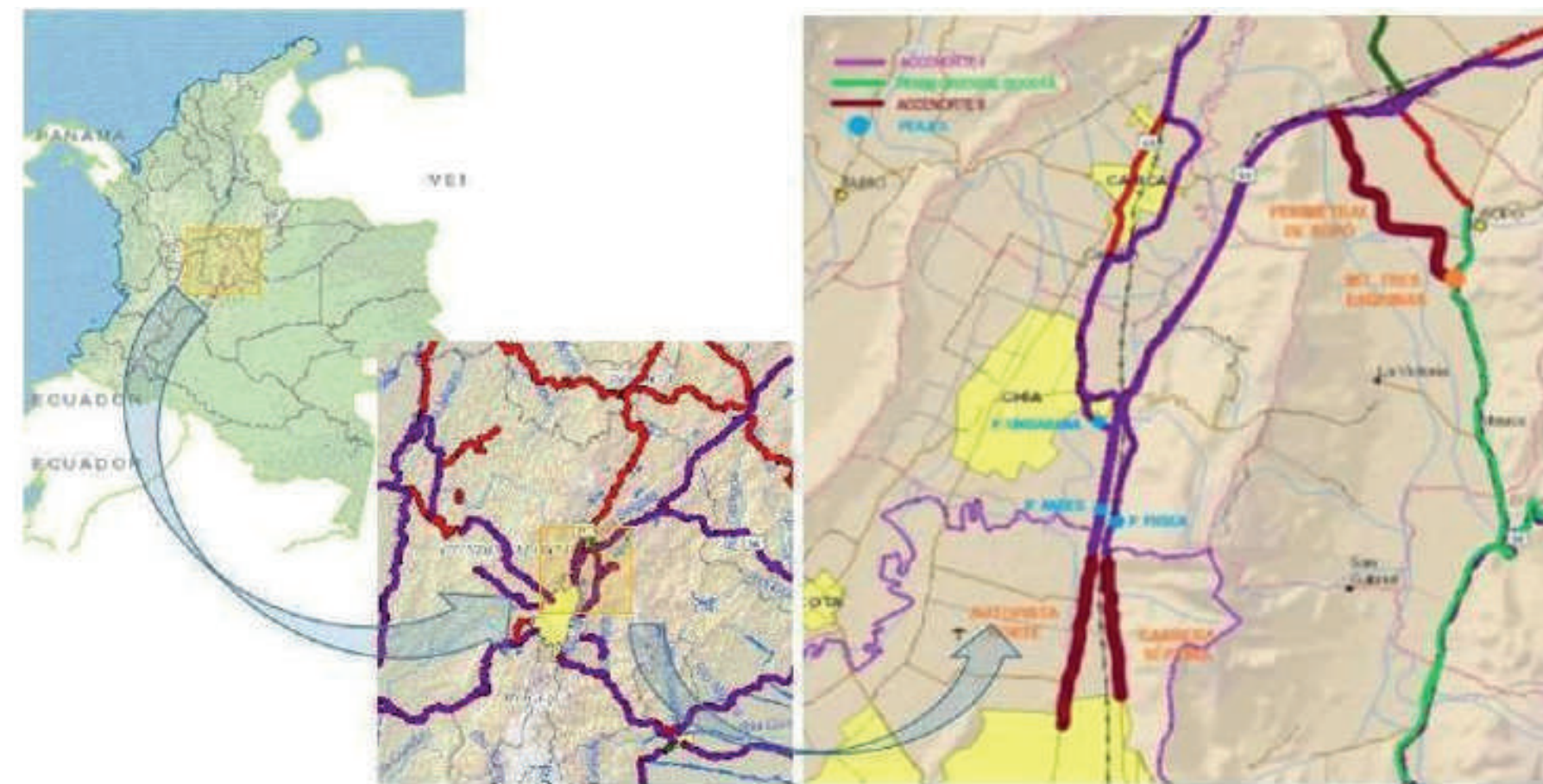


(K0+000) y 245 (K5+830), en ambos costados de la vía con un ancho mínimo de 9,30 metros. Se realizarán las intersecciones ubicadas en la calle 201 (K1+100) y 2 retornos a desnivel ubicados aproximadamente en la Calle 235 (K3+840) (104360.23;122949.82) y en la Calle 242 (K5+594) (104735.22;124664.97).

- La construcción de la Segunda Calzada y mejoramiento de la calzada existente de la Carrera Séptima entre la Calle 201 (K2+000) y la Calle 245 (K6+930) en la ciudad de Bogotá, de acuerdo con la figura No. 2 literal (c), del Apéndice técnico 1 del contrato. La Construcción de Andén y Ciclorruta en todo este corredor en ambos costados de la vía con un ancho mínimo de 9,00 metros.
- El mejoramiento y construcción de una calzada de la perimetral de Sopó de 7,2 km, que incluye el mejoramiento de 5,5 km entre Hacienda Aposentos, sobre autopista norte, y la Hacienda la Esperanza-San José, así como la construcción de una vía nueva de 1,7 km entre Hacienda la Esperanza-San José y el sector Tres Esquinas. Intersección tipo glorieta proyectada en la calle 3 sur del casco urbano de Sopó y una intersección a desnivel con la vía Calera Sopó.
- Operación y Mantenimiento de la infraestructura detallada anteriormente durante todo el plazo de la Concesión.

La figura muestra la localización general del proyecto

Este proyecto fue estructurado, evaluado y adjudicado en el marco del convenio interadministrativo suscrito entre BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, IDU Y LA ANI número 001/006/1320 de 2019 cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS INSTITUCIONALES, TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, JURÍDICOS Y FINANCIEROS ORIENTADOS A LA ARTICULACIÓN



*DE ACCIONES PARA LA ADECUADA ESTRUCTURACIÓN, CONTRATACIÓN, ADJUDICACIÓN, EJECUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE SE DERIVE DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, FINANCIERA Y LEGAL DEL PROYECTO "ACCENORTE II", QUE INCLUIRÁ LA VARIANTE AL MUNICIPIO DEL SOPO, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LOS ANEXOS N° 1 Y 2 LOS CUALES HACEN PARTE INTEGRANTE DEL PRESENTE CONVENIO."*

De conformidad con lo establecido en la cláusula tercera del citado convenio, LAS PARTES designaron a la Agencia

Nacional de Infraestructura- ANI, como la entidad encargada de adelantar la estructuración, obtener las aprobaciones y adelantar el proceso de selección para adjudicar un contrato de concesión bajo el esquema de asociación público privada.

En este orden de ideas, después de haber agotado los procedimientos establecidos en la ley 1508 de 2012, la ANI el 12 de marzo de 2021 publicó en el SECOP el proyecto de pliegos correspondiente al proceso de licitación VJ-VE-APP-IPB-001 -2021 cuyo objeto es: "Seleccionar la Oferta más

favorable para la Adjudicación de un (1) Contrato de Concesión cuyo objeto será el otorgamiento de una concesión que, bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, permita llevar a cabo la financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, gestión predial, gestión social, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor PROYECTO ACCESOS NORTE FASE II, de acuerdo con el alcance descrito en el Contrato Parte Especial, el Apéndice Técnico 1 y demás Apéndices del Contrato."

El 25 de junio de 2021 la ANI dio apertura al proceso de licitación pública con el objeto de adjudicar el contrato de concesión.

El 21 de enero de 2022 realizó la audiencia de cierre del proceso de selección, en el cual se recibieron propuestas de 4 oferentes, la propuesta 1 conformada por Obrascon Huarte y Thermo Técnica cada uno con participación del 50%, propuesta 2 conformada por Strabag AG con el 75% y la sociedad Infraestructura y Prosperidad SAS con el 25%, propuesta 3 de la sociedad Sacyr y la propuesta cuatro conformada por China Civil Engineering Construction Corporation.

El 10 de marzo de 2022 se adjudicó el contrato a la Estructura Plural conformada por Obrascon Huarte y Thermo Técnica cada uno con participación del 50%, este contrato fue suscrito el 01 de abril de 2022 y el acta de inicio se suscribió el 23 de junio de 2022.

En la sección 4.4 de la Parte Especial del contrato suscrito entre la ANI y la concesionaria RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S se estipula que el valor del contrato es de UN BILLÓN SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE MILLONES NOVENTA Y CINCO MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CINCO PESOS del mes de referencia

(\$1.797.269.095,995) y que en el evento que no se logre construir la ampliación de la carrera séptima el valor del contrato será de UN BILLÓN SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES SETECIENTOS VEINTIÚN MIL CUATROCIENTOS OCHENTA Y OCHO PESOS del mes de referencia (\$1.669.351.721.488).

Este es un proyecto de iniciativa pública que no requiere desembolso de recursos públicos y se retribuye contra el recaudo de peaje de la actual concesión autopista norte fase I en un porcentaje del 33,8266% del recaudo total de las estaciones Fusca, Andes y Unisabana.

Previo a suscribir el acta de inicio del contrato de concesión la Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU realizó la entrega de la infraestructura existente sobre el corredor, dejando constancia de ello en el acta suscrita el 21 de junio de 2022, como parte de la infraestructura que Bogotá Distrito Capital entregó en administración a la ANI se encuentra la siguiente descripción en virtud de los compromisos pactados en el convenio interadministrativo y el contrato parte especial suscrito entre la ANI y la concesión Ruta Bogotá Norte S.A.S

### 7.6.2 Infraestructura existente

Nombre de Vía	Ente Competente	Origen	Destino	Longitud (Km)	Estado Actual
Avenida Paseo de los Libertadores (Autopista Norte)	IDU	Bogotá Calle 191 K 0+000 CO (N:119149.02; E:103810.80) CW (N:119158.09; E:103749.42)	Bogotá Calle 245 K5+830 Autopista Norte CO (N:124842.92; E:104735.38) CW (N:124842.39; E:104675.59) Empata con concesión Acceso Norte	5.83	Vía Pavimentada
Avenida Alberto Lleras Camargo (Carrera 7)	IDU	Bogotá Calle 201 (Av. El Polo) K2+000 (N:119889.14; E:105704.65)	Bogotá Calle 245 K 6+930 (N:124624.04; E:105152.01) Empata con concesión Acceso Norte	4.93	Vía Pavimentada <sup>14</sup>

De igual forma el contrato parte especial señala en la sección 4.8 los plazos de las fases de la etapa pre operativa, indicando que la duración de la fase de pre construcción es de dieciocho (18) meses contados desde la fecha de inicio del contrato, es decir, desde el 23 de junio de 2022 y se estima esté culminando aproximadamente el 23 de diciembre de 2023, siempre que se cumplan todas las condiciones establecidas en el mismo contrato para iniciar la etapa de construcción.

La misma sección del contrato parte especial establece un plazo de sesenta y seis (66) meses para la fase de construcción, contados desde la fecha de suscripción del acta de inicio de la fase de construcción, que se estima esté iniciando a finales de diciembre de 2023 o en enero de 2024, finalmente la sección 4.9 de la Parte Especial del contrato establece una etapa de operación y mantenimiento de veintidós (22) años.

El proyecto se encuentra dividido por Unidades Funcionales de conformidad con lo establecido en la Ley 1508 de 2012, así:

#### Unidades Funcionales <sup>15</sup>

Unidad Funcional	Localización
UF 1 y UF 3: 30 meses para la UF 1 desde suscripción de acta de inicio y 58 meses para la UF 3 inicio etapa de construcción	Autopista Norte Calles 245 – 215 Ampliación a 5 carriles – Ambos costados. Incluyendo TM hasta la 235
UF 2 y UF 4: 30 meses para la UF 2 desde suscripción de acta de inicio y 58 meses para la UF 4 inicio etapa de construcción	Autopista Norte Calles 215 – 192 Ampliación a 5 carriles – Ambos costados. Incluyendo TM entre 192 y 215
UF 5: (66 meses suscripción del acta de inicio de etapa de construcción)	Pasos a desnivel, espacio público, puentes peatonales
UF 6: (66 meses suscripción del acta de inicio de etapa de construcción)	Carrera Séptima - Calles 245 a 201 Construcción de segunda calzada y mejoramiento de la existente
UF 7: (42 meses suscripción acta de inicio de etapa de construcción)	Perimetral Sopó. Variante

#### Mapa del proyecto por Unidades Funcionales



16

Con la ejecución del proyecto tanto el Distrito como la Agencia Nacional de Infraestructura buscan dar cumplimiento a las siguientes metas:

- Generación de 35.800 empleos directos, indirectos e inducidos, mayor empleo para la ciudad y la región.
- Garantizar conexión hídrica entre los Humedales Torca y Guaymaral con las obras a ejecutar en la autopista norte.
- Población beneficiada: 7.951.000 habitantes del área de influencia del proyecto.
- Mejorará la capacidad vial para el tráfico vehicular, pues se habilitará para que transiten cerca de 120.000 vehículos/día.
- Extensión del Sistema Transmilenio en la Autopista Norte de la Calle 192 hasta la Calle 235, con un aproximado de 4.000 metros de extensión.
- Mejorar la movilidad y descongestionar el tránsito de vehículos que circulan entre Bogotá y varios municipios de Cundinamarca, entre ellos: Chia, Sopó, Tocancipá, Zipaquirá y Cajicá.
- Facilitar la movilidad con el departamento de Boyacá, los Santanderes y, en general, con el norte del país.
- Con la concesión se garantiza la operación y mantenimiento de los corredores a largo plazo.
- Ahorro en los tiempos de recorrido de más de 25 minutos, para vehículos livianos y pesados.
- Disminución en los costos de la operación vehicular.
- Se genera una conexión directa entre Bogotá y el Municipio de Chia con ciclorrutas y andenes.
- Reducción de ruido y mejora en la calidad del aire al disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Mejora la seguridad vial y el confort para los usuarios del proyecto.

- Se generan oportunidades para el desarrollo regional y nacional.

Actualmente el proyecto se encuentra en fase de pre construcción, desde que se suscribió el acta de inicio del contrato, ha sido necesario trabajar coordinadamente con la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Ruta Bogotá Norte S.A.S. y otras entidades públicas Distritales lo anterior con el fin de lograr el cumplimiento de algunas actividades tales como:

- Suscripción de convenios para traslado y protección de redes con Empresas de Servicios Públicos como ENEL, ETB, EAAB.
- Revisión de estudios y diseños adelantados por el Fideicomiso Lagos de Torca para el desarrollo del Plan Zonal del Norte Decreto Distrital 088 de 2017 con los estudios y diseños presentados por la concesión para el desarrollo del proyecto.
- Revisión de la gestión predial a cargo del Fideicomiso Lagos de Torca, lo anterior para dar cumplimiento al compromiso de entrega de predios conforme a lo establecido en el convenio interadministrativo 1320 de 2019, sobre este aspecto el Fideicomiso informó a la Subdirección General de Desarrollo Urbano que actualmente se encuentra disponible el 51.34% de predios aportados al Fideicomiso, de igual forma el IDU informó a la ANI sobre esta disposición física y solicitó iniciar una visita con la concesión para revisar el estado de cada uno de los predios, lo anterior para poder programar la entrega de estos de forma adecuada, el 7 de septiembre de 2023 se realizó la primera revisión en campo sobre el estado de cada uno de los predios que se encuentran aportados al Fideicomiso.
- La Dirección Técnica de Predios de la Subdirección General de Desarrollo Urbano actualmente se encuentra adelantando los avalúos para la compra de predios que no puedan ser aportados al Fideicomiso Lagos de Torca y de esta manera contar con los recursos que permitan realizar la gestión y adquisición predial durante la vigencia 2024 y lograr cumplir con los compromisos establecidos en el convenio 1320 de 2019.

<sup>14</sup> Acta de entrega suscrita el 21 de junio de 2022

<sup>15</sup> Contrato Parte Especial

<sup>16</sup> Mapa suministrado por la Agencia Nacional de Infraestructura

Otras actividades que han logrado avance durante la fase de pre construcción y que fueron informadas al IDU por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesión Ruta Bogotá Norte S.A.S hacen referencia a la obtención del concepto de no objeción a los estudios de trazado y diseño geométrico el 07 de julio de 2023 por parte de la interventoría del proyecto, así como el inicio del trámite administrativo de evaluación de solicitud de licencia ambiental por parte de la ANLA expediente LAV0027-00-2023 auto número 5311 del 14 de julio de 2023.

El 28 de julio de 2023 la ANLA programó reunión virtual con varias entidades distritales con el fin de escuchar y atender las observaciones sobre el proyecto, esto como parte de la evaluación que se adelanta para la obtención de licencia sobre el proyecto, el IDU remite las observaciones realizadas desde el componente ambiental a los estudios y diseños presentados por la concesión, así como las observaciones realizadas por parte del Fideicomiso Lagos de Torca respecto a los componentes de redes hídricas e hidrología.

Finalmente, la concesión RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S presentó el informe de avance de construcción de la ciclo-ruta temporal sobre la autopista norte, obra que inició el 2 de mayo de 2023 en el costado occidental de la Autopista, cuenta con un avance del 40%, es decir, 2 kilómetros de 5,8 kms los cuales cubren desde la calle 191 hasta la 245, se estima la fecha de entrega en el mes de diciembre de 2023.



Actualmente el proyecto se encuentra dentro de los plazos contractuales establecidos y se estima que se pueda lograr el inicio de la fase de Construcción a finales del mes de diciembre de 2023 o en enero de 2024.

### 7.6.3 Gestión Predial

La ANI, el Distrito Capital de Bogotá y el IDU, suscribieron el convenio de No. 001 (Distrito Capital) No. 006 de 2019 (ANI) y 1320 de 2019 (IDU) "COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN PARA LA ESTRUCTURACIÓN, CONTRATACIÓN, ADJUDICACIÓN, EJECUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL PROYECTO DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA DE INICIATIVA PÚBLICA ACCESOS NORTE A LA CIUDAD DE BOGOTÁ FASE II- ACCENORTE II, ENTRE BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO- IDU Y LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA- ANI"

El contrato de concesión suscrito entre la ANI y la sociedad RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S, específicamente, en la sección 4.5 literal b) de la Parte Especial, establece:

"(...) b) Predios Distrito:

*La entrega de los Predios Distrito será efectuada de la siguiente manera:*

(i) *En un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la suscripción de su Acta de Inicio u Orden de Inicio para entregar el ochenta por ciento (80%) de los predios, y hasta el 31 de diciembre de 2025 para entregar el veinte por ciento (20%) restante de los predios necesarios para la construcción de la segunda calzada de la carrera séptima en condiciones de disponibilidad, sin invasiones y/o sin ocupantes para lo cual se suscribirá la correspondiente Acta de Entrega y Recibo de Predios Distrito con cada entrega que se realice. Para el efecto, la ANI informará al IDU la Fecha de Inicio del presente Contrato de Concesión de manera que dicha entidad tenga certeza sobre el momento a partir del cual cuenta con el tiempo para dar cumplimiento a la obligación relacionada con la disponibilidad de los predios.*

(ii) *La recepción de los Predios Distrito deberá ser realiza-*

*da por el Concesionario sin ningún tipo de reserva, condicionamiento, objeción u observación, relacionada con el estado de la infraestructura entregada, en tanto que es obligación del Concesionario recibirla en el estado en que se encuentre. Será responsabilidad del Concesionario realizar las demoliciones y adecuaciones necesarias en los Predios Distrito para la ejecución del Proyecto.*

(iii) *La entrega de los Predios Distrito por parte de BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL no implica la transferencia del derecho de dominio al proyecto "ACCENORTE II", ya que el titular del derecho de propiedad sigue siendo la entidad distrital correspondiente."*

De conformidad con los compromisos establecidos en el convenio y en el citado contrato, y en atención a que la ANI y la concesión RUTA BOGOTÁ NORTE S.A.S., suscribieron el acta de inicio de dicho contrato hace más de un año, el IDU ha adelantado una serie de reuniones y mesas de trabajo con el Fideicomiso Lagos de Torca, con el fin de establecer y verificar el cumplimiento de los distintos requisitos y condiciones que le permitan al Distrito iniciar las entregas de los predios que se requieren para la ejecución del proyecto, es así como actualmente se podría iniciar el proceso de entrega de algunos de ellos.

Igualmente, debe tenerse presente que el literal B) del numeral 2.6 del convenio atinente a los Compromisos Especiales de la ANI, establece que dentro del contrato de concesión se debe estipular que el Distrito Capital de Bogotá deberá realizar la entrega de los predios, así: i) En un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la suscripción de su Acta de Inicio u orden de inicio del ochenta por ciento (80%) de los predios, y ii) hasta el 31 de diciembre de 2025 para entregar el veinte por ciento (20%) restante de los predios indicados en el Anexo N° 1 del convenio.

El porcentaje actual de área atinente a los predios respecto de los cuales se puede iniciar el proceso de entrega, frente al área total de los predios a entregar, corresponde al 53,16%, lo anterior según información remitida por el Fideicomiso Lagos de Torca.

Teniendo en cuenta lo anterior, el IDU mediante comunicación con radicación 202320501283981 del 26 de julio de

2023, solicitó a la ANI, informar cuál sería la metodología o procedimiento de carácter logístico u operativo para efectos de iniciar el proceso de entrega de dichos predios por parte del Fideicomiso Lagos de Torca a la ANI, así como para adelantar una mesa de trabajo para establecer las condiciones y términos en los cuales se adelantaría dicho proceso.

Frente a áreas adicionales que demanda el proyecto, los recursos fueron solicitados en el marco del anteproyecto de presupuesto de la vigencia 2024, mientras se levantan los insumos respecto a los componentes técnico, jurídico y económico del proyecto para iniciar su adquisición en el año referido.

## 7.7 ALO SUR

### 7.7.1 ALO sur desde Chusacá hasta la calle 13 - Convenio interadministrativo 1442 de 2018

La ALO SUR es un proyecto de 23,5 kilómetros (km) de longitud que tiene una importancia estratégica para mejorar la movilidad de Bogotá, específicamente, en el acceso suroccidental de Bogotá, desde el sector conocido como Chusacá hasta la calle 13, este proyecto permitirá un adecuado manejo de tráfico de vehículos pesados, disminuyendo la congestión por zonas urbanas, el deterioro de la malla vial y los consiguientes problemas ambientales (emisiones de partículas al aire, generación de ruido, etc.) que afectan la calidad de vida de los habitantes de la Región y las localidades de la Ciudad de Bogotá en el área de influencia del proyecto, las cuales se encuentran ubicadas en el Departamento de Cundinamarca (municipios de Sibate, Mosquera y Soacha) y en el Distrito Capital.

Actualmente el IDU tiene suscrito el convenio interadministrativo 1442 del 16 de octubre de 2018 cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS, JURÍDICOS Y FINANCIEROS ORIENTADOS A LA ARTICULACIÓN DE ACCIONES PARA LA ADECUADA APROBACIÓN DE FACTIBILIDAD, ADJUDICACIÓN, EJECUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, QUE SE DERIVE DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, FINANCIERA Y LEGAL BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICA PRIVADA DE INICIATIVA PRIVADA DEL PROYECTO DENOMINADO "AVENIDA LONGITUDINAL



trámite de aprobaciones del proyecto y posteriormente de adelantar el proceso de selección, motivo por el cual el 12 de marzo de 2021 publicó en el SECOP el acuerdo de condiciones en que fue aceptado y aprobado por el originador del proyecto conformado por Mario Alberto Huertas Cotes, CONCA Y S.A., PAVIMENTOS COLOMBIA S.A.S y COHERPA INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.S, identificado el proceso con la referencia VJ-VE-APP-IPV-001-2021, proceso que fue adjudicado al originador el 13 de diciembre de 2021, un mes después se suscribió el contrato y el acta de inicio fue suscrita el 19 de julio de 2022 una vez fue entregada la infraestructura existente y los predios a cargo del IDU e INVIAS.

El proyecto contempla una fase de pre construcción de un (01) año, cuatro (4) años de construcción y 25 a 27 años de operación y mantenimiento.

**El proyecto incluye:**

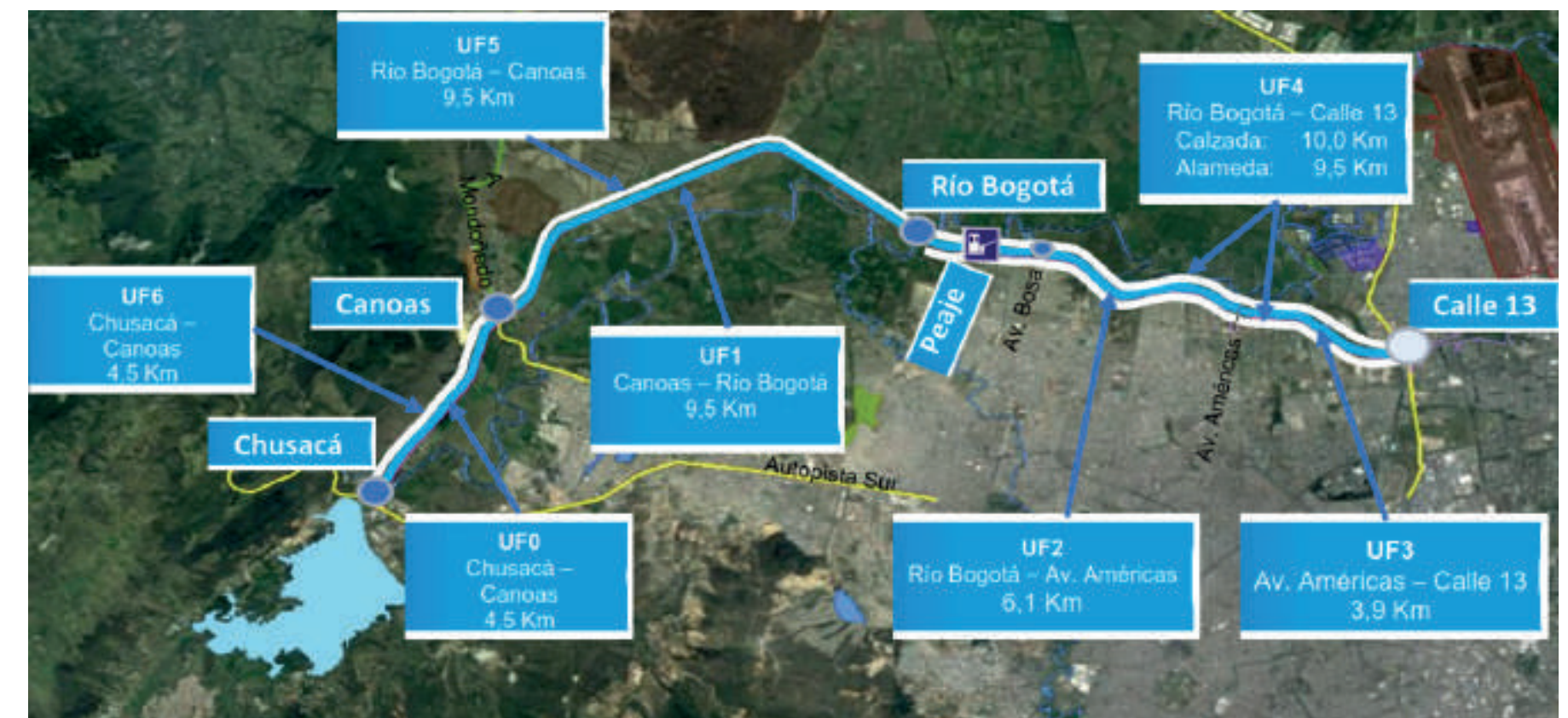
- Adecuación a dos (2) carriles por sentido, mantenimiento y operación del corredor vial existente entre la intersección Chusacá (Muña) y la intersección Canoas en el municipio de Soacha.
- Rehabilitación, mantenimiento y operación del corredor vial existente de dos (2) carriles entre la intersección Canoas en el municipio de Soacha y la Avenida Bosa en el Distrito Capital.
- Construcción, mantenimiento y operación del corredor vial nuevo de dos carriles entre la Avenida Bosa y la intersección con la Calle 13.
- Construcción, mantenimiento y operación del corredor vial nuevo de la segunda calzada de dos carriles entre la intersección Canoas en el municipio de Soacha y la intersección con la Calle 13.
- Construcción del espacio público para peatones y ciclistas del costado Oriental del corredor entre el río Bogotá y la Calle 13, dentro de los límites del Distrito Capital.
- El proyecto ALO Sur está concebido como calzadas ex-

presas, por lo que únicamente contempla la conexión con la calle 13. La solución propuesta en este punto, integra los dos corredores desarrollándose en una intersección tipo trompeta con enlaces independientes de acceso y salida, con una velocidad de diseño de 30Km/h.

Este proyecto se trata de una iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos y se financia con cargo al

recaudo de tarifas de peaje, el proyecto contempla la instalación de una estación de peaje denominada ALO SUR, que será instalada una vez culminen las unidades funcionales 1,2 y 3, adicionalmente cuenta con el 25% del recaudo del peaje Chusacá.

La división del proyecto de conformidad con lo establecido en la sección 4.2 de la Parte Especial del Contrato es la siguiente:



Unidad Funcional 0: Ruta Nacional 40CN07, intersección "El Muña" (sector Chusacá - PK49+413) - intersección Canoas (PK44+960). (i) Intervención prioritaria, operación y mantenimiento del corredor existente entre la intersección El Muña, donde empalma con la Concesión de la vía Bogotá - Girardot, a cargo del Concesionario "Via 40 Express SAS", y la intersección Canoas, en una longitud aproximada origen - destino de 4,5 Km. Se efectuarán además trabajos de intervención prioritaria sobre los enlaces de conexión con la Autopista Sur, denominados como enlace Acc-Asur

y enlace Sal-Asur. Unidad Funcional 1: Ruta Nacional 40CN07, intersección Canoas (PK44+960) - Puente sobre el Río Bogotá (PK35+400). (ii) Mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor vial de la calzada Oriental entre la intersección conocida como Canoas hasta el estribo norte del puente sobre el Río Bogotá, en una longitud aproximada origen - destino de 9,5 Km.

**DE OCCIDENTE ALO-TRAMO SUR DESDE CHUSACÁ HASTA LA CALLE 13.**

De conformidad con el otrosí número 1 del convenio, se establece en la CLÁUSULA QUINTA, numeral 3, literal II, subnumeral 4 compromisos especiales de BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, la obligación de informar a la ANI que los predios descritos en los anexos 1,3 y 4 se tenían en condiciones de disponibilidad jurídica, hecho que ocurrió el 16 de octubre de 2019 y con alcance mediante comunicación número 20202050014731 del 09 de enero de 2020.

Posteriormente, el IDU, mediante comunicación número 20202050362871 del 21 de mayo de 2020, informó a la ANI el avance de los compromisos en materia predial, indican-

do que para esa fecha existen 170 predios de propiedad del IDU requeridos para este proyecto, que se encuentran jurídicamente saneados, libres de ocupaciones, con cerramiento perimetral y bajo administración y vigilancia de la Dirección Técnica de Predios del IDU mediante el Contrato IDU 1582/2019, de igual manera, se indica que la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá mediante actas de autorización de uso entregó al IDU 102 predios que hacen parte del mismo tramo de la ALO Sur, y los cuales se encuentran actualmente libres de ocupaciones y construcciones, bajo administración y vigilancia de nuestra Entidad a través del mismo contrato IDU 1582/2019.

En la cláusula tercera LAS PARTES determinaron que la ANI sería la entidad encargada de estructurar, adelantar el

Unidad Funcional 2: Río Bogotá (PK35+400) – Av. Américas (PK29+240). (iii) Esta unidad funcional incluye dos subtramos, de acuerdo con la tipología de trabajos a realizar, así: (iv) Unidad Funcional 2 – Subtramo 1: Río Bogotá (PK35+400) – Av. Bosa (PK33+583): Rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor vial de la calzada Oriental entre el estribo norte del puente sobre el río Bogotá hasta la proyección de la Avenida Bosa, en una longitud aproximada origen - destino de 1.8 Km. (v) Unidad Funcional 2 – Subtramo 2: Av. Bosa (PK33+583) – Avenida Américas (PK29+240): Construcción, operación y mantenimiento del corredor vial de la calzada Oriental entre la proyección de la Avenida Bosa y la Avenida Américas, en una longitud aproximada origen - destino de 4.3Km.

Los canales de aguas lluvias dentro de la jurisdicción del Distrito Capital sobre los cuales pasa la ALO, sus franjas de protección y rondas hidráulicas, junto con las estructuras de ingreso al interceptor Río Bogotá Fucha – Tunjuelo y el Canal Cundinamarca incluidas sus franjas de protección y sus estructuras hidráulicas pertenecen a la Empresa de Acueducto de Bogotá, EAAB.

Unidad Funcional 3: Av. Américas (PK29+240) – intersección con la Calle 13 (Avenida Centenario – PK26+070). (vi) Construcción, operación y mantenimiento del corredor vial de la calzada Oriental entre la Avenida Américas y la primera etapa del enlace de la ALO por Calle 13, en una longitud aproximada origen - destino de 3.2 Km. Hace parte de esta unidad funcional la etapa 1 del enlace de la ALO por Calle 13 (Avenida Centenario), el cual se proyectó mediante gradualidad en su construcción, de tal manera que podrá ser construido en dos (2) etapas, en adelante referidas como Etapa 1 y Etapa 2, las cuales están definidas de la siguiente manera:

Etapa 1: Estructuras a cargo del Concesionario de acuerdo con el alcance definido en este Apéndice, para conformar una intersección en segundo nivel tipo trompeta.

Etapa 2: Las obras y adecuaciones de esta etapa no hacen parte del alcance del Concesionario del proyecto ALO Sur. En esta etapa se podrán construir en un escenario futuro, la estructura principal, orejas, conectantes, apoyos y demás elementos que permitan completar una intersec-



ción tipo trébol, empalmando con lo construido en la Etapa 1 y manteniendo claramente definidos los límites de las dos (2) etapas.

El enlace de la ALO por Calle 13 pasa sobre el Río Fucha y sobre la Calle 13 (Avenida Centenario), de acuerdo con la

sección vial dispuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá (POT - Decreto 190 de 2004).

El enlace de la ALO por Calle 13 permite, en un escenario futuro, que la Administración Distrital construya e implemente el sistema de solo bus (Transmilenio), el cual se

desarrolla de manera independiente de acuerdo con los parámetros operacionales emitidos por la Entidad Transmilenio S.A., en los cuales aclaran que no hay conexión operacional entre las futuras Troncales de la Calle 13 (Avenida Centenario) y de la Troncal ALO.

Los estudios de detalle y estudios de trazado y diseño geométrico del enlace de la ALO por Calle 13, se realizarán para el alcance de las dos etapas previstas (Etapa 1 y Etapa 2), sin incluir el sistema de solo bus – Transmilenio, el cual desarrollará en un escenario futuro la Administración Distrital. De esta manera se contará con estudios y diseños completos para que el Concesionario ejecute la construcción de las estructuras a su cargo de la Etapa 1.

Dentro de esta Unidad Funcional se encuentran canales de aguas lluvias de la jurisdicción del Distrito Capital, sobre los cuales pasa la ALO, por lo que sus franjas de protección y rondas hidráulicas, junto con las estructuras de ingreso al interceptor Río Bogotá Fucha – Tunjuelo y el Canal Cundinamarca incluidas sus franjas de protección y sus estructuras hidráulicas, pertenecen a la Empresa de Acueducto de Bogotá, EAAB.

Unidad Funcional 4: Calle 13 (Avenida Centenario – PK26+070) – Río Bogotá (PK35+470). (vii) Construcción, Operación y Mantenimiento del corredor vial de la calzada Occidental desde el punto de empalme con la conexión entre la calzada oriental y el puente principal occidental, hasta el estribo Sur del puente de la ALO sobre el Río Bogotá (es decir, incluye la construcción del puente sobre el río Bogotá), en una longitud aproximada de 9.5 Km.

Incluye la construcción del espacio público para peatones y ciclosuarios del costado Oriental en una longitud aproximada origen - destino de 9.2Km (PK35+334 - PK26+180), el cual, una vez firmada el acta de entrega de esta unidad funcional, será mantenido y operado durante un periodo de cinco (5) años; una vez finalizado este periodo, el espacio público para peatones y ciclosuarios del costado Oriental será entregado al Distrito Capital para su mantenimiento y operación.

Los canales de aguas lluvias dentro de la jurisdicción del Distrito Capital sobre los cuales pasa la ALO, sus franjas de protección y rondas hidráulicas, junto con las estructuras de ingreso al interceptor Río Bogotá Fucha – Tunjuelo y el Canal Cundinamarca incluidas sus franjas de protección y sus estructuras hidráulicas pertenecen a la Empresa de Acueducto de Bogotá, EAAB

Unidad Funcional 5: Ruta Nacional 40CN07, Río Bogotá (PK35+470) – intersección Canoas (P44+960). (viii) Construcción, operación y mantenimiento del corredor vial de la calzada Occidental desde el estribo Sur del puente sobre el Río Bogotá hasta la intersección denominada como Canoas, en una longitud aproximada origen – destino de 9,5Km.

Unidad Funcional 6: Ruta Nacional 40CN07, intersección El Muña (sector Chusacá – PK49+413 – intersección Canoas (PK44+960). (ix) Construcción de la ampliación de la calzada a cuatro carriles (2 carriles por sentido), Operación y Mantenimiento del corredor entre la intersección Chusacá o Muña donde empalma con la Concesión "Via 40 Express SAS" y la intersección Canoas, en una longitud aproximada origen – destino de 4,5 Km. La segunda calzada irá adosada a la calzada existente, por lo que se mantendrán los parámetros geométricos del alineamiento horizontal y vertical. La separación de las calzadas se realizará mediante una estructura tipo New Jersey.

Teniendo en cuenta que Bogotá Distrito Capital a través del IDU el 19 de julio de 2022 cumplió con la entrega material de los predios que se detallaron en los anexos del convenio interadministrativo, se inició la fase de pre construcción, la cual se contemplaba inicialmente en doce (12) meses, para posteriormente dar inicio a la fase de construcción en la segunda mitad del mes julio de 2023, no obstante, dado el avance de las obligaciones de la fase de pre construcción que continúan algunas pendientes de cumplirse, esta fase se estima iniciará a principios del primer trimestre de 2024.

De las obligaciones que se encuentran pendientes de finalizar en la etapa de pre construcción, se encuentra la de armonizar los estudios y diseños del proyecto ALO SUR, con los estudios y diseños del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá, tal y como se contempló desde la etapa de estructuración del proyecto y en los documentos contractuales suscritos.

Desde el inicio de la fase de pre construcción se realizaron mesas técnicas con la participación de la ANI, la Empresa Metro de Bogotá, el IDU, sociedades ALO SUR S.A.S y Metro Línea 1 S.A.S, así como las interventorías de los dos proyectos.

Otro de los compromisos que se encontraban pendientes por parte del Distrito consistía en coadyuvar a la concesión ALO SUR S.A.S en las gestiones para lograr la cesión parcial de derechos y obligaciones de la licencia ambiental 1400 del 25 de agosto de 2022, hecho que fue notificado por la CAR al IDU el 14 de diciembre de 2022, a su vez informado por el IDU a la ANI el 15 de diciembre de 2022, acto administrativo que fue objeto de recurso de reposición por parte de la concesión ALO SUR S.A.S mediante escrito del 07 de diciembre de 2022, el acto administrativo de cesión Resolución número 20237000231 de la CAR quedó en firme el 21 de abril de 2023.

La concesión el 25 de julio de 2023 presentó la solicitud de modificación de la licencia ambiental ante la CAR, sin embargo, aclara que esta solicitud no incluye los estudios y diseños que contemplan la alternativa 5 de armonización con la PLMB, toda vez que, la ANI no ha realizado el modificadorio al contrato de concesión sobre este aspecto.

Así las cosas, una vez se encuentre presentada y no objetados los estudios y diseños por parte de la interventoría del proyecto de concesión ALO SUR que incluyan la alternativa número 5 para armonizarse con la PLMB se deberá presentar nuevamente la solicitud de modificación de la licencia ambiental ante la CAR, plazos que pueden variar de acuerdo con las disposiciones contempladas en el decreto 1076 de 2015 y CCA, culminada esta obligación se podrá iniciar la fase de construcción que se estima sea en el primer trimestre de 2024.

### 7.7.2 Gestión predial

En el marco del Contrato de Concesión vial bajo esquema de APP - IP No. 003 de 2021 que gestiona la Agencia Nacional de Infraestructura ANI para el Proyecto Vial Avenida Longitudinal de Occidente Tramo Sur - ALO SUR, en la vigencia 2022, el IDU suscribió acta de entrega de predios.

Mediante el acta citada se realizó la entrega real y material en administración temporal de 160 predios de propiedad del IDU, 116 predios de propiedad de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá D.C. para ejecutar el proyecto APP IP Avenida longitudinal de Occidente - Tramo Sur "ALO SUR", (desde Chusacá hasta la calle 13) en el

tramo comprendido entre el empalme con la ruta Nacional 40CN07 a la altura del Río Bogotá y hasta la intersección con la calle 13 y de conformidad con el convenio 1442 - 009 de 2018 el cual regula "Convenio de colaboración y coordinación para la adecuada aprobación de factibilidad, adjudicación y ejecución del proyecto de asociación público – privada de iniciativa privada Avenida Longitudinal de Occidente – ALO – TRAMO SUR desde Chusacá hasta la Calle 13, entre Bogotá Distrito Capital, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Agencia Nacional de Infraestructura ANI".

A la fecha se encuentra pendiente por parte del IDU la gestión de dos predios sobre los que se han venido adelantando los procesos de restitución para efectos de proceder a la entrega a dicha entidad, proceso que se espera culminar antes del cierre de la vigencia 2023.

## 7.8 ALO CENTRO

Actualmente el IDU, el ICCU y la AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, tienen suscrito un convenio interadministrativo para el desarrollo de proyectos que benefician a la ciudad región, convenio interadministrativo que se identifica con el número 1480/150/006 de 2020, cuyo objeto es: "LAS PARTES se comprometen a *unir esfuerzos interinstitucionales desde los componentes, técnicos, administrativos, jurídicos y financieros orientados a la articulación de acciones para el fortalecimiento de la estructuración, revisión diagnóstico, acompañamiento, análisis, verificación y evaluación, técnica, jurídica y financiera de los proyectos que sean priorizados entre las partes y mejoren la conectividad entre el circuito occidental de Bogotá y los municipios del Departamento de Cundinamarca (en adelante Borde Occidental Ciudad Región), de conformidad con el esquema de contratación, ya sea obra pública, concesión o asociaciones público privadas, entre otros, que se derive de los análisis en el marco del presente convenio*", proyectos que actualmente se están estructurando.

En el marco de este convenio LAS PARTES pactaron conformar un Comité Técnico, y de conformidad con el PARÁGRAFO 1° de la Cláusula Cuarta del citado convenio, son funciones del Comité Técnico: "1. Definir y priorizar los proyectos a desarrollar bajo el objeto del presente Convenio"

El 23 de febrero de 2022, la ANI, el IDU y el ICCU suscribieron el Modificadorio No 1 al Convenio, y el Anexo 1 al

Convenio Marco del Borde Occidental, mediante el cual las partes regulan la estructuración del proyecto denominado "Anillo Vial de Occidente", en el alcance del Anexo 1, se definen los proyectos a adelantar en el marco del Convenio, los cuales son:

- Calle 13 Mejoramiento, Operación y Mantenimiento del corredor Río Bogotá – Facatativá - Los Alpes.
- ALO Centro: Avenida Longitudinal de Occidente entre calle 13 y calle 80.
- Calle 63: Calle 63 entre carrera 122 y concesión departamental de la vía Funza – Cota (actual concesión de DEVISAB).

Respecto al proyecto Avenida Longitudinal de Occidente tramo centro, la estructura plural conformada por Mota Engil Colombia S.A.S, Mota Engil Latin América B.V y Purpleston Corp. presentó un proyecto de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos denominado MOVI OCIDENTE ante la Secretaría Distrital de Planeación el 28 de diciembre de 2022, proyecto que fue trasladado por competencia al IDU el 30 de enero de 2023.

Este proyecto en su alcance planteaba la elaboración de los estudios y diseños fase tres de las obras comprendidas dentro de los tramos denominados Movicentro (ALO CENTRO) y Movisabana (Actual concesión CCFC administrada por la ANI), junto con su proceso de licenciamiento para su construcción, financiación, gestión ambiental, predial, redes y social, como la construcción del tramo correspondiente a Movicentro y la construcción de las obras complementarias en el tramo Bogotá -Facatativá- Los Alpes, así como la operación y mantenimiento de la infraestructura existente (antigua concesión CCFC) y de la nueva infraestructura que se construya de conformidad con los niveles de servicio y estándares de calidad, no obstante lo anterior el proyecto tuvo varias observaciones por parte del IDU y la Secretaría Distrital de Planeación, motivo por el cual el originador del proyecto lo desistió el 5 de junio de 2023.

Teniendo en cuenta lo anterior la Agencia Nacional de Infraestructura en mesa de trabajo realizada con el equipo del IDU el 17 de julio de 2023, informó que actualmente la Vicepresidencia de Estructuración, estructura un proyecto de iniciativa pública como concesión corta con el fin de

atender las obras faltantes de la actual concesión CCFC, este proyecto incluye:

- proyecto incorpora la construcción de la Variante Cartagenita (1,7 Km) y Segunda Calzada Cartagenita – Facatativá (1,8Km), así como la Operación y Mantenimiento de la infraestructura vial revertida del actual Concesionario.

- Cuenta con licencia ambiental y diseños Fase 3 de las obras a incorporar.

- Puente vehicular sobre río Bogotá sentido Funza – Bogotá está declarado como bien de interés cultural (BIC).

- Se tiene pendiente la entrega de 3 predios por parte del actual Concesionario para la construcción de la Variante Cartagenita.

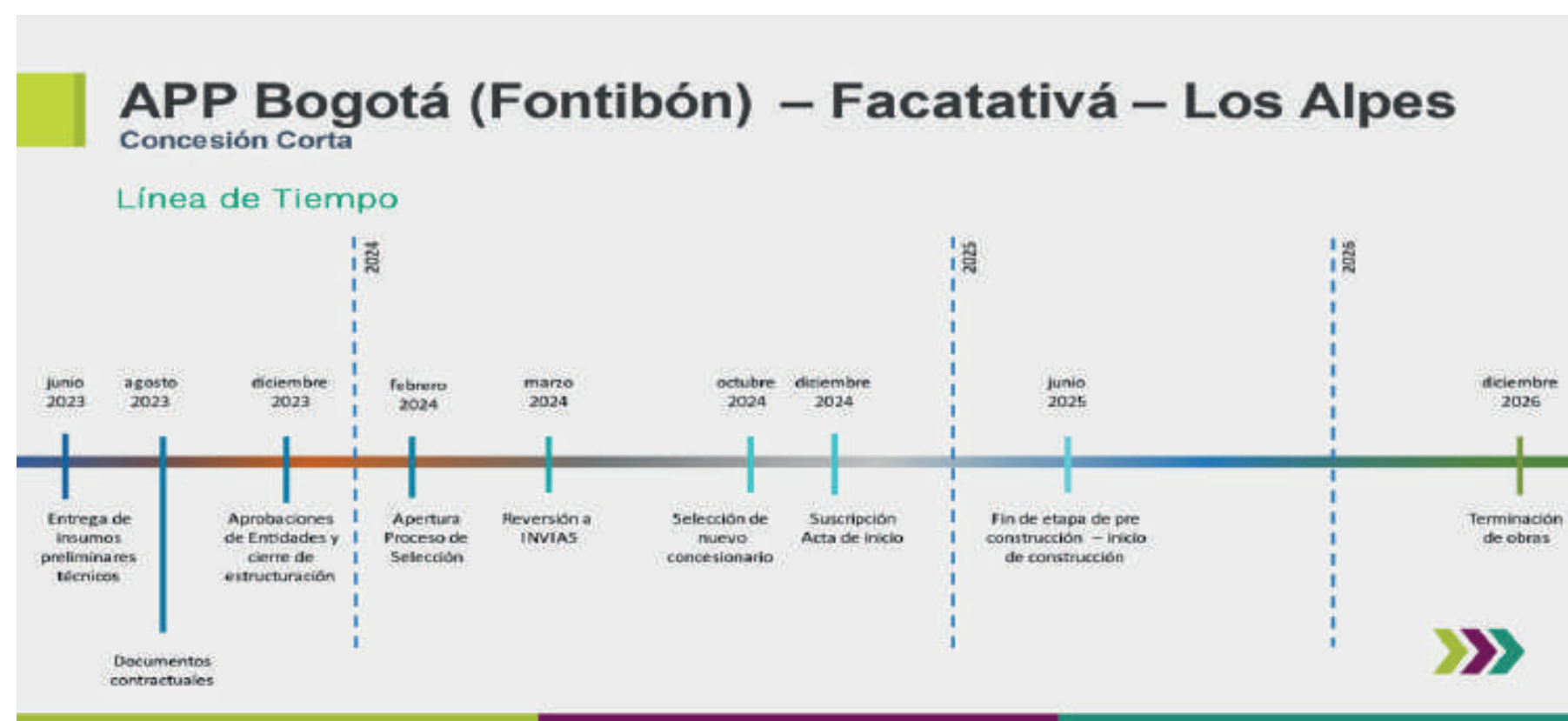
- la posibilidad de involucrar obras adicionales como puentes peatonales.

- Se estima 4 años del proyecto (6 meses pre construcción – 24 meses construcción y 18 meses operación y mantenimiento).

- Con recursos provenientes de peajes de la concesión corta, se fondearía una subcuenta para financiar los Estudios y Diseños de los puentes sobre el río Bogotá que serán una solución para la calle 13 y la conexión con este proyecto, se estima el 10% del recaudo mensual de los peajes.

- Para el mes de agosto se terminaría el estudio de mercado que permita conocer el costo de los estudios y diseños.

Se daría apertura al proceso de contratación de los estudios y diseños de los puentes sobre el río Bogotá, una vez se cuenten con la totalidad de los recursos en la subcuenta, que será aproximadamente del mes 3 al 6 una vez firmada el acta de inicio del contrato corto de Concesión.



Fuente: elaboración propia IDU

Adicionalmente, la ANI informó que, una vez culminada esta concesión corta se espera adjudicar la concesión de largo plazo sobre el mismo corredor, con cargo a los recursos provenientes del recaudo de peajes se establecería contractualmente la creación de una subcuenta para financiar la actualización de los estudios y diseños de la Avenida Longitudinal de Occidente tramo centro, ahora bien, para poder financiar las obras de la ALO CENTRO con cargo al recaudo de peajes del corredor este solo se podrá determinar una vez se hayan definido el CAPEX y OPEX requerido para la concesión larga.

#### Localización IP Movi Occidente



Fuente: Prefactibilidad IP Movi Occidente

#### 7.9 CALLE 63 HASTA FUNZA

De conformidad con lo establecido en el convenio interadministrativo que se identifica con el número 1480/150/006 de 2020, suscrito entre el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, que tiene como objeto "LAS PARTES se comprometen a aunar esfuerzos interinstitucionales desde los componentes, técnicos, administrativos, jurídicos y financieros orientados a la articulación de acciones para el fortalecimiento de la estructuración, revisión diagnóstico, acompañamiento, análisis, verificación y evaluación, técnica, jurídica y financiera de los proyectos que sean priorizados entre las partes y mejoren la conectividad entre el circuito occidental de Bogotá y los municipios del Departamento de Cundinamarca (en adelante Borde Occidental Ciudad Región), de conformidad con el esquema de contratación, ya sea obra pública, concesión o asociaciones público privadas, entre otros, que se derive de los análisis en el marco del presente convenio.", el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU mediante oficio No. 20222261429831 del 22 de agosto de 2022 remitió a la ANI el documento de perfil de la "Conexión Regional Calle 63 desde carrera 122 hasta la vía Funza - Cota (DEVISAB)", con el fin de que la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, a través de la "Iniciativa Privada El Dorado Max", continúe bajo su cargo con las siguientes etapas de pre inversión del mencionado proyecto (prefactibilidad y factibilidad).

##### 7.9.1 Descripción

Con el proyecto se pretende dar continuidad a la Calle 63 desde la Carrera 122 hasta llegar a la vía Funza - Cota (Concesión Cundinamarca - DEVISAB) conservando las condiciones para tráfico mixto.

La Avenida Mutis calle 63 se encuentra incluida en el alcance de la iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos denominada EDMAX, presentada por la sociedad ODINSA S.A., proyecto que es evaluado por la Agencia Nacional de Infraestructura, toda vez que corresponde a un proyecto del modo aeroportuario.

Este proyecto contempla en su alcance el diseño, financiación, construcción, operación y mantenimiento de las obras que permitan lograr el máximo desarrollo del Aero-

puerto El Dorado, considerando su sistema actual de dos pistas paralelas y su integración con las vías de acceso, servicios y transporte público urbano que sirve a la ciudad.

Las intervenciones que desarrollará el futuro contrato de concesión son las siguientes:

- Terminal 2: demolición de la infraestructura actual de la terminal puente aéreo, construcción de una nueva terminal de una mayor área cercana a los 70.000 m2 en 2 fases.
- Ampliación terminal de pasajeros: Ampliación de los espigones por fase y reubicación de la estación de salvamento y extinción de incendios SEI NORTE, reconstrucción SEI sur.
- Ampliación del Desarrollo de Carga: Ampliación del edificio actual de la terminal de carga y reorganización de las vías de acceso al desarrollo de carga.
- Extensión de la pista 13L/31R y calles de rodaje Alpha y Lima.
- Nuevo depot de combustibles.
- Desarrollo vial: crecimiento de la calle 26 en un carril por sentido, construcción de un centro de intercambio modal CIMA y extensión de la avenida José Celestino Mutis (Calle 63).
- Parqueaderos: crecimiento del parqueadero central en tres niveles y crecimiento del parqueadero norte en tres niveles.
- Transmilenio: construcción de la extensión de la troncal de la calle 26 del sistema Transmilenio por carril exclusivo, desde el Portal EL DORADO hasta la terminal de pasajeros y construcción de dos estaciones intermedias.
- IP Campo de Vuelo: el concesionario se hará cargo de la operación y mantenimiento de toda la infraestructura de campo de vuelo una vez termine el contrato.

El cronograma de estructuración, evaluación y adjudicación:

- Aprobación prefactibilidad: diciembre 2022.
- Plazo factibilidad hasta dos años: diciembre 2024.
- Etapa de evaluación y aprobaciones hasta septiembre de 2025.
- Suscripción acuerdo de condiciones con el originador nov 2025.
- Adjudicación sin terceros interesados marzo de 2026.
- Adjudicación con terceros interesados junio 2026.

La sociedad Odinsa S.A. el 13 de julio de 2023 presentó las alternativas de trazado para el desarrollo vial de la extensión de la avenida José Celestino Mutis, y de la extensión de la troncal de la calle 26 del sistema Transmilenio por carril exclusivo desde el portal EL DORADO hasta la terminal de pasajeros y la construcción de dos estaciones intermedias.

Como producto de esta mesa de trabajo para el desarrollo de la avenida Mutis se seleccionó la alternativa número 2, con una extensión de 4,78 kilómetros, alternativa que considera la conexión con la vía que conduce de Cerrito a la Florida y al final se intercepta con la vía Funza -Cota (Devisab), alternativa con velocidad de diseño de 60 km/h y la instalación de una estación de control para evitar la elusión o evasión mitigando los efectos sobre las concesiones actuales.

Esta alternativa está compuesta de tres tramos que se describen así: 1) longitud de 1,89 kms dentro de los límites de Bogotá, 2) accesos y estructura de cruce sobre el Río Bogotá (120 m) y 3) longitud de 2,77 kms en jurisdicción del municipio de Funza -Cota (Devisab), a la altura del tramo Siberia -Funza a través de una intersección vial a desnivel.

### 3 EXTENSIÓN AVENIDA MUTIS AL OCCIDENTE CRA 122- DEVISAB Alternativas de Trazado



Fuente: Odinsa S.A. Mesa de trabajo 13 de julio de 2023.

#### Trazado y Perfil alternativa número 2 seleccionada

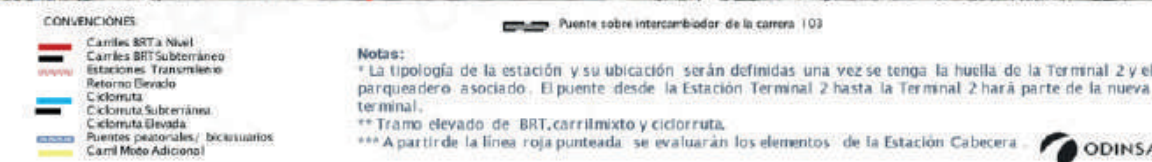
### 3 EXTENSIÓN AVENIDA MUTIS AL OCCIDENTE CRA 122- DEVISAB Alternativas de Trazado – Alternativa 2



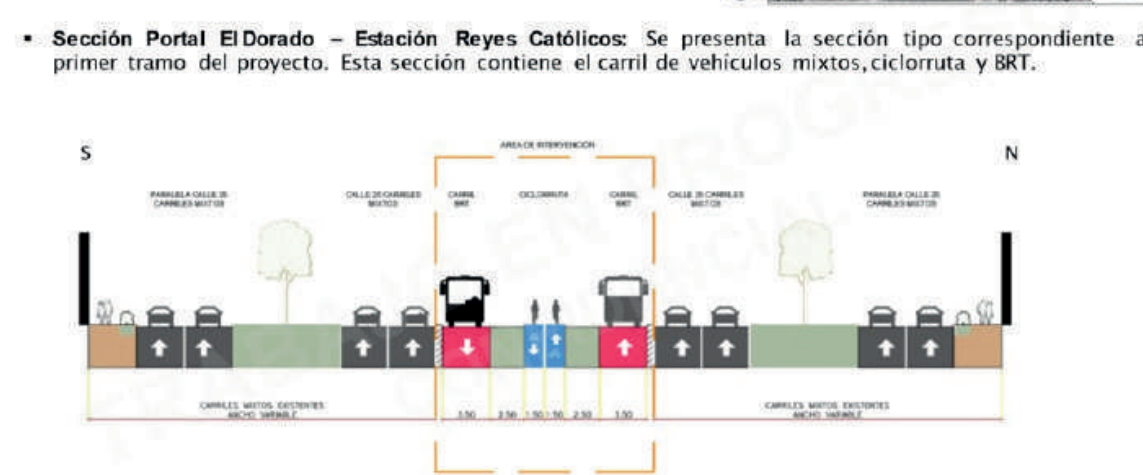
Fuente Odinsa S.A.

Por otra parte, la alternativa seleccionada para la extensión de la troncal de la calle 26 del sistema Transmilenio por carril exclusivo, desde el Portal EL DORADO hasta la terminal de pasajeros y construcción de dos estaciones intermedias corresponde a la alternativa 1.

### 2 CORREDOR VIAL CALLE 26 Calle 26 Alternativa 1- Planta



### 2 CORREDOR VIAL CALLE 26 Calle 26 Alternativa 1 - Sección

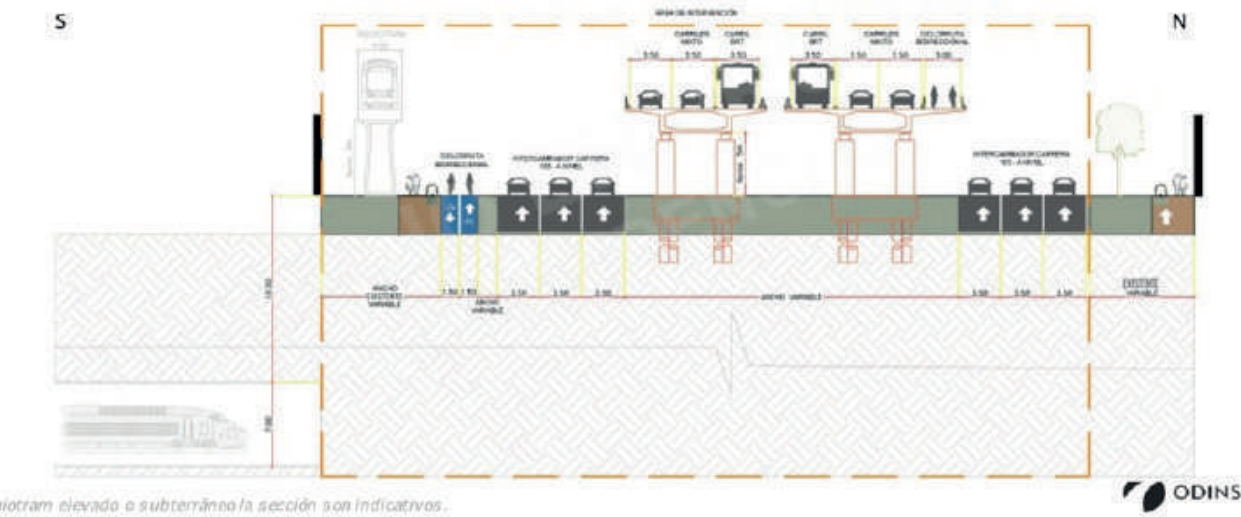


Fuente Odinsa S.A.

### 2 CORREDOR VIAL CALLE 26 Calle 26 Alternativa 1 - Sección



**Intercambiador Carrera 103:** Se presenta la sección tipo correspondiente al intercambiador vial de la carrera 103. En esta sección se presenta el carril de vehículos mixtos, ciclorruta y BRT elevado.



Fuente Odinsa S.A.

#### Valor del proyecto:

El IDU desarrolló la fase de "Perfil" de este proyecto, fase en la que no se obtienen costos y/o presupuesto estimado del mismo. Esta información preliminar es competencia de la ANI, Entidad que tiene a su cargo la prefactibilidad y factibilidad del proyecto.

#### Estado:

El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU desarrolló el documento de "perfil" del proyecto, el cual le fue entregado a la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI.

La ANI tiene a su cargo la prefactibilidad y factibilidad del proyecto. A la fecha la etapa de prefactibilidad se encuentra terminada y la etapa de factibilidad se encuentra

en ejecución bajo la administración de la ANI.

#### 7.10 REGIOTRAM DE OCCIDENTE

El recorrido inicia en la ciudad de Bogotá y finaliza en el municipio de Facatativá, pasando por los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá; conserva el trazado del corredor férreo existente Facatativá - Bogotá hasta inmediaciones de Paloquemao desde donde el trazado se desvía hacia el barrio Santafé hasta llegar a la última estación en inmediaciones de la estación central de la Primera línea del Metro de Bogotá.

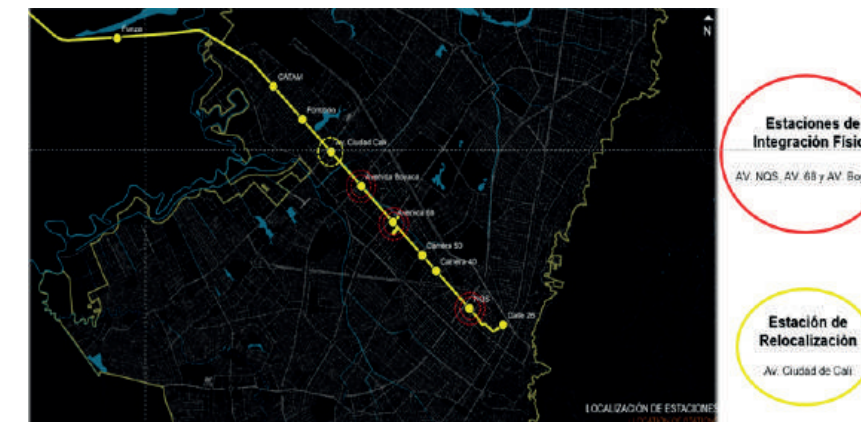
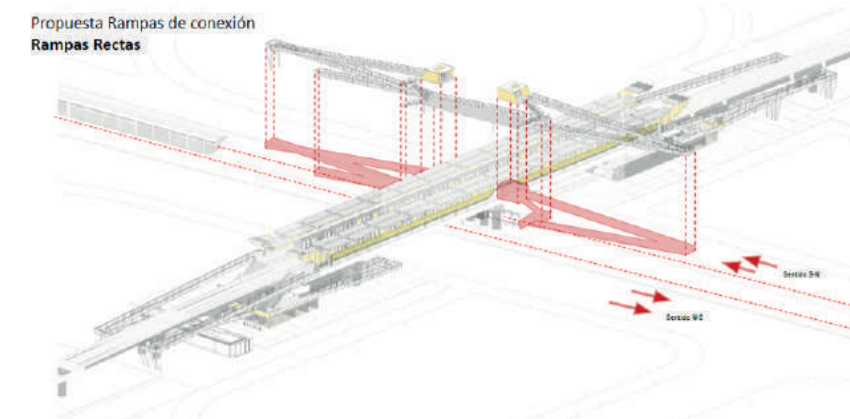
El proyecto tendrá una longitud de 39,6 kilómetros, de los cuales 14,7 km están en Bogotá (Fontibón, Puente Aranda y Teusaquillo) y 24,9 km en la Sabana de Occidente.





Desde su concepción el proyecto contempló intersecciones elevadas del tren, en la Av. NQS, Av. 68 y Av. Boyacá, promoviendo la prelación tanto para el tren como para los proyectos de transporte masivo actuales y futuros en dichos corredores. Adicionalmente, se planteó su llegada final a cercanías de la estación central de la primera Línea de Metro. Estas actuaciones dejaron abierta la posibilidad de realizar integración física entre los sistemas.

Se georreferencia la implantación de las cuatro estaciones elevadas con el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá.



- Proyecto 100% eléctrico
- Reducción en la Emisión de gases de efecto invernadero
- Reducción en tiempos de viaje: Se pasará de 2,5 horas que actualmente se gastan en promedio entre Facatóna y el Centro de la Ciudad de Bogotá (Calle 26 con Caracas) a 60 minutos aproximadamente.
- Integración con el Sistema de transporte masivo de Bogotá y conexión con la primera línea del Metro en el centro de la ciudad.
- Beneficio a 1.300.000 pasajeros.
- Disminución de recorridos

	Distancia de caminata sin conexión directa (ETLF)	Distancia de conexión directa (Escenarios de integración física)
Avenida Boyacá	736 metros	150 metros
La 68	420 metros	250 metros
NQS	623 metros	150 metros

**Valor del contrato y/o convenio:**

Estudios y diseños \$ 4.178.050.591 (Convenio Interadministrativo No. IDU-1736-2021).

**Estado:**

En etapa de estudios y diseños.

**7.10.1 Contratos y/o convenios suscrito**

Es importante anotar que el proyecto Regiotram de Occidente es una concesión que fue entregada por la Empresa Férrea Regional – EFR, entidad de la Gobernación de Cundinamarca, bajo el contrato de Concesión No. 001 de 2020 suscrito el 7 de enero de 2020 y con acta de inicio del 24 de junio de 2020. El concesionario es la Concesionaria Férrea de Occidente – CFRO, entidad de la que hace parte la empresa **China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC)**.

La Secretaría Distrital de Movilidad - SDM, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la Empresa del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A., el Departamento de Cundinamarca y la Empresa Férrea Regional S.A.S - EFR, suscribieron un Convenio interadministrativo de colaboración y cooperación, el 29 de octubre de 2020, con el objeto de "Aunar esfuerzos entre las partes para (i) realizar los análisis y estudios técnicos, financieros y legales que resultan necesarios para evaluar y, de resultar viable para las Partes, lograr la integración física, operacional, tarifaria y del medio de pago del proyecto Regiotram de Occidente con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de la ciudad de Bogotá, así como (ii) establecer la viabilidad de los cambios que se derivarían de estos análisis y estudios en el Contrato de Concesión No. 001 del 2020 y en el Contrato de Interventoría No. 28 EFR – 2020."

Producto de este objeto, en octubre de 2021, el Comité Técnico del citado Convenio Interadministrativo de Colaboración y Cooperación, revisó y discutió los productos de la fase IV del Contrato 034-EFR-2018 suscrito entre la Empresa Férrea Regional S.A.S – EFR y la Unión Temporal EGIS – DELOITTE – DURÁN & OSORIO – SUMATORIA, y de manera unánime recomendó adoptar como escenario base de la integración el Escenario No. 10, que propuso la Integración física de los sistemas; y recomendó la celebración de un



FUENTE: EFR

convenio interadministrativo entre el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Empresa Férrea Regional S.A.S – EFR, con el fin de que fueran realizados los estudios y diseños fase III de las obras requeridas en el citado Escenario No. 10, para lo cual el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU aportaría los recursos presupuestales y la Empresa Férrea Regional S.A.S - EFR adiciónaría dichas actividades al Contrato de Concesión con la Concesionaria CFRO.

El 12 de noviembre de 2021, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y la Empresa Férrea Regional – EFR suscribieron el Convenio Interadministrativo No. IDU-1736-2021, cuyo objeto es: "Aunar esfuerzos para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre REGIOTRAM de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá".

Es importante aclarar que el valor que aportó el IDU se utilizó para realizar el ajuste a los diseños de las intersecciones a fin de que las estaciones previstas para las Av. NQS, Av. 68 y Av. Boyacá se ubicaran sobre estas, con el fin de que sobre el eje de los corredores actuales y futuros del sistema Transmilenio, generando ahorros en caminatas de los usuarios y opciones de interoperabilidad de los dos sistemas.

A la fecha ya se cuenta con los diseños de la modificación de las estaciones, aprobados desde el componente técnico por parte de la interventoría, razón por la cual, se suscribió el convenio 1624 de 2023, que tiene por objeto "Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para adelantar las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá". A partir de la suscripción de este convenio y entendiendo que existe el compromiso del aporte de los recursos por parte del IDU para asumir el costo de los ajustes en las obras a ejecutar por parte del concesionario, se trabaja en la definición del presupuesto del costo de las estaciones elevadas y la respectiva negociación de la modificación del contrato de concesión, momento en el cual, el IDU realizará el giro de los recursos para que sean adicionados al contrato de concesión para la ejecución de las obras.

Para la coordinación y seguimiento del Convenio se establece un Comité Técnico de Seguimiento integrado por: i)

dos funcionarios designados por el IDU, dicha designación será realizada por el ordenador del gasto y ii) por dos funcionarios designados por el EFR S.A.S., del nivel directivo.

El plazo total de ejecución del Convenio interadministrativo es de 3 años, contados a partir de la suscripción del acta de inicio y se ejecutará teniendo en cuenta el cronograma de ejecución (Programa del Proyecto) que resulte de la negociación y firma del respectivo otrosí al contrato de concesión No. 001 del 2020 celebrado por la Empresa Férrea Regional S.A.S. para el desarrollo del Proyecto Regiotram de Occidente.

#### Estaciones elevadas 3D



#### 7.11 REGIOTRAM DEL NORTE

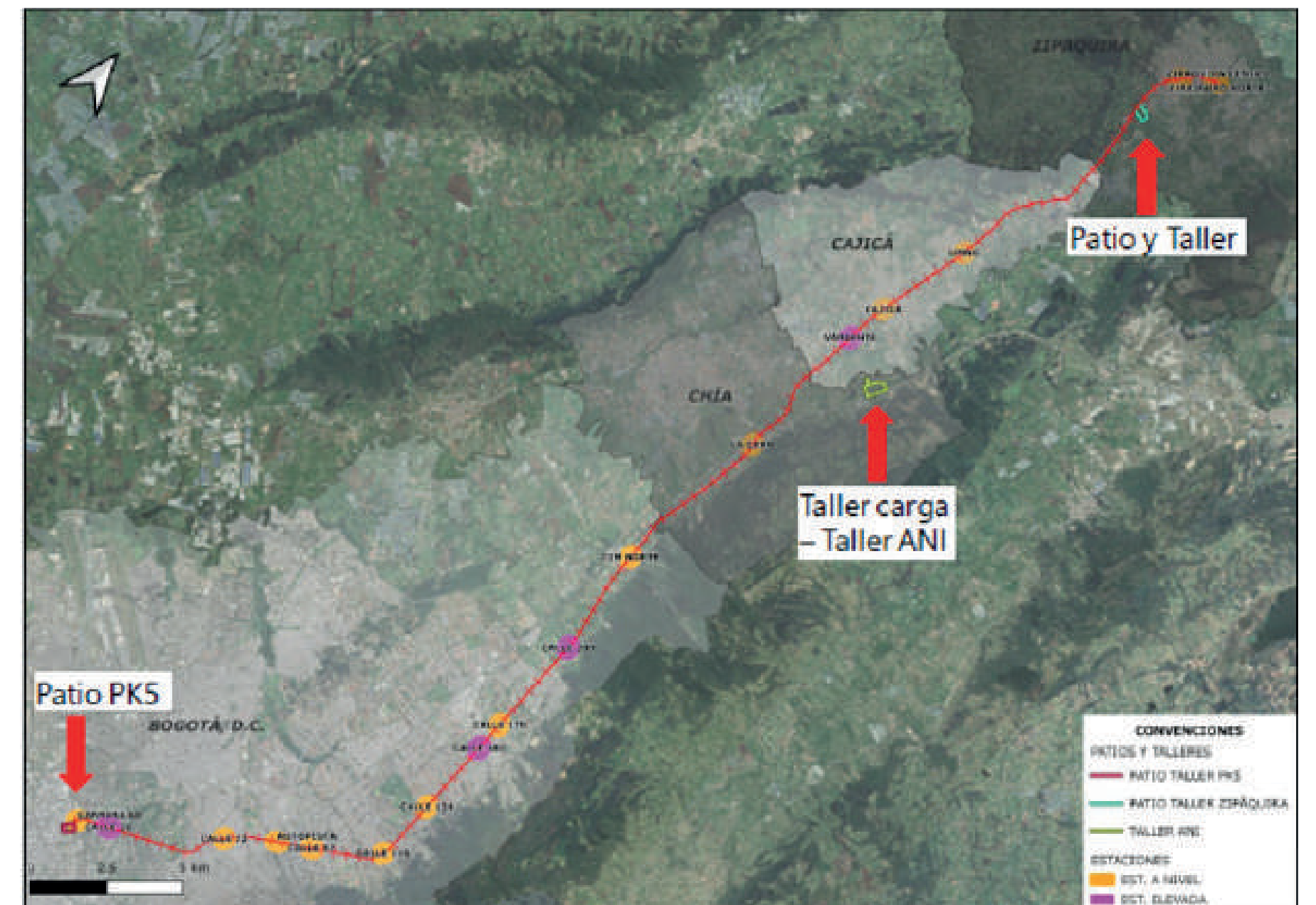
En cumplimiento de lo dispuesto por el PDD, el IDU se hizo partícipe de la factibilidad del proyecto a través de su adhesión al convenio No. CE-048-2019 (Numeración IDU) conjunto entre la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Prosperity Fund y Findeter suscrito en el año 2019 cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS PARA ELABORAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL TREN ENTRE BOGOTÁ D.C. Y ZIPAQUIRÁ".

En noviembre de 2020 el Distrito Capital se adhiere mediante el Otrosí 2 y en el año 2021 el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) mediante otrosí 3. A través del otrosí 4, el IDU hizo un aporte de \$12.800 millones, con el fin de apoyar la estructuración del proyecto y buscando que el tren tuviera un mayor impacto y cobertura en la ciudad, considerando que inicialmente el proyecto se contempló como un tren de cercanías, con pocas estaciones en la ciudad, e incluso con movimiento de carga.

La importancia que tiene el proyecto Regiotram Norte para la región capital, conceptualizado como un sistema de tren para atender la demanda que diariamente se integra con Bogotá D.C. desde y hacia los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá y bajo una política territorial de desarrollo del modo férreo, con el fin de armonizar los objetivos de cobertura de demanda de los territorios.

El proyecto tendrá una longitud de 48,9 kilómetros, de los cuales 24,64 km están en Bogotá y 24,26 km recorrerán la Sabana, finalizando en el municipio de Zipaquirá.

El recorrido inicia en la ciudad de Bogotá y finaliza en el municipio de Zipaquirá, pasando por los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá; conserva el trazado del corredor férreo existente Bogotá – Belencito desde el actual PK05 +000 hasta La Caro, allí se desvía para ocupar el corredor férreo existente entre La Caro – Zipaquirá hasta el actual PK 54 +400.

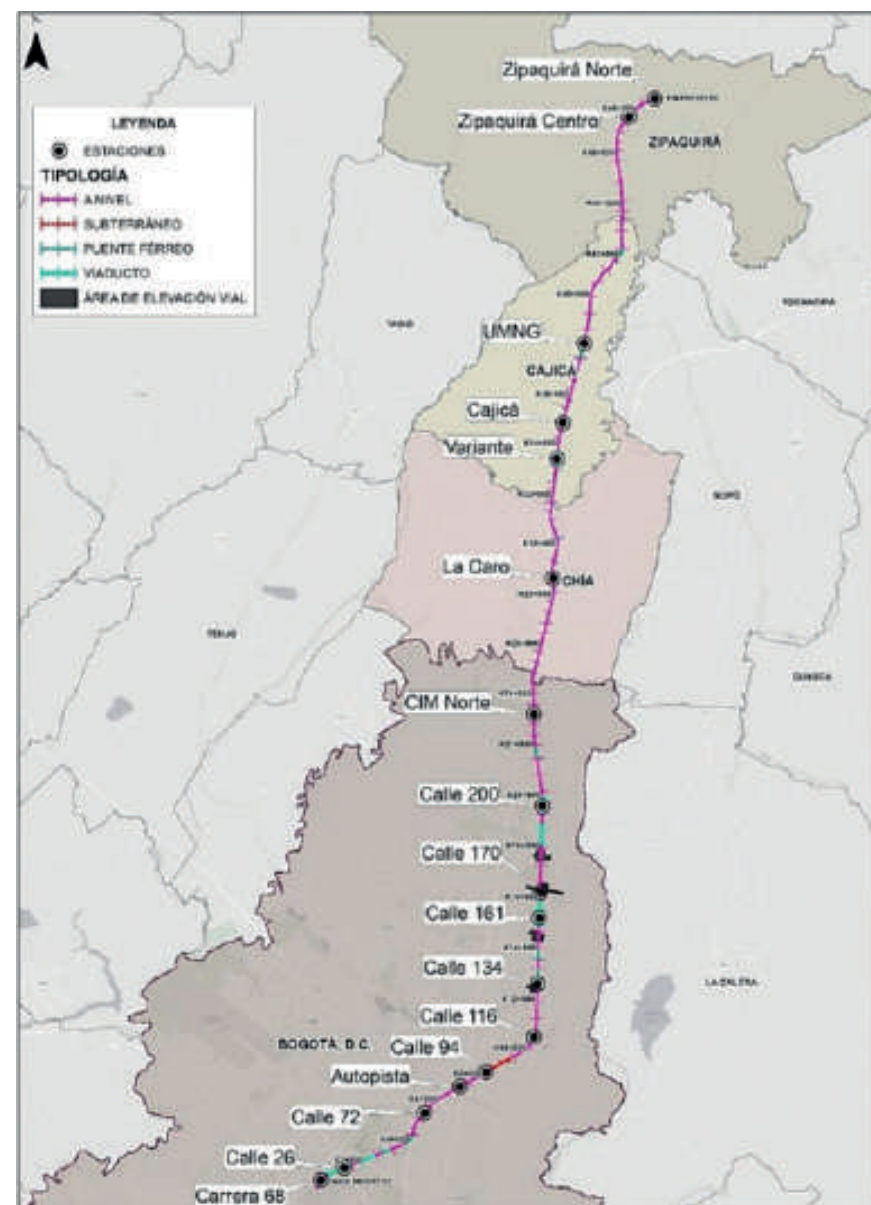


Localización General.  
Fuente: Consorcio Egis, Deloitte, Durán & Osorio. Contrato 0016 de 2020.

El sistema de transporte de pasajeros férreo será bidireccional alimentado mediante catenaria, con velocidades de diseño entre 70 km/h y 80 km/h y con trocha estándar / internacional (1,435 m).

Para su operación se proyectan 17 estaciones (11 en Bo-

gotá, 1 en Chía, 3 en Cajicá y 2 en Zipaquirá), algunas de las cuales contemplan integración física con el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá, tanto troncales TM (Troncal Calle 26, Troncal NQS y CIM del norte), con la Línea 2 del Metro (calle 72) y la futura extensión de la PLMB (Calle 92) también con Regiotram Occidente.



El diseño geométrico del proyecto contempla el uso del corredor férreo existente, por lo que en la mayoría del trazado se desarrollará a nivel, con algunas intersecciones ferroviarias a desnivel para pasar sobre avenidas principales como la Av. Esperanza, Calle 26, Av. NQS y el tramo norte, desde la calle 96 a la calle 200, se determinó que el corredor tenga un deprimido entre las calles 97 y 106, y puentes ferroviarios y/o viales entre las calles 134, 140, 153, 161, 170, 183 y 200 y el resto del tramo a nivel. El tramo fuera de Bogotá será en su mayoría a nivel, con unos cruces elevados para el paso de la Ruta Nacional 45A.

Se desarrolló el diseño para dos (2) patio talleres para 32 trenes y capacidad hasta 60 trenes, localizados estratégicamente para facilitar la operación férrea del tren de pasajeros: uno en Zipaquirá y el otro en el KM5 en Bogotá, ambos contemplan todo el equipamiento necesario para el mantenimiento del sistema.

Además, para el manejo de carga, se adelantó el layout del Taller para tren de carga a nivel de factibilidad con los equipamientos necesarios para garantizar la operación. El predio seleccionado para la implantación del Taller se encuentra en el municipio de Chía a 3,8 kilómetros del intercambiador férreo de La Caro.

**Valor del contrato y/o convenio:**

Para la ejecución del proyecto se suscribió el convenio Interadministrativo No. 0018 (Numeración Findeter), 048 de 2019 (Numeración Departamento de Cundinamarca), CE-048-2019 (Numeración IDU) tiene un valor actual de \$ 33.674.129.482, cuyos aportes se encuentran discriminados de la siguiente manera:

Departamento de Cundinamarca: \$10.700.000.000.  
Findeter: \$10.174.129.482  
EFR: Aporte en especie (experticia capital humano)



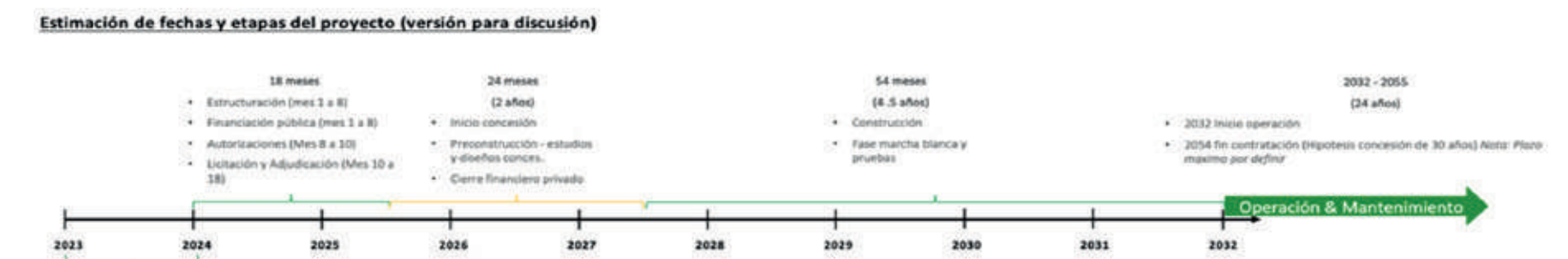
IDU: \$12.800.000.000

Con respecto al costo estimado de ejecución de las obras del proyecto, a la fecha se tiene un CAPEX de aproximadamente 9.2 billones de pesos, a precios constantes a diciembre de 2022, el cual se encuentra en proceso de revisión por interventoría.

**Estado:**

El proyecto se encuentra actualmente en fase de estudios y diseños a nivel de factibilidad y definición técnica y financiera.

Actualmente se adelantan mesas técnicas con el Ministerio de Transporte, con el fin de socializar el proyecto, presentar información técnica y adelantar los trámites necesarios para lograr la cofinanciación de este. El cronograma proyectado para las siguientes etapas es el siguiente:



Estimado fechas y etapas del proyecto. Fuente: Consorcio Egis, Deloitte, Durán & Osorio. Contrato 0016 de 2020.

**7.11.1 Contratos y/o convenios**

Convenio No. CE-048-2019 (Numeración IDU) conjunto entre la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Prosperity Fund y Findeter suscrito en el año 2019 cuyo objeto es: "AUNAR ESFUERZOS PARA ELABORAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL TREN ENTRE BOGOTÁ D.C. Y ZIQAQUIRÁ". Este convenio se prorrogará por 1 año, a partir del 15 de diciembre de 2023.

En desarrollo del convenio interadministrativo, Findeter adelantó la contratación de la consultoría y su respectiva interventoría, con el objeto de realizar los "Estudios y Diseños a Nivel de Factibilidad de la Estructuración Técnica, Legal, Financiera y de Equidad de Género e Inclusión Social de un Tren de Carga y Pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá", los cuales actualmente se encuentran en ejecución:

Contrato de consultoría No. 0016 de 2020

Egis, Deloitte, Durán & Osorio  
Objeto: "ESTUDIOS Y DISEÑOS A NIVEL DE FACTIBILIDAD PARA LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y DE EQUIDAD DE GÉNERO E INCLUSIÓN SOCIAL DE UN TREN DE CARGA Y PASAJEROS ENTRE BOGOTÁ Y ZIQAQUIRÁ."

Valor: \$27.311.528.793  
Acta de Inicio: 14 de mayo de 2020.

Contrato de interventoría No. 0017 de 2020  
Consorcio Arco Bogotá Zipa (Ardanuy, Coral Delgado & asociados)

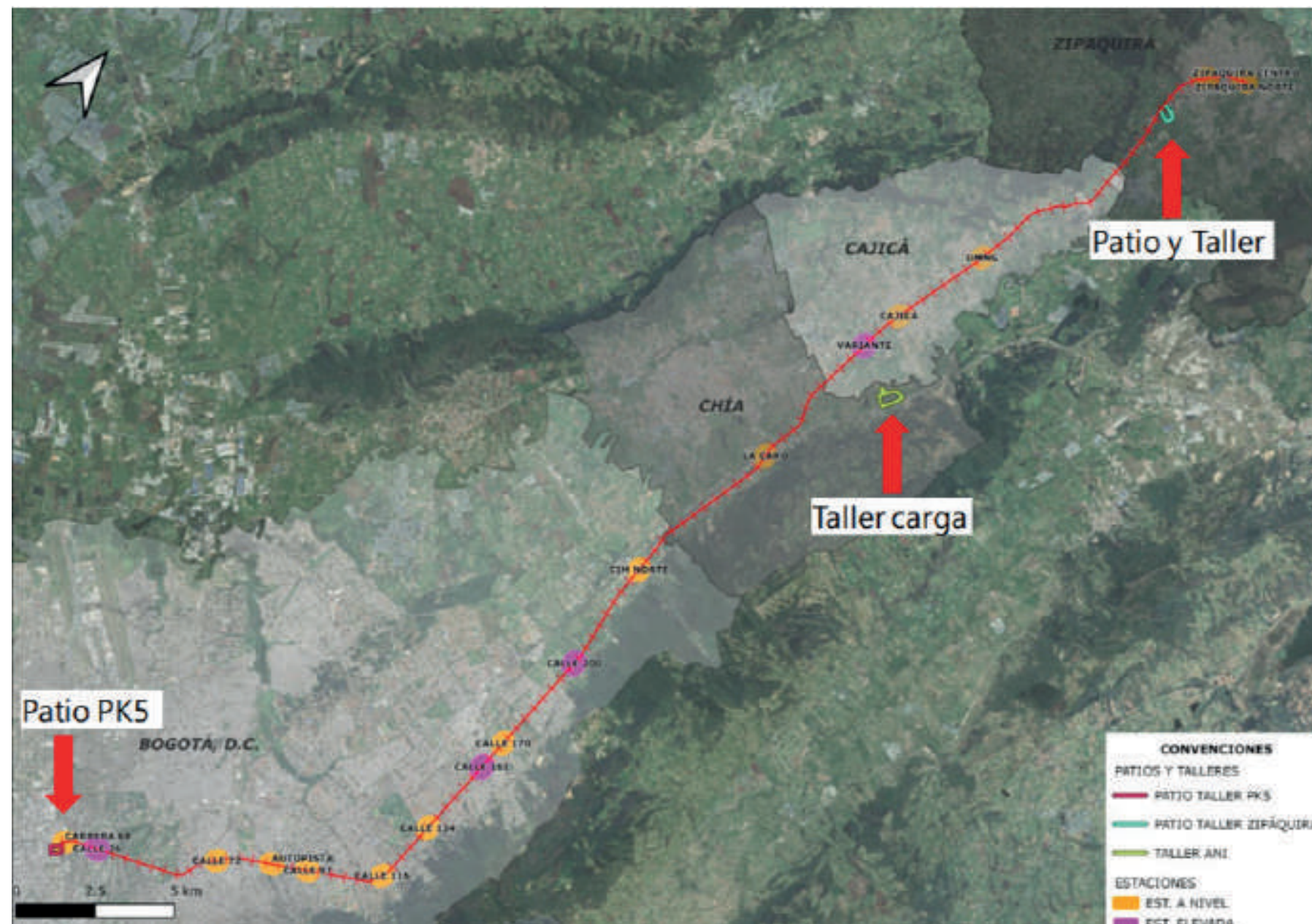
Valor: \$4.183.066.146  
Acta de Inicio: 14 de mayo de 2020.

Asesoría Técnica Findeter: \$1.268.702.279

**7.11.2 Trazado del proyecto**

El proyecto tendrá una longitud de 48,9 kilómetros, de los cuales 24,64 están en Bogotá y 24,26 recorrerán la Sabana, finalizando en el municipio de Zipaquirá.

El recorrido inicia en la ciudad de Bogotá y finaliza en el municipio de Zipaquirá, pasando por los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá; conserva el trazado del corredor férreo existente Bogotá – Belencito desde el actual PK05 +000 hasta La Caro, allí se desvía para ocupar el corredor férreo existente entre La Caro – Zipaquirá hasta el actual PK 54 +400.



**7.11.3 Obras a ejecutar - Puntos de inicio y conexión con el proyecto de la primera línea del metro de Bogotá y obras especiales – intersecciones viales**

El sistema de transporte de pasajeros férreo será bidireccional alimentado mediante catenaria, con velocidades de diseño entre 70 km/h y 80 km/h y con trocha estándar / internacional (1.435 m)

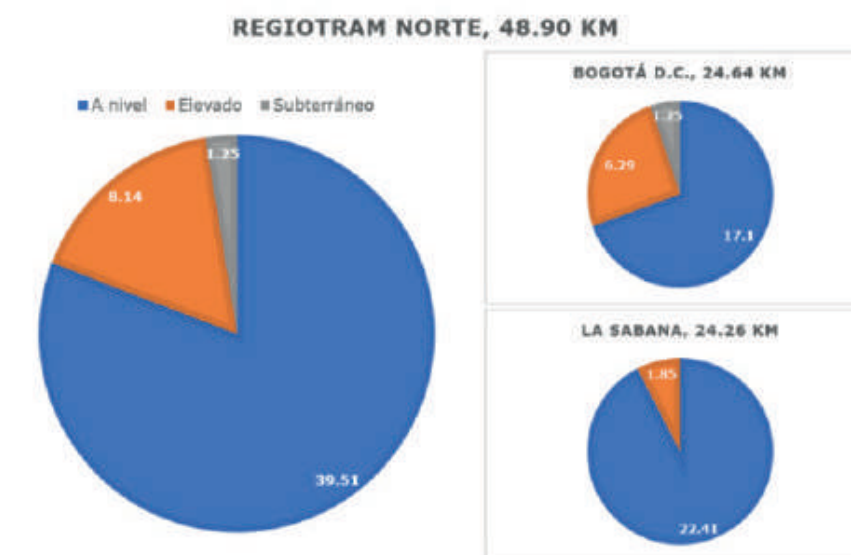
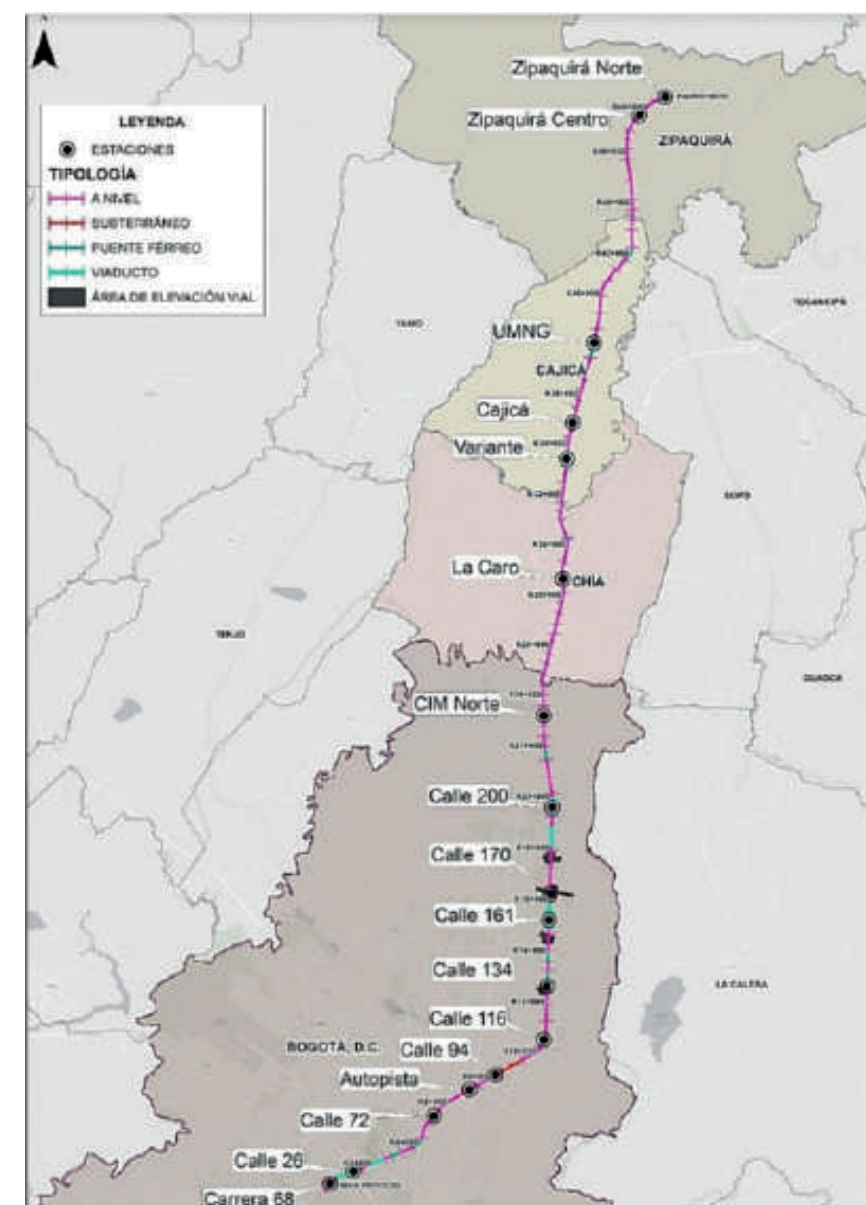
Para su operación se contemplan 17 estaciones, algunas

de las cuales contemplan integración física con el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá, tanto troncales TM (Troncal Calle 26, Troncal NQS y CIM del norte), con la Línea 2 del Metro (calle 72) y la futura extensión de la PLMB (Calle 92) también con Regiotram Occidente.

- 11 en Bogotá.
- 1 en Chía.
- 3 en Cajicá.
- 2 en Zipaquirá.

El diseño geométrico del proyecto contempla el uso del corredor férreo existente, por lo que en la mayoría del trazado se desarrollará a nivel, con algunas intersecciones ferroviarias a desnivel para pasar sobre avenidas principales como la Av. Esperanza, Calle 26, Av. NQS y el tramo norte, desde la calle 96 a la calle 200, se determinó que el corredor tenga un deprimido entre las calles 97 y 106 considerando el ancho en ese punto del trazado, y puentes ferroviarios y/o viales entre las calles 134, 140, 153, 161, 170, 183 y 200 y el resto del tramo a nivel.

El tramo fuera de Bogotá será en su mayoría a nivel, con unos cruces elevados para el paso de la Ruta Nacional 45a.



Además, para el manejo de carga, se adelantó el layout del Taller para tren de carga a nivel de factibilidad con los equipamientos necesarios para garantizar la operación. El predio seleccionado para la implantación del Taller se encuentra en el municipio de Chía a 3,8 kilómetros del intercambiador férreo de La Caro.



**7.11.4 Costo estimado de los proyectos y/u obras a precios de hoy, que asumirá la Ciudad, en su implementación. - Responsabilidad u obligaciones del Distrito Capital, frente a los proyectos Regiotram.**

El Acuerdo 761 de junio 11 de 2020, mediante el cual se aprobó el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para la Bogotá del Siglo XXI", contempla, entre los cinco propósitos y 30 logros de ciudad con metas trazadoras que orientan el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles-ODS en el 2030, en el Artículo 9 Propósitos y Logros de Ciudad, el Propósito 4. Hacer de Bogotá –Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que busca la promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red metro regional, de buses y a la red de ciclorrutas como ejes articuladores de la movilidad tanto de la ciudad como de la región.

Dicho plan prevé en el artículo 12, Metas Trazadoras, como aquellas cuyo logro puede atribuirse a varios programas y metas, las cuales implican la alineación de esfuerzos entre los Gobiernos Distrital y Nacional y el contexto macroeconómico. Incluyendo para el Propósito 4 entre otras, la siguiente:

*proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Fase 2 de la PLMB. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permiten la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur”.*

A su vez, el artículo 73 del mencionado Acuerdo Distrital establece que la infraestructura vial y férrea en materia de movilidad constituye una temática prioritaria de impacto regional en el Plan Distrital de Desarrollo al tiempo que define como meta de agenda compartida del Plan, entre Bogotá D.C. y el Departamento de Cundinamarca, la implementación de "(...) una estrategia de estructuración de proyectos de manera integral en los corredores férreos regionales".

De acuerdo con lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto por el PDD, el IDU se hizo participe de la factibilidad del proyecto a través su adhesión a un convenio conjunto entre la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional, la Secretaría Distrital de Movilidad, el Prosperity Fund y Findeter suscrito en el año 2019.

El proyecto tiene como objeto: aunar esfuerzos para

la estructuración del proyecto y buscando que el proyecto tuviera un mayor impacto y cobertura en la ciudad, considerando que inicialmente el proyecto se contempló como un tren de cercanías, con pocas estaciones en la ciudad, e incluso con movimiento de carga.

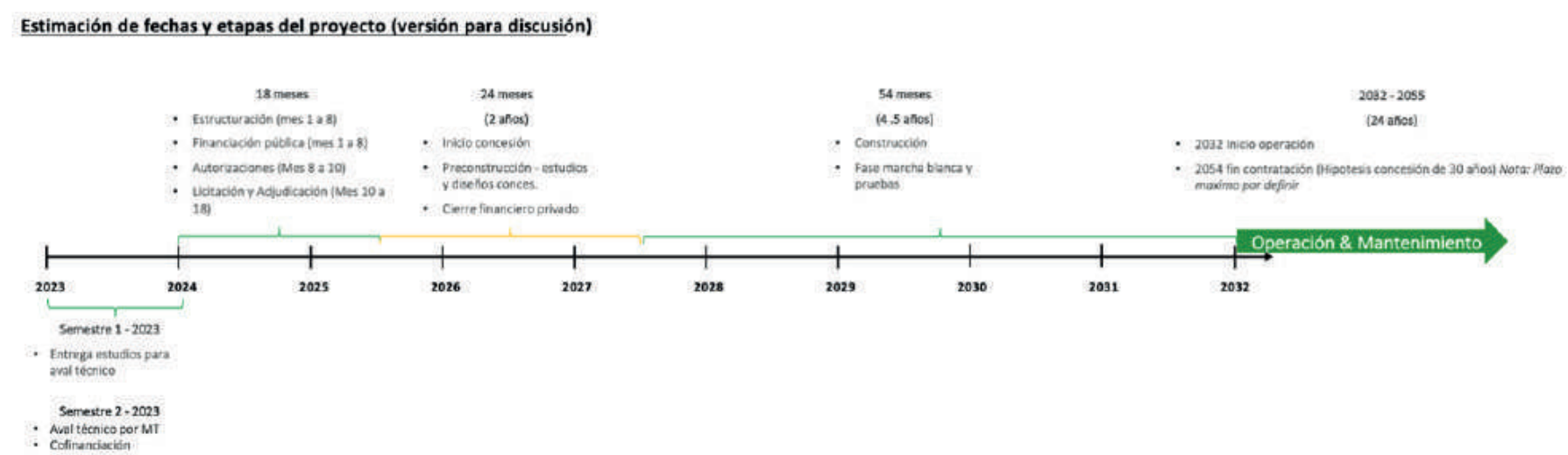
Después del ingreso de Bogotá al proyecto, este se planteó con base en los estudios de demanda y con los análisis de impactos de movimiento de carga, llegando a la conclusión de que se establecerán 11 estaciones en Bogotá y exclusivamente de pasajeros. En el marco de esta adhesión, el IDU ha venido participando permanentemente en los comités del convenio, en los cuales se discuten todos los productos elaborados por el consultor.

La factibilidad del proyecto culminó en el mes de julio bajo el Contrato 016 de 2020 a cargo de Findeter, el resultado de dichos estudios se radicó al Ministerio de Transporte el pasado 8 de agosto, para dar inicio a las mesas técnicas requeridas para obtener el aval técnico requerido para acceder a la cofinanciación del proyecto, para la cual se contempla que habrá aporte de la Nación, el Distrito y la Gobernación de Cundinamarca.

En este punto es importante anotar que la cofinanciación se ajustará a lo establecido en el Artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

Los costos del proyecto tienen confidencialidad hasta tanto no se viabilice la suscripción del convenio de cofinanciación con la Nación, a quienes se les ha hecho entrega de toda la información requerida, tal como consta en el documento de radicación.

**Cronograma: las fechas estimadas para el desarrollo del proyecto son las siguientes:**



En conclusión, la meta de apoyar la estructuración del Regiotram del Norte se considera completada, y en tal sentido, en el SEGPLAN con corte a 30 de septiembre se reporta cumplida.

**7.12 REGIOTRAM DEL SUR**

El corredor férreo del sur tiene como finalidad comunicar al centro de la ciudad con el municipio de Soacha haciendo uso del corredor férreo del sur existente, el cual es propiedad del Instituto Nacional de Vías, y cuya titularidad señala que el TRAMO FÉRREO BOGOTÁ – EL SALTO (CORREDOR DEL SUR) fue transferido por la Empresa Colombiana de Vías Férreas – FERROVIAS al Instituto Nacional de Vías – INVIAS; por sus características impacta de manera positiva la población asentada en el corredor de influencia Bogotá – Soacha.

En los estudios de prefactibilidad se evaluaron 7 alternativas de corredor, 2 tipologías de tren correspondiente a tren regional (tranvía) y metro pesado, y 3 tipologías de implantación (túnel, viaducto y mixto). En cuanto al análisis de transporte se evaluaron 56 escenarios de modelación.

La alternativa seleccionada en prefactibilidad corresponde a un metro pesado con un trazado subterráneo en su totalidad de 23,14 Km a 25 metros de profundidad, el cual parte desde la calle 24, cerca de la estación 13 de la primera línea del metro de Bogotá, sigue el trazado actual del corredor férreo del sur hasta su intersección con la Carrera 63, donde toma por la Calle 57B Sur, y luego de pasar por jardines del Apogeo, hace un giro para alinearse con la Av. Bosa.

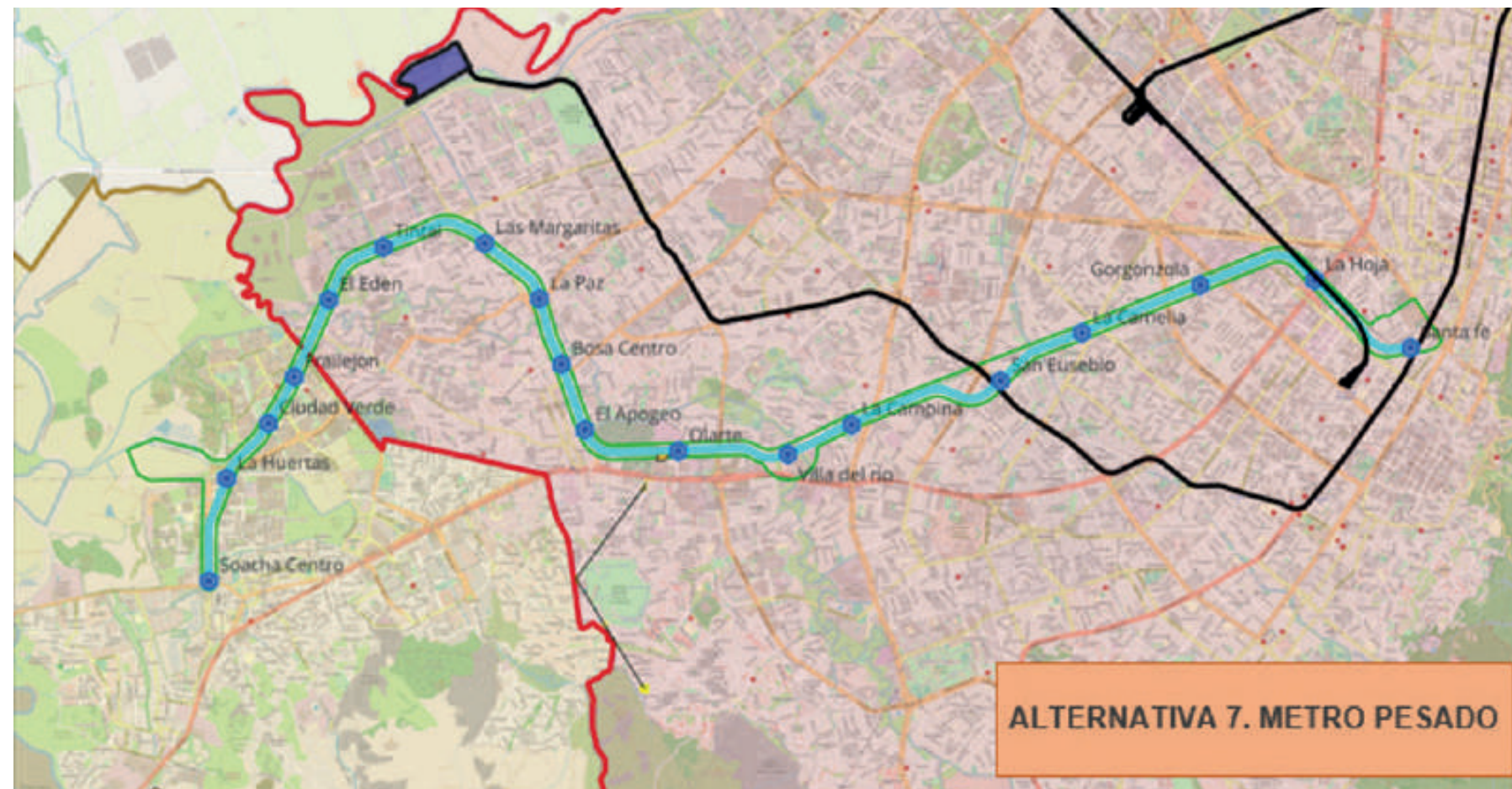
El trazado pasa luego por toda la Av. Bosa hasta la futura Av. Guayacanes y hace un giro hacia el sector de San Bernardino, en los límites de Bogotá con Soacha, a partir de ahí pasa por el río Tunjuelo y toma la calle 90 hacia Ciudad Verde en Soacha, posteriormente cruza la Av. Ciudad de Cali y pasa por la Av. Tierra Negra, para luego alinearse a lo largo del separador de la Av. calle 1 hasta la vía Indumil, a 700m de la plaza principal del municipio de Soacha.

No.	Metas Trazadoras	Indicador	Línea Base	Fuente y Año	Meta 2024
69	Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte a la estructuración del Regiotram del sur	Porcentaje de avance en la gestión para la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte y estructuración del Regiotram del sur	0	IDU 2019	100

En desarrollo de dicho propósito se incluyó el Programa 50, relacionado con la red de metros, así:

*"Programa 50. Red de metros. Definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del*

*"ELABORAR LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL TREN ENTRE BOGOTÁ D.C. Y ZIPAQUIRÁ" y al cual, en noviembre de 2020 se adhirió el Distrito Capital mediante el Otrosí 2 y en el año 2021, mediante otrosí 3 se adhirió el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), y a través del otrosí 4, el IDU hizo un aporte de \$12.800 millones, con el fin de apoyar*



Trazado corredor férreo del sur.  
Fuente: Consorcio Ardanuy Colombia. Contrato IDU-1860 DE 2021.

El proyecto contempla la implementación de 18 estaciones, de las cuales 4 estaciones están localizadas en Soacha, 8 estaciones en la localidad de Bosa, 1 estación en la localidad de Kennedy, 4 estaciones en la localidad de Puente Aranda y 1 estación en la localidad de Los Mártires.

El trazado inicia en el nodo más importante del transporte masivo que es en la calle 26 con avenida Caracas, en ese punto pasan la Primera Línea del Metro, Transmilenio, llega el Regiotram de Occidente y llegaría esta línea. Sobre la carrera 13 estará el cable aéreo Centro Histórico y adicionalmente se encuentra cercano a la carrera 10 y el Corredor Verde la Séptima lo que lo hace un punto muy importante de confluencia del transporte masivo en Bogotá.

**Valor contratos:**

Para adelantar los estudios del proyecto del Corredor Férreo del Sur, el IDU, adelantó el proceso de Selección N° IDU-CMA-SGDU-061-2021 con el cual se suscribió el contrato de consultoría IDU-1860 - 2021, por un valor de \$5,789,756.411 cuyo objeto es "ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ - CUNDINAMARCA."

De forma similar, se adelantó el Concurso de méritos abierto No. IDU-CMA-SGDU-064-2021, con lo cual se adjudicó el contrato de interventoría IDU-1866 - 2021, por valor de \$1.876.386.588.



Planta General Estación Santa Fe.  
Fuente: Consorcio Ardanuy Colombia. Contrato IDU-1860 DE 2021.

Con respecto al costo estimado de las obras del proyecto, de acuerdo con el producto del componente de presupuesto realizado por la consultoría, se tienen los siguientes valores para CAPEX y OPEX para un periodo de vida del proyecto de once años en su etapa de pre-construcción y construcción, y un periodo 20 años de operación y mantenimiento (2035-2055).

RUBRO	VALOR
CAPEX Total	COP 23,900.573.000.000
OPEX Total (20 años)	USD 477,327,899,00 - por 20 años de operación y mantenimiento del sistema

Resumen Capex y Opex.  
Fuente: Consorcio Ardanuy Colombia. Contrato IDU-1860 DE 2021.

**Estado:**

El proyecto se encuentra actualmente en fase de estudios y diseños a nivel de prefactibilidad con un avance de los productos del 100%. Los contratos de consultoría e interventoría a cargo del desarrollo de los mencionados estudios se encuentran terminados.

**7.12.1 Contratos y/o convenios suscritos**

Para el desarrollo de los estudios a nivel de prefactibilidad, el IDU suscribió los contratos de consultoría e interventoría que se detallan a continuación:

Contrato de consultoría No. IDU-1860 de 2021  
CONSORCIO ARDANUY COLOMBIA  
Objeto: "ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ - CUNDINAMARCA."

**Valor:** \$5,789,756.411

Contrato de consultoría No. IDU-1866 de 2021

CONSORCIO INTERVENTOR FÉRREO DEL SUR  
Objeto: "INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ - CUNDINAMARCA."

**Valor:** \$1.876,386.588

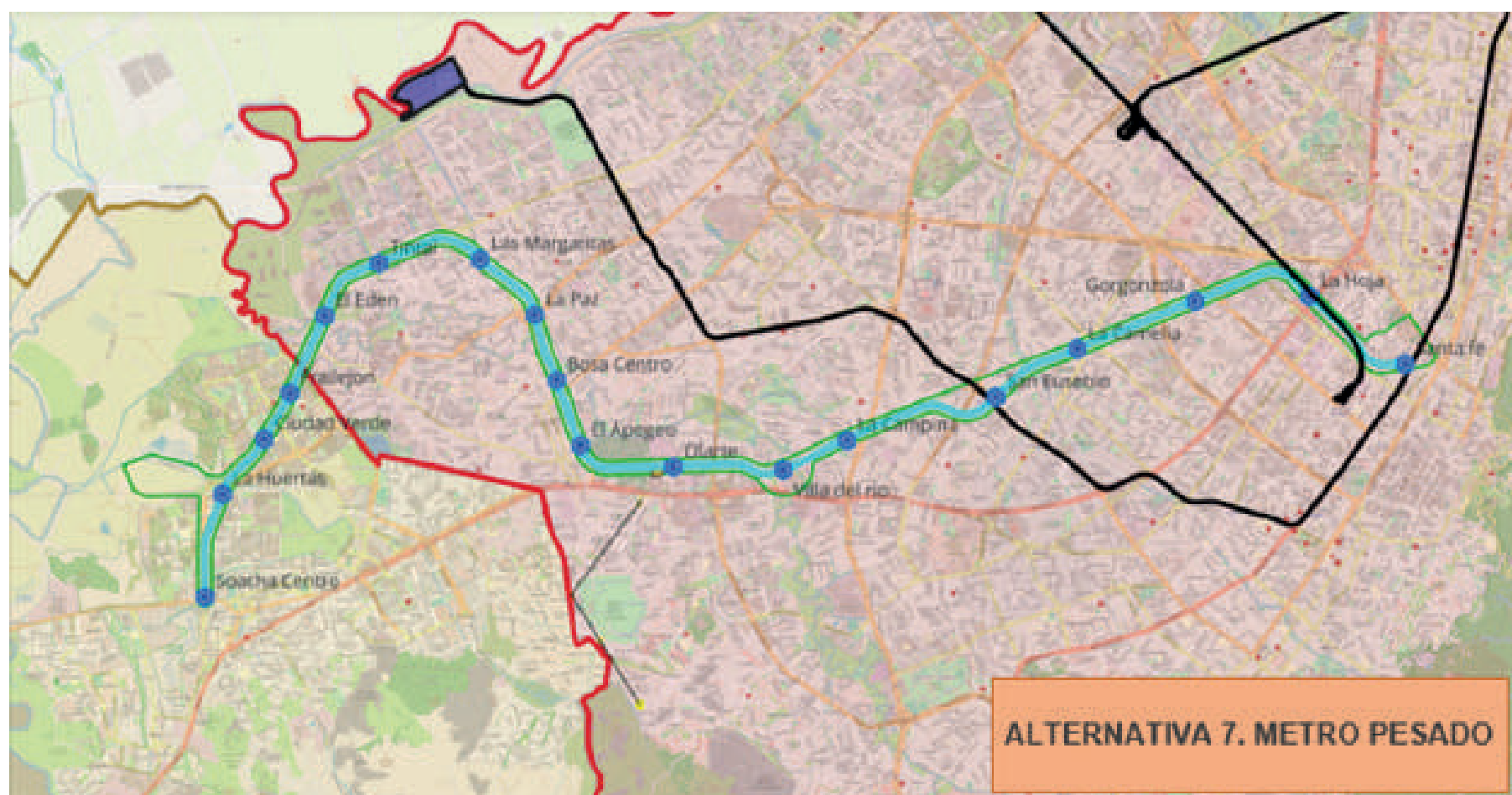
Adicionalmente se suscribió entre el IDU y la Empresa Metro de Bogotá, un convenio interadministrativo con las siguientes características:

Convenio Interadministrativo No. IDU-1539-2021  
CONSORCIO INTERVENTOR FÉRREO DEL SUR  
Objeto: "AUNAR ESFUERZOS PARA LA ADECUADA REALIZACIÓN DEL CONTRATO PARA LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL A NIVEL DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FERROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA."

Valor: No genera erogación presupuestal a las partes.  
Plazo: 2 años

**7.12.2 Trazado del proyecto**

La alternativa seleccionada en prefactibilidad corresponde a un metro pesado con un trazado subterráneo en su totalidad de 23,14 Km a 25 metros de profundidad, el cual parte desde la calle 24, cerca de la estación 13 de la primera línea del metro de Bogotá, sigue el trazado actual del corredor férreo del sur hasta su intersección con la Carrera 63, donde toma por la Calle 57B Sur, y luego de pasar por jardines del Apogeo, hace un giro para alinearse con la Av. Bosa. Luego pasa por toda la Av. Bosa hasta la futura Av. Guayacanes y hace un giro hacia el sector de san Bernardino, en los límites de Bogotá con Soacha, a partir de ahí pasa por el río Tunjuelo y toma la calle 90 hacia Ciudad Verde en Soacha, posteriormente cruza la Av. Ciudad de Cali y pasa por la Av. Tierra Negra, para luego alinearse a lo largo del separador de la Av. calle 1 hasta la vía Indumil, a 700m de la plaza principal del municipio de Soacha.



ALTERNATIVA 7. METRO PESADO

Trazado corredor férreo del sur.

**7.12.3 Obras a ejecutar**

El proyecto contempla la implementación de 18 estaciones, de las cuales 4 estaciones están localizadas en Soacha, 8 estaciones en la localidad de Bosa, 1 estación en la localidad de Kennedy, 4 estaciones en la localidad de Puente Aranda y 1 estación en la localidad de Los Mártires.

**7.12.3.1 Puntos de inicio y conexión con el proyecto de la primera línea del metro de Bogotá y obras especiales**

El trazado inicia en el nodo más importante del transporte masivo que es en la calle 26 con avenida Caracas, en ese punto pasa la Primera Línea del Metro, Transmilenio, llega el Regiotram de Occidente y llegaría la línea del Corredor férreo del sur, sobre la carrera 13 estará el cable aéreo Centro Histórico y adicionalmente se encuentra cercano a la

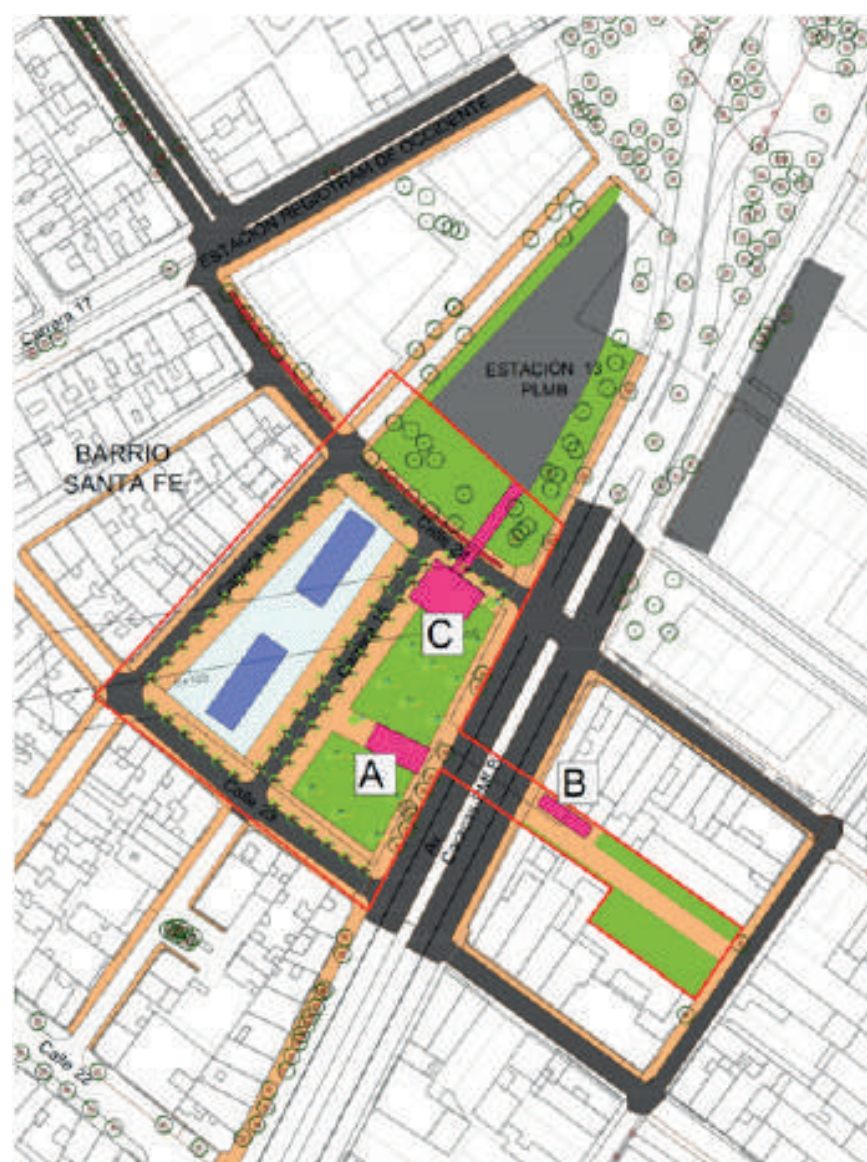
carrera 10 y el Corredor Verde la Séptima lo que lo hace un punto muy importante de confluencia del transporte masivo en Bogotá.

**7.12.4 Intersecciones viales**

El proyecto actual en etapa de prefactibilidad no contempla intersecciones viales al ser su trazado subterráneo en su totalidad.

**7.12.5 Costo estimado de los proyectos y/u obras a precios de hoy, que asumirá la Ciudad, en su implementación**

El Capex estimado del proyecto a la fecha, a precios de



Planta General Estación Santa Fe

diciembre de 2022 asciende a 24 billones de pesos.

**7.12.6 Responsabilidad u obligaciones del Distrito Capital, frente a los proyectos Regiotram**

El Acuerdo 761 de junio 11 de 2020, mediante el cual se aprobó el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para la Bogotá del Siglo XXI", contempla, entre los cinco propósitos y 30 logros de ciudad con metas trazadoras que orientan

el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles-ODS en el 2030, en el Artículo 9 Propósitos y Logros de Ciudad, el Propósito 4. Hacer de Bogotá –Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que busca la promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento, teniendo a la red metro regional, de buses y a la red de ciclorutas como ejes articuladores de la movili-

dad tanto de la ciudad como de la región.

Dicho plan prevé en el artículo 12, Metas Trazadoras, como aquellas cuyo logro puede atribuirse a varios programas y metas, las cuales implican la alineación de esfuerzos entre los Gobiernos Distrital y Nacional y el contexto macroeconómico. Incluyendo para el Propósito 4 entre otras, la siguiente:

No.	Metas Trazadoras	Indicador	Línea Base	Fuente y Año	Meta 2024
69	Gestionar el 100% de la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte a la estructuración del Regiotram del sur	Porcentaje de avance en la gestión para la inserción urbana del Regiotram de Occidente, diseñar una estrategia de apoyo a la estructuración del Regiotram del Norte y estructuración del Regiotram del sur	0	IDU 2019	100

Resumen Capex y Opex. Fuente: Consorcio Ardanuy Colombia. Contrato IDU-1860 DE 2021.

En desarrollo de dicho propósito se incluyó el Programa 50, relacionado con la red de metros, así:

*"Programa 50. Red de metros. Definir la red de metros como el eje estructurador de la movilidad y de transporte de pasajeros en la ciudad, mediante el avance del ciclo de vida del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1 y realizar las actividades, estudios técnicos y contratar la ejecución de la Fase 2 de la PLMB. Realizar las intervenciones en espacio público para la conexión del Regiotram de Occidente con el sistema de transporte público de la ciudad. Apoyar con recursos técnicos, financieros y administrativos la estructuración de todos los proyectos férreos que permitan la integración regional, entre estos los proyectos Regiotram del Norte y Regiotram del sur."*

A su vez, el artículo 73 del mencionado Acuerdo Distrital establece que la infraestructura vial y férrea en materia de movilidad constituye una temática prioritaria de impacto regional en el Plan Distrital de Desarrollo al tiempo que define como meta de agenda compartida del Plan, entre Bogotá D.C. y el Departamento de Cundinamarca, la implementación de "(...) una estrategia de estructuración de proyectos

de manera integral en los corredores férreos regionales."

De acuerdo con lo previsto en los artículos 9, 12, 46, 50, 73 y 88 precitados del Acuerdo 761 de junio 11 de 2020, mediante el cual se aprobó el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para la Bogotá del Siglo XXI", es necesario que el Instituto de Desarrollo Urbano adelante la planeación y estructuración integral del proyecto "Corredor Férreo del Sur de Bogotá"–Regiotram del Sur, y su articulación con los proyectos de transporte Troncal de Transmilenio Carrera 68 y Primera Línea del Metro de Bogotá.

A la fecha, la estructuración del proyecto a nivel de prefactibilidad se encuentra concluida y en tal sentido, se hizo el respectivo reporte en el aplicativo SEGPLAN con corte a 30 de septiembre.

Se espera que en la próxima administración se continúe con las siguientes etapas de maduración del proyecto por parte de la Empresa Metro de Bogotá.

### 7.13 LAGOS DE TORCA

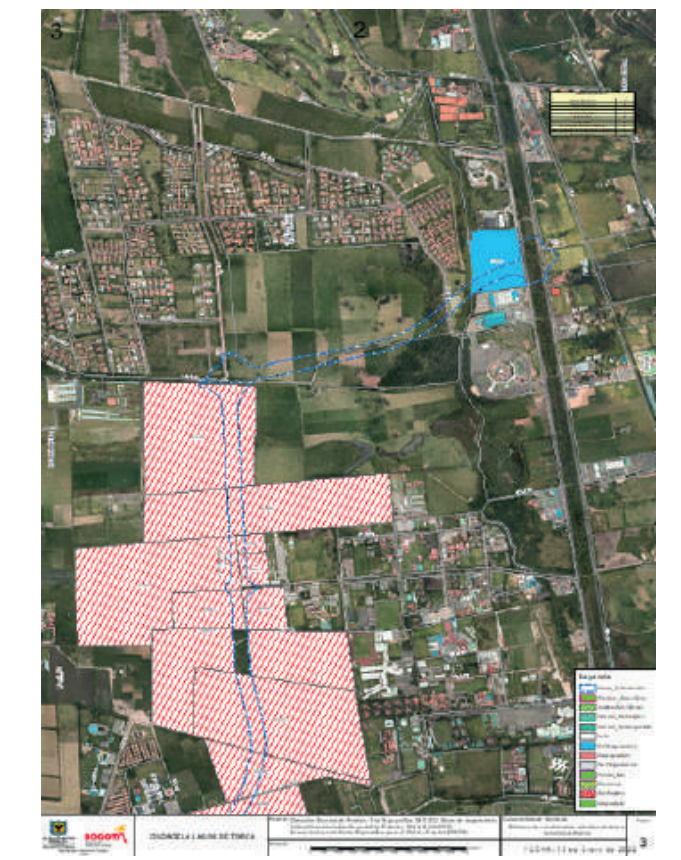
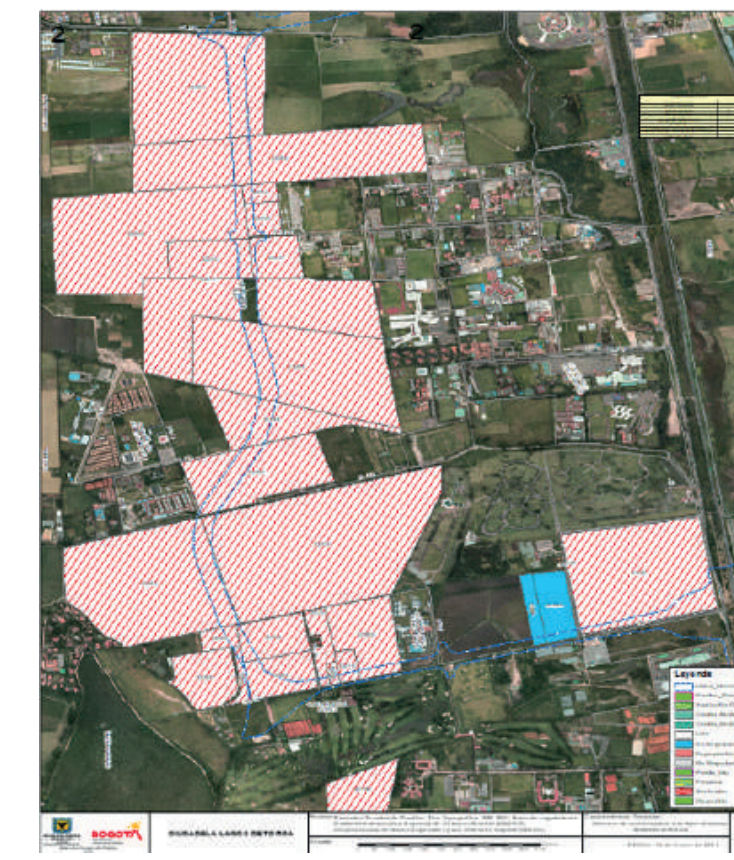
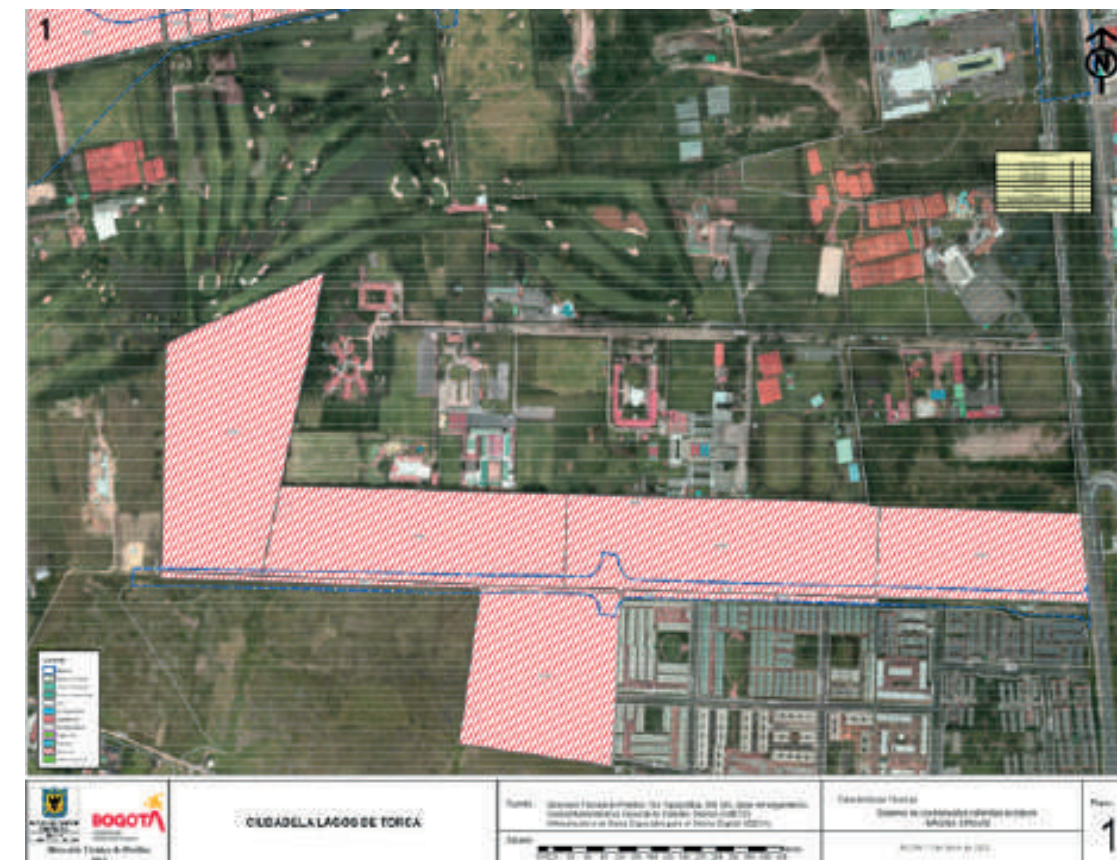
Para este desarrollo se contó con un convenio marco y 8 convenios específicos, los cuales se describen a continuación:

#### Convenio marco IDU-1284-2018

"Establecer reglas, parámetros, procedimientos y estipulaciones generales de cooperación y coordinación que delimitaran las cláusulas y obligaciones de los convenios específicos, que regirán el desarrollo, ejecución y entrega al IDU de las obras de carga general - incluyendo los suelos destinadas a las mismas - correspondientes a proyectos de infraestructura de transporte y espacio público, a cargo del fideicomiso Lagos de Torca, dentro del POZ norte "Ciudad Lagos de Torca", en los términos del decreto 088 de 2017, modificado por el decreto 049 de 2018 y del contrato de fiducia."

### 7.13.1 Gestión predial

En desarrollo del proyecto Lagos de Torca entre la FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A. vocera FIDEICOMISO CIUDAD LAGOS DE TORCA y el IDU se suscribió contrato de concurrencia 1336 de 2022, cuyo objeto es "Realizar la gestión predial con los recursos provenientes del fideicomiso Lagos de Torca, de los predios que por motivos de utilidad pública se requieran para la implementación de las obras correspondientes a los proyectos de infraestructura de transporte y espacio público dentro del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte - "Lagos de Torca", en los términos del decreto 088 de 2017 y sus decretos modificatorios, de conformidad con lo establecido en los estudios y documentos previos y los documentos que hacen parte integral del presente contrato", por la suma de \$228.275.000, el cual se encuentra en ejecución y en trámite de adición.



Adicionalmente se suscribió con la FIDUCIARIA BOGOTÁ S.A. vocera FIDEICOMISO CIUDAD LAGOS DE TORCA el contrato de concurrencia N.º 1159 de 2019 cuyo objeto es "Adquirir con los recursos provenientes del fideicomiso Lagos de Torca, los predios que son requeridos para la ejecución de obras de cargas generales destinadas a la malla vial arterial principal y complementaria y a la infraestructura del transporte masivo, para la implementación de las obras de carga general correspondientes a proyectos de infraestructura de transporte y espacio público a cargo del fideicomiso Lagos de Torca, dentro del Plan de Ordenamiento Zonal del Norte "Ciudad Lagos de Torca", en los términos del decreto 088 de 2017, modificado por los decretos 049 y 425 de 2018", por la suma de \$555.255.000, actualmente se encuentra en trámite de liquidación.

En cuanto al trámite de gestión predial se incorpora tabla con el estado actual:

ESTADO GESTIÓN PREDIAL	
PREDIOS REQUERIDOS	45
OFERTA FORMAL DE COMPRA	5
PROMESAS DE COMPRAVENTA	
ESCRITURA PÚBLICA DE COMPRAVENTA	2
RESOLUCIÓN DE EXPROPIACIÓN	2
ADQUISICIÓN FINALIZADA	4

FUENTE: DTD



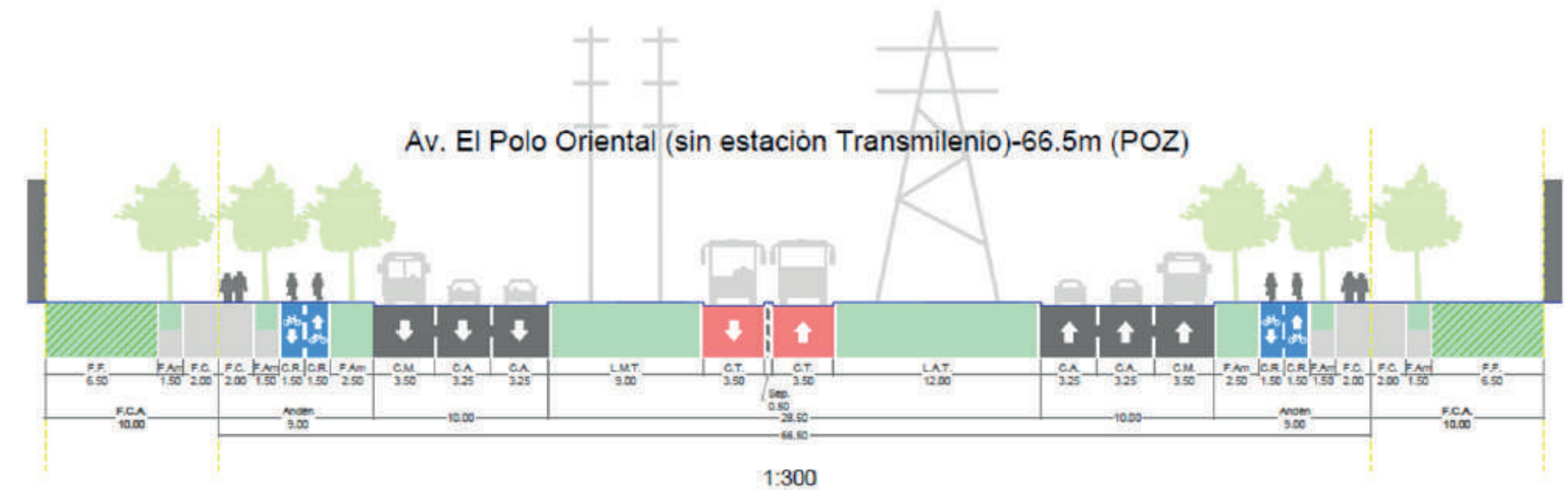
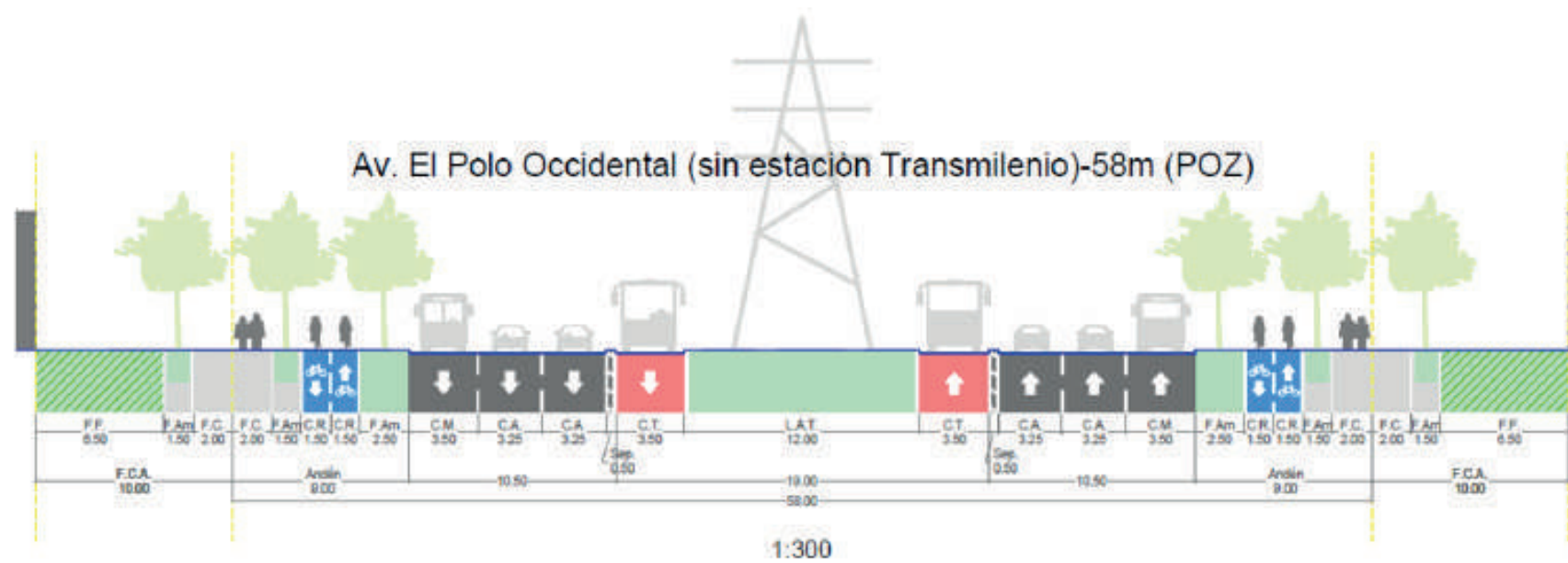
En desarrollo del trámite de adquisición de los inmuebles requeridos para la ejecución del proyecto contrato de concurrencia Ciudad Lagos de Torca, se han adquirido 4 inmuebles transfiriendo la titularidad sobre el derecho de dominio y propiedad a favor del IDU.

Actualmente se está impulsado la adquisición del inmueble con RT 54354 propiedad del Ministerio de Defensa, así mismo, la aprobación de los avalúos de los predios con RTS 52001, 52002, 52005, 52006, 52007, 52008 y 54358, para iniciar la etapa de enajenación voluntaria.

A partir del convenio marco se han generado los siguientes convenios específicos:

**Convenio específico N° 1, IDU- 1079-2019.**

"Realizar los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida El Polo (calle 200) occidental, tramo comprendido entre La av. Boyacá y la av. Paseo los libertadores (autopista norte)"



Proyecto	Desde	Hasta	Mts Via diseñada	Km Carril sentido	Perfil vial (m)	Km Ciclo ruta diseñado
Av. Polo Occ	Av. Boyacá	Av. Paseo Libertadores	1899,00	3,50	58,00	2,89

Km Ciclo Ruta por tipología	M2 Espacio Público	M2 Zona Blanda	N° de puentes - Longitud Tipología	N° de intersecciones tipología a nivel	M2 Zona Dura	Individuos Arboreos	Cuántia - Aproximada
2,89	22302,81	7224,34	N/A	1,00	15078,47	221,00	\$ 1.209.842.977

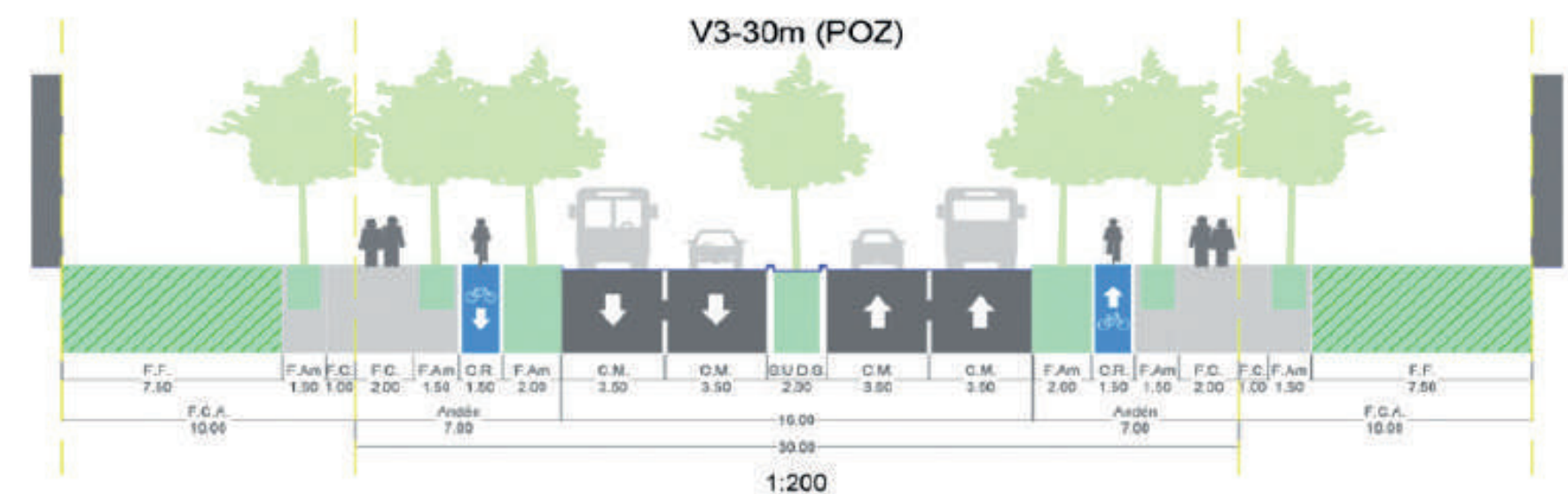
**Estado:** estudios y diseños en liquidación.

**Convenio específico N° 2, IDU- 1301-2019.**

"Realizar los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida El Polo oriental, tramo comprendido entre la av. Paseo los libertadores (autopista norte) y la av. Alberto Lleras Camargo (carrera séptima); y la av. Santa Bárbara (carrera 19) tramo comprendido entre la av. El jardín (calle 222) y 250 metros después de la av. El Polo hacia el sur."

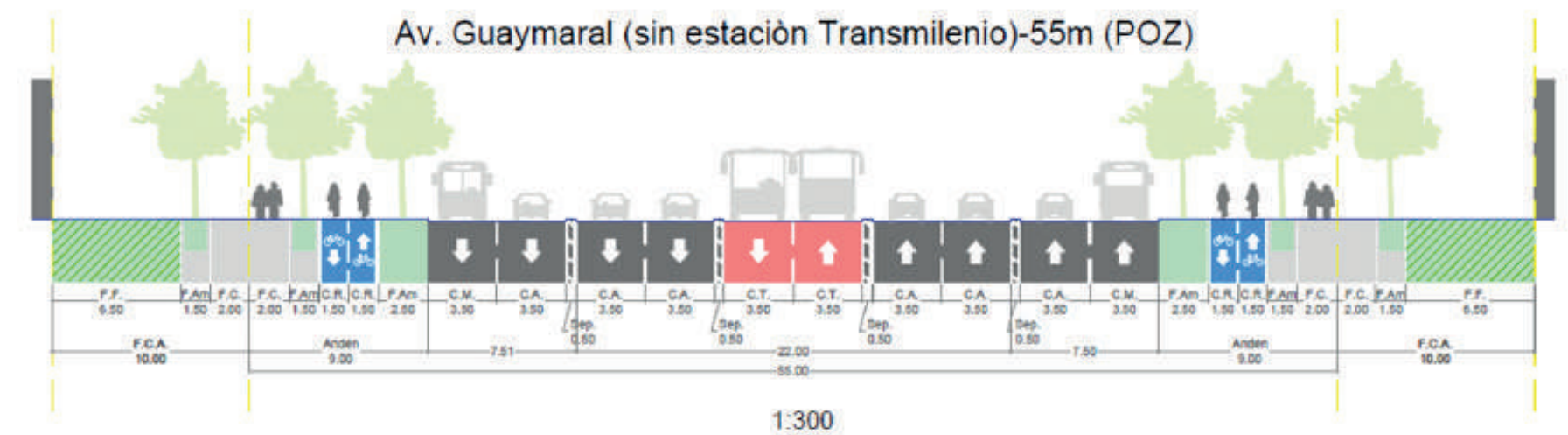


**Av. Santa Bárbara**



**Metas físicas**

Proyecto	Desde	Hasta	Mts Via diseñada	Km Carril sentido	Perfil vial (m)	Km Ciclo ruta diseñado
Av. Polo Or.	Av. Paseo Libert	Kra 7	1755,00	3,26	66,50	3,78
Av. Sta Bárbara	Av. El Jardín	250 mts sur Av. Polo	2281,00	9,20	V3 (30)	3,76



Km Ciclo Ruta por tipología	M2 Espacio Público	M2 Zona Blanda	N° de puentes - Longitud Tipología	N° de intersecciones tipología a nivel	M2 Zona Dura	Individuos Arboreos	Cuántía - Aproximada
3,78	70415,05	10818,00	N/A	4,00	59597,05	211,00	\$ 2.637.193.924
3,76	35996,15	5773,00	N/A	-	30223,15	343,00	

**Estado:** en etapa de estudios y diseños en liquidación.

**Metas físicas**

Proyecto	Desde	Hasta	Mts Via diseñada	Km Carril sentido	Perfil vial (m)	Km Ciclo ruta diseñado
Av. Las Villas	Av. Tibabita	Av. San Antonio	569,00	1,48	V3 (30)	1,48
Av. Tibabita	Av. Boyacá	Av. Paseo Libert	1944,00	3,83	V3 (30)	3,83

**Convenio específico N° 3, IDU- 1432-2019**

"Realizar por parte del fideicomiso Lagos de Torca-Fidu-bogotá, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida Las Villas (carrera 58) para el tramo comprendido entre la avenida Tibabita (calle 191) y la avenida San Antonio (calle 183) y, de la avenida Tibabita (calle 191) para el tramo comprendido entre la avenida Boyacá y la av. Paseo los Libertadores (autopista norte)."



Km Ciclo Ruta por tipología	M2 Espacio Público	M2 Zona Blanda	N° de puentes - Longitud Tipología	N° de intersecciones tipología a nivel	M2 Zona Dura	Individuos Arboreos	Cuántía - Aproximada
1,48	7790,77	1862,68	N/A	1,00	5928,09	107,00	\$ 1.370.443.976
3,83	19630,91	2938,54	N/A	1,00	16692,37	393,00	

**Estado:** en ejecución estudios y diseños.

**Convenio específico N° 4, IDU- 1435-2019.**

"Realizar por parte del fideicomiso Lagos de Torca-Fidubogotá, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida Guaymaral (calle 235), tramo comprendido entre la avenida Boyacá y la av. Paseo los Libertadores (autopista norte)."

gotá, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida Guaymaral (calle 235), tramo comprendido entre la avenida Boyacá y la av. Paseo los Libertadores (autopista norte)."

Detalle tramos viales						
Tramo vial	Vía	Desde	Hasta	Tipo de vía	Ancho del perfil (m)	Longitud (m)
1	Av. Guaymaral	Av. Paseo de Los Libertadores	Av. Boyacá	V-2	55	1553

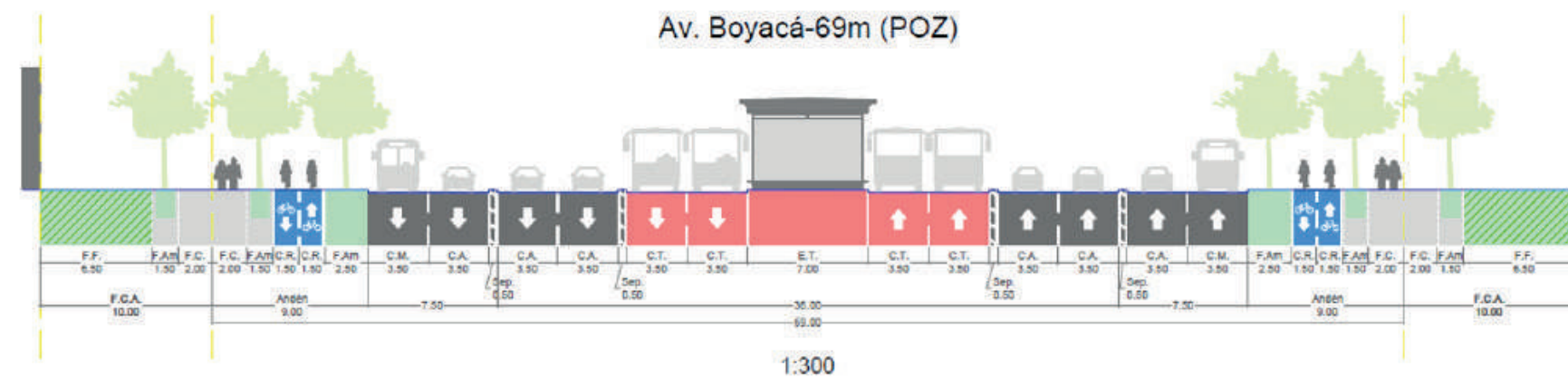
**Metas físicas**

DESCRIPCIÓN PRODUCTO O HITO	CANTIDAD	UND.
LONGITUD TOTAL DE VÍA	1,6	KM
ANCHO PERFIL VIAL	69	M
NÚMERO DE CALZADAS	2	UNIDAD
NÚMERO DE CARRILES POR CALZADA (FIDEICOMISO)	2	M
ANCHO DE CARRIL	3,5	M
CICLORRUTA	3,1	KM
ANCHO CICLORUTA	3	M
ESPACIO PÚBLICO	18636	M2
PUNTES VEHICULARES	1 (Canal Guaymaral)	UNIDAD
INTERSECCIÓN A NIVEL	1 (Boyacá)	UNIDAD

**Estado: Estudios y diseños.**

**Convenio** Especifico N° 5, IDU- 1436-2019

"Realizar por parte del fideicomiso Lagos de Torca-Fidubogotá, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida Boyacá tramo comprendido entre la avenida El Polo (calle 200) y la avenida Guaymaral (calle 235)."



**Metas físicas**

Detalle tramos viales						
Tramo vial	Vía	Desde	Hasta	Tipo de vía	Ancho del perfil (m)	Longitud (m)
2	Av. Boyacá	Av. Guaymaral	Av. Polo	V-1	69	3593

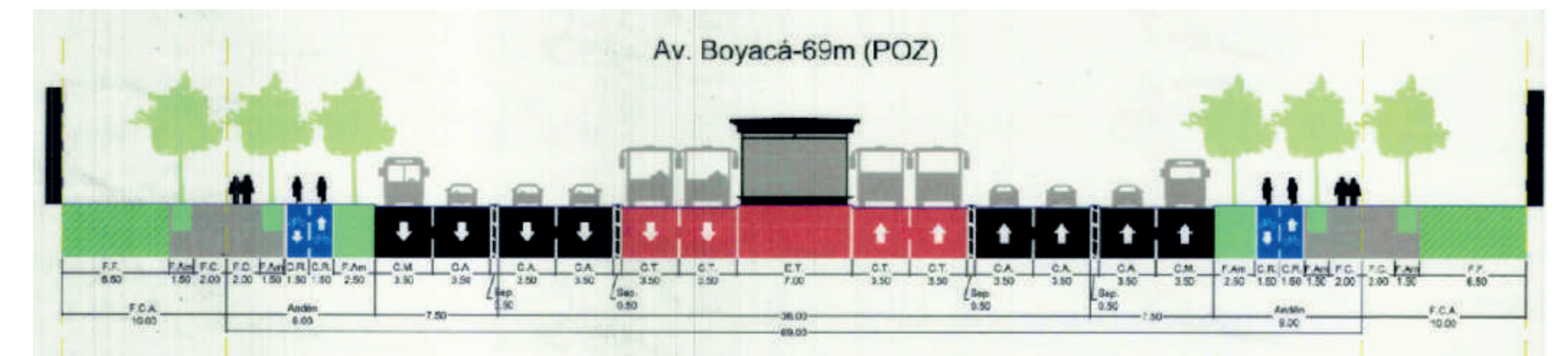
Fuente: FIDUCIARIA BOGOTÁ "INVITACIÓN A COTIZAR No. 004-19".

DESCRIPCIÓN PRODUCTO O HITO	CANTIDAD	UND.
LONGITUD TOTAL DE VÍA	3,6	KM
ANCHO PERFIL VIAL	69	M
NÚMERO DE CALZADAS	2	UNIDAD
NÚMERO DE CARRILES POR CALZADA (FIDEICOMISO)	2	M
ANCHO DE CARRIL	3,5	m
CICLORRUTA	7,2	KM
ANCHO CICLORUTA	3	M
ESPACIO PÚBLICO	43116	M2
PUENTES VEHICULARES	0	UNIDAD
INTERSECCIÓN A NIVEL	3 (Los Arrayanes, Calle 215, El Jardín)	UNIDAD

**Estado:** en etapa de estudios y diseños.

**Convenio específico N° 6, IDU- 1437-2019**

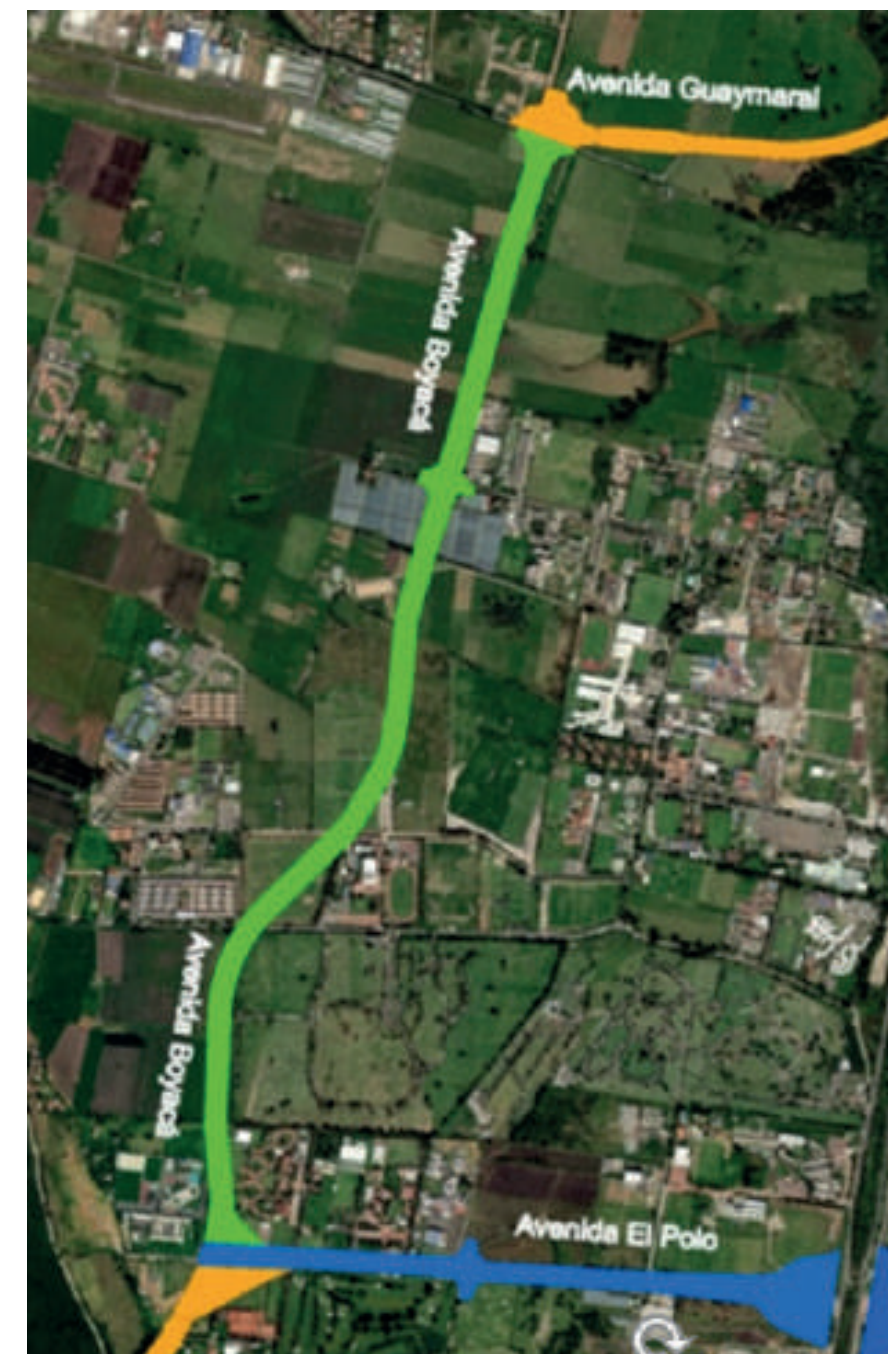
"Realizar por parte del fideicomiso Lagos de Torca-Fidubogotá, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida Boyacá, tramo comprendido entre la avenida El Polo (calle 200) y la avenida San Antonio (calle 183)."



**Metas físicas**

Detalle tramos viales						
Tramo vial	Vía	Desde	Hasta	Tipo de vía	Ancho del perfil (m)	Longitud (m)
3	Av. Boyacá	Av. San Antonio	Av. Polo	V-1	69	1310

Fuente: FIDUCIARIA BOGOTÁ "INVITACIÓN A COTIZAR No. 004-19".



DESCRIPCIÓN PRODUCTO O HITO	CANTIDAD	UND.
LONGITUD TOTAL DE VÍA	1,3	KM
ANCHO PERFIL VIAL	69	M
NÚMERO DE CALZADAS	2	UNIDAD
NÚMERO DE CARRILES POR CALZADA (FIDEICOMISO)	2	M
ANCHO DE CARRIL	3,5	M
CICLORRUTA	2,6	KM
ANCHO CICLORUTA	3	M
ESPACIO PÚBLICO	15720	M2
PUENTES VEHICULARES	0	UNIDAD
INTERSECCIÓN A NIVEL	3 (San Antonio, Tibabita y EL Polo)	UNIDAD

**Estado:** en etapa de estudios y diseños.

**Convenio Específico N° 7, 1503-2020**

"Realizar por parte del fideicomiso Lagos de Torca - FIDUBOGOTÁ, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la avenida Laureano Gómez (carrera 9), tramo comprendido entre la avenida El Polo (calle 200) y la calle 193, de conformidad con lo establecido en las normas que definen y regulan el plan de ordenamiento zonal norte - Ciudad Lagos de Torca, con el acompañamiento del IDU."

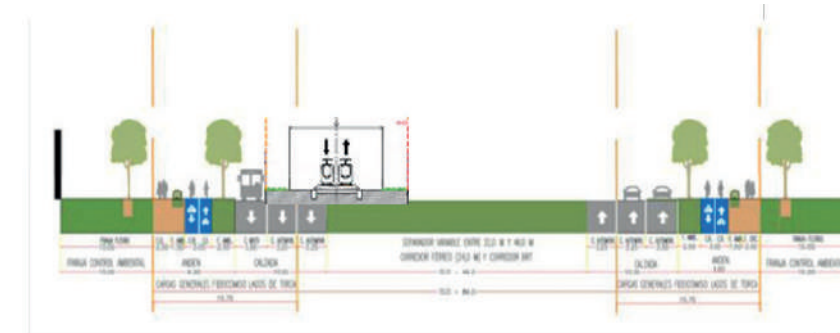
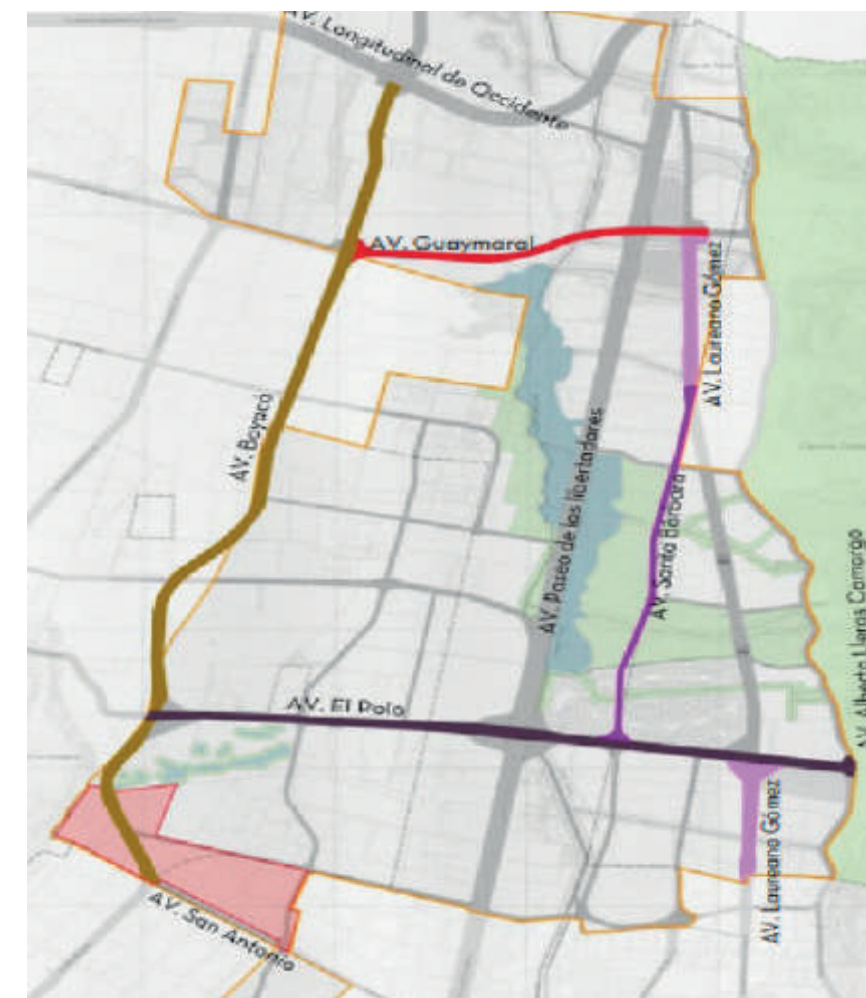
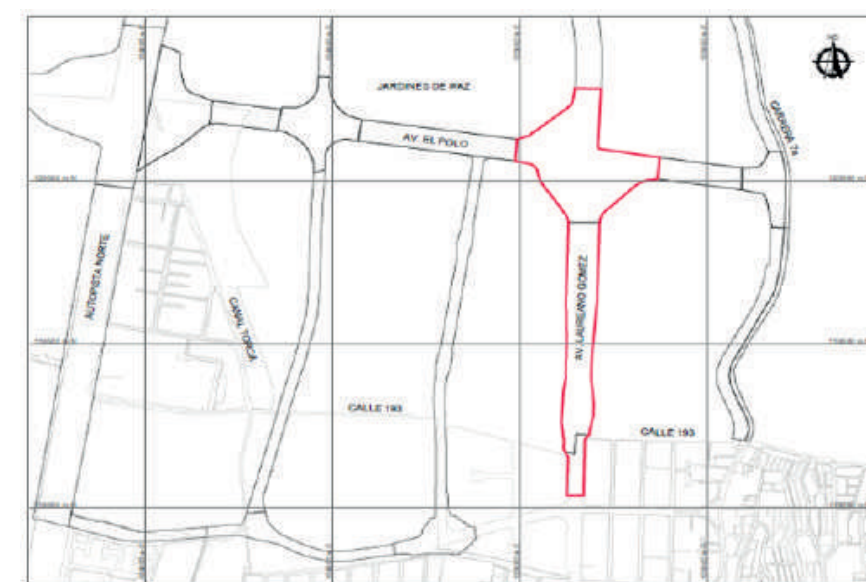


Ilustración 1. Perfil Transversal Del Proyecto.

**Estado:** estudios y diseños en ejecución.  
**Metas físicas**

Tabla 1. Distribución del perfil vial de la avenida Laureano Gómez CON estación de Transmilenio

TIPO	ANCHO (M)		
	TIPO	ANCHO (M)	
Costado Occidental	Andén	Franja de circulación	2
		Franja de amoblamiento	1,5
		Ciclorruta	1,5
		Ciclorruta	1,5
		Franja de amoblamiento	2,5
Calzada	Calzada	Carril mixto	3,5
		Carril automóvil	3,25
		Carril automóvil	3,25
		Separador	0,5
		Carril de Transmilenio	3,5
Separador Central	Separador Central	Carril de Transmilenio	3,5
		Estación de Transmilenio	3,5
<b>TOTAL</b>			<b>9</b>

TIPO	ANCHO (M)		
	TIPO	ANCHO (M)	
Costado Oriental	Calzada	Comedor férreo	24
		Estación de Transmilenio	3,5
		Carril de Transmilenio	3,5
		Carril de Transmilenio	3,5
		Separador	0,5
		Carril automóvil	3,25
		Carril automóvil	3,25
		Carril mixto	3,5
		Franja de amoblamiento	2,5
		Ciclorruta	1,5
Andén	Andén	Ciclorruta	1,5
		Franja de amoblamiento	1,5
		Franja de circulación	2
		<b>TOTAL</b>	<b>84</b>

Fuente: HMV Ingenieros, 2021

TIPO	ANCHO (M)		
	TIPO	ANCHO (M)	
Costado Occidental	Andén	Franja de circulación	2
		Franja de amoblamiento	1,5
		Ciclorruta	1,5
		Ciclorruta	1,5
		Franja de amoblamiento	2,5
Calzada	Calzada	Carril mixto	3,5
		Carril automóvil	3,25
		Carril automóvil	3,25
		Separador	0,5
		Carril de Transmilenio	3,5
Separador Central	Separador Central	Carril de Transmilenio	3,5
		Corredor férreo	24
Costado Oriental	Calzada	Carril de Transmilenio	3,5
		Separador	0,5
		Carril automóvil	3,25
		Carril automóvil	3,25
		Carril mixto	3,5

TIPO	ANCHO (M)		
	TIPO	ANCHO (M)	
Andén	Andén	Franja de amoblamiento	2,5
		Ciclorruta	1,5
		Ciclorruta	1,5
		Franja de amoblamiento	1,5
		Franja de circulación	2
<b>TOTAL</b>		<b>9</b>	

Fuente: FIDEICOMISO LAGOS DE TORCA

**Convenio específico N° 8, 1646 de 2023**

"Realizar por parte del Fideicomiso Lagos de Torca - FIDUBOGOTÁ, los estudios y diseños de infraestructura vial y espacio público de la Avenida Guaymaral, tramo comprendido entre la Avenida Paseo de Los Libertadores o Autopista Norte (AK 45), y la Avenida Alberto Lleras Camargo o Carrera Séptima, de conformidad con lo establecido en las normas que definen y regulan el Plan de Ordenamiento Zonal Norte - Ciudad Lagos de Torca, con el acompañamiento del IDU". En legalización.

**7.14 OTROS PROYECTOS EN PRE INVERSIÓN**

Se encuentran en desarrollo 23 estudios, entre ellos los tres corredores del sector de la Calle 80 (Av. Cortijo Av. Bolivia y Av. Gonzalo Ariza), tres corredores con los que se conforman los anillos con la calzada paralela de la ALO Sur (Av. Muiscas, Av. Primero de Mayo y Av. Bosa), el corredor de la Avenida Usminia, la Avenida Darío Echandia - Av. Guacamayas, la Av. Mariscal Sucre, los puentes: la Florida y Fucha, entre otros, como avanzada de gran importancia para la siguiente administración.

De otra parte, a través del equipo de pre inversión de la Subdirección Técnica de Estructuración de Proyectos (STEP) se lideran proyectos de diseños internos, los cuales, por temas de competencias, pasan a la Subdirección Técnica de Estudios y Diseños (STED) para su finalización, como lo son la Av. Francisco Miranda (Calle 45) entre la Av. Carrera 7 y la Carrera 5 para contratación de obra y los diseños de espacio público en suelo remanente de siete puntos de la ciudad.

TIPO DE DOCUMENTO	TIPOLOGÍA	NOMBRE PROYECTO.	FECHA	MEMORANDO AL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN	UBICACIÓN DIGITAL
Pre factibilidad	Ciclorruta	Pre factibilidad Ciclorruta Carrera 77H entre la Autopista Sur y la Calle 41D en Bogotá D.C	30/06/2022	20222260228613	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/130918">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/130918</a>
Perfil	Ciclorruta y Espacio Público	Perfil Alameda el Porvenir entre Carrera 88l y Carrera 87	06/07/2022	20222260232863	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/130955">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/130955</a>
DTS Programa para la Conservación Espacio Publico	Espacio Publico	Programa para la conservación del Espacio Público en Zonas bajo Puentes, priorización de intervenciones Grupo 1 y Grupo 2	06/07/2022	20222260232843 Alcance 20232260106203	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131815">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131815</a>
Pre factibilidad	Ciclorruta	Pre factibilidad Conexión Ciclorruta Carrera 100 entre Cl 56f Sur y Cl 70A Sur	10/07/2022	20222260235893	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131048">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131048</a>
Pre factibilidad	Ciclorruta	Pre factibilidad Conexión de Ciclorruta Calle 90 Unicentro Occidente	13/07/2022	20222260241843	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131176">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131176</a>
Pre factibilidad	Ciclorruta	Pre factibilidad Conexión Ciclorruta Calle 49 Sur entre Carrera 85 y 95ª	15/07/2022	20222260243553	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131208">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131208</a>
Perfil	Vías y Espacio Público	Perfil Obra por tu lugar – Vía Local del Barrio Recodo, Fontibón	27/07/2022	20222260259473	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131046">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131046</a>
Perfil	Vías y Espacio Público	Perfil Obra por tu lugar – Espacio Público del Barrio Olarte, Bosa	27/07/2022	20222260259493	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131052">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131052</a>
Perfil	Puente	Perfil Diagnóstico Estudios y Diseños Puentes Atirantados Ciudad Salitre	12/08/2022	20222260285013	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131102">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131102</a>
Perfil	Puente	Perfil de diagnóstico del diseño del contrato IDU-1379-2017 sobre el reforzamiento de los puentes Central y Sur de la Av. Medellín (Calle 80) con Av. Boyacá	17/08/2022	20222260287123	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131107">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131107</a>
Perfil	Vías y Espacio Público	Perfil Conexión Regional Calle 63 desde Carrera 122 hasta la vía Funza - Cota (DEVISAB)	18/08/2022	20222260289383	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131109">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131109</a>
Factibilidad	Ciclorruta	Factibilidad conexión Ciclorruta Carrera 100 entre Cl 70A Sur y Cl 56f Sur en Bogotá D.C	18/08/2022	20222260289463	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131219">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131219</a>
Perfil	Puente	Perfil "Construcción de los Pilotes fundidos IN SITU para la revisión de parámetros técnicos requeridos para la construcción del Puente ubicado en la Av. Ciudad de Cali por Av. Ferrocarril en Bogotá D.C y ejecución de pruebas de carga	18/08/2022	20222260289493	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131212">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131212</a>
Perfil	Vía	Perfil del Proyecto Extensión Transmilenio Calle 26	23/08/2022	20222260296023	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131113">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131113</a>
Perfil	Cicloparqueaderos	Suministro e Instalación de Cicloparqueaderos Ocasionales (Primera Etapa)" Versión N° 2	30/08/2022	20222260307153	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131258">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131258</a>
Perfil	Vía	Perfil del Proyecto Conexión de Ciclorrutas Vía Cota	01/09/2022	20222260308853	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131136">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131136</a>
Factibilidad	Ciclorruta	Factibilidad Conexión de Ciclorrutas Carrera 76 entre Autopista Sur y Calle 68 Sur	12/09/2022	20222260320103	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131160">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131160</a>
Factibilidad	Ciclorruta	Factibilidad Ciclorruta Calle 90 entre Cr 76 y Cra 116 B Unicentro de Occidente	12/09/2022	20222260320113	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131165">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131165</a>
Pre factibilidad	Vía	Pre factibilidad para el Intercambiador Vial en la Intersección entre la Av. Medellín (Cl 80) con Av. Las Quintas (Cra 119) y la Cra 120 en Bogotá D.C	28/09/2022	20222260339353 Alcance 20222260414113	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131174">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131174</a>
Perfil	Vía	Perfil de la Ampliación de la Av. José Celestino Mutis (Calle 63) entre Av. del Congreso Eucarístico (Av. 68) y Avenida de la Constitución.	11/11/2022	20222260386723 Alcance 20222260390383	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131248">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131248</a>
Perfil	Vía	Perfil de la Ampliación de la Avenida Bosa (calle 63 sur) entre Av. Santafé (Cra 95A) y ALO Sur (Cra 106A).	02/12/2022	20222260411933	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131270">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131270</a>
Perfil	Vía	Perfil de la Avenida de los Muiscas (Calle 38 Sur) entre Avenida Tintal (Cra 89) y ALO Sur	13/01/2023	20232260009833	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131323">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131323</a>

TIPO DE DOCUMENTO	TIPOLOGÍA	NOMBRE PROYECTO.	FECHA	MEMORANDO AL CENTRO DE DOCUMENTACIÓN	UBICACIÓN DIGITAL
Perfil	Ciclorruta	Perfil Segunda priorización de la red de ciclorrutas para la etapa de Pre inversión – Grupo 2.	03/02/2023	20232260032203	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131367">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131367</a>
Factibilidad	Espacio Público	Recuperación del Espacio Público sobre los Predios Remanentes del IDU – Grupo 2	06/02/2023	20232260034063	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131373">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131373</a>
Perfil	Puente	Puente Vehicular Parque La Florida en la Calle 64 sobre el río Bogotá en la Localidad de Engativá, límite del Distrito.	08/02/2023	20232260036903	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131454">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131454</a>
Perfil	Vía	Diagnóstico conexiones ALO sur – calzada oriental de la Av. bosa a la Av. Manuel Cepeda Vargas.	28/02/2023	20232260070203	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131472">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131472</a>
Perfil	Vía	Perfil Vías Locales del barrio La Rivera 2 Sector –Obra Por Tu Lugar -OPTL	07/03/2023	20232260080283	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131490">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131490</a>
Perfil	Vía	Perfil vía Local del barrio Recodo (Segunda Postulación) en Fontibón – programa Obra Por Tu Lugar - OPTL.	07/03/2023	20232260080293	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131524">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131524</a>
Perfil	Vía	Perfil Av. 1 de mayo entre Av. Tintal y Cra. 93C".	15/03/2023	20232260089123	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131839">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/131839</a>
Pre factibilidad	Vía	Pre factibilidad Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la av. calle 80 y av. calle 153 y tramos complementarios.	27/03/2023	20232260099683	Repositorio Institucional
Perfil	Vía	Perfil de la Avd. Darío Echandi en el tramo comprendido entre la Av. Villavicencio y la Avd. de las Guacamayas	15/05/2023	20232260156533	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132180">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132180</a>
Factibilidad	Vía	Factibilidad Conexión Ciclorruta Calle 49 Sur entre Carrera 85 y 95 a	19/05/2023	20232260163743	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132051">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132051</a>
Perfil	Vía	Perfil del Proyecto Avenida Usminia Tramo comprendido entre la Av. Autopista al Llano y El Sector Rural El Uval (Quebrada El Piojo).	24/05/2023	20232260169403	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132054">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132054</a>
Perfil	Ciclorruta	Perfil Segunda priorización de la red de ciclorrutas para la etapa de Pre inversión – Grupo 1.	02/06/2023	20232260183533 Alcance 202322600216333	Repositorio Institucional
Factibilidad	Espacio Publico	Factibilidad Aceras Calle 170 entre Autopista Norte y Av. Boyacá	26/06/2023	202322600209413	Repositorio Institucional
Perfil	Transporte	Estudio de identificación y caracterización de disponibilidad de suelo para la implementación de Infraestructura de transporte en las zonas SITP Perdomo	27/06/2023	202322600210123	Repositorio Institucional
Pre Factibilidad	Espacio Publico	Pre factibilidad Plataforma Peatonal Monserrate	30/06/2023	202322600213653	Repositorio Institucional
Perfil	Vía	Perfil Carrera 123 entre Calle 13A y 13D Urbanización la Estancia-Fontibón	07/07/2023	202322600218063	<a href="https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132334">https://webidu.idu.gov.co/jspui/handle/123456789/132334</a>
Factibilidad	Espacio Público	Factibilidad Tramo Valorización entre la Calle 128 y la Calle 128C, sobre la Carrera 55 y Canal Córdoba.	07/07/2023	202322600218093	Repositorio Institucional

#### 7.14.1 Estudios en fase de pre inversión en ejecución

A continuación, se relacionan algunos de los proyectos que quedan en ejecución y que son de gran importancia para el adecuado desarrollo de la movilidad de la Ciudad, razón por la cual, es necesario que se le dé continuidad al ciclo de maduración de estos:

PROYECTO	ETAPA ACTUAL
<p><b>INFRAESTRUCTURA VIAL ASOCIADA AL CORREDOR DE LA AVENIDA CALLE 80:</b> Avenida Bolivia (carrera 104) desde la avenida Chile (calle 72) hasta la avenida Medellín (calle 80) e intersección, localidad de Engativá, Bogotá D.C Avenida Gonzalo Ariza (Carrera 110) entre la avenida Medellín (cl 80) y la calle 72, incluyendo la intersección entre la avenida Gonzalo Ariza (Carrera 110) y la avenida Medellín (calle 80), sector occidental de la ciudad de Bogotá D.C. Av. El Cortijo (Carrera 114) desde la av. Morisca (cl 90) hasta la av. Chile (cl 72) y empalme con la av. Gonzalo Ariza (Carrera 110g).</p>	Prefactibilidad
<p><b>INFRAESTRUCTURA DE ANILLOS VIALES ASOCIADOS AL CORREDOR DE LA ALO SUR</b> Ampliación de la avenida Bosa (calle 63 sur) entre la avenida Santafé (carrera 95a) y la av. Longitudinal de Occidente – sur (ALO sur o carrera 106a). Avenida de los Muiscas (calle 38 sur) entre avenida Tintal (carrera 89) y ALO sur. Av. 1 de Mayo entre av. Tintal y Cra 93c</p>	Prefactibilidad
<p><b>INFRAESTRUCTURA VIAL ZONA SUR ORIENTAL</b> Avenida Darío Echandía en el tramo comprendido entre la avenida ciudad de Villavicencio y la avenida de las guacamayas y la avenida de las guacamayas en el tramo comprendido entre la avenida Darío Echandía y la avenida Caracas. Avenida Usminia entre la avenida autopista al Llano y la quebrada El Piojo (sector rural el uval)</p>	Prefactibilidad
<p><b>INFRAESTRUCTURA VIAL ZONA CENTRO NORTE</b> ALO NORTE - Avenida Longitudinal de Occidente en el tramo comprendido entre la Av. Calle 80 y Av. Calle 153 y tramos complementarios. Par vial avenida Mariscal Sucre de la avenida Colón (Cr. 13) a la carrera 22.</p>	Prefactibilidad finalizada Factibilidad
<p><b>INFRAESTRUCTURA DE ESPACIO PÚBLICO</b> Factibilidad aceras calle 170 entre autopista Norte y avenida Boyacá Tramo valorización entre la calle 128 y la calle 128c, sobre la carrera 55 y canal Córdoba. Acuerdo distrital 724 de 2018, sobre el eje Córdoba. Localidad Suba - Bogotá D.C. Estudios y diseños recuperación del espacio público sobre los predios remanentes del IDU grupo 1 zona norte</p>	Factibilidad finalizada Estudios y diseños In House Estudios y diseños In House
<p><b>INFRAESTRUCTURA DE PUENTES</b> Puente vehicular parque La Florida en la calle 64 sobre el río Bogotá en la localidad de Engativá, límite del distrito de Bogotá, D.C. Puente sobre el río Fucha en la carrera 12 este entre calles 11 sur y 13 sur, Bogotá D.C.</p>	Prefactibilidad Prefactibilidad

FUENTE: IDU-DTP

8

**GESTIÓN DE VALORIZACIÓN**





## 8. GESTIÓN DE VALORIZACIÓN

### 8.1 DEPURACIÓN DE CARTERA

El proceso de Gestión de la valorización y financiación durante el periodo comprendido entre 2020- 2023, ha realizado la depuración de cartera en las etapas de cobro persuasivo y coactivo teniendo en cuenta el artículo 21 del Decreto Distrital 289 de 2021 - Reglamento Interno del Recaudo de Cartera en el Distrito Capital determina: *"Artículo 21. Cartera de imposible recaudo y causales para su depuración contable. La depuración contable es el conjunto de gestiones administrativas que las entidades cuya información financiera no refleje su realidad económica, deben adelantar para que las cifras y demás datos contenidos en los estados financieros cumplan las características fundamentales de relevancia y representación fiel. Se considera que existe cartera de imposible recaudo y se procederá a su depuración contable, siempre que se cumpla alguna de las siguientes causales: a) Remisión. b) Prescripción de la acción de cobro. c) Pérdida de fuerza ejecutoria. d) Decaimiento del acto administrativo. e) Inexistencia probada del deudor o su insolvencia demostrada, que impida ejercer o continuar ejerciendo los derechos de cobro. f) Cuando la relación costo-beneficio al realizar su cobro no resulta eficiente."*

La Subdirección Técnica de Operaciones de la –DTAV, presentó ante el Subcomité de Seguimiento Financiero, Contable y de Inventarios los antecedentes normativos, justificaciones legales y fichas técnicas con información de registros y valores a depurar, una vez aprobados por el subcomité, y atendiendo las directrices institucionales, fue presentado ante el Comité Institucional de Gestión y Desempeño votado y aprobado por unanimidad, las solicitudes de depuración.

Los actos administrativos que respaldaron estas actividades fueron:

#### Resolución 7600 de 2022

"Por la cual se ordena el saneamiento de unas obligaciones generadas como consecuencia de la asignación de la contribución de valorización y se ordena la depuración de unos registros contables de la cartera misional del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU."

DEPURACIÓN SANEAMIENTO CONTABLE EXENTOS	
NÚMERO DE PREDIOS AC 724 DE 2018	79
VALOR	\$ 12.395.773.583

Fuente: Subdirección Técnica Operaciones –STOP

#### Resolución 7850 2022

DEPURACIÓN DE SALDOS A FAVOR AC. ANTERIORES - OPTL	
NÚMERO DE PREDIOS	3272
VALOR	\$1.146.040.386.

Fuente: Subdirección Técnica Operaciones –STOP

En el mes de septiembre de 2023, se adelantaron las actividades necesarias para la presentación de las fichas de depuración de cartera saldos a favor y depósitos en garantía ante el SUBCOMITÉ DE SOSTENIBILIDAD CONTABLE Y DE INVENTARIOS Y EL COMITÉ INSTITUCIONAL DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO, los cuales aprobaron por unanimidad la depuración, desde el proceso se generará el acto administrativo para la gestión en el sistema.

DEPURACIÓN COSTO BENEFICIO 2023	
ACUERDO 724 DE 2018	1064
VALOR	\$ 136.402.083

Fuente: Subdirección Técnica Operaciones –STOP

De otra parte, se remitió a Ficha de saldos a favor y depósitos en garantía de acuerdos anteriores a la STPC y se solicitó concepto jurídico a la SGJ para presentación ante el Subcomité de Sostenibilidad Contable y de Inventarios.

DEPURACIÓN DE SALDOS A FAVOR ACUERDOS ANTERIORES -2023	
REGISTROS	1682
VALOR	\$ 397.830.769

Fuente: Subdirección Técnica Operaciones –STOP

DEPURACIÓN DEPOSITOS EN GARANTIA ANTERIORES -2023	
TOTAL REGISTROS	300
VALOR	\$ 42.396.178

Fuente: Informes de Cartera generados a partir del Sistema de Información Valoricemos –SIV

### 8.2 DEPURACIÓN COBRO COACTIVO

DEPURACIÓN COSTO BENEFICIO ACUERDOS ANTERIORES 2022-2023	
UNIVERSO	3585
CERRADOS	3320
EN SUSTANCIACIÓN	265

Fuente: Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales –STJEF

DEPURACIÓN PRESCRIPCIÓN ACUERDOS ANTERIORES 2022-2023	
UNIVERSO	375
CERRADOS	280
POR TERMINAR	95

Fuente: Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales –STJEF

DEPURACIÓN PRESCRIPCIÓN ACUERDOS ANTERIORES 2021-2022	
UNIVERSO	5002
CERRADOS	4997
EN SUSTENTACIÓN	5

Fuente: Información sustraída reporte COR5

### 8.3 NUEVO ESTATUTO DE VALORIZACIÓN

El 26 de septiembre de 2023 se sancionó el Acuerdo Distrital 915 de 2023 por medio del cual se expiden reglas y procedimientos para la contribución de valorización para el Distrito Capital. A través de este Acuerdo, se actualizó el Acuerdo 7 de 1987 luego de 36 años de aplicación del mismo. Bogotá ha sido la líder nacional en la aplicación de este instrumento de financiación del desarrollo urbano.

La primera evidencia histórica de uso se remonta a la alcaldía de Higinio Cualla en 1886, quien utilizó el instrumento para financiar obras relacionadas con la canalización de los ríos San Francisco y San Agustín. A partir del Acuerdo 7 de 1987, la ciudad ha realizado innumerables obras públicas que han sido financiadas con este instrumento. Cerca del 50% de la malla vial arterial de la ciudad se ha financiado con la Contribución Especial de Valorización. No obstante, los desarrollos normativos y técnicos durante las últimas tres décadas, así como la propia experiencia del Instituto en el uso de la contribución planteaban la urgente necesidad de hacer una actualización del Estatuto de Valorización.

Con el Acuerdo 724 de 2018, *"por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras, y se dictan otras disposiciones"* la Administración distrital adquirió, según lo señalado en el artículo 24 de dicho Acuerdo, el compromiso de radicar en el Concejo de la ciudad un proyecto para adoptar un nuevo régimen jurídico de valorización para el distrito capital. En cumplimiento de este compromiso y frente a la necesidad de actualizar el estatuto a los últimos avances jurídicos y técnicos, la Administración presentó en el año 2023 al Concejo distrital una propuesta que fue aprobada y se constituye hoy en el nuevo estatuto de valorización de Bogotá. Los cambios más importantes que presenta este nuevo estatuto de valorización están enfocados en las siguientes temáticas:

#### 8.3.1 Obras sujetas al uso de la contribución de valorización

El Acuerdo 915 de 2023 de manera expresa señala en el artículo 3, denominado obras objeto de financiación mediante contribución de valorización, que únicamente las obras que estén definidas en los planes de desarrollo dis-

trital y local, así como en el plan de ordenamiento territorial, podrán ser objeto de financiación mediante el tributo. Esta regla se define para dar exclusividad a los instrumentos de planeación con que cuenta el Distrito que reflejan un modelo de ciudad a materializar en el largo plazo y que han surtido un proceso de participación ciudadana en su misma formulación. El Acuerdo 7 de 1987 señalaba que cualquier obra podía ser objeto del instrumento lo que permitía la financiación y desarrollo de obra que no necesariamente habían sido planeadas como parte del modelo de ciudad en el largo plazo.

#### 8.3.2 Nivel de maduración de las obras objeto de la contribución de valorización

El Acuerdo 915 de 2023 de manera expresa señala en el artículo 28, denominado deber de maduración del proyecto, que la Administración distrital solo podrá presentar proyectos de acuerdo de cobro cuyas obras hayan culminado la fase de maduración de proyecto de acuerdo a lo señalado en el artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, esto es, estudios y diseños definitivos debidamente aprobados incluyendo las autorizaciones de las empresas de servicios públicos.

El Acuerdo 7 de 1987 no presenta ninguna regla en relación a este tema, lo cual se tradujo históricamente en la presentación de proyectos constructivos que en muchos casos se limitaban a estar en la etapa de perfil. El Acuerdo 180 de 2005 dividido por fases de cobro fue un ejemplo claro de las dificultades de ejecutar un cobro en estas condiciones y, sobre todo, la dificultad para que los contribuyentes entendieran las diferentes fases. En este sentido, esta nueva regla permite minimizar el riesgo asociada a la definición del costo de la obra y el monto distribuible a cobrar a los ciudadanos y además reducir los tiempos entre el cobro y la entrega de la obra, cuando esta se cobra antes de su ejecución.

#### 8.3.3 Participación ciudadana

El Acuerdo 915 de 2023 presenta seis artículos en el capítulo III centrados en la participación ciudadana. Se abre un espacio denominado co-creación y participación ciudadana que le permitirá a la ciudadanía hacer parte de los procesos que buscan tener diseños equitativos, funcionales e



incluyentes. Esto se garantizará en todo el ciclo del proyecto constructivo. Se abre y fomenta un espacio de creación de veedurías ciudadanas definidas en la Constitución Política de Colombia. Se pone en valor la participación ciudadana que hacen parte de los procesos de formación de los instrumentos de planeación de largo plazo con que cuenta el Distrito, a saber, planes de desarrollo locales y distrital y plan de ordenamiento territorial, pues es en estos espacios donde se discuten las obras que permiten materializar el modelo de ciudad. Se hace un llamado a la participación en la discusión misma de los proyectos de cobro, en las sesiones del concejo distrital donde se presentan y analizan estas propuestas.

Se obliga a la Administración a realizar una socialización amplia y clara de todo el proceso durante la duración del proyecto de valorización que le permita a la ciudadanía conocer en tiempo real el nivel de avance del mismo.

El Acuerdo 7 de 1987 presentaba un complejo sistema de participación que incluía la participación ciudadana en las decisiones sobre presupuestos e incluso la estructuración de un proceso de elección de representantes de la ciudadanía con remuneración por su participación a cargo de recursos del Distrito. Con el nacimiento de la Constitución de 1991 estos mecanismos dieron paso a los mecanismos de participación ciudadana definidos en la carta política y específicamente a las veedurías ciudadanas. Con el nuevo estatuto, como ya se ha señalado, se amplían los espacios de participación que están presentes ahora en todo el ciclo del proyecto de valorización.

### 8.3.4 Definición de beneficio

El Acuerdo 915 de 2023 en su artículo 8 denominado definición de beneficio hace un llamado claro a la realización de estudios de beneficio que permitan determinar cuantitativamente los beneficios generados por la obra. Estos estudios permitirán de manera clara entender los impactos que tienen las obras en los valores de los predios beneficiados. Esto no solo impactará los análisis de la contribución de valorización sino en general las intervenciones públicas y cómo puede el Distrito capturar el valor generado por estas intervenciones en beneficio de toda la sociedad.

El Acuerdo 7 de 1987 hacía referencia a las definiciones de beneficio, pero no un llamado expreso a contar con estos estudios. Históricamente, en los acuerdos cobrados en Bogotá esto se logró a través de la revisión de estudios elaborados sobre diferentes hechos constructivos a nivel distrital e internacional. En este sentido, con esta nueva regla se pretende fortalecer la capacidad técnica del Instituto en la generación de estudios e información relacionada con la captura de valor que fortalezca los proyectos presentados al Concejo de la ciudad.

### 8.3.5 Aclaraciones sobre diversos temas (exclusiones, exenciones, incorporaciones)

En relación a las exclusiones y exenciones se actualiza el listado de exclusiones a lo definido actualmente en la normatividad nacional. Se aclara la diferencia entre estos dos conceptos y la obligación de no asignar los primeros, pero sí los segundos en razón del beneficio percibido por las obras ejecutadas. En relación a las incorporaciones, se

da un término máximo de 18 meses para hacer las incorporaciones que sean necesarias en razón a la natural desactualización de la información catastral que pueda existir entre el momento de recibir la base y hacer la asignación de la contribución. En relación a estos temas, el Acuerdo 7 de 1987 no presentaba definiciones y reglas claras, lo cual históricamente se definía en cada acuerdo de cobro.

### 8.3.6 Tratamientos preferenciales y devoluciones

Un aspecto innovador de este nuevo estatuto es la presentación de algunos tratamientos preferenciales que la Administración podrá presentar al Concejo de la ciudad soportados en estudios técnicos que respalden la necesidad de su aplicación. Estos tratamientos se enfocan en tener un trato preferencial con aquellos predios que se encuentren en los frentes de obras y que se demuestre técnicamente que puedan tener una afectación económica que supere el impacto natural asociado a cualquier intervención pública. En el mismo sentido, el Acuerdo 7 de 1987 no señalaba ninguna regla para el proceso de posibles devoluciones a los contribuyentes. Con esta nueva propuesta, queda claro que la Administración distrital deberá ejecutar procesos de devoluciones cuando sea declarada la caducidad y/o la terminación anormal de los contratos de obra, si y solo si, el Concejo Distrital aprueba dicha devolución.

Desde la DTAV se está liderando el Plan de Trabajo que permitirá la implementación del mencionado acuerdo.

# 9

## GESTIÓN DE PREDIOS EN ADMINISTRACIÓN DEL IDU





## 9. GESTIÓN DE PREDIOS EN ADMINISTRACIÓN DEL IDU

A través de la Dirección Técnica de Predios se adelanta la administración de 3.198 predios, de los cuales 223 son susceptibles de aprovechamiento económico y 2975 se encuentran en las categorías que citan los cuadros que se presentan a continuación:

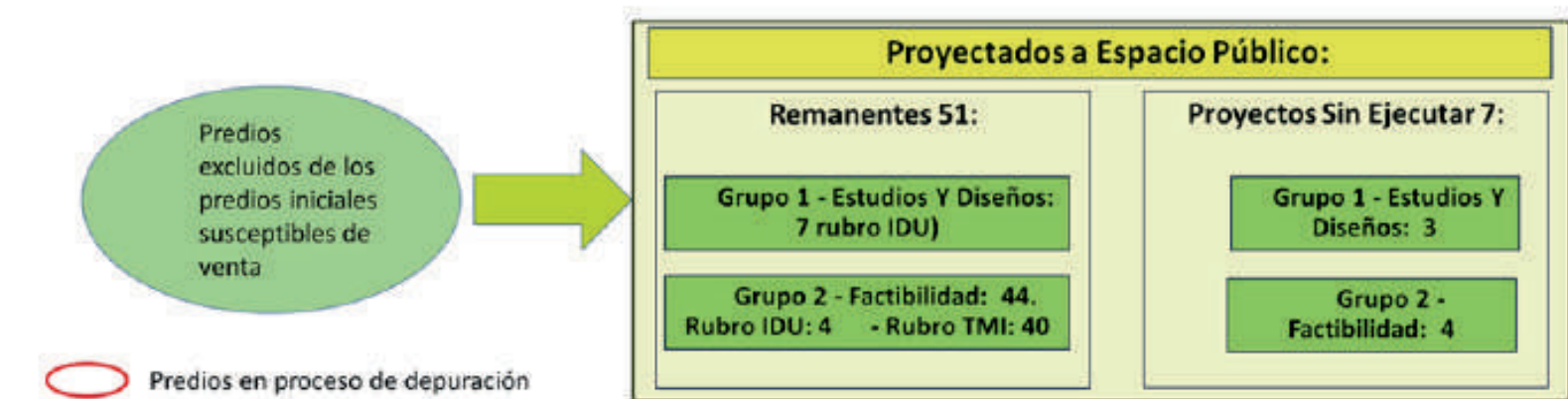
### 9.1 PREDIOS SUSCEPTIBLES DE VENTA

	CATEGORIAS	ESTADOS DE ADMINISTRACIÓN					TOTAL
		EN VIGILANCIA	CONVENIO Y/O COMODATO	RESTITUCIÓN DTPI	EN INVENTARIO	CON AUTORIZACION USO	
SUSCEPTIBLES VENTA	PREDIOS PROYECTOS SIN EJECUTAR	34	0	5	1*	0	40
	PARQUEADEROS DTAI	0	0	0	5	0	5
	DACIONES EN PAGO	0	0	0	13	0	13
	PREDIOS REMANENTES	125	5	33	0	2	165
	SUBTOTAL	159	5	38	19	2	223

Frente a los predios susceptibles de venta o aprovechamiento económico, se adelantan las actividades para:

- Validación para efectos de garantizar que no van a ser utilizados por obras proyectadas por la entidad.
- Actualización de los levantamientos topográficos de los predios para determinar su ubicación espacial real y la exactitud de las áreas.
- Georreferenciación de los registros topográficos de las zonas remanentes resultantes para el ingreso a las bases de contabilidad

	CATEGORIAS	ESTADOS DE ADMINISTRACIÓN					TOTAL
		EN VIGILANCIA	CONVENIO Y/O COMODATO	RESTITUCIÓN DTPI	CONAUTORIZACION USO	EN INVENTARIO	
NO SUSCEPTIBLES VENTA	PREDIOS REMANENTES	50	1	0	0		51
	RESERVA VIAL	2162	49	28	0		2239
	ESPACIO PÚBLICO	0	104	14	327		445
	PREDIO INVENTARIO	167	59	6	7	1	240
	SUBTOTAL	2379	213	48	334	1	2975



Estos últimos predios se encuentran bajo la custodia de la Dirección Técnica de Predios, que tiene suscrito el contrato 1579 de 2022 con la empresa TOP GUARD LTDA, para efectos de garantizar la vigilancia de los predios mientras se surte su entrega para el desarrollo de los procesos de obra.

# 10

## GESTIONES INSTITUCIONALES DESTACADAS Y DE MEJORAMIENTO





## 10. GESTIONES INSTITUCIONALES DESTACADAS Y DE MEJORAMIENTO

La Dirección Técnica Administrativa y Financiera, consciente de su rol de eje transversal para garantizar y facilitar la operación del Instituto y soporte fundamental a las áreas misionales del mismo, y en el proceso de construir sobre lo construido, se propuso, implementar proyectos institucionales, tales como la transformación digital, como herramienta fundamental para abordar mayores esquemas de seguridad de procesos y de la información, automatización y modernización de trámites, apertura y mejoramiento de los canales de relacionamiento con la ciudadanía, entre otros.

Así mismo, la eficiencia de recursos, se convirtió en el punto de partida para el desarrollo del proyecto de optimización de espacios (fundado en los cambios de modelo de trabajo a partir de las lecciones que nos dejó la pandemia por COVID – 19) y que dio lugar a la entrega de las sedes arrendadas y la reinversión de recursos en mejoras a la calidad de vida de los funcionarios con la implementación de rutas de transporte, por citar un ejemplo.

En este eje, es importante también resaltar las acciones tendientes a la obtención de una nueva sede administrativa para el instituto, dada las condiciones estructurales del actual edificio del Instituto.

Por su parte, el fortalecimiento de modelo efr, como el eje fundamental para lograr la conciliación laboral, personal y familiar de los funcionarios del IDU, se constituyó en la herramienta que esta Administración acogió para desarrollar todas las acciones dirigidas a fortalecer los lazos entre la entidad y sus funcionarios, es así, como en marco de este modelo, el IDU, implementa el proyecto IDU HUMANO Y TRANSFORMADOR, el cual comprendió entre otros el proyecto de fortalecimiento institucional, modelo de teletrabajo, las rutas IDU, el IDU vital (Punto vital, estrategias de cuidado y alimentación saludable), fortalecimiento de los reconocimientos y demás que se desarrollan más adelante.

Como componente vital para garantizar la misionalidad de la entidad, el modelo financiero, abordó grandes cambios en su mayoría tecnológicos y de seguimiento, a través de los cuales se buscó y logró mejorar la ejecución presu-

puesta, fortalecer el proceso de pagos, y la mitigación de los riesgos derivados del mismo, y la automatización de las herramientas de inversiones.

Así las cosas, a continuación, damos a conocer en detalle el desarrollo de los proyectos más relevantes, así:

### 10.1 SISTEMA DE GESTIÓN ANTISOBORNO

Destacamos como logro institucional el fortalecimiento de una cultura institucional de "Cero tolerancia al soborno y hechos de corrupción". Para ello, esta administración definió como objetivo estratégico fomentar buenas prácticas en materia de integridad y cumplimiento (*public compliance*). Este objetivo pretendía un rescate de confianza ciudadana en el Entidad, la cual fue duramente golpeada por los hechos de corrupción registrados en 2009 por el llamado "carrusel de la contratación"; escándalo que involucró la responsabilidad penal de varios directivos del IDU y resquebrajó su reputación institucional.

En ese sentido, algunas de las circunstancias que nos motivaron a dar este paso estratégico fueron: el bajo número de oferentes que se presentaban a los procesos de selección, la desconfianza que existía por parte de los servidores en el nivel directivo, un clima organizacional que no reconocía a las decisiones de la entidad como transparentes, comentarios desfavorables de socios de negocios sobre la forma que se administraba la ejecución contractual, denuncias en materia de adquisición predial, controles tardíos en materia de vinculación de personal.

Por su parte en 2019, la Entidad había dado los primeros pasos en implementar el sistema antisoborno: estándares internacionales que se encuentran definidos en la norma técnica ISO 37.001-2016 y que buscan prevenir, detectar y enfrentar el soborno. Sin embargo, fue la alta dirección en 2020 quien decidió asumir el reto de certificar este sistema como estrategia para fortalecer la defensa de los recursos públicos que anualmente invierte la Entidad y devolver la confianza de los servidores, socios de negocios y demás partes relacionadas en la institucionalidad.

Esta victoria temprana, se materializó con la certificación otorgada por firma CMD Certification en diciembre de 2020

con un ejercicio de Auditoría de Certificación que implicó la revisión de los veintidós (22) procesos que conforman el Mapa de Operación del IDU, los cuales fueron evaluados sin observaciones; permitiendo concluir que la IDU cuenta con procedimientos, estrategias y controles ajustados a la Norma Técnica. Este certificado fue renovado en 2023.

Con esta certificación, el IDU se constituye en un referente distrital y nacional importante en la lucha contra la corrupción, al implementar voluntariamente estándares internacionales que le permitirán prevenir, detectar y tratar situaciones relacionadas con hechos de soborno dentro de procesos tan importantes como la gestión de integral de los proyectos, en el proceso contractual y de adquisición predial.

Algunos de los Beneficios y buenas prácticas implantadas a través del sistema de gestión antisoborno se señalan a continuación:

- **849 Pruebas de integridad y poligrafía** realizadas a contratistas de prestación de servicios y el nivel directivo. Sólo un 10% de las pruebas prácticas no superaron los estándares evaluados. Con respecto a la prueba de poligrafía, algunos concejales y representantes a la cámara elevaron cuestionamientos que fueron despejados por parte de la Entidad; en la medida que su práctica es voluntaria (Formato de consentimiento informado) y su resultado es evaluado con un aspecto más dentro de la idoneidad que se debe validar en la contratación PSP. No se recibieron reproches por parte de organismos de control, como tampoco demandas judiciales por su práctica.
- **Mapa de 500 Riesgos identificados** en 22 procesos y controles efectivos para mitigarlos. Los procesos con mayor exposición al riesgo son: contractual, adquisición predial, gestión financiera, gestión de la infraestructura, proyectos. La aplicación de pruebas de poligrafía se concentró en la vinculación del personal PSP que presta sus servicios en dichas áreas.
- **Cláusulas contractuales de integridad y excelencia** en todas las modalidades contractuales de la entidad. Buena práctica que permitió que los contratistas del

IDU se adhieran a las políticas y estándares de integridad de la Entidad

- **46 Denuncias** recibidas y tramitadas.
- **7 Circulares de Debida diligencia.**
- **100% de los colaboradores capacitados** en el sistema. Contamos con un curso virtual en el espacio Idu-catevirtual que se encuentra disponible 7 por 24. Es obligatorio para las vinculaciones de personal al IDU en cualquiera de sus modalidades.
- **Código de Integridad** adaptado e incorporado al ADN corporativo
- **Oficial de Cumplimiento** con dedicación a su rol y responsabilidades
- **5 Eventos externos** de socialización y toma de conciencia con socios de negocios
- **2 Auditorías externas de Certificación**
- **Manuales, procesos y procedimientos documentados**
- **5 canales de denuncia implementados**
- **Inducción** en valores de los(as) directivos(as) del IDU.

Este objetivo estratégico, del cual nos sentimos muy orgullosos de sus logros y beneficios, permitió darle un giro de 180° grados a la reputación institucional, generando un clima de integridad que se adhirió al ADN institucional y que se encuentra presente en todas las decisiones administrativas. Es un legado que dejamos para el futuro.

## 10.2 TELETRABAJO

La estrategia de modalidad laboral a través del Teletrabajo en el IDU tiene un inicio desde el año 2014, mediante la suscripción de un pacto por esta modalidad, promovida por el Ministerio de Trabajo, la cual fue suscrita por diferentes entidades de orden nacional y distrital, con el objetivo de generar un compromiso de todas las entidades públicas

y privadas en pro de esta nueva forma de trabajo.

De acuerdo con esto, el IDU se sumó a esta especial invitación y compromiso. A partir de allí, la Entidad empezó el camino por cambiar la cultura organizacional de toda la Gente IDU. Implementar acciones orientadas a la promoción de la flexibilidad laboral y del cambio de las dinámicas de las relaciones laborales al interior de los funcionarios y funcionarias.

A pesar del compromiso institucional de la época, a inicios del año 2020 se encontraban formalizados únicamente 11 tele trabajadores de la planta de personal, los cuales hacían parte del modelo bajo los parámetros definidos para su operación, No obstante, durante el primer trimestre de ese año se presentó un evento mundial que cambiaría la forma de pensar de las personas y de la organización que redefiniría la forma de interacción laboral de los servidores: la pandemia.

El contexto de pandemia y emergencia sanitaria en el país, conllevó para el Instituto la oportunidad para dinamizar la forma del relacionamiento laboral con los funcionarios y funcionarias, a través de la implementación de mecanismos tecnológicos con los cuales éstos pudieran desarrollar de forma eficiente y efectiva las funciones y responsabilidades propias de los cargos, desde la seguridad de los hogares y procurando por la salud y bienestar de todos los colaboradores.

La nueva realidad del aislamiento y el trabajo virtual, implicó para todos los colaboradores y para la Alta Dirección del IDU repensar y formular estrategias orientadas a que los funcionarios cumplieran con sus deberes y que, de forma concomitante, se garantizara el reconocimiento familiar, la organización del tiempo laboral, personal y familiar en el hogar, el fomento de hábitos de vida saludable y la productividad en los diferentes ámbitos de las personas.

De acuerdo con esto y en consideración al camino previamente recorrido en la implementación del teletrabajo, fue vital la revisión integral del modelo y la actualización de éste a la luz del nuevo marco normativo, del enfoque diferencial propuesto por la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá y de las necesidades institucionales

identificadas que promovieran la conciliación del personal y la productividad laboral de los funcionarios.

Así pues, aprovechando el momento en el que todo el mundo estaba trabajando desde casa, la administración se comprometió con un proyecto denominado "Nuestra ruta hacia el futuro - Modelo de Teletrabajo IDU" y empezamos a hablar de la Masificación del Teletrabajo, para lo cual se realizó el estudio completo de las funciones de los empleos de la planta de personal con el propósito de determinar la viabilidad del teletrabajo.

De igual manera, de la mano de la ARL positiva se efectuaron análisis frente a la posibilidad de implementación masiva del modelo, teniendo en cuenta las condiciones ocupacionales de los espacios de trabajo en los hogares de los tele-trabajadores y las adecuaciones necesarias de los puestos de los aspirantes al modelo.

Adicionalmente y en atención al cambio de las condiciones de trabajo de los funcionarios y funcionarias, la Entidad tomó la determinación de poner a disposición de la gente IDU equipos de cómputo, software, sillas ergonómicas y otro tipo de elementos como cojines lumbares y apoyapies, audífonos de diadema que permitieran acondicionar los espacios que se tenían en casa para realizar el trabajo en óptimas condiciones, demostrando así el compromiso institucional en pro del modelo.

Por otra parte, en virtud de la decisión institucional orientada a la masificación y sostenibilidad del modelo de teletrabajo, el IDU tomó la determinación de establecer dos alternativas de teletrabajo, más amplias que las que se tenían en el modelo inicial con 3 o 4 días de teletrabajo, las cuales respondieron al diagnóstico de los servidores, de la dinámica de operación de las áreas y considerando las condiciones de presencialidad y de retorno seguro a las instalaciones de la Entidad.

En este sentido, la Entidad también implementó las visitas virtuales realizadas por la ARL y la Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos, para la verificación de las condiciones de los espacios físicos y tecnológicos que acreditaban los servidores y, de manera simultánea en el IDU, se tomaron todas las precauciones para que nuestro retorno

gradual fuera el más seguro.

Y así como la palabra de moda fue "reinventarnos", también nos reinventamos para que todos los planes liderados por la Subdirección Técnica de Recursos Humanos estuvieran al alcance de la gente IDU. Teniendo en cuenta la no presencialidad, todas las actividades de Bienestar, Capacitación, Seguridad y Salud en el trabajo, entre otra, fueron llevados a las casas de los servidores mediante actividades virtuales. Cuando poco a poco fuimos regresando a la presencialidad, se acondicionaron los espacios físicos con unas salas dotadas de la más alta tecnología para poder tener acceso a reuniones híbridas que permitieran que no solamente reuniéramos cuando estábamos en la oficina sino también reuniéramos con aquellas personas que estaban teletrabajando.

Adicionalmente, en virtud de los objetivos principales del Modelo de Teletrabajo, la Entidad contribuyó al fortalecimiento de la movilidad en la ciudad con los ahorros en los tiempos de desplazamiento diario de nuestros funcionarios y funcionarias, se entregaron dos (2) de las sedes que tenía el IDU y a través del retorno de la inversión se implementaron rutas de transporte para que la gente pudiera llegar a la oficina el día de o los días de presencialidad, contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida de la seguridad y de la economía de los servidores de la entidad.

Así mismo mejoramos también nuestra forma en la que realizamos el seguimiento mediante aplicativos tecnológicos que hacen parte del proyecto de transformación digital de la entidad logrando articular aplicativos externos de recursos humanos como lo es el control de acceso presencial por las talanqueras y el sistema de gestión humano Kactus, de tal forma que en un solo sistema pudiéramos evidenciar la novedades relacionadas con los reportes de ingreso y salida de los tele trabajadores sino también los accesos a la Entidad, el cumplimiento del horario y las novedades relacionadas con los ausentismos.

Pasamos de tener 11 tele-trabajadores a tener 226 tele-trabajadores en el primer año de nuestra ruta hacia el futuro, hoy en día tenemos más de 320 tele-trabajadores, personas que tienen condiciones médicas especiales, que viven fuera de la ciudad, personas que son padres cabeza de familia, personas en edad de pre pensión y todo un

abanico de posibilidades que implica el enfoque diferencial alojados bajo nuestro modelo. Superamos ampliamente el compromiso establecido al inicio de esta administración con la Alcaldía Mayor de Bogotá, que consistía en tener 132 tele-trabajadores en todo el cuatrienio.

## 10.3 GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA

### 10.3.1 Optimización de la Administración de Bienes IDU Implementación del sistema de control de inventarios por Radiofrecuencia.

En el proceso de administración de bienes del IDU, se pudo evidenciar que la gestión de los activos era anacrónica, la toma física del inventario constituía un procedimiento tedioso y propenso a errores. El personal asignado se veía obligado a revisar minuciosamente los bienes uno por uno, anotando los números de placa o serie y las condiciones de los objetos en hojas de papel o en hojas de cálculo o formularios preimpresos. Esta práctica manual no solo consumía una cantidad considerable de tiempo, sino que también dejaba margen para discrepancias y extravíos de datos. Además, la falta de precisión en la contabilidad de los activos era permanente, lo que generaba dificultades para rastrear el paradero exacto de los bienes y ocasionaba problemas de gestión y control.

Por lo anterior, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) reconoció la necesidad de modernizar su proceso de almacén e inventarios para mejorar la eficiencia y precisión en la gestión de sus recursos. Con este fin, se realizó una inversión significativa destinada a la implementación de un sistema de inventarios por radiofrecuencia (RFID) compuesto por tres importantes componentes o desarrollos.

En primer lugar, se llevó a cabo el desarrollo de una aplicación Android diseñada específicamente para terminales de lectura. Esta aplicación permitiría al personal del IDU escanear y registrar de manera rápida y precisa los elementos en el inventario utilizando la tecnología RFID. Con esta herramienta móvil, se agilizaría el proceso de toma de inventarios y se reducirían los errores y tiempos de respuesta.

En segundo lugar, se realizó una mejora significativa en el sistema existente, conocido como Stone. Se desarrollaron

nuevas funcionalidades e interfaces específicamente diseñadas para la toma de inventarios utilizando la tecnología RFID. Estas mejoras permitirían una integración fluida entre el sistema Stone y los terminales de lectura, facilitando la captura de datos y la generación de informes detallados sobre el inventario en tiempo real.

Por último, como parte de la implementación del sistema de inventarios por radiofrecuencia, se adquirieron equipos de RFID, impresoras de etiquetas o tags de RFID y las etiquetas o tags de RFID necesarias para etiquetar los elementos del inventario. Estos equipos y dispositivos serían fundamentales para habilitar la lectura y seguimiento de los artículos de manera automatizada, permitiendo un control más eficiente y preciso de los inventarios en el IDU.

Con esta inversión, en la implementación de un sistema de inventarios por radiofrecuencia, el IDU buscaba modernizar y optimizar su proceso de gestión de inventarios, mejorando la exactitud, agilidad y control de los recursos, lo que a su vez contribuiría a una administración más eficiente y transparente de los activos del Instituto.

El resultado final de la implementación del sistema de inventarios por radiofrecuencia (RFID) en el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) ha sido altamente satisfactorio y ha generado importantes mejoras en la gestión de inventarios, basada en la modernización tecnológica del proceso y por ende la automatización, precisión y agilidad en la verificación y actualización de la información de inventario de bienes, logrando un control más preciso y confiable de los recursos y mitigando el riesgo de pérdidas o extravíos de elementos a cargo de los funcionarios o en almacén.

Asimismo, la implementación del sistema de inventarios por radiofrecuencia ha brindado una notable agilidad en los procesos. La captura de datos se realiza de manera rápida y eficiente mediante la utilización de terminales de lectura y dispositivos móviles. Esto ha permitido reducir significativamente los tiempos dedicados a la toma de inventarios, agilizando la disponibilidad de información actualizada sobre los activos y facilitando la toma de decisiones oportunas.

Otro beneficio importante ha sido el incremento en el control y la transparencia en la administración de los ac-



tivos del IDU. La tecnología RFID ha permitido un seguimiento detallado de los bienes desde su ingreso hasta su destino final, lo que brinda mayor visibilidad y trazabilidad en el proceso. Además, se han generado informes en tiempo real que ofrecen datos precisos sobre el estado y la ubicación de los activos.

A continuación, presentamos imágenes del desarrollo y los equipos adquiridos:

- Desarrollo web RFID integrado con Sistema STONE
- Aplicación Android
- Toma de inventario físico con sistema RFID:

#### Modernización de las instalaciones de Almacén en la Bodega Panalpina

En las bodegas del almacén del IDU encontramos un almacenamiento desordenado donde se pudo observar la falta de sistemas adecuados de gestión de inventario, lo que generaba una acumulación caótica de productos directamente en el suelo. La ausencia de estanterías, contenedores y elementos para almacenamiento además de un método coherente de organización, llevaba a un espacio de almacenamiento ineficiente y desorganizado. Esta disposición irregular de los bienes dificultaba la identificación y entrega de productos específicos, lo que conlleva a retrasos en los tiempos de atención al usuario y a una disminución general en la eficiencia operativa. Además, la falta de un sistema claro de ubicación crea un entorno propenso a errores y a refundir elementos del inventario, lo que afecta negativamente a la percepción de los usuarios frente a la gestión del almacén.

Esta situación no solo afectaba la eficiencia operativa, sino que también generaba preocupaciones sobre la certeza y veracidad del inventario.

La acumulación de productos en el suelo obstruía los pasillos, lo que aumentaba el riesgo de accidentes laborales y lesiones para el personal. Además, al no contar con un sistema elevado de almacenamiento, los productos se encontraban más expuestos a daños por humedad, polvo y otras condiciones ambientales adversas presentes en la bodega para ese momento. La falta de espacios designa-

dos impedía una limpieza efectiva y regular del área de almacenamiento, lo que comprometía la calidad y conservación de los productos. En general, la falta de una estructura de almacenamiento ordenada y segura impacta negativamente en la eficiencia, seguridad y calidad de los bienes de propiedad del Instituto.

Por lo anterior, se emprendió un proceso de modernización de los espacios físicos de almacenamiento en la bodega Panalpina, para mejorar el control, conservación y gestión de inventarios, que incluyó la decisión de adquirir equipamiento y realizar cambios estructurales.

Una de las principales adquisiciones fue la estantería selectiva de profundidad sencilla, que permitió optimizar el espacio disponible en la bodega. Con 480 posiciones de almacenamiento, se logró una distribución ordenada de los bienes y se maximizó la capacidad de almacenamiento. Esto facilitó la identificación y acceso a los elementos almacenados, reduciendo el tiempo empleado en la búsqueda y evitando la pérdida de artículos por falta de organización.

Además de la estantería selectiva, se adquirieron estibas, una paletizadora, una estibadora eléctrica y escaleras tipo avión, elementos que contribuyeron a modernizar el proceso de almacenamiento de bienes del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Estas herramientas permitieron la manipulación y el traslado seguro de los materiales, evitando daños y agilizando las operaciones de carga y descarga.

La implementación de un proceso organizado y estructurado de administración de bienes en la bodega del IDU trajo consigo numerosas ventajas. En primer lugar, se logró un control más preciso de los inventarios. La ubicación clara y definida de cada elemento, facilitó la identificación y el seguimiento de los bienes, mejorando la eficiencia en la gestión de los recursos.

Además, el nuevo sistema de almacenamiento permitió una mayor agilidad en las operaciones. La disposición ordenada de los elementos y la utilización de equipos especializados agilizaron el proceso de carga y descarga, así como el acceso a los materiales requeridos. Esto resultó en una reducción de tiempos y en una mejora general en la productividad de la bodega.

Por último, la implementación de un proceso organizado en la bodega del IDU generó un entorno de trabajo más seguro. Las estibas, la estibadora eléctrica y las escaleras tipo avión proporcionaron condiciones óptimas para el manejo de los materiales, previniendo accidentes y lesiones, contribuyendo a garantizar la integridad tanto del personal como de los bienes almacenados.

En conclusión, la modernización de los espacios físicos de almacenamiento en la bodega Panalpina, a través de la adquisición de equipamiento y la implementación de un proceso organizado de administración de bienes, ha brindado importantes ventajas al Instituto de Desarrollo Urbano. Un control más preciso de inventarios, mayor agilidad en las operaciones y un entorno de trabajo más seguro son algunos de los beneficios obtenidos. Esta modernización ha optimizado el proceso de almacenamiento y ha contribuido a una gestión más eficiente de los recursos del IDU.

#### Manejo y control de bienes – Subasta y enajenación de bienes

Durante el proceso de revisión e identificación de los activos de la entidad, se encontraron bienes almacenados en la bodega que databan de más de 12 años, sin una gestión de disposición final, de acuerdo con lo establecido en el manual de bienes del IDU y de la SDH.

Además, la pandemia del COVID-19 planteó desafíos adicionales para la entidad, como la necesidad de optimizar los espacios físicos y reducir los gastos administrativos. Esta situación condujo a la decisión de clausurar dos sedes administrativas en funcionamiento, lo que resultó en la acumulación de una gran cantidad de bienes que la entidad ya no necesitaba para su operación. La necesidad de mantener un equilibrio entre la eficiencia operativa y los costos llevó a una reevaluación de los activos existentes y a la identificación de una serie de artículos que eran redundantes o que no cumplían una función en el contexto de las nuevas medidas de austeridad adoptadas por la entidad, los cuales terminarían finalmente custodiados en la bodega de almacén.

El IDU, consciente de la importancia de una gestión eficiente y transparente de sus recursos, llevó a cabo un ex-



haustivo análisis de los bienes muebles que ya no cumplían con los estándares requeridos para su utilización, siguiendo los lineamientos y directrices establecidos por el Subcomité Financiero, Contable y de Inventarios, así como por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño en su dimensión Financiera, Contable y de Inventarios y se adelantaron las acciones necesarias para su desincorporación, a través de la emisión de los actos administrativos correspondientes. Estos actos determinaron la baja definitiva de los bienes del inventario y establecieron su destino final, en cumplimiento de los criterios y recomendaciones emitidos por los organismos encargados de la gestión financiera, contable y de inventarios dentro de la institución. De esta manera, se garantiza una correcta depuración de los inventarios y se promueve la eficiencia en el uso de los recursos públicos.

Como resultado general de esta gestión, fueron expedidas las resoluciones 8399 de 2022 *"Por la cual se autoriza, ordena la baja y destino final de los bienes muebles declarados inservibles, obsoletos y servibles no utilizables declarados por la Entidad, según lo recomendado por el Subcomité Financiero, Contable y de Inventarios y por el Comité Institucional de Gestión y Desempeño dimensión Financiera Contable y de Inventarios"* y la resolución 8424 de 2022 *"Por la cual se ordena la enajenación de bienes muebles del IDU a título gratuito"*.

Se realizó la disposición final de bienes a través de subasta mediante los contratos de enajenación suscritos con la firma COMERCIALIZADORA NAVE y con EL MARTILLO DEL BANCO POPULAR, cuyos valores de venta se presentan a continuación

DETALLE	CONTRATO	CONTRATISTA	VALOR ADJUDICADO
ADJUDICACIONES POR SUBASTA AÑO 2018	IDU-1586-2017	COMERCIALIZADORA NAVE LTDA	\$ 151.620.000
ADJUDICACIONES POR SUBASTA AÑO 2019	IDU-1586-2017	COMERCIALIZADORA NAVE LTDA	\$ 60.404.719
TOTAL			\$ 212.024.719

DETALLE	CONTRATO	CONTRATISTA	VALOR ADJUDICADO
ADJUDICACIONES POR SUBASTA AÑO 2022	IDU-476-2022	MARTILLO BANCO POPULAR	\$ 456.850.000
ADJUDICACIONES POR SUBASTA AÑO 2023	IDU-476-2022	MARTILLO BANCO POPULAR	\$ 113.600.000
TOTAL			\$ 212.024.719

Igualmente, se adelantó el proceso de enajenación a título gratuito de los siguientes elementos:

GRUPO	DESCRIPCION	COSTO HISTORICO	VALOR EN LIBROS
8	EQUIPOS Y MAQUINAS DE OFICINA OBSOLETOS MENOR A 2 SMMLV	5.430.000	0
9	EQUIPO DE COMUNICACIÓN OBSOLETOS MENOR A 2 SMMLV	12.800.000	0
10	MUEBLES Y ENSERES SERVIBLES NO UTILIZABLES MENOR A 2 SMMLV	81.138.238	0
18	MUEBLES Y ENSERES SERVIBLES NO UTILIZABLES MAYORES A 2 SMMLV	1.166.009.021	347.813.626
19	SATELITES Y ANTENAS OBSOLETOS MAYORES A 2 SMMLV	99.959.256	45.378.023
20	EQUIPO DE COMPUTACION OBSOLETOS MAYORES A 2 SMMLV	1.430.183.926	232.025.106
5	SOBRANTES DE OBRA	451.765.121	0
6	PUENTE PORTAL AMERICAS AV/C.CALI	1.174.186.000	873.300.837
6	PUENTE ESTACION EL POLO	1.537.283.000	730.209.425
	<b>TOTALES</b>	<b>5.958.754.562</b>	<b>2.228.727.017</b>

#### 10.4 Nueva sede del IDU

A inicios del 2020, el Instituto tenía bajo su administración operativa siete (7) predios, los cuales cinco (5) son propiedad del IDU y dos predios se tenían bajo calidad de arrendamiento, de la siguiente manera.

#### PREDIOS PROPIEDAD DEL IDU

- Sede calle 22, ubicada en la calle 22 No.6-27: Cuenta con un total de 12 pisos y un sótano y albergaba 820 puestos de trabajo aproximadamente, una serie de espacios para reuniones de trabajo, auditorio con capacidad para 80 personas, zonas comunes y áreas para el desarrollo de procesos estratégicos, áreas misionales y de apoyo. Así mismo para antes de la emergencia sanitaria COVID-19, se venía prestando atención a un promedio de 6500 visitantes mensualmente y atendiendo en el área de atención al contribuyente 16 mil turnos mensuales en promedio.

- El predio identificado como la Casita, ubicado en la esquina de la carrera 7ª con calle 22, está destinado para el manejo de archivos de gestión, con una capacidad para 17 puestos de trabajo. Además, es una sede en la cual se adelanta la creación de puesto de mando unificado para atención de desastres, de acuerdo con lo establecido en Ley 46 de 1988 relacionada con la creación del Sistema Nacional de Prevención y Atención de Desastres – SNPAD

- Predio identificado como Bodega Panalpina, está ubi-

cado en la carrera 96 No. 25G - 27, en el cual se almacenaban algunos elementos sobrantes de obra y otros para proceso de remate y elementos de construcción de las obras que adelanta el IDU. Vale mencionar que este predio está ubicado sobre terreno en el cual se tiene proyectado construir la Avenida Longitudinal de Occidente – ALO, por tanto, la estructura es de material de fácil remoción.

- El predio identificado como Tibirita, se encuentra en la carrera 30 No. 69-25, el cual es empleado como patio automotor del Instituto, para realizar el diagnóstico inicial a la flota de vehículos.

- Predio denominado como patio fresado, ubicado en la carrera 96 con calle 77 esquina, el cual se utiliza para el almacenamiento transitorio de material fresado residuo de las obras viales.

#### PREDIOS EN CALIDAD DE ARRENDAMIENTO

- Sede denominada calle 20, ubicada en la calle 20 No. 9-20, Edificio Alfonso Hurtado, con capacidad de 625 puestos de trabajo. Espacio para en su momento para la atención de usuarios, zonas de atención del centro de documentación y archivo de la Entidad, áreas misionales y de procesos de seguimiento y control y algunas áreas de apoyo a la gestión. En este inmueble se realizaba normalmente una atención a un promedio mensual de 2800 visitantes, (durante la vigencia 2020 dada la pandemia tan solo se recibieron 1000 visitantes en promedio mensualmente) entre ciudadanos que acuden a consultas asociadas al proceso de valorización, notificaciones y otros temas.

- Sede denominada "Predios", ubicada en la Cra. 7ª # 17 - 01, piso 3, contaba con áreas de trabajo para la Dirección Técnica de Predios, quienes en ejercicio de sus labores tiene como principal función: Dirigir, realizar y controlar los procesos de enajenación voluntaria, expropiación administrativa y judicial, requeridos para la adquisición de predios necesarios para la ejecución de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido, así como garantizar su disponibilidad para la correcta ejecución

del programa de inversión a cargo de la Entidad. Contaba con espacio para 280 puestos de trabajo, una (1) sala de juntas, zonas para atención a ciudadanos.

Ahora bien, dado el panorama anteriormente expuesto, la administración, enfocada en promover sus políticas de austeridad y de óptimo servicio a la ciudadanía, aunado a las nuevas dinámicas globales de teletrabajo, decidió consolidar sus recursos e instalaciones físicas en el edificio principal de la Calle 22, brindando, tanto a su recurso humano como al ciudadano, un esquema híbrido de trabajo en oficinas, por lo cual se realizó la entrega de las sedes arrendadas (Sede Calle 20 y Sede Calle 17), logrando además, austeridad en el gasto para la Entidad y la posibilidad de usar parte de los recursos para brindar mejoras en el marco de la política de EFR y adecuaciones físicas para mejorar el uso y servicios de los funcionarios y colaboradores del Instituto.

El proyecto para lograr la consecución de una sede administrativa que cumpla con todas las condiciones técnicas, de servicios y de confort que requiere el IDU, se abordó desde diferentes frentes de trabajo, que se estructuraron en las siguientes fases:

#### Fase 1: Análisis de las condiciones del edificio sede en materia de sismo resistencia

La sede principal del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), localizada en la ciudad de Bogotá (Calle 22 No. 6 - 27), fue construida en el año 1965 bajo las normas y procesos constructivos vigentes para la época.

A fin de gestionar de manera adecuada las acciones necesarias para mitigar el riesgo que presenta el edificio sede del IDU, en razón a que por la época en que fue construido no cumplía con la normatividad vigente, del Reglamento Colombiano de Construcción Sismo resistente (NSR-10) y al Decreto Nacional 1538 de 2005 que establece la norma para el acceso al interior de las edificaciones de uso público y la norma técnica NTC para el diseño, construcción o adecuación de los edificios de uso público y la accesibilidad de las personas al medio físico, la Entidad suscribió el contrato de consultoría N° IDU-1133-2016 cuyo objeto es "Realizar los estudios de patología, vulnerabilidad sísmica



y reforzamiento estructural en el edificio sede principal del IDU, ubicado en la Calle 22 No. 6- 27", cuyo resultado general de los estudios identificó que la edificación presenta un alto grado de vulnerabilidad, cuyo potencial de riesgo genera que, en caso de presentarse un sismo, la estructura podría no resistir y colapsar. Dicho contrato tenía dentro de su alcance, el tramitar y entregar la licencia de construcción para el reforzamiento estructural del edificio Sede de la Calle 22, gestión que se adelantó ante la Curaduría Urbana N° 1, licencia que se encuentra en proceso de expedición, agotándose los términos de pronunciamiento por parte de la Personería de Bogotá.

De manera complementaria y teniendo en cuenta el artículo 3 de la Ley 1796 de 2016, que estableció la obligatoriedad de la revisión de los diseños estructurales de la edificación, toda vez que supera los dos mil (2.000) metros cuadrados, la Entidad adelantó el proceso de selección para llevar a cabo: i) revisión técnica independiente a los diseños estructurales emitidos en desarrollo del contrato No. IDU-1133-2016, ii) prestar el apoyo técnico en la estructuración de los documentos necesarios en los procesos de selección, con el fin de contratar la obra e interventoría del reforzamiento estructural, dado que la edificación tiene un alto grado de vulnerabilidad y iii) atención y respuesta a las observaciones formuladas en revisión de los estudios y diseños entregados por parte de la curaduría urbana, para lo cual se deberán suscribir documentos técnicos que evidencien la revisión efectuada. El contrato fue adjudicado a la firma IMT S.A.S. mediante contrato N° 1539-2019 y se ejecutó de acuerdo con las obligaciones establecidas, entre ellas la gestión relacionada con el trámite y obtención de la Licencia de construcción antes mencionada.

**Fase 2:** Estudio de prefactibilidad para la nueva sede corporativa.

Con lo anterior, adquirió mayor relieve la idea largamente discutida al interior del Instituto acerca de la necesidad de una nueva sede que cumpla plenamente la normatividad vigente para edificaciones de su naturaleza expedida muchos años después de la construcción de la actual y que en esta oportunidad incorporarse desde el inicio las tecnologías de punta, adaptabilidad a las futuras, aspectos relativos a la sostenibilidad ambiental, eficiencia, economía de medios,

innovación y además de ello la transformación tecnológica y de los modos y formas de trabajo que trajo consigo la pandemia del COVID 19.

El análisis en cabeza de la DTDP y la SGDU inició por proponer alternativas para la consecución de la nueva sede, plantear la fuente de recursos para la financiación de la operación y una valoración de los costos de estructuración y ejecución del proyecto, así como su mecanismo. Las alternativas consideradas fueron el reforzamiento estructural de la sede de la calle 22, la construcción de una sede nueva en un lote propio del Instituto o la compra de un edificio construido; para la financiación del proyecto se planteó la venta de predios constituidos por remanentes (165, 78 TMM y 87 IDU), daciones en pago (10), parqueaderos DTAI (5) y proyectos sin ejecutar (125). Para cada una de las alternativas se supuso una estructura de costos, así como una de ingresos resultante de la indexación al 2022 aplicada a avalúos de años anteriores.

El análisis preliminar es de gran utilidad ya que puso sobre la mesa las alternativas de nueva sede corporativa y la fuente de financiación con recursos propios del IDU que no provienen de su presupuesto; este ofrece un limitado registro de la oferta de oficinas construidas, no ofrece claridad o certezas sobre los mecanismo o medios para de obtener los recursos previstos de la venta de los lotes en forma y cuantía, no articula en un calendario un flujo de ingresos en contraste con los costos, no arroja luces sobre el mecanismo financiero que permita canalizar los recursos para la ejecución del proyecto ni el modelo de negocio para hacerlo posible.

La desarticulación de los componentes del análisis (que se considera embrionario) y el evidente carácter de gestión inmobiliaria que implica cada uno de las acciones descritas condujo a la DTAF a la decisión de buscar un consultor experto en el área para construir una propuesta de gestión del modelo inmobiliario que, tomado como fuente principal de pago el portafolio de predios del IDU condujera a la adquisición de los metros cuadrados para la sede corporativa del Instituto evaluando las oferta más conveniente en el mercado.

Así las cosas, se adelantó la formalización del Contrato Interadministrativo IDU-1617-2023 con la Empresa de Re-

novación Urbana de Bogotá – RenoBo, empresa industrial y comercial del Distrito con amplia experiencia en la formulación, estructuración y desarrollo de proyectos para edificaciones institucionales; el contrato con un plazo de cinco meses, del 18 de julio al 17 de diciembre de 2023 y una inversión de \$540.763.944, con el objeto de *"Realizar el estudio de prefactibilidad para la obtención de la nueva sede corporativa del IDU"* que contempla el siguiente alcance:

- Valorar el portafolio de predios, que, bajo diferentes modelos de negocio, puedan ser la fuente de financiación del proyecto nueva sede corporativa del IDU.
- Analizar y valorar las alternativas identificadas por el IDU, para obtener su sede corporativa.
- Analizar opciones de modelos de negocio y recomendar al IDU la alternativa que permita avanzar en la estructuración integral de la transacción que permita obtener la nueva sede corporativa del IDU.

#### Componente 1

Valorar el portafolio de 23 predios, que, bajo diferentes modelos de negocio, puedan ser la fuente de financiación del proyecto nueva sede corporativa del IDU.

#### Componente 2

b. Analizar y valorar las alternativas identificadas por el IDU, para obtener su sede corporativa.

#### Componente 3

c. Analizar opciones de modelos de negocio y recomendar al IDU la alternativa que permita avanzar en la estructuración integral de la transacción que permita obtener la nueva sede corporativa del IDU.

**Componente 1:** el desarrollo de este componente se encuentra en su fase final. Se analizaron 23 globos de predios, conformados por 39 unidades prediales, algunos de los predios corresponden a remanentes de obra, que han sido integrados en un solo globo para el análisis técnico. De cada globo de predios se analizaron 8 ítems representados

en una ficha: (i) la descripción del entorno, (2) Mercado, (3) la norma Urbana (4) la cabida arquitectónica, (5) modelo financiero, (6) el estudio jurídico de cada predio, (7) el cronograma correspondiente al recaudo por venta o renta y (8) el resumen ejecutivo, así como un informe final de recomendaciones para su comercialización.

Para el estudio inmobiliario se tomó la norma del Decreto 555/2020 POT vigente, encontrando que algunos predios

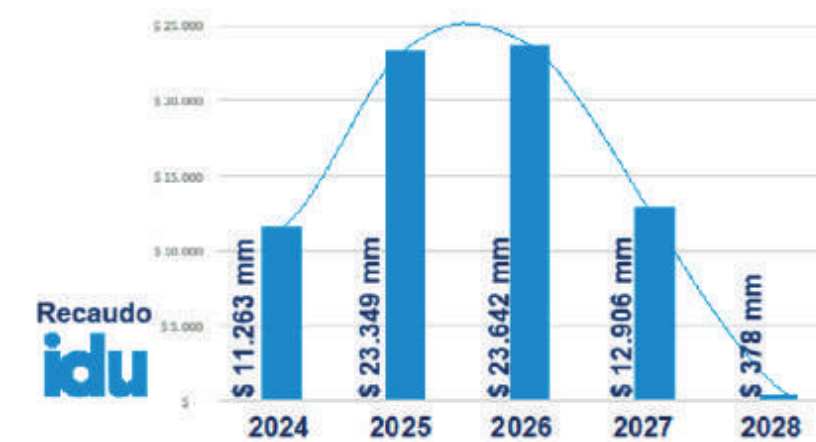
pueden no tener su potencial completo por encontrarse en norma restringida y se proyectó un modelo estático para el estudio financiero. Como metodología para definir el valor del suelo de cada predio e uso el modelo residual.

De este componente se obtiene a la fecha una cifra preliminar de recaudo así:

El calendario estimado de recaudo anual que arroja hasta ahora el estudio es el siguiente:

	BF	Dirección	Valor lote	Uso propuesto	
GRUPO 1	1	3634 Calle 22 No. 6 - 27	\$ 9.627.149	Reuso	78% valor total
	2	3635 Carrera 30 No. 69 - 25	\$ 1.662.368	Vivienda VIS RU	
	3	545 Carrera 11 A No. 88 - 39	\$ 14.122.330	Vivienda NO VIS	
	4	559 Carrera 11 No. 93 A - 70	\$ 19.297.518	Vivienda NO VIS	
	5	595 Calle 109 No. 17 - 48	\$ 7.649.331	Vivienda NO VIS	
	6	512 Calle 72 No. 5 - 67	\$ 3.739.100	Comercio	
GRUPO 2	7	3636 Cra. 30 No. 19 - 91	\$ 3.148.964	Dotacional	10% valor total
	8	384 Calle 3 BIS No. 5 - 12	\$ 343.178	Vivienda VIS	
	9	386 Cra. 4 No. 6 A - 02	\$ 459.267	Vivienda VIS	
	10	389 Calle 6 A No. 4 - 67	\$ 121.619	Vivienda VIS	
	11	404 Cra. 3 No. 12 C - 42	\$ 1.261.626	Vivienda en Renta	
	12	517 Calle 64 No. 28 B - 07	\$ 1.830.235	Vivienda VIS RU	
GRUPO 3	13	1175 Carrera 4 B ESTE No. 0 - 36	\$ 260.054	Vivienda VIS	11% valor total
	14	429 Calle 26 BIS No. 3 - 46	\$ 739.170	Vivienda VIS	
	15	243 Carrera 10 ESTE No. 17 B - 28 SUR	\$ 365.624	Vivienda VIS	
	16	711 Cra. 65 No. 164 - 51	\$ 2.397.880	Comercio	
	17	148 Calle 49 B Sur No. 5 - 87/97	\$ 290.487	Vivienda VIS	
	18	473 Carrera 72 No. 4 - 98 y otros	\$ 3.578.631	Vivienda VIS	
GRUPO 4	19	777 Carrera 7 A No. 1 - 71/73 y otros	\$ 223.960	Vivienda VIS	1% valor total
	20	279 Diagonal 1 C Bis No. 7a 11/13 y otros	\$ 215.817	Vivienda VIS	
	21	3638 Carrera 84 C No. 145 - 15	\$ 563.782	Comercio	
	22	478 Avenida Calle 13 No. 53	\$ -	Reserva vial	
			<b>\$ 71.898.092</b>		<b>100%</b>

### Recaudo propuesto VALORES PRESENTES: Dinero a valor de año 2023 Recaudo en escenario conservador / convencional



**\$ 71.898 mm**

1. Predio BF 478:  
- Lote No. 22 (Calle 13 / 53) hace parte de la reserva vial de la ampliación Avenida Calle 13 – Sistema Transmilenio

2. La curva de recaudo por concepto de venta de los predios se basa:

- Año 1 / 2024  
Menor recaudo / Anticipos entre el 10% al 20%

- Año 2 / 2025  
Mayor recaudo / Puntos de Equilibrio (modelos en venta)

- Año 3 / 2026  
Mayor recaudo / Obras en ejecución, recursos de quien compra el predio ya no dependen únicamente de su Equity inicial.

- Año 4 / 2027  
Menor recaudo / Finalización de obras y cierre de proyectos. En proyectos en venta – Escrituración de los inmuebles construidos.

- Año 5 / 2028

Último recaudo / propuesto inicialmente para proyectos en renta y/o con mayor tiempo de gestión inicial de licencias (Ejemplo: predios ubicados en el PEMP – IDPC).



**Componente 2:** este componente con dos líneas de trabajo, está orientado a buscar alternativas inmobiliarias en ubicaciones estratégicas, con aglomeración de oficinas, o centros empresariales, buscando que el suelo donde se ubique cuente con servicios de infraestructura, transporte y otros servicios complementarios tales como comercio, restaurantes; las dos líneas de trabajo en desarrollo son:

Identificación de sectores en la ciudad, con los atributos que se buscan, ubicando en las mismas alternativas para el caso de arriendo o compra, y lotes para el caso de construcción.

De este componente ha identificado localizaciones estratégicas

b. Estudio y valoración de 4 alternativas para la Sede IDU

- Reforzamiento estructural de la sede actual para seguir en ella
- Compra de m2 construidos en un edificio nuevo
- Arriendo de oficinas
- Construcción de una nueva sede en predio propio.

**Componente 3:** el tercer componente recogerá los estudios adelantados en los componentes anteriores 1 y 2 y procederá a analizar opciones de modelos de negocio para recomendar al IDU la alternativa que permita avanzar en la estructuración integral de la transacción que permita obtener la nueva sede corporativa del IDU en una subsiguiente fase de estructuración de proyecto y ejecución.

#### OPTIMIZACIÓN DE ESPACIOS FÍSICOS (ENTREGA DE SEDES ARRENDADAS)

Previamente y en paralelo, el IDU soportado en el esquema de trabajo híbrido (presencial y teletrabajo) y en la implementación de herramientas tecnológicas que garantizaran la posibilidad de trabajar de manera normal y eficiente, concentrando la operación de la entidad en el edificio sede principal, desarrolló el estudio y análisis descriptivo de los requerimientos técnicos y presupuestales, que soporten la toma de decisiones referente a la optimización y modernización de la infraestructura (física y tecnológica) del Instituto de Desarrollo Urbano.

En este orden, el IDU contaba con tres (3) sedes administrativas y de atención al ciudadano ubicadas en: Calle 22 6-27 de propiedad del IDU y en la Calle 20 9-20 y Kr. 7 17-01, mediante contratos de arrendamiento, así como una bodega de Almacén ubicada en AK 96 25 G 27, denominada Sede Panalpina, la cual se encuentra sobre el trazado que a futuro será parte de la Avenida Longitudinal de Occidente y será necesaria su reubicación.

En la sede de la Calle 17 operaba la Dirección Técnica de Predios – DTDP y en la sede de la Calle 20 operaban las siguientes dependencias:

- Oficina de Control Disciplinario Interno.
- Oficina de Control Interno.
- Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación (Funcionarios y Colaboradores).
- Dirección Técnica de Construcciones.
- Dirección Técnica de Administración de Infraestructura.
- Dirección Técnica de Gestión Judicial.
- Dirección Técnica de Apoyo a la Valorización.
- Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Vial.
- Subdirección Técnica de Conservación del Subsistema Transporte.
- Subdirección Técnica de Recursos Físicos (Archivo de Gestión, Centro de Documentación, Ventanilla de consulta de archivo, bodega satélite de Almacén, parqueadero de vehículos de propiedad del IDU).
- Subdirección Técnica de Operaciones.
- Subdirección Técnica Jurídica y Ejecuciones Fiscales.

Este edificio sede Calle 20, también era antiguo, no cumplía con normas de sismo resistencia y el mantenimiento y adecuaciones estaban a cargo del propietario.

El edificio sede Calle 22 ha sido objeto de actividades para renovarlo y lograr el cumplimiento de los estándares, para facilitar la accesibilidad de personas en condición de discapacidad y movilidad reducida y mejoramientos relacionados con las baterías sanitarias, bajo el contrato N° IDU-1883-2014 cuyo objeto fue: Realizar a precios unitarios fijos sin fórmula de reajuste las obras de remodelación de las baterías sanitarias de hombres y mujeres pisos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 de la sede principal,

para lo cual se reemplazaron los aparatos (lavamanos, sanitarios, griferías, iluminación) por unos más eficientes y las puertas se dispusieron de apertura en ambos sentidos, adicionalmente se adecuó una batería sanitaria para personas en condición de discapacidad en el piso 1°.

Como consecuencia, se consideró el beneficio que representará, por un lado, concentrar las operaciones de la totalidad de las dependencias de la Entidad en una sola edificación, que permita dinamizar el desarrollo de los proyectos y 77por otro lado, poder destinar los recursos que se pagaban por cánones de arrendamiento y administración de las sedes arrendadas, en la operación de la nueva sede y/o en otros proyectos de la ciudad. Como oferta adicional al proyecto y para beneficio de los funcionarios, usuarios, ciudadanos y contribuyentes se plantea incorporar a la nueva infraestructura, componentes de Innovación, Bioseguridad, Adaptabilidad, Optimización, tecnología de

punta, Productiva y Sostenible, así como infraestructura de espacios de coworking.

En abril de 2021, se cumplió la primera meta, mediante la terminación del contrato de arrendamiento de la sede ubicada en la Cr. 7 17-01 P.3 y trasladando a la DTDP a las sedes Calle 20 y Calle 22.

En agosto de 2022 mediante la entrega de 10 pisos del edificio y en enero de 2023, mediante la entrega del piso 1 y mezzanine, se alcanzó la segunda meta, terminando el contrato de arrendamiento de la Sede Calle 20 y concentrando toda la operación en la sede Calle 22.

El proyecto de Nueva Sede Administrativa, además de lo narrado, también como se indicó, le apuntó a promover sus políticas de austeridad, el óptimo servicio a la ciudadanía y la eficiencia en los recursos, mediante la entrega

de los predios en arrendamiento, unificando la operación del personal y de atención a ciudadanos en la sede propia del Instituto, lo cual requirió un ejercicio de planeación y desarrollo de estrategias de áreas y recursos compartidos, así como un cambio de cultura en la operación del Instituto.

Así las cosas, se logró la unificación de la operación en la sede principal Calle 22, brindando, tanto a su recurso humano como al ciudadano, un esquema híbrido de trabajo en oficinas, garantizando la calidad en la prestación del servicio y generando un ahorro para la entidad en los servicios de arrendamiento, aseo y cafetería, servicios públicos y seguridad y vigilancia, garantizando la continuidad en la prestación de los servicios.

Como resultado de este proyecto, se logró un ahorro en los siguientes gastos administrativos durante las vigencias 2021 y 2022:

AHORROS EN GASTOS ADMINISTRATIVOS 2021			AHORROS EN GASTOS ADMINISTRATIVOS 2022		AHORRO ACUMULADO COMPARATIVO 2021 - 2022
ITEM	PAGOS MENSUALES HASTA ABRIL 2021	PAGOS MENSUALES MAYO A DICIEMBRE 2021	PAGOS MENSUALES HASTA AGOSTO 2022	PAGOS MENSUALES ACTUALES	
Arriendos	\$202.801.524	\$122.045.525	\$124.000.000	\$12.449.138	\$1.675.119.947
Servicios Públicos	\$40.323.933	\$35.398.835	\$17.457.901	\$1.358.400	
Seguridad y Vigilancia	\$178.617.857	\$155.534.153	\$158.874.578	\$131.805.666	
Total	\$421.743.314	312.978.513	\$300.332.479	\$145.613.204	
Ahorros presentados principalmente por la entrega sede calle 17			Ahorros presentados principalmente por la entrega sede calle 20		

Ahorro en gastos administrativos  
Fuente: Subdirección Técnica de Recursos Físicos

#### 10.5 ACUERDOS CON LOS SINDICATOS

La suscripción y el cumplimiento de acuerdos laborales con las organizaciones sindicales del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) es un proceso fundamental para el fortalecimiento institucional y el mejoramiento de las condiciones laborales de los servidores públicos de la entidad. En virtud

de las disposiciones legales vigentes, el IDU está comprometido con los procesos de negociación colectiva con sus sindicatos, con el fin de establecer condiciones laborales justas y equitativas para sus empleados.

En los últimos años, el IDU ha logrado suscribir acuerdos laborales con sus sindicatos de manera armoniosa y cons-

tructiva. Estos acuerdos han permitido mejorar las condiciones laborales de los servidores públicos en materia de relaciones laborales, administración del personal, beneficios sociales, seguridad y salud en el trabajo, entre otros.

En el proceso de negociación de acuerdos laborales, el IDU y los sindicatos han logrado construir un diálogo constructivo

y respetuoso, basado en la búsqueda de consensos. Esto ha permitido alcanzar acuerdos que benefician a ambas partes y que contribuyen al mejoramiento de las relaciones laborales en la entidad.

Los beneficios de los acuerdos laborales suscritos por el IDU con sus sindicatos se reflejan en el mejoramiento de las condiciones laborales de los servidores públicos. Entre estos beneficios se encuentran:

- Promoción y reconocimiento del servicio público
- Incremento en las de seguridad y salud en el trabajo
- Implementación de programas de bienestar laboral
- Mejoras en las instalaciones de la entidad

Así las cosas, el ejercicio de negociación entre la Administración y los sindicatos se han desarrollado en el marco del respeto y la apropiada resolución de los conflictos que han emergido.

Tal es la significativa gestión que se ha adelantado que ha sido posible negociar y suscribir acuerdos laborales que han comprendido dos vigencias y no sólo una, como es la generalidad en esta materia, es decir, que se realizó una negociación que comprendió las vigencias 2020 y 2021 y otra para las vigencias 2022 y 2023.

A continuación, se presentan los acuerdos más relevantes:

- TERCERIZACIÓN LABORAL Y AMPLIACIÓN DE PLANTA DE PERSONAL.

Validar, sustentar y tramitar la aprobación del estudio técnico de la ampliación de planta de personal presentado y radicado en la vigencia 2019 en el DASCD y la consecución de los recursos ante la SHD.

- REORGANIZACIÓN DIRECCIÓN TÉCNICA DE PROYECTOS

La Administración, durante la vigencia 2020, adelantará un estudio de las cargas laborales de la Dirección Técnica de Proyectos y gestionará las acciones que se deriven del mismo, con el objeto de mejorar el área.

- PRIMA TÉCNICA PROFESIONAL.

De conformidad con lo pactado en Acuerdos Laborales Distritales, la Administración se compromete a reiterar al DASCD el concepto técnico favorable para la nivelación de la prima técnica del nivel profesional al 40%.

- TELETRABAJO

La Administración se compromete a continuar fortaleciendo la política de Teletrabajo en el Instituto de Desarrollo Urbano, de conformidad con las normas que se establezcan a nivel nacional y distrital.

- BONIFICACIÓN POR COORDINACIÓN

La administración adelantará durante la vigencia 2021 el análisis técnico y financiero en relación con la definición de los grupos de trabajo al interior de la Entidad, de acuerdo con su estructura organizacional, con sujeción a las normas vigentes en la materia y de acuerdo con los recursos presupuestales asignados.

- CHARLAS CON EL DIRECTOR

La Administración se compromete a ajustar una programación periódica de conversatorios con grupos de servidores(as) del Instituto y el Director General.

- PROMOCIÓN VISITAS DE LA ALCALDESA DE BOGOTÁ AL IDU.

La Administración promoverá visitas periódicas de la Alcaldesa Mayor de Bogotá a la Entidad con el fin de fortalecer el clima organizacional, con el apoyo de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones.

- MANUAL DE INTERVENTORÍA Y SUPERVISIÓN IDU VERSIÓN 7.0.

La Administración tendrá en cuenta las observaciones efectuadas por las Organizaciones Sindicales, dentro de la revisión del Manual de Interventoría y Supervisión IDU, Versión 7.0, siempre y cuando éstas sean pertinentes.

- REACTIVACIÓN GRUPO USAR

La Administración se compromete a gestionar los trámites de elaboración de los estudios previos para suscribir un convenio con el Cuerpo de Bomberos de Bogotá para la reactivación del grupo USAR.

Dicho lo anterior, el IDU continuará trabajando con sus sindicatos para suscribir acuerdos laborales que beneficien a ambas partes y que contribuyan al mejoramiento de las condiciones laborales en la entidad.

## 10.7 METODOLOGÍA BIM



Para poder hacer frente a los desafíos que hoy tiene el IDU, los cuales implican mejorar la gestión de los proyectos o activos de infraestructura de su competencia, a través de lineamientos que aumenten la productividad, competitividad y sostenibilidad en la construcción de infraestructura de transporte, se incorporaron estrategias que como la de **Building Information Modelling – BIM**, por sus siglas en inglés, modernicen y optimicen los proyectos y obras al interior de la entidad: todo lo anterior en un **entorno colaborativo, de transformación digital en todo el ciclo de vida del proyecto**.

Con la metodología BIM se impulsa la modernización del sector y se busca que los proyectos de infraestructura vial y de espacio público en Bogotá se desarrollen de manera más eficiente y colaborativa.

### PLAN BIM IDU 2020-2023



#### 10.7.1 Avances del plan de implementación BIM (etapa de pre inicio 2019)

Se inició con el desarrollo de proyectos piloto que incluyeron cláusulas BIM (No obligatorias). Los proyectos piloto en el año 2019 correspondieron a:

- TRONCAL AV. CARACAS (2 Contratos en ejecución)
- TRONCAL AV. 68 (18 Contratos en ejecución)

#### 10.7.2 Avances del plan de implementación BIM (etapa de inicio 2020)

Para el 2020, se adelantó el diagnóstico BIM-IDU en conjunto con el Equipo BIM IDU y la EDU (Empresa de desarrollo Urbano de Medellín) mediante el contrato interadministrativo 1344 de 2020 a través del cual se generaron documentos con estándares BIM y se realizaron mediciones de madurez BIM.

Se continuó con el desarrollo de proyectos piloto con cláusulas BIM (Obligatorias), adicionando los siguientes:

- AV. CIUDAD DE CALI (8 Contratos en ejecución).
- PATIO LA REFORMA (2 Contratos en ejecución).
- FACTIBILIDAD ESTUDIOS Y DISEÑOS CABLE SAN CRISTÓBAL (2 Contratos terminados).

A partir del 2020, en los procesos de selección se incluyó un Anexo Contractual BIM que vincula de manera obligatoria la metodología BIM en busca de mejorar la gestión y

coordinación de los contratos y cuyo objetivo es definir los requerimientos, procesos y herramientas necesarias para la gestión de información BIM bajo la norma NTC- ISO-19650 y constituir las condiciones mínimas que se deben incorporar al Plan de Ejecución BIM (PEB) por parte de los adjudicatarios o parte designada para desarrollar el proyecto.

#### 10.7.3 Avances del plan de implementación BIM (etapa de planeación)

Para el 2021, se adelantó con la EDU (Empresa de desarrollo Urbano de Medellín) el contrato interadministrativo 1327 de 2021 a través del cual se generaron documentos como el plan de implementación BIM 2020-2023, los documentos de recomendaciones de Software y Hardware, recomendaciones de roles y responsabilidades, protocolos BIM, así como 2 proyectos piloto IN HOUSE:

- PTE QUEBRADA DE LA HOYA (IN HOUSE).
- AVENIDA 54 SUR (IN HOUSE).

Se continuó con el desarrollo de proyectos piloto con cláusulas BIM (Obligatorias), adicionando los siguientes:

- VÍA SUBA – COTA (1 Contrato en ejecución)
- NQS- BOSA (1 Contrato en ejecución)
- CORREDOR FERREO DEL SUR (2 Contratos en ejecución)

A través de la Resolución 156 de 2021 "Por medio de la cual se adopta la Filosofía Organizacional y se adopta la

versión 4.0 del Código de Buen Gobierno para el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU" Se incluye la estrategia BIM como proyecto estratégico del objetivo "Mejorar la gestión en el ciclo de vida de los proyectos para asegurar el cumplimiento de los mismos en términos de costo, tiempo y calidad."

El Anexo técnico Contractual ATB tuvo su versión 2.0 y fue acompañado de la plantilla BEP en los procesos de selección.

El IDU le apuesta a la modernización del sector y a la transformación digital e invierte en la adquisición de software especializado como soporte a la implementación de la metodología BIM.

El IDU en su primera participación (2021) y con uno de sus proyectos piloto "CABLE SAN CRISTÓBAL" fue galardonado en el BIM FORUM COLOMBIA como primer lugar en la categoría de diseño de proyectos de infraestructura.

El IDU entra a ser miembro de: Mesa de gobierno, Mesa de infraestructura BIM FORUM Colombia, Camacol e invitados Comisión IDECA.

#### 10.7.4 Avances del plan de implementación BIM (etapa de ejecución seguimiento y retroalimentación)

Para el 2022 logramos la implementación de la metodología así:

- INTERVENTORÍA A OBRA PUENTE NQS X BOSA (1 contrato en ejecución)
- INTERVENTORÍA A VÍA SUBA COTA (1 contrato en ejecución)
- INTERSECCIONES DE AVENIDA AMÉRICAS CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y AVENIDA DEL CONGRESO EUCARÍSTICO (AK 68) (2 contratos en ejecución)
- DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL CABLE AÉREO SAN CRISTÓBAL (2 contratos en legalización)
- FACTIBILIDAD DE DOS SISTEMAS POR CABLE AÉREO PARA LAS LOCALIDADES DE SANTAFÉ Y LA CANDE-

LARIA Y DE OBRAS COMPLEMENTARIAS (2 contratos en ejecución)

- REFORZAMIENTO DEL PUENTE HOYA DEL RAMO (2 contratos en legalización)
- REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL DEL PUENTE DE LA AVENIDA LA ESPERANZA CON LA AVENIDA 68 (2 contratos en legalización)
- REFORZAMIENTO DEL PUENTE CALLE 174 (2 contratos en legalización)
- CONSTRUCCIÓN DE LA CLL 54 SUR CRA 88 C y CRA 89 B (2 contratos en ejecución)
- MARÍA PAZ CORABASTOS TRAMO 2-CALLE 40B SUR (2 contratos en ejecución)
- MEDIO MILENIO (TRAMO PARQUE TUNAL A CALLE 26) (2 contratos en legalización)
- CONSTRUCCIÓN ESPACIO PÚBLICO PARA LAS ACERAS Y CICLORRUTAS ENTRE LA CRA 15 HASTA LA CLL 100 Y CLL 127 (2 contratos en ejecución)
- ESTUDIOS Y DISEÑOS CONEXIÓN CICLORRUTA POR LA CRA 100 CLL 70 A SUR Y 63 SUR, CLL 59 SUR A 56 F SUR, Y CICLORRUTA POR LA CRA 100 A CLL 63 SUR Y 59 SUR (2 contratos en ejecución)
- PUENTES VEHICULARES SAN AGUSTÍN (2 contratos en legalización)
- INTERCAMBIADOR CALLE 80 (2 contratos en ejecución)
- CONSTRUCCIÓN CLL 13 CICLORRUTAS Y ESPACIO PÚBLICO, DESDE EL LÍMITE OCCIDENTAL DEL DISTRITO HASTA LA CONEXIÓN CON LA INTERSECCIÓN DE PUENTE ARANDA (2 contratos en legalización)
- CONSTRUCCIÓN DE LA INTERSECCIÓN A DESNIVEL DE PUENTE ARANDA (2 contratos en legalización).

Adicionalmente, tuvimos los siguientes resultados:

- El Anexo técnico Contractual ATB tuvo su versión 4.0
- Se creó el micrositio BIM IDU en la Página WEB.
- Se continuó con la ejecución del contrato 1327 de 2021 con la EDU.
- Pilotos ROI
- Evaluación de madurez BIM
- Recomendaciones de arquitectura empresarial integrada con la metodología BIM.

A través del contrato de arquitectura empresarial se iniciaron mesas de trabajo para definir un verdadero plan estratégico de la organización, teniendo en cuenta los cuatro componentes (negocio, información, aplicaciones e infraestructura tecnológica).

#### 10.7.5 Renovación de software especializado como soporte a la implementación de la metodología BIM

En 2022, BIM Fórum Colombia y Camacol otorgaron el Premio a la excelencia BIM Colombia 2022 al IDU en la categoría Diseño- Infraestructura: para la adecuación al sistema Transmilenio en la Avenida Ciudad de Cali, obra que se adelanta juntamente con las firmas OHLA Colombia S.A. y MAB Ingeniería de Valor S.A.

Se actualizaron los procedimientos de prefactibilidad y factibilidad incluida la metodología BIM

#### 10.7.6 Avances del plan de implementación BIM (meta)

El IDU es llamado a hacer parte de la ESTRATEGIA NACIONAL BIM Nacional como líder de implementación BIM, esta mesa es liderada por la UPIT (Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte) y de la cual hace parte entidades nacionales como Ministerio de Transporte, INVIAS, ANI, AEROCIVIL y en ella se construirán los documentos estándar BIM Nación que serán modelo por seguir.

Se encuentra en trámite la gestión dentro del fortaleci-

miento institucional II de nuevos cargos de planta adscritos a la SGDU para liderar la estrategia BIM IDU cumplido el plan de implementación 2020-2023.

El Anexo técnico Contractual ATB cuenta en la actualidad con su versión 5.0

Se generó la plantilla BEP IDU.

Se encuentra en implementación una estrategia de comunicaciones enfocada en gestión de la información para que sea conocida y apropiada por toda la GENTE IDU, y capsulas de capacitación.

El equipo BIM hace seguimiento al cumplimiento de los planes de ejecución BIM de los 23 proyectos en ejecución acompañando a los apoyos a la supervisión.

Se encuentra en implementación una estrategia de capacitación para funcionarios y contratistas (con pago) para apropiación de la metodología.

Se encuentra en socialización la primera versión del manual de gestión BIM.

A través del contrato de Gobierno de Datos el IDU se encuentra alineando la estrategia BIM con la estrategia de Gobierno de datos con 2 proyectos piloto en materia de interoperabilidad entre desarrollos IDU y BIM.

Finalizando 2023 se realizará la medición de madurez de ejecución del plan de implementación 2020-2023.

#### 10.9 EL IDU COMO EMPRESA FAMILIARMENTE RESPONSABLE

Empresa Familiarmente Responsable - EFR tiene lugar en el Instituto de Desarrollo Urbano a partir del año 2019, a través de una apuesta por la conciliación entre la vida personal, familiar y personal, enmarcada en la gestión integral del talento humano y apalancada en la gestión de la integridad, los valores y el ADN de la Gente IDU.

En este escenario, y a partir del año 2020, cuando ya la

Gente IDU había escuchado hablar respecto a la empresa familiarmente responsable y empezaba a comentar formal e informalmente eso de que "El IDU era una empresa efr", pero sin tener del todo claro el concepto y lo que ello representaba e implicaba para toda la Entidad, la Administración que recién tomaba las riendas del Instituto, decidió orientar en gran medida su voluntad y acciones en materia de gestión del talento humano hacia el posicionamiento y el fortalecimiento de efr "Vive mejor, tú lo vales", de manera tal que se constituyera en el eje estructural del Plan Estratégico de Talento Humano.

Así las cosas, EFR empieza a configurarse en un motivo de orgullo y reconocimiento institucional dentro de la gestión del sector público en el País. No nos cansaremos de auto-reconocernos como la primera entidad pública de Colombia que "se subió" en este maravilloso reto, pues si recibimos el reconocimiento desde otras entidades, por qué habremos de no decir que lo que hoy es el IDU como empresa familiarmente responsable es muy significativo y gratificante.

Este camino ha implicado las complejidades propias de las nuevas formas de pensarse y hacer las cosas dentro de una organización como sistema vivo y dinámico que es. Esto también ha requerido de la gestión de una cultura organizacional que pasa fundamentalmente por el reconocimiento del y la trabajadora como personas con diversas necesidades y escenarios de relacionamiento, tales como el laboral, la familia y lo individual, pero a la vez, enmarcada en la corresponsabilidad.

A continuación, se presentan unas referencias específicas de cómo ha evolucionado y se ha fortalecido durante los últimos años el modelo efr en el IDU:

- 2019:**
  - Certificación en norma efr en el nivel C +.
  - Primera entidad pública del país en certificarse.
- 2020:**
  - Ajuste y seguimiento al modelo.
  - Mantenimiento de la certificación.
- 2021:**
  - Fortalecimiento del modelo y reconocimiento para el IDU por parte de Pacto Global Red Colombia y la Cá-

mar de Comercio de Bogotá.

- Tomar la decisión y desarrollar acciones para mejorar el nivel de certificación pasando del nivel C al nivel B.

**2022:**

- Recertificación en la norma, mejorando la calificación del nivel C+ a B+.
- Reconocimiento internacional al Director del IDU por parte de la fundación Másfamilia por ser el líder más inspirador de las empresas certificadas como efr (a nivel internacional).

**2023:**

- Mantenimiento de la certificación en el nivel B+.
- Tomar la decisión e iniciar a desarrollar acciones de cara a la obtención de la recertificación en el nivel C+ para el año 2025.

**10.10 RELACIONAMIENTO CIUDADANO**

**10.10.1 Modelo de relacionamiento y servicio a la ciudadanía**

Buscar nuevas formas de pensar, planear y transformar la ciudad sostenible es uno de los retos asumidos por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, a través del trabajo colaborativo con las ciudadanía, el fortalecimiento de los tejidos sociales y la creación de nuevas formas de vivir y hacer la ciudad. Con este fin, en los últimos 25 años se ha consolidado un Modelo de relacionamiento y servicio a la ciudadanía como una de las grandes apuestas por el fortalecimiento institucional y el desarrollo urbano sostenible de Bogotá, que ha contribuido a posicionar al IDU como una

entidad líder y referente en la ciudad, el país y en América Latina.

Este modelo responde a la necesidad de gestionar integralmente los proyectos urbanos desde un enfoque sistémico que incorpora la gestión de las dimensiones físicas, sociales, políticas, culturales e institucionales; el desarrollo de los componentes urbanos, de participación, formación y cultura ciudadana, sostenibilidad, competitividad y productividad de los proyectos en sus diferentes etapas. Se concibe como modelo de relacionamiento porque reconoce, desde su concepción, que las relaciones son el corazón de su operación, implementación y evaluación.

Uno de sus principales objetivos es promover escenarios para el fortalecimiento de la gobernanza urbana, en donde la ciudadanía en general y diversos actores territoriales y de la gestión urbana son incluidos en el proceso de construcción colaborativa de los proyectos de infraestructura liderados por el Instituto a través de prácticas de innovación social, modelos de relacionamiento, metodologías de participación, co-creación e intercambio de saberes que agregan valor compartido en las comunidades, grupos sociales y organizacionales con quienes que interactúan en él.

Entre 2021 y 2022 se formalizó el Modelo a través de la actualización de la "Política de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía", fortaleciendo la interacción y gestión socio-cultural de los proyectos, los procesos colaborativos con diferentes actores ciudadanos, organizacionales, gremiales, académicos y con otras Entidades de la Administración Distrital.

La actualización apuntó a fortalecer la concepción del gestor urbano como un actor central del relacionamiento, así como el servicio a la ciudadanía y los equipos interdisciplinarios requeridos para una adecuada gestión socio-cultural

También fueron actualizadas la "Guía de Relacionamiento con la Ciudadanía en el Desarrollo Urbano Sostenible De Bogotá", la "Cartilla de Construcción de Ciudad y Ciudadanía", el "Manual de Servicio al Ciudadano y gestión de los derechos de petición", la "Cartilla de Trámites y Servicios" así como la "Guía de Maduración de Proyectos de la Entidad y los Documentos Técnicos Sociales (DTS)", particular-



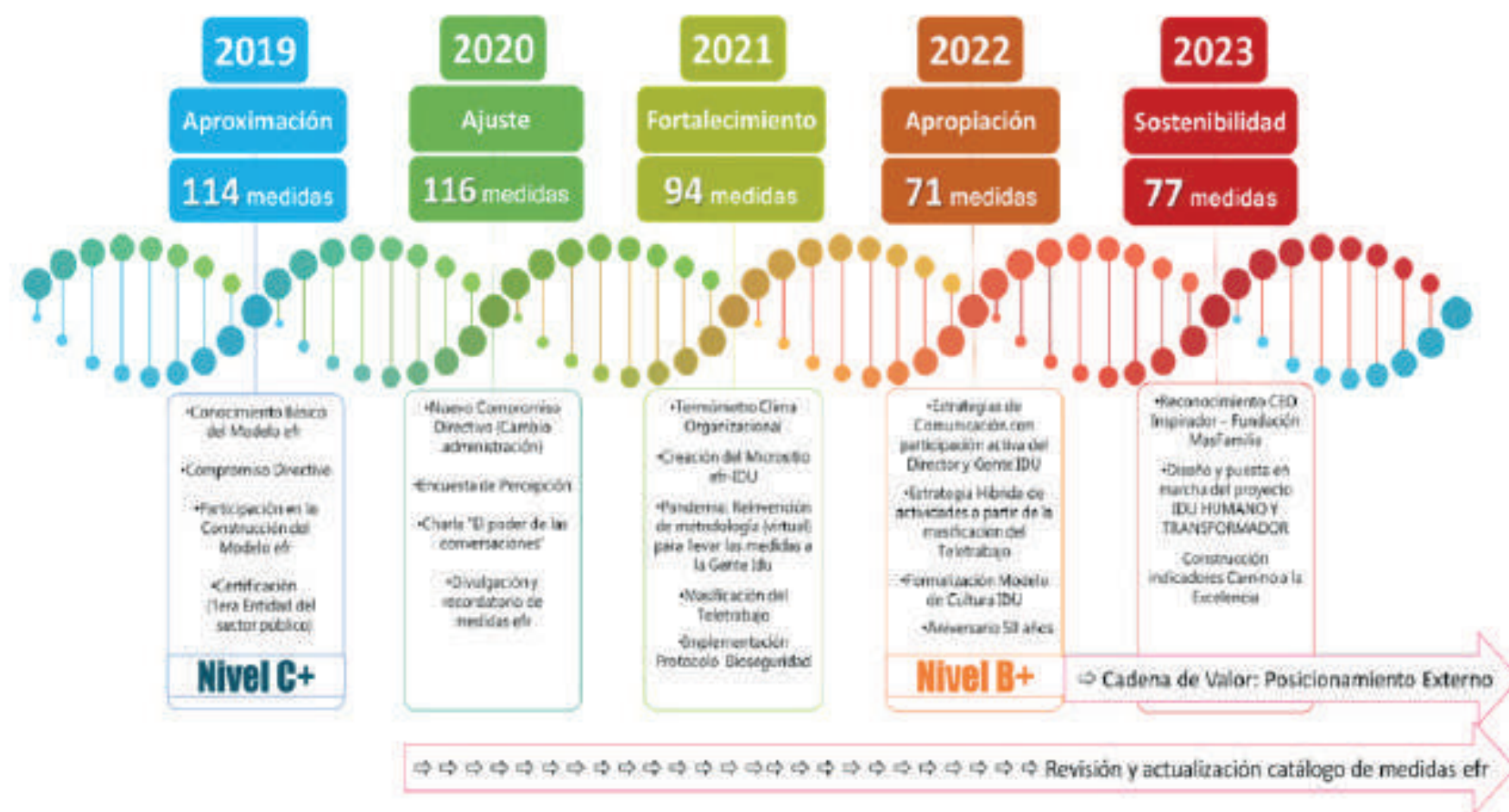
Visita con integrantes del Curso de Desarrollo Urbano y Cultura Ciudadana IDU, 2023. Fuente: ORSC, 2023.

mente de los Pliegos de Condiciones y su correspondiente Apéndice de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica.

10.10.2 Pilares, Líneas Estratégicas y Programas Asociados al Modelo de Relacionamiento Y Servicio A La Ciudadanía

La "Política de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía" cuenta con los siguientes objetivos estratégicos:

El cumplimiento de estos objetivos estratégicos encuentra sus bases en pilares, entendidos como los elementos a través de los cuales se concretan las finalidades de las acciones a desarrollar en cada proyecto según sus características y alcance. Es así como los pilares que sostienen el Modelo de relacionamiento y servicio a la ciudadanía son los siguientes:





Junto con los objetivos estratégicos y los pilares, el Modelo de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía cuenta con "líneas estratégicas" que son las orientaciones técnicas que definen las acciones más concretas a través de programas de gestión socio-cultural. El modelo cuenta con tres líneas estratégicas: 1. Diálogo ciudadano y participación, 2. Comunicación Estratégica y 3. Medición de la percepción ciudadana y monitoreo de impacto. Estas líneas estratégicas se componen por programas que garantizan la implementación de una mirada sociocultural integral en la gestión urbana de los proyectos del IDU:

#### 10.10.2.1 Diálogo ciudadano y participación

Esta línea persigue la formación de ciudadanías responsables con lo público para la construcción conjunta del hábitat, el desarrollo participativo y la co-creación de los proyectos de infraestructura y el fortalecimiento del control social a través de mecanismos que integran la transformación físico-espacial de los territorios con los cambios sociales y culturales requeridos para el desarrollo urbano.

El diálogo ciudadano y la participación como estrategia, permitieron garantizar durante el cuatrienio más de 10.930 espacios de diálogo enfocados a la gestión contractual con una participación total de 153.630 ciudadanos y ciudadanas, aumentando tres veces la participación ciudadana entre la vigencia 2020 y 2022. De la misma forma, permitió el desarrollo de más de 2000 espacios de diálogo de carácter territorial con una cifra cerca de a los 44.797 participantes de estos espacios, quienes pudieron garantizar su derecho a la participación ciudadana en torno a los proyectos del IDU.

De la misma forma y como parte del programa de servicio a la ciudadanía, es relevante señalar que el modelo ha permitido garantizar que el índice general de satisfacción por la atención recibida por parte del IDU en los puntos de atención presencial, telefónica y virtual del cuatrienio es del 90.25% en promedio y la medición de la atención en temas de valorización es de 97.45% en promedio durante el cuatrienio, datos que dan cuenta de altos niveles de satisfacción ciudadana.

Este componente permitió, además, fortalecer el ejercicio



Acciones pedagógicas en calle – Obra Av. 68, 2023. Fuente: ORSC, 2022

de rendición de cuentas, concebido a partir de la comprensión de la participación social y la transparencia en la gestión pública como la representación de una nueva relación Estado – sociedad, basada en conceptos como la Gobernanza Colaborativa, Innovación Pública, Gobierno Abierto, Valor público, Co-creación, que representan un cambio hacia una gestión pública compartida y el aumento de la incidencia de la sociedad en las decisiones públicas. De esta manera, la estrategia diseñada e implementada de Rendición de Cuentas del Sector Movilidad, que hoy reconocemos como una experiencia exitosa, es una respuesta a las nuevas necesidades de la sociedad y del Estado.

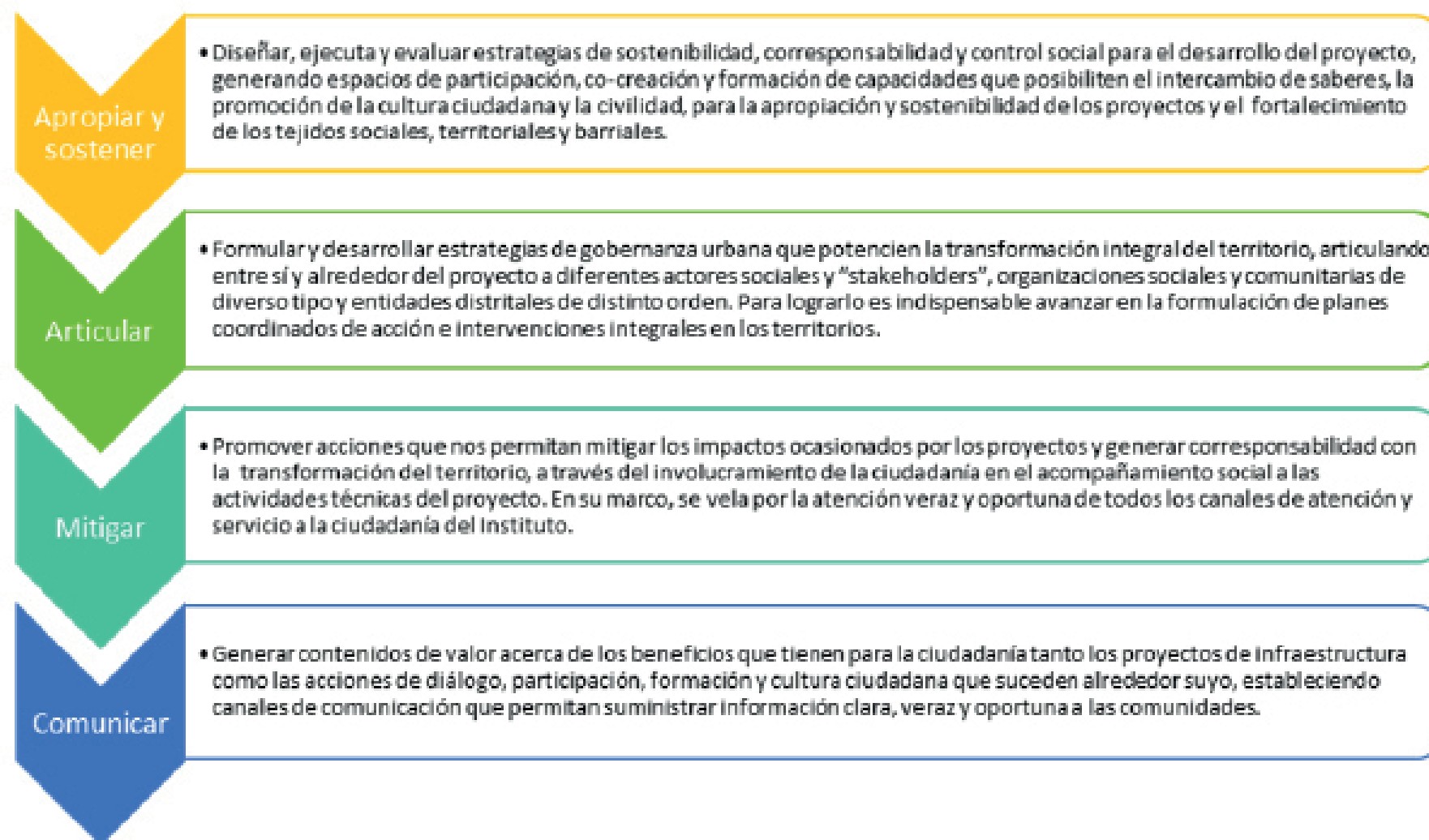
Frente al programa de formación y cultura ciudadana, el Modelo de Relacionamiento orienta la implementación de estrategias formación y cultura ciudadana, que buscan fortalecer los conocimientos y las habilidades cívicas de la ciudadanía, haciendo énfasis en el desarrollo urbano. Uno de los procesos más destacados es el Curso de Desarrollo Urbano y Cultura Ciudadana, que se ha posicionado desde hace más de veinte años como un ejercicio exitoso de formación en temas como la historia de las ciudades, hábitat y cultura ciudadana, el Plan de Ordenamiento Territorial, los procesos de gestión socio-predial y la comunicación para el desarrollo en el contexto urbano.

Durante este cuatrienio se realizó la sexta y la séptima versión del Curso beneficiando a más de 3500 ciudadanos, incorporando modalidad virtual, así como metodologías presenciales y virtuales (B-learning). En términos generales, los espacios de formación implementados han beneficiado a cerca de 4.667 personas, quienes cuentan con elementos conceptuales y metodológicos para participar en la ciudad y en torno a las obras IDU.

Como parte del proceso de aprendizaje y evolución de la gestión sociocultural y la participación ciudadana, en el IDU hemos iniciado una transformación discursiva en el abordaje del desarrollo de proyectos transitando de las acciones de socialización a la co-creación de proyectos y del diseño de infraestructura al diseño cívico urbano.

Esta transformación implica la incorporación de la co-creación desde el inicio de los proyectos y a lo largo del ciclo, ajustando los objetivos, metodologías y herramientas de trabajo a cada etapa del ciclo de proyectos, para obtener una retroalimentación constante de la ciudadanía en la toma de decisiones y en los diseños de los proyectos.

La co-creación se soporta en procesos de investigación social, encuestas y/o sondeos de percepción, ejercicios





de caracterización social del área de influencia de los proyectos, análisis de los distintos componentes con matrices multicriterio, estrategias de comunicación, planes de potenciación de beneficios y mitigación de los impactos, y en la articulación interinstitucional.

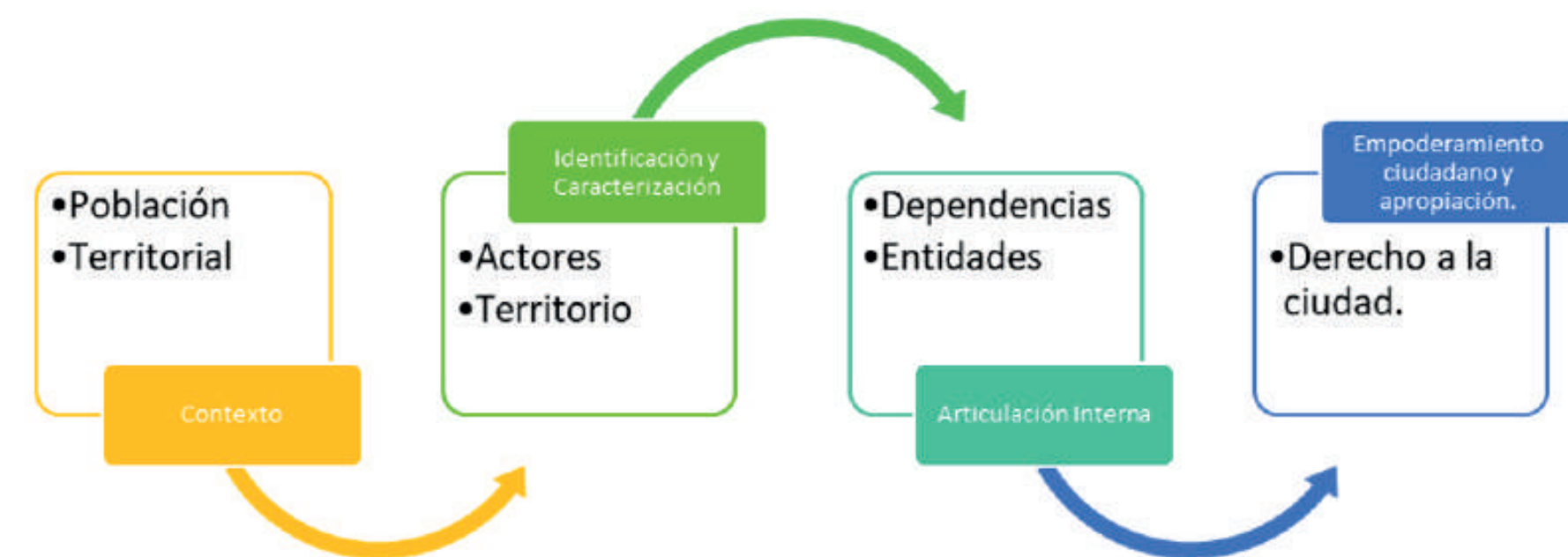
Es importante resaltar un gran logro para la Entidad, la ciudad, el país y la región; la puesta en marcha de **CiuLab Bogotá**, el primer laboratorio de Ciudad y Cultura Ciudadana del país. Este es el resultado de un Convenio de Cooperación entre el IDU y Maloka, co-creado con más de 100 ciudadanas y ciudadanos de distintos grupos etarios y diferentes localidades de Bogotá. Se trata de un espacio para construir colectivamente conocimiento sobre la ciudad, valorando y reconociendo los saberes locales y territoriales, permitiendo mejorar la experiencia colectiva de habitar el espacio público y aportar, apropiarse y hacer ciudad colaborativamente.

Finalmente, un logro importante en materia del reconocimiento de los enfoques diferencial, población y de género, es la incorporación en los pliegos de condiciones de los proyectos de infraestructura de acciones afirmativas en favor de comunidades históricamente excluidas, como las víctimas del conflicto armado interno, las mujeres y la población LGTBQ+, construyendo así escenarios para su vinculación laboral y la garantía de sus derechos. De esta manera, el IDU logró vincular más del 20% de mujeres en los proyectos IDU, superando así el requerimiento del Decreto 332 de 2020.

### 10.10.2.2 Comunicación Estratégica

La comunicación es una acción estratégica transversal a la gestión integral de los proyectos de infraestructura, que tiene como propósito garantizar a la ciudadanía el derecho a ser informada oportunamente y acceder a la información que generamos como Entidad. Por lo anterior, debemos entender la acción comunicativa como el mejor aliado de las dinámicas desarrolladas en el territorio.

Esta línea estratégica está compuesta por dos programas, **el programa de información para el desarrollo del proyecto**, que tiene como objetivo realizar la identificación de necesidades y dinámicas territoriales, actores territoria-



les y de gestión urbana, medios de comunicación comunitaria y alternativa, aliados estratégicos, replicadores de opinión, entre otros y **el programa de comunicación integral para el desarrollo del proyecto**, que toma como insumo la información identificada en etapas previas con el fin de completar y ajustar la estrategia inicial, o desarrollar una nueva.

### 10.10.2.3 Medición de la percepción ciudadana y monitoreo de impacto

Esta línea estratégica busca diseñar, planificar y elaborar encuestas ante, durante y post - expectativa, percepción y satisfacción sobre los proyectos de infraestructura, buscando monitorear las problemáticas e impactos generados por las obras y la percepción de la ciudadanía frente a la respuesta institucional que se da frente a dichas problemáticas. Esta línea estratégica se traduce en el **Observatorio de Percepción Ciudadana**; el cual tiene como objetivo mantener a la ciudadanía informada sobre las opiniones, expectativas, percepciones, e impactos que generan en la ciudadanía, los servicios ofrecidos por la entidad, así como los proyectos que realiza.

El Observatorio permite sintetizar el trabajo realizado por parte de la Entidad, a través de ejercicios de seguimiento y evaluación en torno a los proyectos IDU, aportando información técnica de carácter estadístico, confiable y que sirve de insumo para tomar decisiones en favor del fortalecimiento de la gestión sociocultural de las obras más estratégicas para la ciudad.

Durante el cuatrienio se aplicaron más de 14.064 encuestas, que dan cuenta de las expectativas de la ciudadanía hacia los proyectos, evalúa los proyectos finalizados y entregados por la entidad y la percepción de selección de alternativas factibles del proyecto. Uno de los datos más interesantes que aporta el Observatorio de Percepción Ciudadana es el indicador general de satisfacción, aplicado durante la etapa Ex post. En un ejercicio histórico (2017-2023) se puede apreciar un promedio de la satisfacción de un 79.37% durante el rango de tiempo objeto de medición.

Finalmente, es importante señalar que el modelo de relacionamiento y servicio a la ciudadanía del IDU se ha posicionado por más de dos décadas, delegando unas acciones en los equipos de contratistas, consultores e interventores a través de lo incorporado en los pliegos de condiciones,

en el marco del apéndice de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica. Pero que la asesoría, seguimiento y participación directa del equipo interdisciplinario de la Oficina de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía a cada proyecto en particular, ha sido determinante para que la ciudadanía perciba el compromiso que la Entidad tiene en la garantía de derechos y la construcción de un territorio incluyente y sostenible.

### 10.11 TRANSFORMACIÓN DIGITAL

En el marco de la Transformación Digital para el Estado Colombiano, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU viene adoptando metodologías y lineamientos propuestos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones - MinTic orientados hacia las tecnologías digitales y el aprovechamiento de su potencial para mejorar la operación y la prestación de sus servicios de cara a la ciudadanía.

Por lo tanto, el IDU mediante Resolución N° 4467 de 2021 *"Por la cual se conforma el equipo interdisciplinario coordinador de Arquitectura Empresarial y Transformación Digital del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU"*, se fijaron los roles y responsabilidades que tienen cada una de las áreas misionales y de apoyo, para dirigir y tomar acciones que conlleven a una excelente gestión de los proyectos propuestos, en la medida que estos avancen.

Adicionalmente, la Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos tiene a su cargo la gestión y administración del componente tecnológico Institucional, garantizando la disponibilidad, integridad, confidencialidad, oportunidad y mejora continua de los servicios de tecnología de información del Instituto, con el fin de proporcionar a los funcionarios y colaboradores las herramientas necesarias para el desarrollo de sus funciones y que así puedan contar con los recursos de TI oportunamente para soportar los servicios que se prestan al interior del Instituto y a la ciudadanía.

#### 10.11.1 Arquitectura Empresarial - AE

Con el propósito de fortalecer la gestión, la entidad ha venido trabajando procesos de transformación institucional mediante instrumentos alineados al propósito del Modelo

de Planeación Integrado de Gestión MIPG, diseñado para facilitar el desarrollo de la gestión institucional y consolidar la efectividad organizacional a través de la aplicación de criterios y mecanismos de monitoreo y evaluación conferidos al IDU como entidad pública, permitiendo la toma de decisiones oportunas al cumplimiento de la misión, visión y objetivos institucionales, por lo que se identificó la necesidad de la implementación de los lineamientos establecidos en el Marco de Referencia de Arquitectura Empresarial - MRAE.v2.

El IDU comprometido con el cumplimiento a los lineamientos y obligaciones de las directrices de la política de Gobierno Digital, en cuanto al fortalecimiento de los componentes TIC para el Estado y TIC para la Sociedad para garantizar el uso eficiente y efectivo de la tecnología, estableció líneas de acción tendientes a diagnosticar y fortalecer las capacidades institucionales.

En este sentido, el IDU cuenta con un portafolio de servicios misionales alineados con el Plan Estratégico Institucional PEI 2021-2024 y el Plan Estratégico de Tecnologías de Información -PETI 2021 - 2024 identificados en los anteriores planes, siendo impulsores para mejorar los servicios de negocio. Los trámites en línea por parte de los grupos de interés que necesitan realizar en el IDU, dando respuesta a la filosofía organizacional *"Nuestra Ruta 2030"* y al objetivo retador *"Consolidarnos en el 2030 como la Entidad líder en estructuración, ejecución, y conservación de proyectos integrales de infraestructura vial, transporte y movilidad multimodal para Bogotá Región"*.

De acuerdo con lo anterior, la Entidad llevó a cabo el primer ejercicio de Arquitectura Empresarial a través del contrato de consultoría IDU-1606-2019, cuyo objeto consistió en: "Contratar los servicios de consultoría para desarrollar la ejecución de un primer ciclo de arquitectura empresarial alineado con el marco de referencia de arquitectura empresarial para la gestión ti, tecnologías de la información del estado colombiano" y el cual fue ejecutado por la firma GROW DATA S.A.S. hasta el 25 de mayo de 2020, como consta en la respectiva acta de liquidación.

El primer ejercicio de arquitectura empresarial se focalizó en una arquitectura segmentada o parcial que tomó a la

Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos (STRT) del macroproceso de apoyo que hace referencia al proceso Gestión Tecnologías de Información y Comunicación, con el marco de referencia de arquitectura empresarial MRAE v1 vigente hasta 2018 del MinTic. Entre los productos entregados del primer ejercicio de AE, se encuentran: La licencia de los cinco modelos (5) de la herramienta MEGA – HOPEX para almacenar el repositorio de arquitectura empresarial y línea base para los siguientes ejercicios de arquitectura institucional, el entregable de declaración y visión de arquitectura, documento de definición de arquitectura, capacitación y transferencia de conocimiento en fundamentos del marco TOGAF e importancia de la arquitectura para la transformación digital de la entidad, además, la estrategia del mapa de ruta con los proyectos TI definidos y priorizados a corto y mediano plazo, siendo insumo para la actualización del Plan Estratégico TI – PETI-v14, vigente y publicado el 31 enero del 2021.

Posteriormente, se llevó a cabo el segundo ejercicio de arquitectura empresarial a través del contrato de consultoría IDU-1671-2021, cuyo objeto consistió en: "Prestar los servicios de consultoría de Arquitectura Empresarial Integral para fortalecer las capacidades de análisis y diseño de los sistemas de información, mejorando los servicios institucionales a través de la gestión de los procesos organizacionales en el IDU ", el cual fue ejecutado por la firma ERNST & YOUNG SAS hasta el 13 de Junio de 2022, y que buscó desarrollar los proyectos de Arquitectura Empresarial en el IDU con el fin de fortalecer las capacidades de análisis y diseño de los sistemas de información para proponer una arquitectura de referencia que permitiera el desarrollo, adquisición, mantenimiento y evolución de las aplicaciones mediante una arquitectura de integración e interoperabilidad, y además mejorar los servicios institucionales para los procesos de negocio a través de la gestión de los procesos organizacionales (BPM/SOA).

Las fases y productos entregados en el segundo ejercicio de Arquitectura Empresarial fueron:

**Fase 0.** Plan de dirección del proyecto  
Entregables:

- IDU-PMO-PDP IDU-V1.0

**Fase 1.** Definición de estrategia para la realización del ejercicio de arquitectura empresarial  
Entregables:

- IDU-EST-Estrategia Ejercicio de AE-RAW-V1.0
- IDU-EST-Evaluación de Madurez-V1.0
- IDU-EST-Modelo Gobierno Repositorio AE-V1.0
- IDU-UYA- Cumplimiento de lineamientos MRAE V0.1

**Fase 2.** Declaración del ejercicio de arquitectura  
Entregables:

- IDU-EST-Planeación sobre declaración del ejercicio de AE-SAW-V1.
- IDU-EST-Planeación sobre declaración del ejercicio de AE-SAW-V1.0

**Fase 3.** Desarrollar el ejercicio de arquitectura empresarial- realización  
Entregables:  
Arquitectura actual:

- IDU-AE-ADD Línea Base-V1.0 (Aplicaciones- Catálogos, Aplicaciones – Matrices, Información – Catálogos, Información – Matrices, Infraestructura – Catálogos, Infraestructura – Matrices, Seguridad – Catálogos, Misional – Catálogos, Misional – Matrices)
- Arquitectura objetivo:
- IDU-AE-ADD Línea Destino-V1.0 (Aplicaciones- Catálogos, Aplicaciones – Matrices, Información – Catálogos, Información – Matrices, Infraestructura – Catálogos, Infraestructura – Matrices, Seguridad – Catálogos, Misional – Catálogos, Misional – Matrices, Misional- Flujos optimizados)
- IDU-AE-Informe Simulación-V1.0:
- IDU-TEC-Definición Arquitectura Orienta a Servicios (BPM SOA) -V2.0
- Arquitectura análisis de brechas
- IDU-AE-Análisis de brechas-V1.0
- Mapa de ruta y arquitectura de transición
- IDU-AE- Mapa de ruta V1.0
- IDU-AE-Propuesta de actualización - PETI IDU 2021-2024 V14
- IDU-AE-Resumen Ejecutivo zEA-V1.0
- Evaluación del ejercicio AE e implementación

• IDU-AE-Evaluación Ejercicio AE-V0.1

**Fase 4.** Capacitación y entrega de productos  
Entregables:  
IDU-UYA-Infografía V2.0  
IDU\_video\_en\_el\_IDU\_todos\_transformamos\_Baja\_07\_2022\_2  
IDU-UYA-Informe de ejecución de transferencia de conocimiento V1.0  
IDU-TEC-Información para transferir Del Ambiente De MEGA

Por último, la documentación relacionada anteriormente, se encuentra en el Informe de Cierre Contractual identificada con el código IDU-PM-Informe de Cierre Contractual, la cual fue construida durante cada etapa del proyecto y se encuentra almacenada en el repositorio de información de la consultoría nombrado "Segundo Ejercicio de Arquitectura".

### 10.11.2 Gobierno de Datos

Como resultado del segundo ejercicio de Arquitectura Empresarial del IDU, se planteó la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales, haciendo énfasis en las capacidades misionales y estratégicas (ver Ilustración 8). Como consecuencia, la firma consultora propuso para la Arquitectura de Datos una estrategia de cambio basada en cuatro (4) ejes: el establecimiento del gobierno de datos, el mejoramiento de los mecanismos de interoperación e intercambio de información, la implementación de analítica como base para la toma de decisiones, y la evolución del IDU en una organización centrada en datos (data driven). En la Ilustración 8, se describe la relación entre las estrategias de cambio planteadas y las capacidades de negocio.

El desarrollo de la estrategia de cambio de Gobierno de Datos es la que apalanca a las demás estrategias. Es por esto que, para desarrollar un programa de interoperabilidad o de analítica, o querer llevar al IDU a ser una organización centrada en datos, no es posible sin primero implementar un plan de gobierno de datos. Por otra parte, se identificaron varios motivadores de negocio que impulsan al desarrollo de un plan de gobierno de datos como se muestra en la Ilustración 9.

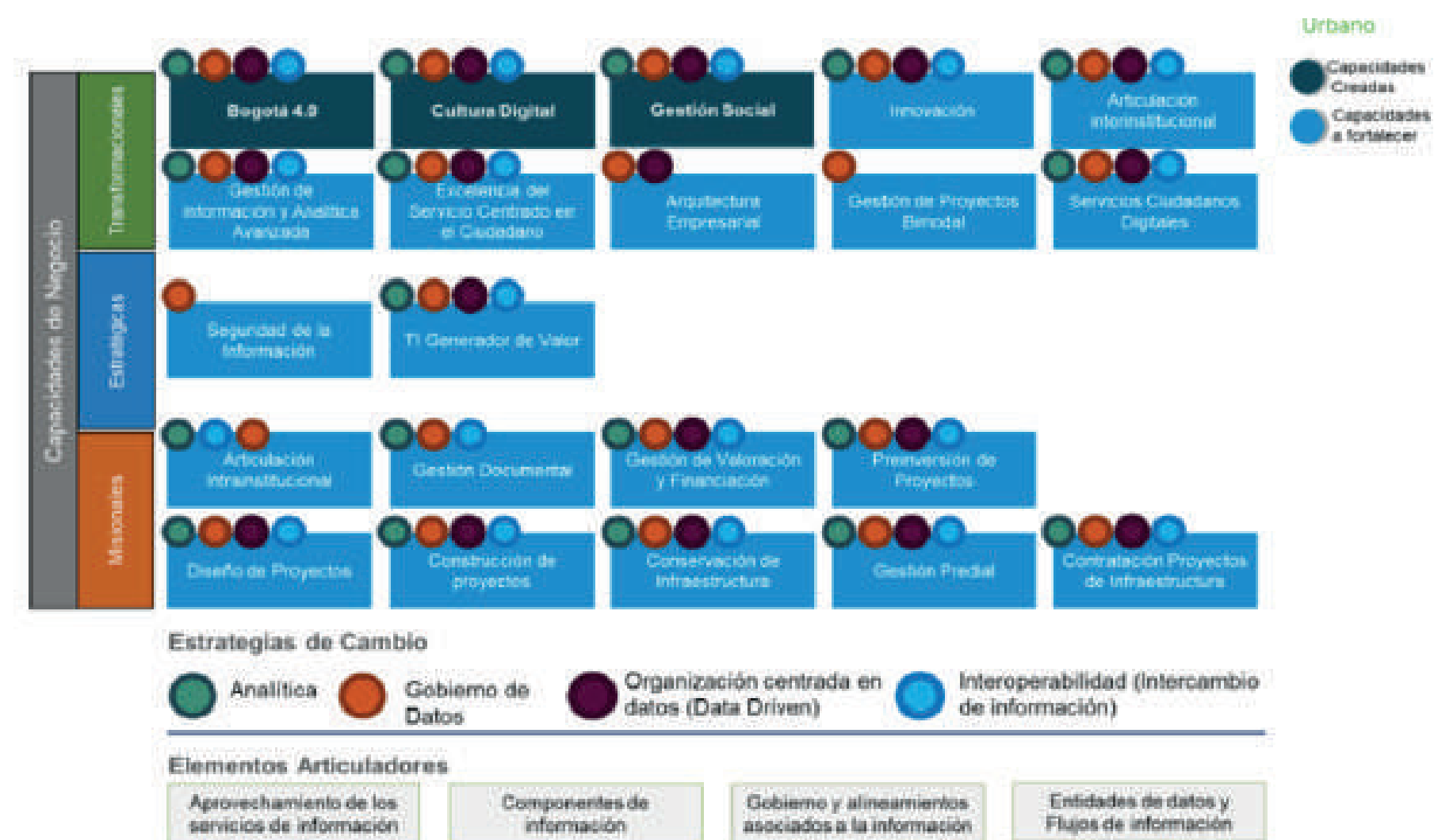


Ilustración 8. Relación entre estrategias de cambio dominio de datos e información, capacidades de negocio. Tomado de (PROYECTO DE ARQUITECTURAL 2AE, 2022)

Por otra parte, con el objetivo de ser un referente en cartografía y geomática en el fortalecimiento del sector de la movilidad, transporte y gestión del espacio público en el Distrito Capital y de Colombia, el IDU requiere generar e implementar una estrategia de Gobierno de Datos, a través del ciclo de vida de los datos gestionados y operados en los procesos de las diferentes dependencias del Instituto, el cual permita tener un control de los datos, desde su creación hasta la publicación y uso, que garantice la calidad y administración de la información, así como la integración entre las diferentes fuentes y su alineación con la norma-

tiva vigente, estableciendo las capacidades y tecnologías adecuadas, que contribuya a la generación de valor social y económico para hacer más fácil la vida de los ciudadanos de Bogotá y su interacción con el Distrito.

El proyecto de Gobierno de datos de conformidad a la hoja de ruta como resultado del segundo ejercicio de AE, estableció tres (3) iteraciones o fases desarrolladas por vigencia mediante un caso de uso con dominio de información a las temáticas propuestas en las arquitecturas de transición. La primera iteración o fase corresponde a la



**Ilustración 9. Motivadores de Negocio del Plan de Gobierno de Datos Tomado de 2AE (PROYECTO DE ARQUITECTURAL 2AE, 2022)**

prioridad del dominio de información para "Gestión de proyectos misionales" en la vigencia 2022. Así mismo se dio inició al proyecto con un análisis integral y un diagnóstico de Madurez de Gobierno de Datos usando el marco de DMBok para los ámbitos seleccionados por el IDU, identificando las necesidades de los componentes de información del Instituto y así documentar, analizar y priorizar (en conjunto con las respectivas áreas de la Entidad) las fuentes de información a gobernar.

A través del taller de visión realizado en el segundo ejercicio de Arquitectura Empresarial con los directivos del IDU, se plantearon cinco (5) áreas temáticas como preocupaciones, representadas en la siguiente ilustración:

A partir de la priorización de las preocupaciones del IDU para fortalecer el liderazgo en la estructuración y desarrollo de proyectos de infraestructura vial y movilidad multimodal, se identificaron diferentes elementos fundamentales o problemáticas para el foco del esfuerzo en el segundo

ejercicio de Arquitectura Empresarial – 2AE, desde el punto de vista operativo y de procesos, los cuales se detallan a continuación:

- Desarticulación de la gestión de los proyectos entre diferentes actores (internos y externos), generando atrasos.
- Falta de calidad, estandarización y explotación de información para la toma de decisiones y como activo clave para relacionarse con la ciudadanía.
- Debilidad en la planeación e intervención de la gestión contractual con énfasis en la gestión de las interventorías
- Agilidad en los procesos, mediante la reducción de validaciones y delegación.
- Papel deficiente de las interventorías como un actor clave en el seguimiento y aseguramiento de los proyectos.
- Descoordinación entre entidades por falta de liderazgo en la ejecución de los proyectos de infraestructura.

Adicionalmente a las problemáticas identificadas desde

el punto de vista operativo y de procesos, se encuentran las problemáticas identificadas en gestión de datos que se buscan solucionar con el proyecto de gobierno de datos, estas son:

- Falta de gobernanza de datos en procesos para la Gestión Integral de Proyectos, relacionamiento con el ciudadano, gestión contractual, valorización y modelo de operación del IDU.
- Alta carga operativa y tiempos para dar respuesta a las solicitudes de información.
- Debilidad en la Integración de fuentes de Información por falta de identificación de fuentes primarias y responsabilidades de las áreas propietarias.
- Necesidad de creación de listas 360 de los datos (ciudadanos y proyectos).
- Debilidad en la explotación de información por medio de modelos analíticos descriptivos, predictivos y prescriptivos.
- Falta de capacidades analíticas de los procesos sobre expedientes digitales.

- Necesidad de fortalecer la Innovación y Gestión del conocimiento como una de capacidades transversales en los procesos, flujos de información y componentes de información.
- Debilidad en el seguimiento a solicitudes de requerimientos de información.
- Falta estandarizar la interoperabilidad y ámbitos a gobernar (políticas, lineamientos, procesos) para datos y documentos.
- Falta de confianza en la toma de decisiones basadas en datos para generar valor público y económico.
- Falta de trazabilidad en el linaje del dato para la explotación de la información.
- Falta de automatización de actividades en la captura de datos (trabajo en campo/Interventorías /contratistas/ supervisores)

Como resultado del segundo ejercicio de Arquitectura Empresarial, los aspectos como la responsabilidad, la gestión y la calidad de los datos se encontraban en un nivel de madurez muy bajo, lo que es un obstáculo para convertir los datos en conocimiento y poder generar valor a partir de estos. También, se evidenció el bajo nivel de intercambio de información (interoperabilidad) que generalmente impacta a los procesos. Así mismo, se identificó un nivel deficiente en la gestión de los datos, donde se debe fortalecer la arquitectura de la información, la gestión de datos maestros, la interoperabilidad, la apertura de datos. Para esto, es necesario establecer una buena gobernanza de los datos por medio de la definición e implementación de los procesos para la gestión de los datos durante todo su ciclo de vida, incluyendo la explotación de los datos por medio de inteligencia de negocios o analítica avanzada.

Por lo anterior, el IDU suscribió el contrato de consultoría IDU-1723-2022, cuyo objeto es: "El consultor se obliga con el IDU a analizar, diseñar e implementar el Modelo Gobierno de Datos Institucional, para fortalecer las capacidades de administración de los datos en la Entidad, mejorando la



**Ilustración 10. Temáticas y preocupaciones de los Directivos del IDU Tomado de 2AE (PROYECTO DE ARQUITECTURAL 2AE, 2022)**

gestión del conocimiento y habilitando la toma de decisiones basada en datos", y el cual es ejecutado por la UNIÓN TEMPORAL GOBIERNO DE DATOS IDU 2022 hasta el 14 de noviembre de 2023.

Los productos desarrollados en cada una de las etapas son:

• **Etapa 1.** Planeación  
Entregables: Plan de Gestión del Proyecto

• **Etapa 2.** Análisis y Diagnóstico  
Entregables: Documento de Análisis y Diagnóstico en gestión de los datos

• **Etapa 3.** Licenciamiento o suscripción De la herramienta de gobierno de datos

Entregables:

• Documento con el Suministro, instalación, configuración, integración y puesta en operación de la Herramienta Informática para la solución de gobierno de datos

• Licenciamiento o suscripción de la Herramienta informática legalizada al IDU

**Etapa 4.** Diseño de Gobierno de Datos

Entregables:

Documento con la definición del Modelo Gobierno de Datos

• Documento de estrategia de gobierno de datos

• Definición del gobierno de los flujos de información articulados con los resultados del ejercicio de Arquitectura Empresarial para el modelo de Gobierno de Datos

• Documento Diseño del ciclo de vida de los datos

• Documento del plan de administración de la capacidad de la herramienta

**Etapa 5.** Implementación

Entregables:

• Documento con la metodología de implementación y medición del avance del Gobierno de Datos

• Documento de requerimientos funcionales y no funcionales de la tecnología, capacidades tecnológicas, software y/o herramientas que apoyarán el proceso de implementación del modelo de Gobierno de Datos

• Documento con el Plan de Implementación del modelo de gobierno de datos

• Documento con la entrega de la estrategia y modelo de Gobierno de Datos en la herramienta implementada

• Documento de instalación de la herramienta de Gobierno de Datos en ambiente de desarrollo

• Documento de Instalación ambiente de producción

• Plan de gestión del cambio

**Etapa 6.** Transferencia de conocimiento y Entrega de Productos

Entregables:

• Plan de transferencia de conocimiento y apropiación.

• Entrega de materiales de desarrollo de la capacitación.

• Documento de evaluación del proyecto.

Finalmente, este proyecto contribuye al establecimiento de una estrategia general de gobierno de datos en el IDU aplicada a todas las áreas, que involucra las dimensiones de procesos, tecnología y personas.

### 10.11.3 Colocation

Para continuar avanzando en la ruta hacia la transformación Digital se definió como eje priorizado la Arquitectura

BI-Modal, la cual define dentro de uno de los proyectos el mejoramiento y evolución de los servicios tecnológicos en nube, lo anterior basado, en que los servicios Tecnológicos del IDU se encontraban soportados en una nube híbrida conformada por un Datacenter "on premise" (en sitio) y un servicio de nube pública, en la cual se encuentra implementada la estrategia de recuperación ante desastres de tecnología (DRP); así mismo, un segundo servicio en nube pública con Google, con el que se gestionan los servicios colaborativos de correo electrónico, documentos, entre otros (Google Work space).

La nube híbrida del Instituto contaba con una administración propia, es decir, por medio del equipo de ingenieros de infraestructura de TI de la entidad, los cuales adicionalmente apoyan la supervisión de aproximadamente 24 contratos con proveedores de servicios que garantizan la normal operación de la infraestructura que funciona en el Data Center, prestaban soporte, mantenimiento del software y equipos de TI de la entidad y hacen seguimiento a las garantías vigentes para cada uno de los elementos tecnológicos tangibles y no tangibles del Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

Sin embargo, el personal dispuesto por el IDU para la administración del Data Center no tiene disponibilidad horaria 7\*24\*365, lo que generaba dificultades en la oportuna atención ante incidentes, llevando a la entidad a recaer en fallas en la prestación del servicio, así mismo, es importante resaltar que el centro de datos del IDU tiene un espacio que no ofrece los beneficios que brindan los centros de datos modernos y que tampoco puede ser objeto de adecuación dado que la sede actual del Instituto se encuentra en proceso de definición frente a un eventual reforzamiento estructural o incluso se analiza en la actualidad la posibilidad de trasladarse a una nueva sede.

Teniendo en cuenta lo anterior, se hizo necesario contar con un centro de datos moderno, que facilite la operación de infraestructura física y tecnológica de alta complejidad y permita garantizar altos índices de disponibilidad en temas energéticos, de refrigeración, de seguridad física, de seguridad informática y centros de operaciones donde prestan el soporte; por esta razón, se requiere fortalecer el nivel de disponibilidad de los servicios tecnológicos en

la entidad, pues en la actualidad este indicador es inferior a 99,6%, causado especialmente por la inestabilidad en la prestación del servicio de energía eléctrica que se presenta en el sector donde se encuentra ubicada la sede del IDU.

En este sentido, con el fin de fortalecer la calidad de los servicios prestados, la eficiencia, y el portafolio de la gestión y servicios TIC, los cuales apoyan transversalmente a los procesos de la entidad y que contribuyen al cumplimiento estratégico de las funciones del IDU, se realizó la suscripción del contrato IDU-1692-2022, cuyo objeto es: "Prestar el servicio integral de administración especializada, colocation y demás actividades necesarias que garanticen la operación de la infraestructura tecnológica del instituto de desarrollo urbano" y el cual es ejecutado por Cirion Technologies Colombia SAS hasta el 05 de marzo de 2024.

Dentro del alcance contractual se encuentra:

• Traslado de equipos tecnológicos a un Datacenter externo ICREA IV o superior o TIER III Constructed Facility o superior bajo el modelo de hospedaje de equipos (Colocation), el traslado fue realizado en el mes de junio del 2023 y actualmente se encuentra ubicado en las instalaciones de Colombia XV.

• Administración de la infraestructura tecnológica del IDU, mediante personal especializado y servicios tecnológicos 7x24x365 y en las sedes del IDU en el horario requerido por el supervisor del contrato, actualmente se encuentra en ejecución.

• Mantenimiento preventivo y correctivo con suministro de partes, soporte y garantía de la infraestructura tecnológica del IDU, actualmente se encuentra en ejecución.

Se precisa que el traslado de los equipos tecnológicos del Datacenter de la entidad a un Datacenter externo en la modalidad de hosting o colocation permite el desarrollo de los proyectos tecnológicos trazados por la entidad y ofrece entre otros los siguientes beneficios:

• Disponibilidad del 99,98% los servicios tecnológicos en la atención a los grupos de interés.

• Alta disponibilidad de los servicios y trámites en línea, así como los sistemas de información para los grupos de interés y ciudadanos.

• Ahorro de costos en operación.

• Servicio configurado según las necesidades de la entidad.

• Recursos de acceso restringido para aumentar seguridad y privacidad.

• Aplicaciones en permanente funcionamiento.

### 10.11.4 Hiperconvergencia y Escritorios Virtuales

Dentro del marco de la Transformación Digital de la Entidad, se ha revisado a nivel interno la infraestructura actual, y se tiene que el centro de datos de la entidad viene funcionando con una tecnología tradicional compuesta por 11 Rack o gabinetes, donde están alojados los servidores físicos y virtuales del IDU, los cuales albergan a su vez las aplicaciones, servicios de almacenamiento, UPS, dispositivo de detección de incendios, control de acceso, aires acondicionados, switches y switchs core, equipos tecnológicos que están interconectados para el funcionamiento de los servicios y aplicaciones del instituto, de los cuales algunos de ellos presentan obsolescencia en su hardware y software y esto no permite que se actualicen a sus últimas versiones ocasionando algunas alarmas y vulnerabilidades en los dispositivos; siendo necesario la integración de los recursos informáticos, redes, almacenamiento y virtualización en un único sistema, característica propia de la hiperconvergencia, con el fin de optimizar el desarrollo de las actividades diarias de los funcionarios y colaboradores de la Entidad.

A nivel de infraestructura tecnológica durante los últimos años ha tomado relevancia la tecnología de hiperconvergencia conocida como "... una infraestructura definida por software que separa las operaciones de la infraestructura del hardware del sistema y las converge a nivel de hipervisor en un bloque único (y, por tanto, hiperconvergente) ...". La hiperconvergencia, elimina las incidencias de la gestión de la TI tradicional agrupando servicios de centro de datos

como el servidor, el almacenamiento y la red, y permite que se gestionen en una única aplicación..", la cual es aplicada para infraestructuras propias mejorando considerablemente el rendimiento y facilitando la gestión de equipos a nivel de procesamiento, memoria, almacenamiento, redes y virtualización.

A raíz de la pandemia declarada por el Covid-19 surge la necesidad de la virtualidad, razón por la cual la Entidad adelantó la contratación de 160 escritorios virtuales dentro de la adquisición de la solución para espacio Digital de Trabajo - Escritorio Remoto Virtualizado, proceso adjudicado a la firma O4IT COLOMBIA SAS bajo el contrato de compraventa No. 1346 de 2020, cuyo objetivo fue la de disponer de una plataforma capaz de virtualizar escritorios y optimizar el uso del componente tecnológico institucional y el acceso ágil a la información del IDU. Dicho contrato se ejecutó bajo los requerimientos y condiciones inicialmente pactadas, obteniendo como resultado final la implementación de los 160 escritorios virtualizados (VDI), los cuales están actualmente en operación, siendo asignados y en uso por parte del área de Dirección Técnica de Predios, cubriendo la necesidad de acceso a las aplicaciones SIAC (sistema de información de acompañamiento Contractual) y STONE (Sistema de Información de Seguimiento Financiero) necesarios para la operación y desarrollo de las actividades del IDU. La plataforma se encuentra operativa y en funcionamiento.

Por lo anterior, el IDU suscribió el contrato IDU-1434-2022, cuyo objeto fue: "Adquisición, instalación, configuración, migración e implementación de una solución hiper convergente para el fortalecimiento de la plataforma tecnológica del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU" y el cual es ejecutado Heimcore S.A.S Antes Adsum Soluciones Tecnológicas S.A.S hasta el 06 de julio de 2023.

Dentro del alcance contractual se encuentra:

- Licenciamiento de la solución hiperconvergencia según ficha técnica
- Licenciamiento de 400 VDI según ficha técnica
- 7 Hardware Nodos según ficha técnica

- Implementación y migración

- Soporte para los 160 VDI de horizon por tres (3) años

- Soporte por tres (3) años para solución de hiperconvergencia ofertada

Con la adquisición adicional de las 400 VDIs se liberaron estaciones de trabajo, con el fin de robustecer la oferta de estaciones colaborativas en las instalaciones del IDU, lo cual permite dar continuidad al proyecto de Teletrabajo y evitar la aglomeración de los funcionarios en la sede de la Entidad.

Finalmente, la solución hiperconvergente ofrece a la Entidad entre otros, los siguientes beneficios:

- Flexibilidad de configuración de paquetes con simplicidad
- Mayor simplicidad de las operaciones de TI
- Disminución de espacio físico
- Gestión, instalación y mantenimiento más sencillos
- Reducción de costes de mantenimiento, energía o licencias

Es de anotar que, con el fin de contribuir a la eficiencia operativa, adaptabilidad y disponibilidad que conlleven a una mejor experiencia de la ciudadanía y demás grupos de valor, durante la vigencia de esta administración se orientaron esfuerzos para la identificación de tecnologías emergentes aplicables a los procesos misionales de la entidad y se deja en operación entre otros, los proyectos que fueron descritos y que hacen parte de la Transformación Digital.

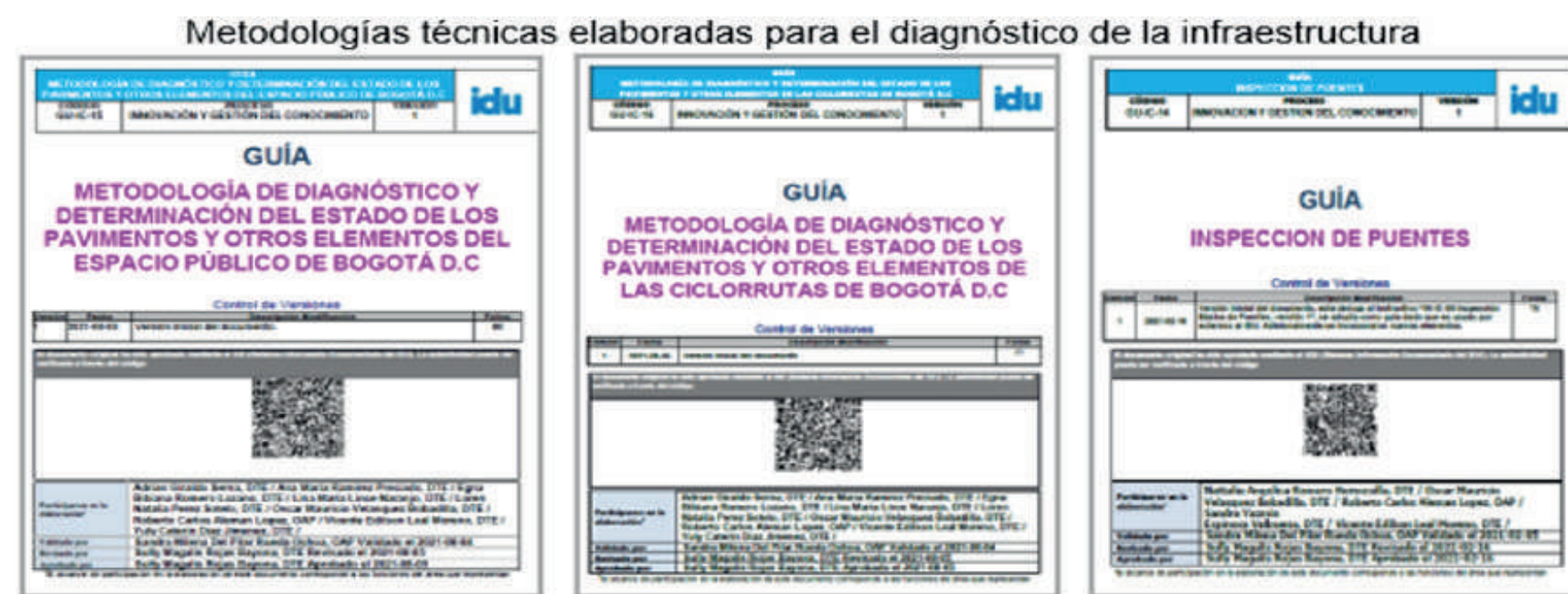
#### 10.11.5 Inventario y diagnóstico

Dentro de las principales gestiones adelantadas en materia de la información de inventario y diagnóstico de la infraestructura de la malla vial, puentes, ciclorrutas y espacio público se identifican las siguientes implementaciones:

#### 10.11.5.1 Determinación y adopción de las metodologías para realizar el diagnóstico de condición superficial de las diferentes infraestructuras

Se generaron y actualizaron las metodologías para la captura de información y determinación del estado de la infraestructura de malla vial, puentes, ciclorrutas y espacio público de la ciudad y fortalecidas a través de procesos tecnológicos para la captura de datos y un aprovechamiento de las diferentes fuentes de información; con el fin de dar una dinámica que garantice la actualización, mantenimiento, sostenibilidad y confiabilidad de la información al respecto.

Estas metodologías se plasman en documentos técnicos a nivel de guías en el marco de los procesos de la entidad,



Fuente: Elaboración propia

#### 10.11.6 Ejecución de proyectos de consultoría para el diagnóstico de la infraestructura

Durante las vigencias comprendidas entre el 2020 a 2023 se estructuraron, ejecutaron y liquidaron los siguientes contratos de consultoría relacionados con la toma de infor-

mación, procesamiento, análisis y cálculo de indicadores de estado en relación con los registros administrativos que hacen parte del inventario de la infraestructura de malla vial, ciclorrutas y espacio público, los cuales se resumen a continuación:

- GU-IC-14: Inspección de Puentes
- GU-IC-15: Metodología de diagnóstico y determinación del estado de los pavimentos y otros elementos del espacio público de Bogotá D.C.
- GU-IC-16: Metodología de diagnóstico y determinación del estado de los pavimentos y otros elementos de las ciclorrutas de Bogotá D.C.

#### Proceso IDU-CMA-SGDU-002-2020, Contratos IDU-1257-2020 e IDU-1285-2020

Número de proceso:	IDU-CMA-SGDU-002-2020	
Objeto:	Realizar el levantamiento, procesamiento y análisis de información para el diagnóstico de la condición funcional de la malla vial urbana y rural de Bogotá D.C, mediante la evaluación superficial de los pavimentos que la conforman.	
Alcance de los trabajos	El alcance de los contratos correspondió a la evaluación superficial de las calzadas con tipo de superficie flexible, rígida, articulada y en afirmado, tanto en la malla vial urbana como en la malla rural.	
Tipo de contrato:	Consultoría	
Contrato:	Contrato IDU-1257-2020	Contrato IDU-1285-2020
Fecha de inicio:	5/11/2020	4/02/2021
Fecha de terminación:	12/07/2021	2/11/2021
Meta física ejecutada	4.345.41 km-carril	4.039.15 km-carril

Fuente: Elaboración propia

**Proceso IDU-CMA-SGDU-031-2021, Contratos IDU-1798-2021 e IDU-1800-2021**

Número de proceso:	IDU-CMA-SGDU-031-2021	
Objeto:	Realizar el levantamiento, procesamiento y análisis de información para la actualización del diagnóstico y estado de la infraestructura de espacio público y ciclorrutas de Bogotá D.C., mediante la evaluación de los pavimentos que las conforman.	
Alcance de los trabajos:	El alcance de los contratos correspondió a la evaluación superficial de las infraestructuras de espacio público (elementos andén, separador, plaza y pompeyanos), y ciclorrutas, localizadas en el área urbana de la ciudad.	
Tipo de contrato:	Consultoría	
Contrato:	Contrato IDU-1798-2021	Contrato IDU-1800-2021
Fecha de inicio:	2/02/2022	2/02/2022
Fecha de terminación:	8/11/2022	8/11/2022

Fuente: Elaboración propia

**10.11.7 Contratos de consultoría que se encuentran en curso, relacionados con el diagnóstico de la infraestructura**

La Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación estructuró durante el primer semestre de la vigencia 2023 el proceso de selección IDU-CMA-SGDU-009-2023, el cual fue adjudicado el 05 de octubre de 2023 al proponente Consorcio Inventario Vial APA, del cual se derivó el contrato IDU-1682-2023 a través del cual se ejecuta el siguiente objeto:

*"Realizar el levantamiento y procesamiento de información sobre el inventario y diagnóstico de la infraestructura de*

*malla vial, espacio público y puentes, localizados en el suelo rural de Bogotá D.C., para la actualización e incorporación de los registros administrativos que hacen parte de estas infraestructuras."*

La supervisión del contrato está a cargo de la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación y la ordenación del gasto corresponde a la Subdirección General de Desarrollo Urbano. El contrato se compone de dos etapas (etapa preliminar y etapa de desarrollo) y el plazo total para su ejecución es de 10 meses a partir de la suscripción del acta de inicio, lo cual se estima para principios del mes de noviembre de 2023, por lo cual el proceso quedará en fase de ejecución a desarrollarse en la vigencia 2024.

**10.11.8 Soluciones y servicios geográficos sobre aspectos de inventario y diagnóstico de la infraestructura**

En primer lugar y con el fin de contextualizar la información sobre el Sistema de Información Geográfico del IDU - SIGIDU, es importante mencionar que desde la adopción del Acuerdo 02 de 1999 del Concejo del Distrito Capital, el Instituto de Desarrollo Urbano ha enfocado sus esfuerzos al diseño, desarrollo, implementación y mantenimiento del sistema de información de la malla vial de Bogotá, el cual se encuentra compuesto por una base de datos geográfica que compila los registros de la información georreferenciada de inventario y diagnóstico de la infraestructura vial del Distrito Capital.

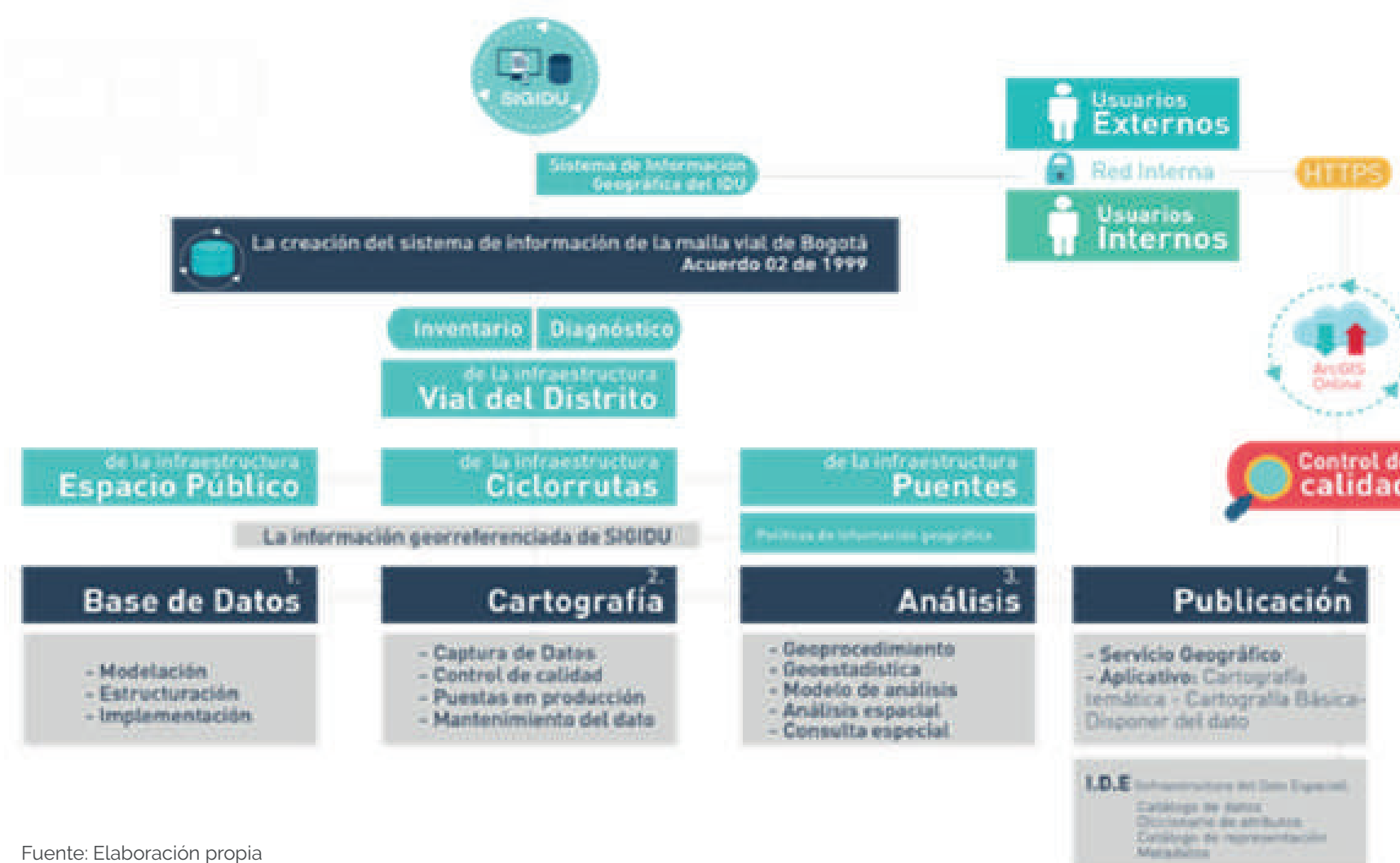
En este sentido, la información georreferenciada de SIGIDU se genera y actualiza de acuerdo con las políticas generales de Información Geográfica, contenidas en el marco de la Comisión Distrital de Sistemas - CDS, que orienta las acciones para construir e implementar la Infraestructura Integrada de Datos Espaciales del Distrito Capital de Bogotá IDECA.

Así las cosas, dentro de los principales avances en materia de las soluciones y servicios geográficos se tienen:

**10.11.8.1 Actualización del visor geográfico SIGIDU:**

**Dentro de la nueva implementación, no solo se incorporó un diseño de interfaz asociada a los estilos mane-**

**Esquema conceptual del Sistema de Información Geográfica del IDU - SIGIDU**



Fuente: Elaboración propia

**jados tanto en el Geoportal como en la web de entidad, sino que también se agruparon las funcionalidades del sistema orientadas al dato** a través de un tablero abatible en el costado izquierdo del aplicativo que permite la visualización completa de la cartografía, así mismo se generó la visualización de información a nivel de tabla en la parte inferior de este.

Así mismo se fortalecieron los componentes y procesos del sistema, contando principalmente con las siguientes bondades y fortalezas: i. Centralización de la información

geográfica producida al interior de la entidad, ii. Módulo de consultas personalizadas basadas en lenguaje SQL, sobre varios elementos del visor y sobre varios campos de una misma capa, levantando de esta manera la restricción que genera las consultas definidas, búsquedas de ubicación por coordenadas, direcciones y sitios de interés como proyectos, entre otros, se heredaron funcionalidades del visor anterior como consultas puntuales a través de los códigos de identificación como PK y CIV, y adicionalmente se agregaron nuevas herramientas para geolocalización e integración con mapas externos en Google. iii. impresión de pla-

nos a partir de plantillas oficiales, iv. Incorporación de datos para realizar cruces de información en diferentes formatos como Excel, Shape, Kmz, CAD, entre otros.

**10.11.9 Aplicativo de reservas de segmentos viales en línea:**

El aplicativo de Reservas de segmentos Viales es una solución tecnológica en alta disponibilidad, que permite a las entidades del Distrito realizar centralizadamente las solicitudes de intervención de la malla vial y espacio público.

El aplicativo realiza la búsqueda por CIV y dirección, y cuenta con procesos automatizados para el registro de la información en el Sistema de Información Geográfica del IDU - SIGIDU, permitiendo el control y seguimiento en tiempo real preservando la integridad de los datos y del usuario gracias a su implementación de ingreso seguro, se cuenta con 30 usuarios nombrados y la fase I se desarrolló al 100%. (actualmente se encuentra en levantamiento de requerimientos para así desarrollar una segunda fase funcional).

Aplicaciones geográficas generadas por el IDU (SIGIDU, Reservas en línea)



Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

### 10.11.10 Soluciones geográficas impulsada por datos

Se generaron soluciones geográficas para la disposición y publicación de la información de extensión y estado de las infraestructuras de malla vial, puentes, Ciclorrutas y espacio público.

Los aplicativos de consulta del inventario y diagnóstico, permiten la visualización y el análisis de la información que se encuentra relacionada con los diferentes elementos.

Estos aplicativos muestran el comportamiento de cada elemento de la infraestructura en tableros independientes desde los cuales se puede navegar e interactuar con las cifras y los filtros, permitiendo de esta manera realizar un análisis individual de cada una de las variables que componen el estado del elemento.

- Estado malla vial (aplicativo al 100% con 10 tableros)
- Inventario Espacio Público (aplicativo al 100% con 8 tableros)
- Inventario extensión Ciclorrutas (aplicativo al 100% con 2 tableros)
- Inventario Puentes (1 aplicativo al 100% con 1 tablero)

### Soluciones geográficas impulsadas por datos

**Presentación de las estadísticas**

En este sitio encontrará información de análisis sobre los datos de inventario y estado de la infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construidos en la ciudad de Bogotá.

- CICLORRUTA**: Estadísticas del inventario de la red ciclorrutas. Ver boletín
- ESPACIO PÚBLICO**: Estadísticas del estado e inventario de elementos espacio público. Ver boletín
- MALLA VIAL**: Estadísticas del estado de malla vial urbana y rural. Ver boletín
- PUNTES**: Estadísticas del inventario y estado de puentes. Ver boletín

Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

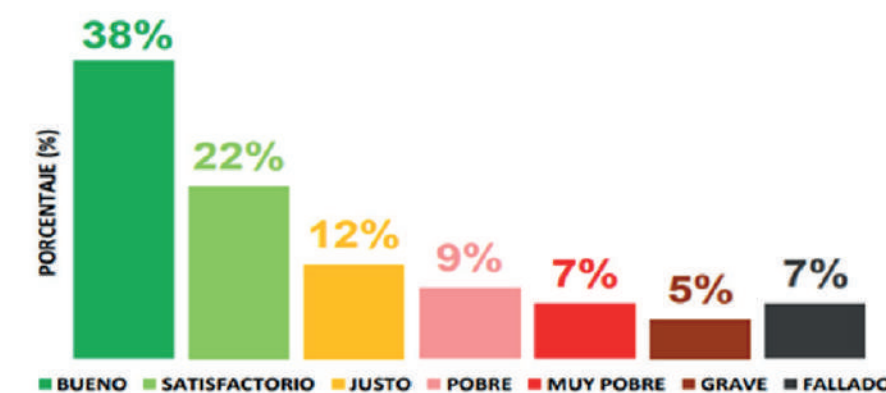
### 10.11.11 Información de inventario y estado

Se cuenta con información sobre extensión y estado de cada uno de los tipos de infraestructura a cargo del IDU, como malla vial, espacio público, ciclorrutas y puentes, información que se publica en la página web de la entidad.

Actualmente la extensión de la malla vial del Distrito Capital está compuesta por un total de 14,587,85 km-Carril con corte a 30 de junio de 2023 de los cuales 13,315,09 km-Carril corresponden a la malla urbana y 1,272,76 km-Carril a la malla vial rural. Dentro de estas cifras no se tienen en cuenta las calzadas que se localizan en suelo de expansión y sobre el límite del Distrito. De este total se cuenta con estado de condición superficial para 14,307,86 km-carril, clasificados en Bueno, Satisfactorio, Justo, Pobre, Muy Pobre, Grave y Fallado.

Como se presenta en la siguiente figura:

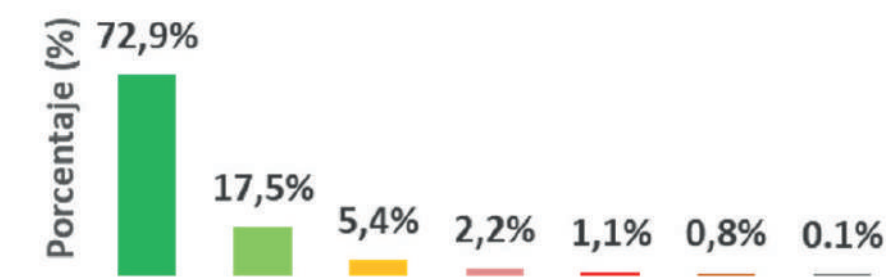
### Estado de la malla vial de Bogotá D.C., a 30 de junio de 2023, por porcentaje en cada clasificación



Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

En relación con la infraestructura de ciclorrutas, la extensión de esta red se encuentra dentro del perímetro urbano, y corresponde aproximadamente a 608,7 Km con corte a 31 de diciembre de 2022. De este total se cuenta con estado de condición superficial para 430,8 km clasificados en Bueno, Satisfactorio, Justo, Pobre, Muy Pobre, Grave y Fallado. Como se presenta en la siguiente figura:

### Estado de las Ciclorrutas de Bogotá D.C., a 31 de diciembre de 2022, por porcentaje en cada clasificación



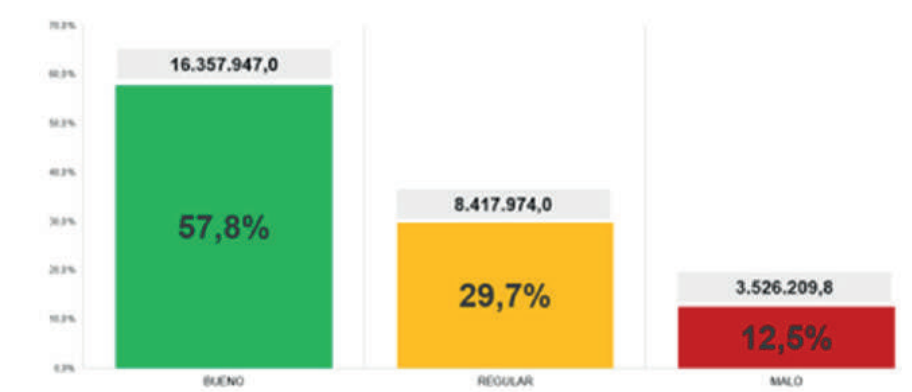
Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

Nota: 177,9 Km no cuentan con estado porque no procede aplicar la metodología de diagnóstico (Elementos de uso compartido que garantizan la continuidad entre los bici-carriles y las ciclorrutas, que hacen parte de otra infraestructura) o por proceso constructivo y de recibo de obra.

Respecto a la infraestructura de espacio público, el total de m2 que conforman el inventario corresponde a un total de 36.271.060,1 m2 a corte de a 31 de diciembre de 2022 de

los cuales 28.302.130,8 m2 cuentan con estado clasificados en Bueno, Regular y Malo, desagregados por los diferentes elementos que lo conforman como son los andenes, plazas, separadores y pompeyanos. Como se presenta en la siguiente figura:

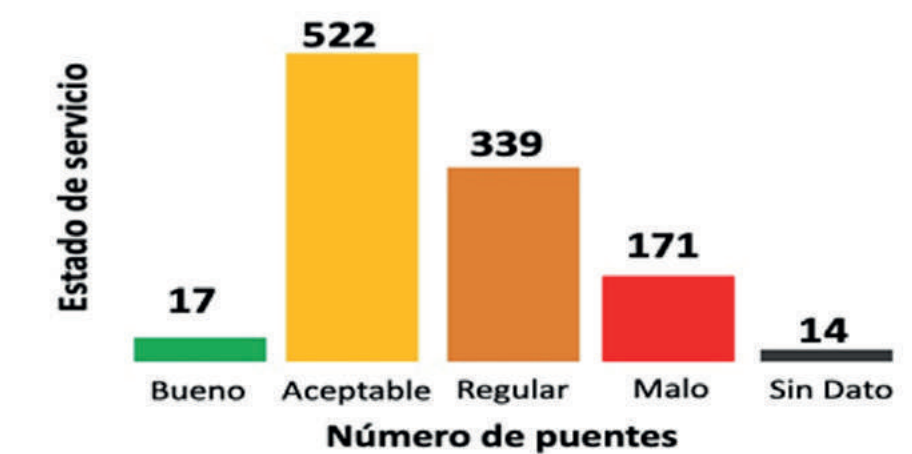
### Estado del espacio público de Bogotá D.C., a 31 de diciembre de 2022, por porcentaje en cada clasificación



Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

Para la infraestructura de puentes del Distrito esta cuenta con un total de 1.063 puentes peatonales y vehiculares a corte de 31 de diciembre de 2022. De los cuales 1.049 cuentan con estado, clasificados en: Bueno, Aceptable, Regular y Malo. Como se presenta en la siguiente figura:

### Estado de los puentes de Bogotá D.C., a 31 de diciembre de 2022, por porcentaje en cada clasificación



Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

Toda la información se puede consultar en el geo portal a nivel de visores geográficos mediante el enlace <https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>

### 10.11.12 Datos abiertos y Galería de mapas

El Geo portal ofrece un área especial para el acceso a los datos abiertos oficiales de las 4 infraestructuras en cuanto a inventario y diagnóstico para que el usuario logre no solamente visualizar y entender el dato sino inclusive descargar y explorar la información en diferentes formatos. Adicional al dato se integró un área de cartografía prediseñada con más de 30 mapas obtenidos de los diferentes productos implementados con el fin de tener un acceso rápido a los mapas de resultados de cada proceso.

Explorar datos abiertos por infraestructura

- Ciclorruta
- Espacio Público
- Puentes
- Infraestructura Vial
- Estado Malla Vial

Fuente: IDU (<https://geoportal-idu.hub.arcgis.com/>)

### 10.11.13 Plan de Continuidad de Negocio del IDU

Implementación de un ambiente básico web GIS de ArcGIS en la nube de Oracle en donde se tienen publicados actualmente 17 servicios web de consulta SIGIDU. Se encuentra en implementación del ambiente en un 80% (pendiente conectividad con la base de datos).

### 10.12 GESTIÓN FINANCIERA

#### 10.12.1 Estados Financieros

Conscientes de la necesidad de presentar información financiera comprensible, relevante, fiable y comparable, el Instituto preparó y presentó sus estados financieros de acuerdo con lo establecido por los lineamientos de la Contaduría General de la Nación, en especial por lo fijado en la Resolución 533 de 2015 "Por la cual se incorpora, en el Régimen de Contabilidad Pública, el marco normativo aplicable a entidades de gobierno y se dictan otras disposiciones".

Es importante señalar que la Contraloría Distrital en los informes de auditoría publicados durante las vigencias 2020, 2021 y 2022, los cuales incluyen un capítulo de la evaluación de los estados financieros, han fenecido la cuenta del Instituto, y de igual manera, en dichos informes se indica que el Control Interno Contable de la entidad presenta confiabilidad y los estados financieros razonabilidad en sus cifras; así mismo, y en aplicación a los principios de publicidad y transparencia, los estados financieros han sido publicados en la página web y se han transmitido a los entes de control y vigilancia dentro de los plazos fijados por las normas vigentes.

Así mismo, y en aplicación de la normatividad vigente, se han venido adelantando diversas actividades, tales como:

- Depuración permanente de los saldos de las cuentas contables de los estados financieros.
- Revisión y conciliación de los saldos de operaciones recíprocas.
- Socialización y aplicación de la Resolución 5482 de 2020, emitida por el IDU "Por la cual se adopta el Plan de Sostenibilidad del Sistema Contable para el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU".
- Socialización y aplicación de la Resolución 6220 de 2020, emitida por el IDU "Por la cual se adopta la versión No. 2 del Manual de Políticas Contables del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU".

Como resultado de lo anterior, la Contraloría Distrital a través de los Informes de auditoría realizados a los estados financieros durante los años 2020, 2021 y 2022, ha fenecido en cada vigencia la cuenta del Instituto, y de igual manera en su evaluación ha indicado que el Control Interno Contable de la entidad presenta confiabilidad y los estados financieros razonabilidad en las cifras, los cuales se han publicado en la página web del Instituto y transmitido a los entes de control y vigilancia, dentro de los plazos establecidos.

### 10.12.2 RECURSOS FINANCIEROS

La Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo en aras de apoyar a la alta Dirección en el seguimiento a la ejecución del PAC (Programa Anual Mensualizado de Caja) y entendiéndose que por la naturaleza misma de las obras del IDU que trae consigo un rezago presupuestal tanto en reservas presupuestales y pasivos exigibles, cuya ejecución se suma a la gestión del presupuesto de la vigencia, se adoptó varias medidas para mejorar la ejecución del PAC, que consistieron en:

- Reportar semanalmente ante el Comité Directivo se presenta el avance del PAC, por área, relacionado con las radicaciones con el fin de tomar las medidas si hay lugar a ello para solucionar los inconvenientes que se puedan presentar de manera inmediata.
- Se estableció previa capacitación, un canal de comunicación directo con los facilitadores de las áreas con el fin de dar apoyo oportuno cuando lo requieran sobre todo en los momentos de la reprogramación del PAC.
- Se facilitó la apertura de la herramienta de programación para que las áreas reprogramaran el PAC y se comprometieran con los giros que restan para el año.
- Se llevó a cabo un PODCAST que se transmitió a todo el IDU para hacer ver la importancia del PAC como herramienta de gestión y planeación para las áreas y la importancia que este tiene en la ejecución presupuestal del Instituto.
- Se fortaleció el equipo con el fin de hacer un seguimiento y estar en permanente contacto con las áreas para identificar donde pudieron estar los obstáculos que impiden un cumplimiento acorde con la programación de los giros de la entidad.

El objetivo fue realizar monitoreo, seguimiento, control y ejecución del Plan Anual de Caja a cargo de las Subdirecciones Generales, Direcciones Técnicas y Subdirecciones

Técnicas del Instituto. Se pretende:

- Realizar seguimiento, control y monitoreo permanente de la programación, ejecución, ajustes y avance del Plan Anual de Caja PAC de las Subdirecciones Generales, Direcciones Técnicas y sus Subdirecciones Técnicas, para generar alertas tempranas sobre el mismo.
- Realizar reportes e informes semanales de avance del Plan Anual de Caja PAC en el comité de dirección o la instancia definida, de acuerdo a los lineamientos definidos y en coordinación con las áreas.
- Realizar acompañamiento en la reprogramación del Plan Anual de Caja PAC realizado por las Subdirecciones Generales, Direcciones Técnicas y sus Subdirecciones Técnicas, procurando una planeación precisa para evitar nuevas reprogramaciones y en esa medida generar eficiencia en las herramientas de programación, que den cuenta de la realidad de la ejecución del PAC.
- Realizar y apoyar, en coordinación con las Oficinas Asesoras, la formulación de procedimientos, estrategias que generen conciencia en el nivel directivo y los equipos transversales de la necesidad de programar correctamente el Plan Anual de Caja y dar cabal cumplimiento a lo programado.
- Realizar el monitoreo y seguimiento de todos los giros que correspondan al Plan Anual de Caja PAC programado de cada mes.
- Se promovió un modelo de reconocimiento para las áreas que tengan mejor ejecución, esto con el fin de motivar a los equipos al cumplimiento en lo programado y motivar el trabajo en equipo con el fin de cumplir el objetivo.

### 10.12.3 Modelo PAC

Con el fin de realizar mejoras a los procesos de la Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo y por ende apoyar

a la alta Dirección en su seguimiento a la ejecución del PAC (Programa Anual Mensualizado de Caja), se realizaron ajustes determinantes para facilitarlo y hacerlo más oportuno.

Dado que el IDU arrastra un rezago presupuestal tanto en reservas presupuestales como pasivos exigibles, la labor se hace más compleja pues a esta situación se suma la ejecución del presupuesto de la vigencia. Un análisis y posterior modernización de lo existente llevó a definir acciones para realizar un mejor seguimiento y por ende una mejor ejecución del PAC.

A continuación, se comparten algunas de las medidas implantadas:

- Presentación semanal del avance del PAC al Comité Directivo. Esto con el fin de tomar las decisiones y acciones pertinentes para solucionar los inconvenientes de la manera más oportuna y de acuerdo con la estrategia de la alta dirección.
- Establecimiento de un canal de comunicación directo entre la STTR y los facilitadores de las áreas para dar apoyo efectivo cuando lo requieran, en especial cuando se realiza la reprogramación del PAC.
- Desarrollo de un PODCAST que se compartió con todo el personal del IDU con el fin de generar conciencia y compromiso sobre la importancia del PAC.
- Monitoreo y control semanal y ejecución del PAC a cargo de las Subdirecciones Generales, Direcciones Técnicas y Subdirecciones Técnicas del Instituto.
- Definición, desarrollo e implementación de un modelo de reconocimiento para resaltar la buena gestión de las áreas y así incentivar la excelencia de los equipos de trabajo en su labor diaria. Este modelo facilita al área enfocar sus esfuerzos en las vigencias con mayor peso dentro de la programación mensual y revisar en qué factor debe enfocar la reprogramación para que se pueda mejorar la ejecución del PAC.

• Ajuste de la herramienta SIGPAGOS en la etapa de alistamiento, con el fin de que las áreas realicen un mayor y mejor control de la radicación de documentos de terceros y así acortar los tiempos y optimizar el proceso de pagos. El alistamiento permite gestionar los trámites de revisión, corrección y firma de los documentos necesarios para el pago con la intervención de los usuarios (contratistas, interventores y apoyo a la supervisión); igualmente permite establecer en qué etapa del proceso previo a la radicación formal se presentan demoras con el fin de tomar las acciones correctivas a que haya lugar.

Esta herramienta además de llevar el registro del volumen de órdenes de Pago tramitadas, el modelo le permite al área enfocar sus esfuerzos en las vigencias con mayor peso dentro de la programación mensual tal como se planeó inicialmente para llevar el control sobre la reprogramación y validar su efectividad en la planeación a largo plazo además de identificar las partidas de mayor valor que al ejecutarlas correctamente le generarán mayor puntaje. Así mismo permite revisar en que factor debe enfocarse la reprogramación para que se pueda mejorar la ejecución del PAC.

El modelo mediante alertas o semáforos permite a las áreas identificar la desviación entre lo programado inicialmente y la reprogramación, de esta manera podrán evaluar estas diferencias y establecer su origen.

El modelo lleva el registro de la cantidad de operaciones por área para que éstas puedan observar su evolución en el tiempo y su concordancia con los presupuestos planeados en el corto y largo plazo, el porcentaje reflejado es la participación frente al total de operaciones recibidas en la ST de Tesorería y Recaudo.

A continuación, se presentan los giros que se han llevado a cabo como resultado de la ejecución del PAC:



AÑO				2023		TOTAL 2023
	2020	2021	2022	Acumulado Enero - Septiembre	Proyección Octubre - Diciembre	
VIGENCIA	244.049	322.036	332.335	288.816	233.206	522.022
RESERVAS	336.379	315.062	530.571	370.058	137.103	507.161
PASIVOS	174.901	301.296	324.480	317.407	128.196	445.603
<b>TOTAL IDU</b>	<b>755.329</b>	<b>938.394</b>	<b>1.187.386</b>	<b>976.281</b>	<b>498.505</b>	<b>1.474.786</b>
TRANSMILENIO	225.988	546.798	616.865	830.345	376.825	1.207.170
METRO	45.421	45.909	148.612	30.243		30.243
<b>TOTAL</b>	<b>1.026.738</b>	<b>1.531.101</b>	<b>2.047.098</b>	<b>1.855.840</b>	<b>876.850</b>	<b>2.732.690</b>

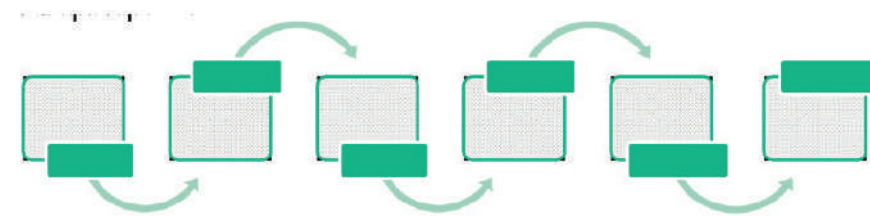
Cifras en \$ millones  
Fuente: módulo PAC

Se ajustó la herramienta SIGPAGOS en la etapa de alistamiento, con el fin de facilitar a las áreas un mayor control de la radicación de documentos por parte de los terceros para acortar los tiempos y mejorar en el proceso de pagos.

La funcionalidad Alistamiento de documentos permite gestionar los trámites de revisión, corrección y firma de los documentos necesarios para el pago con la intervención de los usuarios Contratista, Interventor y Apoyo a la Supervisión del IDU.

Es una actividad de preparación de los documentos, por lo tanto, no constituye la radicación formal del cobro al Instituto.

Permite establecer en qué etapa del proceso previo a la



radicación formal se presentan demoras con el fin de tomar las acciones correctivas a que haya lugar.

#### 10.12.4 Convenios con Entidades Financieras

A través de contratos-convenios con entidades financieras, se realizó el recaudo de los diferentes acuerdos de valorización aprobados por el Concejo de Bogotá, recursos que financian los diferentes grupos de obra definidos y autorizados en los mismos Acuerdos. Las cifras de recaudo a corte 31 de marzo de 2023 son las que presentamos a continuación:

Tabla 1. Recaudo Acuerdos de Valorización

Vigencia	Recaudo Acuerdos Anteriores	Recaudo Acuerdos 180-398	Recaudo Acuerdo 523	Recaudo Acuerdo 724	Total por año
2020	120	864	2,299	114,586	117,868
2021	137	1,005	3,582	92,826	97,551
2022	175	577	1,466	36,546	38,764
2023	0	53	154	5,183	5,390
<b>Total</b>	<b>432</b>	<b>2,499</b>	<b>7,502</b>	<b>249,140</b>	<b>259,573</b>

Fuente: Sistemas Valoricemos, Stone - Cifras en \$\$ millones

Paralelamente se recibieron recaudos por otros conceptos, discriminados de la siguiente manera:

Tabla 2. Recaudo por otros conceptos

Vigencia	Estacionamientos	Cargas Urbanísticas	Recursos Propios	Aprovechamiento Espacio Público	Total por año
2020	7,110	5,684	22,668	622	36,085
2021	4,093	4,093	48,417	394	56,997
2022	3,208	2,919	43,879	1,062	51,069
2023	2,255	-	5,887	312	8,454
<b>Total</b>	<b>16,666</b>	<b>12,696</b>	<b>120,852</b>	<b>2,390</b>	<b>152,605</b>

Fuente: Sistemas Valoricemos, Stone - Cifras en \$\$ millones

#### 10.12.5 Portafolio de Inversiones Financieras

La Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo tiene dentro de sus responsabilidades el liderazgo operativo del proceso de Gestión Financiera, el manejo de los recursos monetarios, incluyendo el recaudo, los pagos que deba realizar la entidad, manejo de las cuentas bancarias, las conciliaciones, programa anual mensualizado de caja, con-

venios con entidades financieras, el portafolio de inversiones, la administración de la liquidez, entre otras.

De la distribución y el manejo de los recursos administrados depende la rentabilidad y cumplimiento de compromisos, de manera que la Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo estructura el portafolio de inversiones priorizando la sincronización entre el disponible y las exigibilidades programadas.

El portafolio de inversiones es administrado conforme lo dispuesto en la Resolución 315 de 2019 expedida por la Secretaría de Hacienda Distrital y su modificación, la Resolución 2017 de 2021, norma que establece los tipos de instrumento y el porcentaje de concentración por entidad financiera en los cuales el Instituto puede invertir los recursos administrados, clasificando a su vez estos emisores por zona y su correspondiente porcentaje máximo de concentración, incluidos recursos en cuentas de ahorro y corrientes además de certificados de depósito a término, las zonas y porcentajes correspondientes.

En el periodo 2020 - 2023 se desarrolló una herramienta denominada SIGE - Sistema Integrado de Gestión Financiera para el manejo de portafolio del Instituto. Está diseñada en forma modular, en el módulo de riesgo se integra el disponible y títulos, a partir de allí se evalúa diariamente el cumplimiento de la normatividad y cupos vigentes.

Gráfica 4. Interfaz Herramienta SIGE



Fuente: SIGE

La herramienta permite contar con la información consolidada para la toma de las decisiones más acertadas de acuerdo con el PAC y con la información del mercado.

La composición del portafolio de inversiones administrado por el Instituto al 31 de marzo de 2023 se detalladas

Gráfica 5. Composición Portafolio de Inversiones IDU

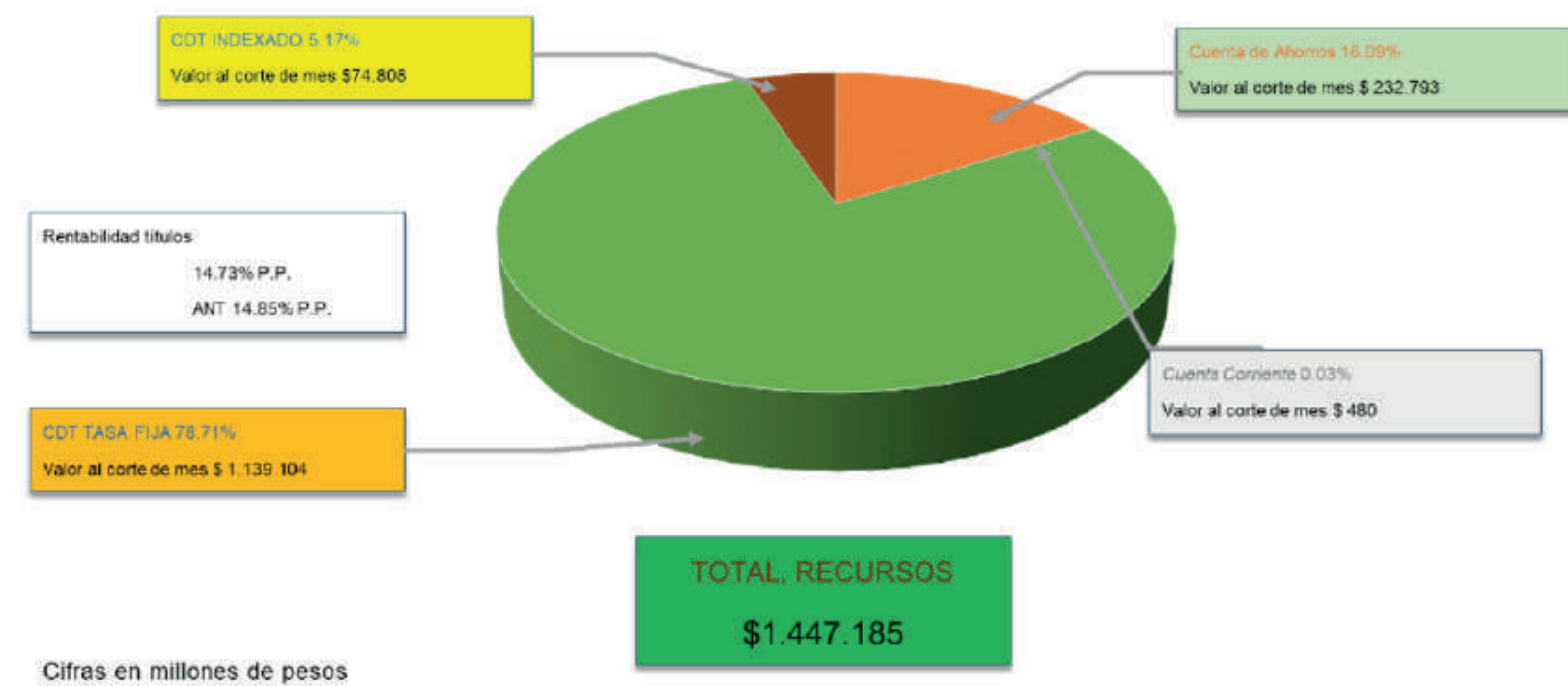


Tabla 5. Fuentes de Financiación Portafolio de Inversiones

Fuente	Julio 2023		Agosto 2023		Variación
	Saldo	Part	Saldo	Part	
VALORIZACION AC 724	\$ 661,815	45.49%	\$ 659,781	45.59%	-0.31%
CARGAS URBANISTICAS	\$ 169,369	11.64%	\$ 171,515	11.85%	1.27%
RECURSOS PROPIOS	\$ 134,899	9.27%	\$ 136,835	9.46%	1.44%
CONVENIOS	\$ 132,623	9.12%	\$ 124,363	8.59%	-6.23%
VALORIZACION AC 523	\$ 113,611	7.81%	\$ 111,408	7.70%	-1.94%
VALORIZACION AC 180 FASE I	\$ 102,483	7.04%	\$ 101,950	7.04%	-0.52%
VALORIZACION AC 180 FASE II	\$ 58,174	4.00%	\$ 58,832	4.07%	1.13%
VALORIZACION AC 451	\$ 37,746	2.59%	\$ 38,177	2.64%	1.14%
PARQUEADEROS	\$ 31,356	2.16%	\$ 30,226	2.09%	-3.60%
VALORIZACION AC 25 Y 48	\$ 8,071	0.55%	\$ 8,154	0.56%	1.03%
TRANSFERENCIAS SDH	\$ 4,281	0.29%	\$ 5,524	0.38%	29.05%
APROV ECONOMICO ESPACIO PUBLICO	\$ 321	0.02%	\$ 420	0.03%	31.08%
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 1,454,748</b>		<b>\$ 1,447,185</b>		

Fuente: SIGE

La gestión desarrollada por la Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo desde enero de 2020 a agosto de 2023 se presenta a continuación:

Durante el periodo analizado en este informe la STTR llevó a cabo la gestión del portafolio de inversiones del Instituto de Desarrollo Urbano, buscando mantener un equilibrio adecuado entre la liquidez necesaria para cumplir con los compromisos establecidos en el PAC y lograr una rentabilidad acorde a las condiciones del mercado.

Es relevante destacar que durante este periodo se enfrentaron condiciones de mercado atípicas que presentaron grandes retos y desafíos significativos tanto en el funcionamiento del modelo operativo del portafolio de inversiones como en el direccionamiento estratégico.

Gráfica 6. Evolución inflación y Tasa de Intervención de Política Monetaria



Fuente: Banco de la República, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DAE).

Considerando los cupos vigentes presentados anteriormente, se presentan las cifras de distribución de los recursos administrados por emisor al 31 de agosto del 2023 así:

Tabla 4. Distribución de los recursos administrados por emisor.

Entidad	Zona	Julio 31 2023		Agosto 31 2023		Variación
		Saldo	Part	Saldo	Part	
BANCO DE BOGOTA	Z5	\$316,146	21.73%	\$ 331,162	22.88%	4.75%
BANCO DE OCCIDENTE	Z5	\$244,695	16.82%	\$ 310,303	21.44%	26.81%
BANCO GNB SUDAMERIS	Z5	\$234,638	16.13%	\$ 237,192	16.39%	1.09%
BSCS BANCO CAJA SOCIAL	Z5	\$204,783	14.08%	\$ 207,357	14.33%	1.26%
BANCOLOMBIA	Z5	\$113,772	7.82%	\$ 115,153	7.96%	1.21%
BANCO POPULAR	Z2	\$85,337	5.87%	\$ 65,951	4.56%	-22.72%
BBVA	Z4	\$103,495	7.11%	\$ 65,221	4.51%	-36.98%
BANCO DAVIVIENDA	Z2+	\$81,398	5.60%	\$ 57,266	3.96%	-29.65%
BANCO FINANINDA	Z4	\$55,031	3.78%	\$ 55,580	3.84%	1.00%
BANCO AGRARIO	Z4	\$1,915	0.13%	\$ 2,001	0.14%	4.48%
BANCO SANTANDER DE NEGOCIOS COLOMBIA SA	Z3	\$13,538	0.93%	-	0.00%	-100.00%
<b>TOTAL</b>		<b>\$1,454,748</b>	<b>100.00%</b>	<b>\$ 1,447,185</b>	<b>100.00%</b>	

Fuente: SIGE

La gráfica 6 evidencia que posterior a un periodo de dos años (2018-2020) la tasa de política monetaria se mantuvo constante en un 4.25%. Sin embargo, tras la declaración de la emergencia sanitaria debido al COVID 19 y sus efectos en la economía global, el Banco de la República decidió reducir su tasa de intervención de 4.25% al 1.75% entre marzo y octubre de 2020, con el objetivo de estimular la economía.

Es de destacar que el estímulo monetario finalizó en octubre de 2021 presionado por el alza inflacionaria que se presentó a partir de abril de 2021. Esto llevó al Banco de la República a aumentar la tasa de intervención del 1.75% al 13.25% desde octubre de 2021 a agosto del 2023.

Se presenta a continuación la evolución de la rentabilidad del portafolio de inversiones detallada por rentabilidad de cuentas de ahorro, CDTs y rentabilidad total frente a los indicadores más relevantes como son inflación, DTF y la evolución de la tasa de interés real del portafolio año corrido desde marzo de 2022 a marzo de 2023.

En relación con el portafolio de inversiones, es relevante mencionar que se logró mantener una rentabilidad creciente en consonancia con el mercado. Esto se consiguió mediante el aumento progresivo de la rentabilidad con una duración muy baja y estrategias de inversión a corto plazo.

Estas estrategias permitieron reaccionar rápidamente ante cambios en la economía, manteniendo constante el valor del dinero en el tiempo, maximizando la rentabilidad, enmarcados en la normatividad que aplica al Instituto referente a los cupos e instrumentos permitidos, de acuerdo con la resolución 315 de 2019 de la Secretaría Distrital de Hacienda.

En relación con los depósitos a plazos, se optó por una diversificación de CDT's tanto a tasas fija como a tasa indexada al Indicador Bancario de Referencia (IBR). Esta combinación se distribuyó al corte de agosto de 2023 así: un 5.17% corresponde a título indexado IBR, mientras que el 78.71% corresponde a títulos a tasa fija.

El comportamiento del portafolio por fuentes desde la vigencia 2020 a agosto de 2023, se muestra en la siguiente tabla:

FECHA DE CORTE	RENTABILIDAD DEL PORTAFOLIO	INFLACION	DTF*	RENTABILIDAD CDTs	RENTABILIDAD CUENTAS AHORRO	TASA DE INTERVENCIÓN	TASA REAL
Enero 20	4.742%	3.62%	4.54%	5.02%	2.89%	3.74%	1.08%
Febrero 20	4.811%	3.72%	4.60%	5.00%	2.92%	3.66%	1.08%
Marzo 20	4.826%	3.68%	4.50%	5.02%	2.82%	3.74%	0.92%
Abril 20	4.800%	3.61%	4.66%	5.08%	2.84%	3.66%	1.00%
Mayo 20	4.870%	3.65%	4.17%	5.14%	2.74%	3.58%	1.56%
Junio 20	4.900%	3.10%	5.20%	5.10%	2.65%	3.54%	2.66%
Julio 20	4.690%	1.97%	3.14%	4.90%	2.45%	3.00%	2.67%
Agosto 20	4.870%	1.88%	2.84%	4.77%	1.87%	2.94%	2.64%
Septiembre 20	4.330%	1.87%	2.52%	4.45%	1.46%	1.74%	2.56%
Octubre 20	3.940%	1.75%	1.85%	4.06%	1.29%	1.75%	2.20%
Noviembre 20	3.720%	1.45%	1.90%	3.95%	1.24%	1.70%	2.25%
Diciembre 20	3.400%	1.61%	1.82%	3.66%	1.14%	1.75%	1.64%
Enero 2021	3.330%	1.60%	1.95%	3.56%	1.08%	1.70%	1.74%
Febrero 2021	3.220%	1.60%	1.61%	3.42%	0.92%	1.70%	1.68%
Marzo 2021	3.070%	1.54%	1.20%	3.25%	0.90%	1.70%	1.54%
Abril 2021	3.390%	1.66%	1.20%	3.66%	0.95%	1.70%	0.96%
Mayo 2021	3.930%	3.30%	1.00%	3.66%	0.95%	1.74%	-0.96%
Junio 2021	3.000%	3.69%	1.04%	3.90%	1.00%	1.70%	-0.90%
Julio 2021	3.750%	3.67%	1.01%	3.91%	1.03%	1.74%	-1.17%
Agosto 2021	2.790%	6.46%	3.02%	3.94%	0.98%	1.74%	-1.64%
Septiembre 2021	2.790%	6.54%	2.06%	3.94%	0.98%	2.00%	-1.79%
Octubre 2021	2.910%	4.58%	2.22%	3.98%	1.00%	2.00%	-1.69%
Noviembre 2021	3.020%	6.26%	2.77%	3.71%	1.35%	2.00%	-2.13%
Diciembre 2021	3.240%	5.62%	3.21%	3.92%	1.26%	2.00%	-2.18%
Enero 2022	3.820%	6.94%	3.74%	3.79%	1.95%	4.05%	-3.20%
Febrero 2022	3.820%	6.64%	4.40%	4.02%	2.24%	4.00%	-3.85%
Marzo 2022	4.120%	6.69%	5.16%	4.44%	2.47%	6.00%	-4.02%
Abril 2022	4.640%	6.23%	5.80%	4.84%	3.12%	6.00%	-4.22%
Mayo 2022	5.160%	6.67%	7.40%	5.10%	3.60%	6.00%	-3.64%
Junio 2022	5.540%	9.62%	6.49%	5.79%	3.85%	7.90%	-3.77%
Julio 2022	6.160%	10.21%	10.01%	6.31%	5.02%	8.00%	-3.67%
Agosto 2022	6.920%	10.04%	10.25%	6.25%	7.14%	9.00%	-3.49%
Septiembre 2022	7.790%	11.04%	10.60%	7.94%	7.20%	10.00%	-3.39%
Octubre 2022	8.960%	12.22%	12.17%	9.62%	11.00%	11.00%	-3.00%
Noviembre 2022	9.950%	13.55%	12.66%	9.16%	11.70%	11.00%	-2.56%
Diciembre 2022	11.290%	13.82%	13.70%	10.60%	13.00%	12.00%	-1.82%
Enero 2023	11.530%	13.36%	14.34%	10.60%	13.54%	13.75%	-1.54%
Febrero 2023	12.130%	13.30%	14.50%	11.54%	14.12%	13.75%	-1.02%
Marzo 2023	13.030%	13.04%	13.00%	13.25%	13.24%	13.00%	-0.44%
Abril 2023	13.320%	12.82%	12.54%	13.50%	13.53%	13.24%	0.44%
Mayo 2023	13.710%	12.64%	12.65%	13.67%	13.59%	13.24%	1.20%
Junio 2023	14.194%	12.15%	13.00%	14.00%	13.92%	13.24%	1.64%
Julio 2023	14.465%	11.76%	13.01%	14.01%	13.57%	13.24%	2.29%
Agosto 2023	14.480%	11.43%	13.62%	14.20%	12.60%	13.24%	2.71%

\* Fuente: Banco de la República.  
\* \* Cálculos Banco de la República con información proveniente de la Superintendencia Financiera (<http://www.sif.com.co/web/guest/indicadores>).

Fuente: SIGE

Tabla 7. Distribución del portafolio CDTs por Fuente de 2020 a agosto de 2023

Fuente	Vigencia 2020	Vigencia 2021	Vigencia 2022	Vigencia 2023
VALORIZACIÓN AC 724	610.880	46.01%	651.765	47.24%
VALORIZACIÓN AC 523	195.896	14.76%	172.805	12.52%
CARGAS URBANÍSTICAS	180.209	12.07%	154.029	11.16%
VALORIZACIÓN AC 180 FASE I	89.539	6.74%	91.161	6.61%
RECURSOS PROPIOS	68.116	5.13%	102.227	7.42%
PARQUEADEROS	53.439	4.03%	38.967	2.82%
CONVENIOS	47.908	3.61%	81.868	5.93%
VALORIZACIÓN AC 180 FASE II	41.708	3.14%	38.828	2.81%
VALORIZACIÓN AC 451	32.027	2.41%	33.014	2.39%
VALORIZACIÓN AC 25 Y 48	12.202	0.92%	6.807	0.49%
APROV ECONOMICO EP	9.940	0.76%	2.967	0.21%
Total	1,321.864	99.57%	1,374.439	99.60%
			1,413.607	99.40%
			1,213.901	100.00%

Fuente: SIGE

Respecto al modelo operativo y técnico en la administración del portafolio durante el presente cuatrienio, se desarrolló el Sistema Integrado de Gestión Financiera SIGE, y el módulo de inversiones dentro del aplicativo OpenERP. Estas herramientas brindan soporte en la toma de decisiones, que contribuyen a optimizar la rentabilidad y liquidez del portafolio.

Gracias a estas estrategias y herramientas implementadas, se logró gestionar de manera eficiente el portafolio, adaptándose a las condiciones del mercado y buscando maximizar los resultados financieros del Instituto.

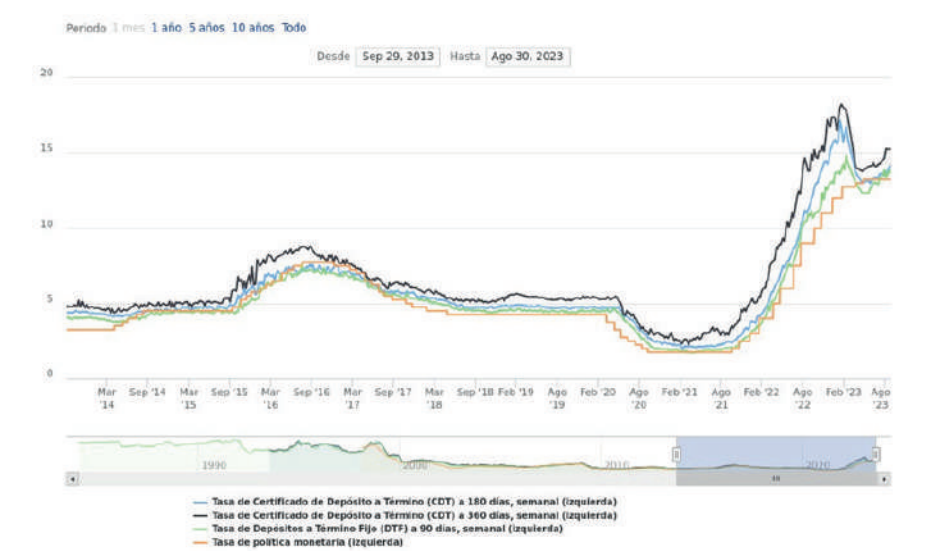
### 10.12.6 Rendimientos Financieros

La Resolución 315 de 2019 establece los tipos de instrumentos en los cuales el Instituto puede invertir que incluye cuentas de ahorro, corriente y en títulos de renta fija, CDTs y títulos de tesorería TES, con termino de inversión máximo a 3 años, que como se mencionó en lo correspondiente al portafolio de inversiones se ajusta conforme las zonas y los porcentajes que son publicados periódicamente por la SHD.

La subdirección técnica de tesorería y recaudo administra los recursos del Instituto en cumplimiento de la normatividad procurando la mayor rentabilidad al menor riesgo, diseñando estrategias basadas en los análisis técnico y fundamental.

La siguiente gráfica muestra el comportamiento de la tasa de intervención monetaria durante los últimos 5 años.

Gráfica 7. Tasas de Captación

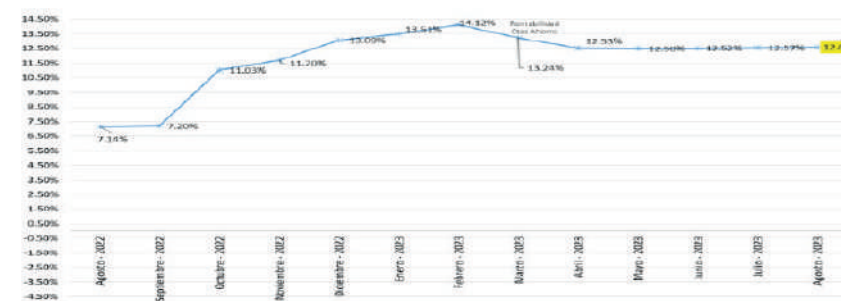


Se puede observar la correlación directa entre la tasa de política cometeria y las tasas de captación a 90, 180 y 360 días, de igual manera esta situación impacto positivamente las tasas de interés ofrecidas por los bancos sobre los depósitos en cuentas de ahorro.

Considerando el escenario en el cual puede administrar los recursos el instituto y el marco macroeconómico, la gestión de portafolio corresponde al acceso a las tasas de mercado de los instrumentos permitidos y la negociación con las entidades financieras sobre las tasas en las cuentas de ahorro.

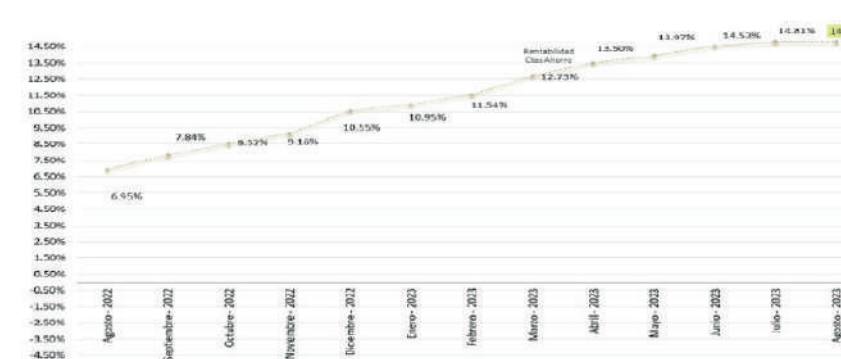
Las estrategias de inversión adoptadas por el Instituto se han fundamentado en estimar el plazo más conveniente para constituir las inversiones de renta fija, variando la participación de recursos a la vista y títulos de renta fija, con su periodo de vencimiento, acortando o alargando la duración del portafolio procurando anticipar los movimientos del mercado y mantener el valor del dinero en el tiempo, priorizando una tasa real positiva.

**Gráfica 8. Rentabilidad cuentas de ahorro**



Fuente: SIGE

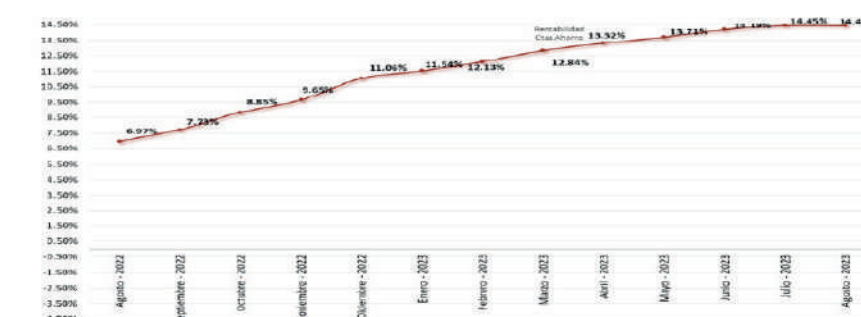
**Gráfica 9. Rentabilidad CDTs**



Fuente: SIGE

La gráfica 10 muestra la rentabilidad total del portafolio incluidos recursos a la vista y títulos.

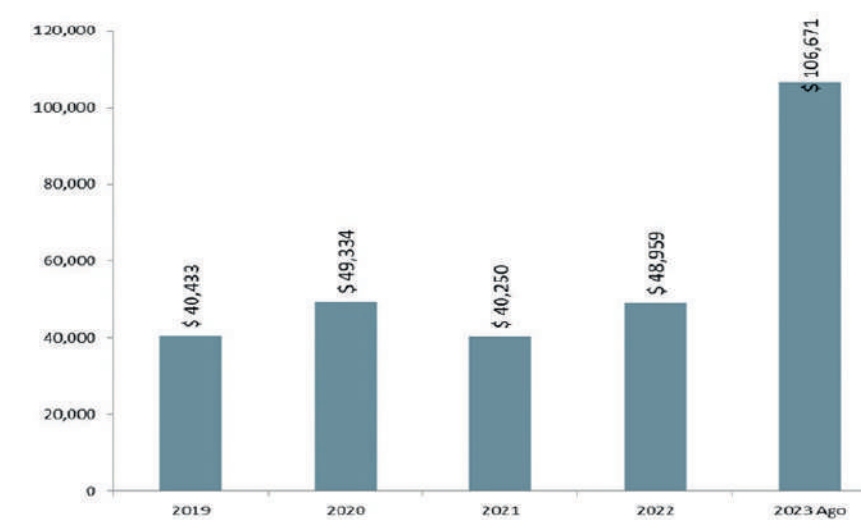
**Gráfica 10. Rentabilidad total de Portafolio**



Fuente: SIGE

Desde el 2019 y hasta agosto de 2023 el Instituto ha recibido en sus cuentas por concepto de rendimientos los montos que se presentan a continuación:

**Gráfica 11. Rendimiento por vigencias**



Fuente: SIGE - Cifras en millones de pesos

### 10.13 CONTROL FISCAL

Entre 2020 y 2023, se realizaron 12 auditorías al Instituto de Desarrollo Urbano, una realizada por la Contraloría General de la República relacionada con seguimiento a proyectos financiados con recursos de regalías y 11 auditorías por parte de la Contraloría de Bogotá D.C., de las cuales, 4 corresponden a auditorías de regularidad realizadas a las vigencias 2019 a 2022 y 7 auditorías de desempeño/cumplimiento dirigidas a: seguimiento a Obras construidas con recursos de valorización en las vigencias 2017 y 2023, evaluación de contratación para la construcción de vías y calles completas para la ciudad en la vigencia 2019 y Contratos de consultoría suscritos por la entidad para la elaboración de estudios y diseños requeridos para la ejecución de proyectos de Infraestructura Vial.

En las 12 auditorías señaladas, se identificaron 188 hallazgos, de los cuales, 129 se tipificaron con presunta incidencia disciplinaria (68.6% del total de hallazgos), 21 con presunta incidencia fiscal (11.2%) y uno con presunta incidencia penal (0.5%).

Es de resaltar que la Contraloría de Bogotá D.C, derivado de las auditorías de regularidad realizadas a las vigencias 2020, 2021 y 2022 determinó el fenecimiento de la cuenta fiscal del IDU.

En la siguiente tabla se muestra la relación de dichos resultados, especificando las auditorías de desempeño/cumplimiento y auditorías de regularidad y los hallazgos identificados por el ente externo de control en cada una de ellas:



INFORME	CÓDIGO	PERIODO AUDITADO	FECHA ENTREGA INFORME	A	D	F	P	OBSERVACIONES
INFORME DE AUDITORÍA DE REGULARIDAD VIGENCIA 2019 PAD 2020 CÓDIGO 108	108	2020	JUNIO DE 2020	33	14	10	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$86.073.534:</b> Contrato 933 de 2016: "Ajustes, complementación, actualización de estudios y diseños y estudios y diseños y obras de construcción, mantenimiento, rehabilitación y conservación de espacio público y malla vial, para la atención de acciones populares a cargo del IDU – Grupos 1 y 2, en Bogotá D.C."</p> <p>Por la variación del AIU contractual del 28,34% al 33,41%, con un aumento del 5,07%, por presuntos sobrecostos en la ejecución del contrato 933 de 2016, advertidos por la Fiscalía General de la nación, en cuantía de \$86.073.534.</p>
INFORME DE AUDITORÍA REGALÍAS 2020	CGR - AT 96	2020	JULIO DE 2020	4	3	2	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$1.910.203.702:</b> Contrato 1347 -2017: "Estudios y diseños de la conexión regional Canal Salitre y Río Negro desde el río Bogotá hasta la NQS y la carrera 7, Bogotá D.C."</p> <p>Por cuanto se presentó un incumplimiento total del contrato 1347 del 2017 por parte del Consultor, al no haber entregado oportunamente todos los productos de la etapa de factibilidad que permitieran la revisión y aprobación de los productos por la interventoría en la Ejecución del proyecto BPIN 2016000050017.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$3.878.808.447:</b> Contrato 1394-2017: "Estudios y diseños para la avenida San José (calle 170) desde la avenida Alberto Lleras Camargo (carrera 7), hasta la carrera 92, a lo largo del corredor de la vía Suba – Cota hasta el límite con el Distrito – río Bogotá"</p> <p>Dado que, en la prefactibilidad, no se advirtió un grave inconveniente para la realización del objeto del proyecto como lo es el hecho que el Tránsito Promedio Diario - TPD, es muy bajo en el tramo de la calle 170, lo que hace que la calzada urbana no sea viable a nivel financiero, porque la inversión es muy alta en función de la relación costo/beneficio. Aunado a lo anterior, es importante expresar que el IDU inició la ejecución del proyecto aun cuando todavía se encuentra pendiente un pronunciamiento de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) para el tramo de la Calle 170 en lo referente a la sustracción de la reserva Van Der Hammen.</p>
INFORME DE AUDITORÍA DESEMPEÑO CÓDIGO 113 PAD 2020	113	2020	SEPTIEMBRE DE 2020	12	11	2	1	<p><b>Hallazgo fiscal por \$75.933.333</b> Contrato PSP-AG 0076 DE 2020: "Prestar servicios a la Dirección General para orientar, organizar, gestionar e impulsar actividades relacionadas con los asuntos a su cargo; y apoyar en el desarrollo de los planes y proyectos asignados, en articulación con las dependencias del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU"</p> <p>Por el no cumplimiento de los requisitos legales por parte del contratista en la ejecución del contrato de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión No. 0076 de 2020 del IDU.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$287.284.309</b> Varios contratos y nombramiento</p> <p>Por pagos efectuados a la señora LILIANA EUGENIA MEJIA GONZALEZ, en los contratos de prestación de servicio profesional y nombramiento en el I.D.U. que se suscribieron entre el día 24 de marzo de 2015 y el 19 de junio de 2020 en razón a que la señora no contaba con los títulos profesionales que certificaran el cumplimiento de requisitos.</p>
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 118 PAD 2020	118	2020	DICIEMBRE DE 2020	9	4	0	0	
INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2020 CÓDIGO 99 PAD 2021	99	2020	JUNIO DE 2021	18	10	0	0	

INFORME	CÓDIGO	PERIODO AUDITADO	FECHA ENTREGA INFORME	A	D	F	P	OBSERVACIONES
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 106 PAD 2021	106	2021	SEPTIEMBRE DE 2021	16	11	4	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$438.574.549</b> Contrato No. 1555 de 2017: "Complementación y/o actualización y/o ajustes de los estudios y diseños al sistema Transmilenio y construcción de la avenida Boyacá desde AC 170 a la AC 183"</p> <p>Por el no cumplimiento del objeto contractual consistente en realizar la complementación y/o actualización y/o ajustes de los estudios y diseños al sistema Transmilenio y construcción de la avenida Boyacá desde AC 170 a la AC 183</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$94.405.531</b> Contrato No. 1576 de 2017: "Interventoría a la complementación y/o actualización y/o ajustes de los estudios y diseños al sistema Transmilenio y construcción de la avenida Boyacá desde AC 170 a la AC 183"</p> <p>Por detrimento al erario al asumir los costos en cuantía de \$94.405.531 de una interventoría a un contrato de obra fallido.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$59.594.156.841</b> Contrato No. 1543 de 2017: "Construcción de la Av. San Antonio (Calle 183) desde la Av. Boyacá (Av. Cra. 72) hasta la 54 D. Acuerdo 523 de 2013"</p> <p>Porque el tramo vial objeto del Contrato de Obra No. 1543/2017, no cumple con la función principal, la cual es accesibilidad y conectividad, dinamización de la movilización vehicular y peatonal y debido a deficiencias de planeación y el no contar con estudios y diseños definitivos de manera previa, lo que extendió la obra al doble del plazo inicial.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$1.744.172.716</b> Contrato N° 1539 de 2017: "Interventoría a la construcción de la Av. San Antonio (Calle 183) desde la Av. Boyacá (Av. Cra 72) hasta la Cra 54D."</p> <p>Por prórrogas y adiciones en el Contrato de Interventoría No. 1539 de 2017 causadas por las deficiencias de planeación y el no contar con estudios y diseños definitivos previos a la suscripción del contrato de obra</p>
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 95 PAD 2021	95	2021	DICIEMBRE DE 2021	11	6	1	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$380.708.791</b> Contrato No. 952-17: "Actualización, complementación o ajustes de los estudios y diseños de la intersección a desnivel de la av. ciudad de Cali (AK 86) por Av. Ferrocarril de occidente (AC 22), proyecto código de obra 175 (acuerdo n° 645 de 2016), en la localidad de Fontibón, en Bogotá D.C."</p> <p>Porque se aplicaron procesos y herramientas administrativas ineficientes que ampliaron tiempos de meses y generaron reprocesos internos para definir la calidad de los diseños entregados bajo el contrato de Consultoría No. 952-17, que condujo a un vencimiento del amparo de la póliza de calidad de servicios y cumplimiento.</p>
INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2021 CÓDIGO 96 PAD 2022	96	2021	INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2021 CÓDIGO 96 PAD 2022	29	19	3	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$931.009.434</b> Contrato No. 1601 de 2019: "Construcción de la extensión troncal Caracas tramo 1 y obras complementarias en la ciudad de Bogotá, D.C."</p> <p>Porque la Entidad presupuestó estampillas distritales para la Licitación Pública No. IDU-LP-SGI-014-2019, que no se evidenció en las deducciones de las órdenes de pago durante la ejecución del Contrato de Obra No. 1601 de 2019.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$321.754.834</b> Contrato No. 1605 de 2019: "Interventoría en la construcción de la extensión troncal Caracas tramo 1 y obras complementarias en la ciudad de Bogotá, D.C."</p> <p>Porque la Entidad pagó al consultor honorarios del personal mínimo requerido durante la ejecución de las Etapas de Pre- construcción y Construcción del Contrato No. 1605 de 2019 sin prestar ningún servicio a la interventoría en periodos determinados</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$1.082.528.138</b> Contrato N° 926 de 2017: "Estudios y diseños de la avenida Tintal desde la avenida Bosa hasta la avenida Alsacia, avenida Alsacia desde avenida Tintal hasta avenida Constitución, avenida Constitución desde avenida Alsacia hasta avenida Centenario y avenida Bosa desde avenida Ciudad de Cali hasta avenida Tintal en Bogotá D.C."</p> <p>Debido a la incorrecta utilización del proceso administrativo sancionatorio, lo que originó su terminación, desconociendo el presunto incumplimiento del consultor en la calidad en los productos de estudios y diseños (IDU-926-2017) y valores adicionales por las prórrogas en la etapa de preliminares de los contratos de interventoría IDU-1560, 1561 y 1562 de 2018 de los contratos de obra IDU -1539, 1540 y 1531 de 2018 respectivamente, que afectaron el desarrollo del Proyecto Avenida Guayacanes.</p>

INFORME	CÓDIGO	PERIODO AUDITADO	FECHA ENTREGA INFORME	A	D	F	P	OBSERVACIONES
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 101 PAD 2022	101	2022	SEPTIEMBRE DE 2022	11	6	2	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$30.187.205</b> Contrato No. 1336 de 2021: "Actualización, complementación, ajustes de los estudios y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la Carrera 7 desde la Calle 93 A hasta la Calle 200, PATIO Portal Calle 200, conexiones operacionales Calle 100, Calle 170 y demás obras complementarias en Bogotá, D.C."</p> <p>Porque en las fases RAI y estudios y diseños para el Tramo III del proyecto "Corredor Verde Carrera Séptima en Bogotá, D.C.", se identificaron cinco (5) cargos del personal mínimo en periodos determinados que no aportaron ningún servicio a la consultoría en virtud del Contrato de Consultoría IDU No. 1336 de 2021</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$7.902.061</b> Contrato N° 1368 de 2021: "Interventoría integral a la actualización, complementación, ajustes de los estudios y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la Carrera 7 desde la Calle 93 A hasta la Calle 200, PATIO Portal Calle 200, conexiones operacionales Calle 100, Calle 170 y demás obras complementarias en Bogotá, D.C."</p> <p>Al presentarse irregularidades con el personal mínimo a cargo del interventor en virtud del Contrato IDU No. 1368 de 2021.</p>
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 104 PAD 2022	104	2022	DICIEMBRE DE 2022	2	0	0	0	
INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2022 CÓDIGO 84 PAD 2023	84	2022	MAYO DE 2023	15	8	0	0	
INFORME DE AUDITORÍA CUMPLIMIENTO CÓDIGO 91 PAD 2023	91	2023	SEPTIEMBRE DE 2023	28	27	6	0	<p><b>Hallazgo fiscal por \$475.821.215</b> Contrato No. 1502-2020: "Interventoría integral para la construcción de conexiones transversales peatonales calle 73 entre carrera 7 y avenida caracas calle 79 B entre carrera 5 y carrera 7 calle 85 entre carrera 7 y carrera 11 en la ciudad de Bogotá" Debido a la asunción de 5 meses de interventoría IDU-1502-2020 en el Modificadorio No.3, Prórroga No.2 y Adición No. 1 del 06/05/2022, para subsanar los atrasos y deficiencias del contrato de obra IDU-1299-2020.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$398.035.253</b> Contrato No. 1525-2017: "Estudios y diseños para la construcción del puente peatonal ubicado sobre la Av. Laureano Gómez (AK 9) por Calle 112 y factibilidad, estudios y diseños del ciclo puente canal Molinos por Autonorte en la ciudad de Bogotá, D.C." Por incumplimiento de norma técnica DRMA de la EAAB-ESP en los estudios y diseños del costado oriental del puente peatonal AK 9 por calle 112 en la Localidad de Usaquén en Bogotá, D.C. en virtud del Contrato IDU No. 1525 de 2017</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$2.050.517.866</b> Contrato No. 1550-2018: "Construcción de la Ampliación de la Av. El Rincón desde Av. Boyacá hasta AK 91 incluida la intersección de la Av. El Rincón por Av. Boyacá" Porque las actividades de obra relacionadas con los anclajes para garantizar la estabilidad del talud no fueron efectivas causando un deslizamiento que afectó el tramo Eje C del Proyecto.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$116.435.685</b> Contrato No. 928-2017: "Actualización, complementación o ajustes de los estudios y diseños de la Avenida El Rincón desde la Avenida Boyacá hasta la carrera 91 y de la intersección Avenida El Rincón por Avenida Boyacá" Por la aprobación de diseños en los componentes, sin los estándares de calidad y oportunidad exigidos en marco del contrato de estudios y diseños IDU 928-2017.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$114.544.372</b> Contrato No. 956-2017: "Realizar a valor global con ajustes los estudios y diseños para la construcción de las siguientes obras: a) Intersección de la Avenida Ciudad de Cali (Ak 86) por Avenida Ferrocarril de Occidente (Ac 22), proyecto código de obra 175, y b) tramos faltantes de la Avenida Ferrocarril de Occidente, por la calzada norte correspondiente al tramo comprendido entre la carrera 100 y la carrera 96i y por la calzada sur correspondiente al tramo comprendido entre la carrera 96 c y la carrera 93, que hacen parte del proyecto con código de obra 190 del acuerdo 180 de 2005 de valorización en Bogotá D.C." Porque el contrato de interventoría 956-2017 avaló los pagos efectuados sobre los Estudios y Diseños de Geotecnia y Estructurales presentados por el titular del contrato de consultoría 952-2017, sin percatarse de que no cumplían con la calidad contratada.</p> <p><b>Hallazgo fiscal por \$246.944.108</b> Contrato No. 1737-2021: "Actualización, complementación o ajustes de estudios y diseños para la ampliación del puente vehicular ubicado sobre la calle 153 por Autonorte en la ciudad de Bogotá, D.C" Porque el IDU pagó productos que no cumplían con la calidad exigida contractualmente en el contrato 1497-2017 y tuvieron que ser corregidos por el contrato de Obra 1737-2021 y pagó productos aprobados por el contrato de interventoría 1511-2017 sin que los productos pagados cumplieran con las condiciones de calidad contractualmente pactadas.</p>
Total				188	129	21	1	El valor de los 21 hallazgos con presunta incidencia fiscal, ascienden a \$74.266.001.924.

**Fuente:** Elaboración OCI con base en información registrada en informes de auditoría de la Contraloría de Bogotá D.C. y la Contraloría General de la República.

**Convenciones:** A: Hallazgos administrativos, D: Hallazgos con presunta incidencia disciplinaria, F: Hallazgos con presunta incidencia fiscal, P: Hallazgos con presunta incidencia penal.

De la tabla anterior, se identifica que el 83% del valor de los hallazgos con presunta incidencia fiscal está asociado a los hallazgos derivados de la verificación realizada al Contrato 1543 de 2017, con su respectivo contrato de interventoría (Contrato 1539 de 2017).

Frente a las tipologías de los hallazgos identificados, de acuerdo con lo consignado en los informes de auditoría, la mayoría de ellos están relacionados con lo siguiente:

- Deficiencias en planeación y/o ejecución contractual y/o en formulación de proyectos.
- No aplicación o demoras de medidas sancionatorias.
- Deficiencias en planeación y/o coordinación interinstitucional.
- Deficiencias en la entrega, ajustes y/o devolución de informes de interventoría.
- Falencias de estudios y diseños.
- Deficiencias de publicación de información en SECOP.
- Incumplimiento de términos de ejecución y/o solicitudes de prórroga.
- Baja ejecución y deficiencias de planeación de metas de proyectos de inversión y/o metas PDD.
- Altos niveles de reservas presupuestales y pasivos exigibles.
- Extemporaneidad en inicio de los contratos.

• Ausencia y/o debilidades de registros y/o reportes de información (actas, productos).

Actualmente, se encuentra en desarrollo la Actuación Especial de Fiscalización 203 PAD 2023, por parte de la Contraloría de Bogotá D.C., la cual tiene como fecha de finalización el 18 de diciembre de 2023.

Frente a la formulación y ejecución de planes de mejoramiento, cabe anotar que todos los 188 hallazgos identificados por la Contraloría de Bogotá D.C. y la Contraloría General de la República, en las auditorías relacionadas anteriormente, cuentan con el respectivo plan de mejoramiento.

Los 188 hallazgos identificados en las 12 auditorías ejecutadas, dieron origen a la formulación de 269 acciones, de las cuales, 193 acciones han sido cerradas (71.7%) por parte de la Contraloría de Bogotá D.C., 52 acciones se encuentran en términos de ejecución (19.3%) y 24 han sido reportadas por parte de las dependencias responsables de su ejecución como terminadas (9%) y se encuentran pendientes de evaluación por parte del ente externo de control respectivo.

De las 269 acciones formuladas por el IDU, 193 han sido evaluadas por parte de la Contraloría de Bogotá D.C., de las cuales, todas han sido cerradas, lo que permite establecer un nivel de efectividad de las acciones del 100%, de acuerdo con la metodología establecida por la Contraloría de Bogotá D.C.

En la siguiente tabla se muestra la relación de acciones registradas en el Plan de mejoramiento Institucional, derivadas de las 12 auditorías ejecutadas entre 2020 y 2023:

Frente a las 5 acciones formuladas derivadas de la Auditoría realizada por la Contraloría General de la República a proyectos financiados con recursos de regalías, éstas han sido reportadas semestralmente a dicho ente externo de control en la plataforma SIRECI, a través de la Secretaría Distrital de Hacienda, quien consolida la información de las entidades distritales.

#### 10.14 GESTIÓN DE TRÁMITES DE DEPÓSITOS JUDICIALES

La Subdirección Técnica de Tesorería y Recaudo se en-

INFORME	CÓDIGO	PERIODO AUDITADO	FECHA ENTREGA INFORME	N° DE ACCIONES FORMULADAS	N° DE ACCIONES EN EJECUCIÓN	N° DE ACCIONES VENCIDAS	N° DE ACCIONES TERMINADAS	N° DE ACCIONES CERRADAS
INFORME DE AUDITORÍA DE REGULARIDAD VIGENCIA 2019 PAD 2020 CÓDIGO 108	108	2019	JUNIO DE 2020	70	0	0	0	70
INFORME DE AUDITORÍA REGALÍAS 2020	CGR - AT 96	2020	JULIO DE 2020	5	0	0	5	0
INFORME DE AUDITORÍA DESEMPEÑO CÓDIGO 113 PAD 2020	113	2020	SEPTIEMBRE DE 2020	18	0	0	1	17
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 118 PAD 2020	118	2020	DICIEMBRE DE 2020	10	0	0	0	10
INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2020 CÓDIGO 99 PAD 2021	99	2020	JUNIO DE 2021	24	0	0	0	24
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 106 PAD 2021	106	2021	SEPTIEMBRE DE 2021	18	0	0	0	18
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 95 PAD 2021	95	2021	DICIEMBRE DE 2021	12	0	0	0	12
INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2021 CÓDIGO 96 PAD 2022	96	2021	JUNIO DE 2022	48	1	0	17	30
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 101 PAD 2022	101	2022	SEPTIEMBRE DE 2022	12	0	0	0	12
INFORME DE AUDITORÍA DE DESEMPEÑO CÓDIGO 104 PAD 2022	104	2022	DICIEMBRE DE 2022	2	1	0	1	0
INFORME DE AUDITORÍA REGULARIDAD VIGENCIA 2022 CÓDIGO 84 PAD 2023	84	2022	MAYO DE 2023	19	19	0	0	0
INFORME DE AUDITORÍA CUMPLIMIENTO CÓDIGO 91 PAD 2023	91	2023	SEPTIEMBRE DE 2023	31	31	0	0	0
<b>TOTAL</b>				<b>269</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>193</b>

carga del trámite y gestión de los títulos de depósito judicial derivados de la gestión de cobro coactivo que adelanta la Subdirección Técnica Jurídica y de Ejecuciones Fiscales y de los títulos de depósitos judiciales derivados de la gestión predial que adelanta la Dirección Técnica de Predios.

Los títulos valores desmaterializados se encuentran en custodia del Banco Agrario y las áreas técnicas anteriormente mencionadas son las encargadas de determinar y

ordenar el trámite a seguir para cada título de depósitos judiciales.

Actualmente, el instituto tiene un total de 3.806 títulos de depósito judicial constituidos distribuidos de la siguiente manera:

**Tabla 6. Títulos de depósito judicial IDU**

Tipo de títulos de depósito judicial	N° de TDJ	Valor
Gestión de Cobro Coactivo	3535	5.981
Gestión Predial	271	58.790
Total	3806	64.771

Fuente: Base de datos seguimiento TDJ y Banco Agrario - Cifras en \$\$ millones



Las cifras de los títulos de depósito judiciales tramitados desde enero 2020 a marzo de 2023 son las que se presentan a continuación:

**Tabla 7. Títulos de depósito judicial Cobro Coactivo tramitados**

Vigencia	2020	2021	2022	2023	Total
\$ (Cifras en millones)	796	2.020	2.988	1.068	6.872
N° TDJ tramitados	429	840	1129	176	2574

Fuente: Base de datos seguimiento TDJ y Banco Agrario

**Tabla 8. Títulos de depósito judicial Gestión Predial tramitados**

Vigencia	2020	2021	2022	2023	Total
\$ (Cifras en millones)	2.355	10.062	9.134	2.882	24.436
N° TDJ tramitados	45	40	30	14	129

Fuente: Base de datos seguimiento TDJ y Banco Agrario

Como mejoras a la administración y gestión de los títulos de depósito judiciales se implementaron medidas de debida diligencia y puntos de control para mitigar los riesgos asociados al trámite y a los procesos de autorización de fraccionamiento, autorización de pago y conversión de los títulos, así como la actualización y mejoramiento de los procedimientos respectivos.

#### 10.14.1 Pasivos Exigibles

Las vigencias expiradas o pasivos exigibles corresponden a obligaciones contraídas con todos los requisitos legales, las cuales no se giraron en su vigencia de constitución, al año siguiente se convirtieron en reservas que fenecieron, y sin embargo se mantiene la obligación, debido al tipo de proyectos y la duración de los mismos, el Instituto tiene un

monto considerable de pasivos y en cada una de las vigencias realiza su programación para incorporar los en el presupuesto de la vigencia.

Los pasivos exigibles se deben girar por cada uno de los fondos o fuentes que se constituyeron, anualmente el Instituto envía su programación para aprobación a la Secretaría Distrital de Hacienda, para el año 2023, se envió una programación del fondo denominado Transferencias Ordinarias por valor de \$132.362 millones, de los cuales la Secretaría Distrital de Hacienda únicamente asignó \$26.110 millones.

Por lo anterior, fue necesario diseñar una estrategia para cumplir con las obligaciones contraídas y optimizar el uso de los recursos de Transferencias Ordinarias, dicha estrategia contempló el incremento de la programación de los pasivos de otras fuentes de financiación para compensar la disminución en la asignación y se emitió la Circular IDU 041 de enero 19 de 2023, donde se establecieron los lineamientos para la optimizar el uso de los recursos asignados.

#### 10.14.2 Catálogo Presupuestal

La Contraloría General de la República emitió la Resolución Orgánica 040 de 2020, "Por la cual se adopta el Régimen de Contabilidad Presupuestal Pública y el Catálogo Integrado de Clasificación Presupuestal"; este nuevo catálogo fue implementado para las entidades de Bogotá D.C., a partir de enero de 2022, motivo por el cual se procedió con las modificaciones y ajustes necesarios en el aplicativo administrativo y financiero del Instituto, así como en las interfaces con el aplicativo de la Secretaría Distrital de Hacienda.

Como parte de las bondades y mejoras del nuevo plan de cuentas, es posible generar la información de forma más detallada, facilitando así la generación de diversos informes.

#### 10.14.3 Aplicativo Terceros

Durante el año 2022 se implementó el módulo Creación de Terceros con el fin de optimizar el proceso y garantizar su confiabilidad, antes de su implementación, las áreas solicitantes realizaban las solicitudes a través de formatos vía correo electrónico, la nueva herramienta permite realizar la operación directamente sobre el aplicativo, con lo cual se

evitan errores de transcripción y se optimizan los tiempos del trámite.

#### 10.14.4 Fondo Cesiones Públicas

##### 10.14.4.1 Aplicativo Fondo Compensatorio de Cesiones Públicas

Al inicio de la administración la totalidad de los trámites que realizaba el fondo compensatorio de cesiones públicas, se registraban manualmente en herramientas de Office, por lo tanto, fue necesario iniciar un proceso de transformación digital, para desarrollar un aplicativo que permitiera ejecutar su administración y control de forma adecuada, por lo tanto, se elaboró un diagnóstico que contemplara la totalidad de las necesidades requeridas para el manejo de este fondo; en consecuencia de lo anterior, se realizaron mesas de trabajo entre las Subdirecciones Técnicas de Recursos Tecnológicos y Presupuesto y Contabilidad, para determinar las actividades necesarias con el fin de desarrollar e implementar el aplicativo.

En el año 2022, se adelantó la puesta en producción del aplicativo Fondo de Cesiones Públicas - ODOO/OPENERP, como parte del proceso del cargue de información, se incorporaron en los históricos del aplicativo 264 solicitudes de compensación de estacionamientos y 388 solicitudes de cargas urbanísticas, junto con los soportes que se migraron del aplicativo de gestión documental (Orfeo).

Es importante señalar que, a partir del 2022, los trámites relacionados con el Decreto 323/04 y sus diferentes etapas, están registrados en la herramienta junto con la información histórica; en el año 2023 se implementaron los cambios señalados por el Decreto 520 de 2022.

El aplicativo Fondo de Cesiones Públicas – ODOO/OPENERP, dispone de bondades que optimizan el proceso y garantizan la confiabilidad de la información, bajo los principios de integridad, seguridad y disponibilidad oportuna en la consulta.

#### 10.14.5 Mejoras normativas

El anterior Plan de Ordenamiento Territorial – POT, asociado a la creación del Fondo y su reglamentación, contem-

plaba que el Instituto debía realizar la liquidación de la obligación mediante un acto administrativo, previa solicitud de la Curaduría Urbana, el cual posteriormente se incorporaba a la licencia de construcción expedida por la Curaduría Urbana, los pagos se realizaban posterior a la expedición de la licencia de construcción, esta situación generaba al Instituto trámites administrativos adicionales y procesos de cobro de cartera que se debían adelantar.

En el transcurso del año 2022, la Secretaría Distrital de Planeación programó mesas de trabajo, en compañía de los curadores urbanos de Bogotá, servidores públicos de la Secretaría Distrital de Hacienda y del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, con el fin de analizar el Decreto Distrital 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, en lo relacionado con el trámite del fondo de cesiones públicas; así mismo la Subdirección Técnica de Presupuesto y Contabilidad, participó en la revisión del documento preliminar del Decreto 520/2022 "Por medio del cual se reglamentan y actualizan los mecanismos para la liquidación, pago, recaudo, administración, gestión y destinación de los recursos provenientes del pago compensatorio en dinero de las obligaciones urbanísticas de carácter general y local y demás instrumentos de financiamiento establecidos en el Decreto Distrital 555 de 2021 y se dictan otras disposiciones", aportando observaciones, modificaciones y correcciones al mismo, atendiendo de esta manera los diferentes requerimientos realizados por la Secretaría Distrital de Planeación, con el fin de lograr un documento integral que permita la aplicación normativa.

Como resultado de las recomendaciones que realizó el Instituto a la Secretaría Distrital de Planeación, el Decreto Distrital 520 de 2022 estableció que el pago de la compensación, se exigiera de manera anticipada y como requisito para la expedición de la licencia de construcción, con lo cual se evita el proceso de cobro de cartera y gestiones administrativas para su recuperación, como se había fijado en el antiguo POT (Decreto 190 de 2004) y su reglamentación.

#### 10.14.6 Cobro coactivo

Al inicio de la administración el Instituto no contaba con un procedimiento donde se estableciera de forma clara y concreta el proceso a seguir para adelantar la gestión de

cobro coactivo de la cartera correspondiente a las obligaciones urbanísticas y de estacionamientos, en cumplimiento de la aplicación normativa vigente respectiva; por lo anterior y con el fin de adelantar el análisis y depuración de la cartera del fondo compensatorio de cesiones públicas, se procedió con la realización de mesas de trabajo entre la Subdirección General Jurídica, las Direcciones Técnicas de Gestión Judicial y Administrativa y Financiera y la Subdirección Técnica de Presupuesto y Contabilidad, para definir los trámites legales y procedimentales que se deben adelantar para realizar el cobro coactivo de las obligaciones pendientes de compensar antes de la vigencia 2020.

Así mismo, se actualizaron los procedimientos relacionados con el trámite del fondo compensatorio de cesiones públicas, se elaboraron los actos administrativos de incumplimiento y se remitieron los respectivos casos a la Dirección de Técnica de Gestión Judicial, para que se iniciaran los correspondientes procesos de cobro coactivo.

#### Las cuentas por cobrar de cargas urbanísticas, presentan la siguiente evolución desde el 1 de enero de 2020 hasta el 30 de septiembre de 2023:

CUENTAS POR COBRAR OBLIGACIONES URBANÍSTICAS	
Gestión 2020 – 2023	
<b>Saldo a 1 de enero de 2020</b>	<b>21.420.579.902</b>
( - ) Actos administrativos (Pérdidas de Fuerza Ejecutoria)	15.730.932.821
( - ) Pagos	7.138.314.727
( + ) Resoluciones Nuevas	5.636.489.094
<b>Saldo a 30 de septiembre de 2023</b>	<b>4.187.821.448</b>

Fuente: Estados Financieros del Instituto

A primero de enero de 2020, las cuentas por cobrar de las obligaciones urbanísticas ascendían a la suma de \$21.420.579.902, con las gestiones de cobro y la expedición de los actos administrativos de pérdida de ejecutoria, la cartera al cierre del 30 de septiembre cerró en \$4.187.821.448, lo que equivale a una disminución del 80%

Las obligaciones de estacionamientos, presentan la siguiente evolución desde el 1 de enero de 2020 hasta el 30 de septiembre de 2023:

DEUDORAS FONDO DE ESTACIONAMIENTOS	
Gestión 2020-2023*	
<b>Saldo a 1 de Enero de 2020</b>	<b>9.702.423.197</b>
( - ) Actos administrativos (Pérdidas de Fuerza Ejecutoria)	4.349.495.690
( - ) Pagos	16.570.180.042
( + ) Resoluciones Nuevas	15.400.051.844
<b>Saldo a 30 de septiembre de 2023</b>	<b>4.182.799.309</b>

Fuente: Estados Financieros del Instituto

A primero de enero de 2020, las obligaciones de estacionamientos ascendían a la suma de \$9.702.423.197, con las gestiones de cobro y la expedición de los actos administrativos de pérdida de ejecutoria, la cartera al cierre del 30 de septiembre cerró en \$4.182.799.309, lo que equivale a una disminución del 57%

De acuerdo con la información anterior, el Instituto espera adelantar las acciones de gestión administrativa, documental y jurídica necesarias, a fin de generar los actos administrativos de pérdida de fuerza ejecutoria y demás trámites que se requieran para continuar con las actividades adelantadas por esta administración, así mismo realizar los respectivos seguimientos a los procesos que se encuentran en cobro coactivo.

#### 10.14.7 Defensa judicial

La Defensa Judicial en la entidad inicia con la representación judicial y extrajudicial en los procesos en que el Instituto hace parte como demandante o demandado, hasta el cumplimiento de las decisiones impartidas por las autoridades judiciales; a través de los actos y actuaciones a que haya lugar. Con fundamento en dichas decisiones se proponen políticas de prevención del daño antijurídico y de defensa judicial de la Entidad.

Dentro de los logros obtenidos por esta Dirección Técnica, tenemos que no solo se ha ejercido la representación judicial en todas y cada una de las acciones judiciales y extrajudiciales en las que ha sido parte el Instituto alcanzando un éxito procesal del 88%, en lo corrido de 2020-2023, sino que paralelamente se ha venido ejerciendo una política de prevención del daño antijurídico en todas las áreas del Instituto así como también la realización de Mesas de Trabajo Técnicas para la atención integral de los procesos a cargo del IDU.

Adicionalmente, hemos logrado posiciones a nivel judicial con respecto a la representación y participación activa del IDU, como una de las pocas entidades distritales cuyo Representante Judicial acompañado de personal técnico en casos puntuales asistimos a Audiencias de Pacto con seriedad y compromiso.

Igualmente, realizamos mesas de trabajo en el Instituto previas a las audiencias de pacto, así como también se efectúan reuniones en la DTGJ con delegados de las áreas de Subdirección General de Infraestructura (Dirección Técnica de Proyectos), Subdirección General de Desarrollo Urbano (Dirección Técnica de Construcciones – Dirección Técnica de Mantenimiento), Dirección Técnica de Predios, Oficina Asesora de Planeación y Subdirección Técnica de Presupuesto y Contabilidad, para efectuar seguimiento y acreditación del cumplimiento de fallos de las Acciones Populares.

#### 10.4.7.1 Acciones Judiciales Vigentes

En cuanto a las Acciones Judiciales vigentes y que cursan actualmente ante los diferentes despachos judiciales, tenemos un total de 1.513 procesos, por una cuantía aproximada del valor de sus pretensiones que ascienden a la suma de \$2.512.506.030.386.

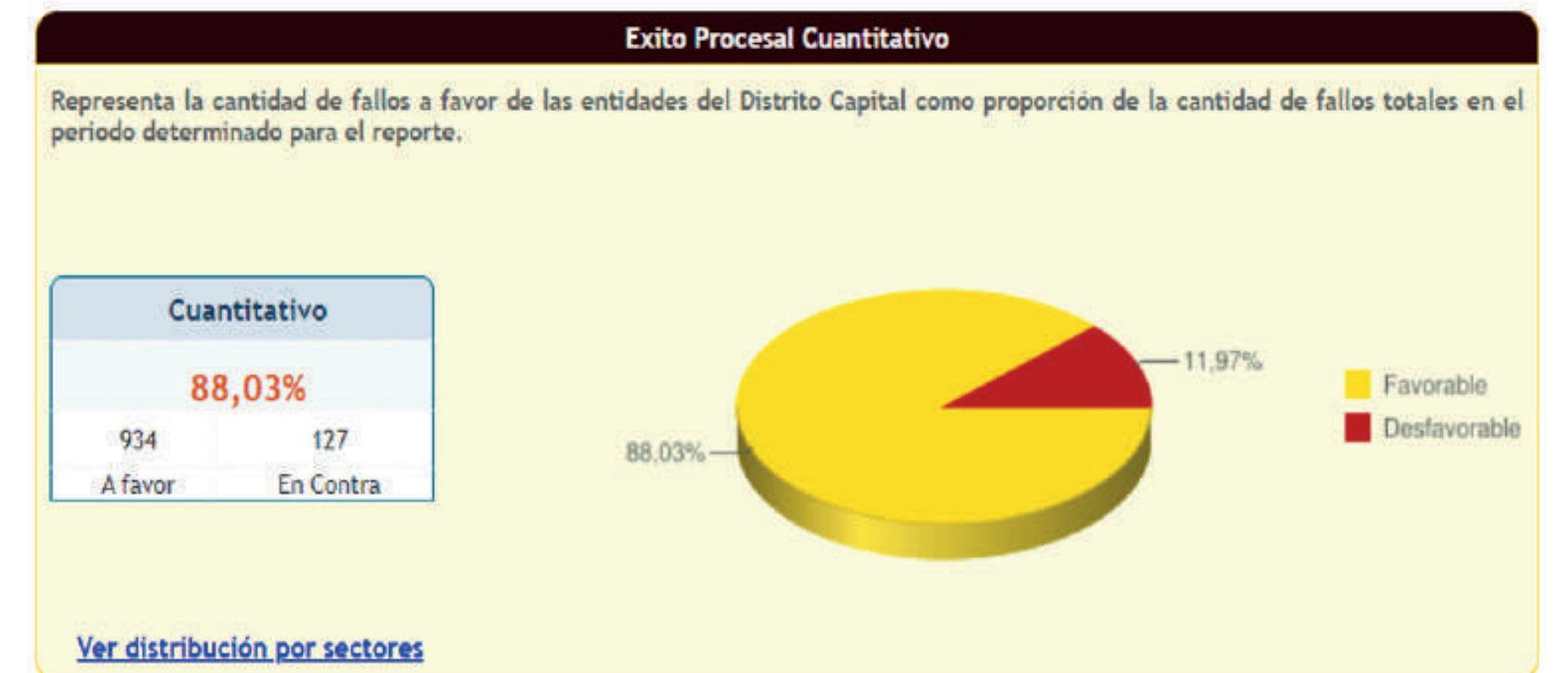
ACCIONES JUDICIALES VIGENTES	CUANTÍA APROX. DE LAS PRETENSIONES DE LA DEMANDA
Presentados por el IDU (584 Procesos)	\$524.038.084.222
Presentados en contra del IDU (1020 Procesos)	\$ 1.988.466.946.164
<b>TOTAL (pretensiones procesos vigentes) 1357</b>	<b>\$ 2.512.506.030.386</b>

#### Distribución por tipo de proceso

TIPO DE PROCESO	No.	VR. TOTAL
Acción de cumplimiento	3	-
Acción de grupo	6	168.113.159.024
Acción de repetición	17	6.627.018.275
Acción de tutela	83	-
Acción popular	79	8.778.030
Amigable composición	7	33.051.949.805
Arbitraje	1	4.644.818.726
Civil ejecutivo	2	108.622.563.622
Civil ordinario	1	350.000.000
Conciliación extrajudicial	29	59.980.972.490
Concordato	26	-
Contractual	446	810.027.064.876
Deslinde y amojonamiento	1	174.000.000
Divisorio	3	272.557.800
Ejecutivo contractual	27	24.365.859.875
Ejecutivo laboral	8	473.236.004
Expropiación	127	18.141.231.140
Insolvencia	68	0
Liquidatorios	53	0
Menor cuantía	1	-
Nulidad	4	-

TIPO DE PROCESO	No.	VR. TOTAL
Nulidad y restablecimiento	234	350.733.568.339
Ordinario laboral	23	2.866.238.828
Pertenencia	24	6.944.098.359
Proceso de reorganización	36	0
Proceso ejecutivo	59	55.810.112.3378
Proceso penal ley 600/2000 (iniciado)	16	-
Proceso penal ley 906/2004 (contra)	2	-
Proceso penal ley 906/2004 (iniciado)	78	206.541.364.923

TIPO DE PROCESO	No.	VR. TOTAL
Recurso extraordinario de revisión	3	9.013.136.439
Reivindicatorio	2	330.000.000
Reparación directa	237	558.645.289.326
Reorganización abreviada	2	0
Restitución de tenencia	1	-
Servidumbre	1	-
Tribunal de arbitramento	5	45.423.663.707
Verbal	3	355.574.553
<b>Total general</b>		<b>2.512.505.030.389</b>



#### Sentencias 2020-2023

SENTENCIAS	2020-2023
Favorables	934
Desfavorables	127

TIPO DE PROCESO	CANTIDAD
Querrelas policivas	137
Coactivos en contra de IDU	127
Coactivos iniciados por IDU	27
<b>Total general</b>	<b>291</b>

### 10.15 SARLAFT

Con el propósito de cumplir con las disposiciones contenidas en la Ley 2195 de 2022 y las Circulares e instrumentos técnicos emitidos por la Alcaldía Mayor de Bogotá en materia de prevención del Riesgo de Lavado de Activo, la entidad como pionera en el Distrito Capital, decidió implementar un Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y la Financiación del Terrorismo (SARLAFT).

Como antecedentes destacamos que, en el año 2021, el Director General del IDU suscribió un acta compromiso ante la Secretaria General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, con el fin iniciar la ruta de implementación del SARLAFT en la entidad.

En marzo 2023 se aprobó la política SG – SARLAFT IDU con el Acuerdo 006 de 2023 por parte del Consejo Directivo del IDU, que refleja un total compromiso en implementar este subsistema de gestión y evitar la materialización de riesgos relacionados con lavado de activos o financiación del terrorismo,

De igual manera, se contó con Nivel Directivo quien dispuso de tiempo y recursos para fijar los lineamientos y directrices del Sistema y se delegó en la Subdirección General de Gestión Corporativa – SGGC; el reto de implementar el SARLAFT acompañado de un equipo de expertos en materia de riesgos de LAFT quienes acompañaron toda la fase de implementación.

El sistema se adoptó finalmente en mayo de 2023 y se encuentra integrado por directrices, manuales, controles internos y procedimientos, los cuales cumplen con los estándares internacionales de GAFI (Grupo de acción Financiera) y la siguiente normativa:

El Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos y la Financiación del Terrorismo SARLAFT –IDU, cuenta con:

- Recurso tecnológico, recurso humano y documentación.
- Seguimiento continuo.

- La designación de roles y responsabilidades.
- Responsable Sarlaft: Oficial de Cumplimiento que hoy lo ocupa un Asesor de la Dirección General.
- Socializaciones periódicas.
- Conocimiento de partes relacionadas y debida diligencia simple e intensificada.
- Gestión de alertas y monitoreos.
- Gestión del riesgo: Mapa de riesgos Sarlaft para los procesos intervenidos.
- Contratación del servicio de consulta para realizar la debida diligencia simple e intensificada por los gestores Sarlaft, el equipo operativo Sarlaft y el Responsable del Sarlaft: Multiburo.
- Desarrollo de un flujo de trabajo y repositorio de información centralizado para el SG-SARLAFT IDU en OpenERP – Modulo CHIE Sarlaft para la conservación de los documentos
- Aprobación de la resolución 2338 de 2023 por la cual se determinan roles y responsabilidades para la implementación, mantenimiento, mejora, del subsistema de gestión de administración del riesgo de lavado de activos y de la financiación del terrorismo – SARLAFT IDU por el Director General.

#### Normativa internacional Adoptada por Colombia

- Estándar GAFI (Recomendaciones R1, R10 R11, R12, R19, R21, R22, R24, R25)

#### Normativa del orden Nacional

- Política Antilavado (CONPES 4042/2021)
- Ley anticorrupción 2195/2022

#### Normativa del orden Distrital

- Circular 092 de 2020 emitida por la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, por la cual se definen las directrices para la implementación del Sarlaft en las entidades distritales
- Ruta metodológica para la implementación del SARLAFT en las entidades distritales V1 -2020
- Documento Técnico. Adaptación de medidas de prevención y mitigación del riesgo del lavado de activos, financiación del terrorismo en las entidades del Distrito Capital V2 -2022



Dentro de las actividades realizadas desde su implementación contamos se resaltan las siguientes:

- Se realizó el lanzamiento presencial del SG – SARLAFT IDU a finales de mayo 2023 con conferencias magistrales, paneles de expertos, la participación de distintas entidades y más de 200 participantes.
- Se contrató y se puso en funcionamiento una herramienta tecnológica que apoya la debida diligencia inicial y el monitoreo periódico, en las áreas clave y las áreas ordenadoras del gasto para evitar riesgos, y la participación del Equipo Operativo SARLAFT.

• Con el apoyo de la Subdirección Técnica de Recursos Tecnológicos - STRT, se diseñó e implementó el módulo de conocimiento del SARLAFT ubicado en el aplicativo OPENERP y que sirve de repositorio de información y de trazabilidad a la gestión de las alertas.

• Entre junio y septiembre de 2023 se realizaron más de diez (10) jornadas de sensibilización para más de 120 gestores SARLAFT que hacen parte de las seis áreas clave y áreas ordenadoras del gasto, las cuales se muestran en el siguiente esquema.

• En lo corrido de 2023, se han realizado más de 15 debidas diligencias ampliadas, respecto de las cuales la entidad ha adoptado decisiones tempranas y se han efectuado 2 reportes de operaciones sospechosas (ROS) a la UIAF.

• En octubre de 2023, las áreas clave relacionadas con Funcionarios y PSP fueron las primeras en realizar su salida en producción.

• Se realizó el monitoreo semestral al 100% de funcionarios, al 100% de contratistas de prestación de servicios PSPS y al 100% cesionarios de contratos de prestación de servicios PSPS, analizando aproximadamente 2.260, a los cuales se les realizó debida diligencia masiva, se gestionaron alertas que fueron puestas en conocimiento del Responsable SARLAFT y/o Oficial de Cumplimiento Antisoborno, para compartir con la Administración para la adopción temprana de decisiones.

• Entre octubre y noviembre de 2023, se fijó el plan de trabajo para los procesos asociados a gestión predial y a la Cesión de Derechos Económicos con el fin de salir en producción y ejecutar el monitoreo correspondiente.

• Diagrama de líneas de defensa con áreas y procesos claves y controles de debida diligencia.

### 10.16 MESAS DE TRABAJO CON LA CCI

Con el propósito de identificar oportunidades de mejoramiento en la gestión, el IDU revisó observaciones y recomendaciones realizadas por la Cámara Colombiana de la Infraestructura - CCI, desde la perspectiva de los

Interventores, Consultores y Constructores.

Para ello se adelantaron mesas de trabajo con la CCI, seis en el año 2020 con los Interventores, Consultores y Constructores, y cinco en el año 2021 con los Constructores e Interventores. Durante las mesas de trabajo del año 2020 contamos como moderador a la Escuela Colombiana de Ingeniería Julio Garavito.

Los temas abordados en dichas mesas de trabajo fueron:

- Plazos contractuales
- Formas de pago
- Coordinación Interinstitucional
- Trámites internos de la Entidad
- Coherencia entre los documentos del pliego y del contrato.
- Profesionales requeridos para la ejecución de los contratos
- Actividades no previstas en obra
- Medición de los avances físicos de los contratos
- Medidas sancionatorias
- Matriz de riesgos
- Etapa de liquidación
- Procesos sancionatorios

Las recomendaciones acogidas en las mesas de trabajo en comento son:

- Creación de instancias de articulación interna y externa.
- Estructuración de nuevos esquemas de contratación de acuerdo con las particularidades y necesidades de cada proyecto
- Ajustes al Manual de Interventoría
- Revisión de trámites, requisitos y aprobaciones ante el IDU
- Ajuste a las formas de pago para contribuir a un mejor flujo de caja
- Ajuste a las restricciones, dedicaciones y perfiles de los profesionales

## 10.17 SUDS

### 10.17.1 Introducción Componente Sostenibilidad, Infraestructura Verde (IV) y Sistemas Urbanos de Drenajes Sostenible (SUDS)

#### 10.17.1.1 Contextualización de la Sostenibilidad en proyectos de Infraestructura de transporte y espacio público

Ante la expansión urbana acelerada y la crisis climática surge como desafío el desarrollo de ciudades sostenibles y resilientes ante los efectos del cambio climático, esto con el fin de garantizar las necesidades humanas presentes y de las futuras generaciones, además de promover transformaciones sociales con perspectivas de accesibilidad, equidad y derecho a la ciudad.

Para alcanzar la sostenibilidad ambiental en proyectos de infraestructura de transporte y espacio público, se requiere la interrelación de aspectos técnicos, ambientales, sociales y normativos, para identificar oportunidades y generar soluciones de diseño que permitan aumentar la resiliencia climática en el largo plazo. En este sentido y como parte de las buenas prácticas de gestión e innovación ambiental en los proyectos antes mencionados, desde el 2020 el IDU ha incorporado dentro de las obligaciones contractuales un marco de acción de sostenibilidad ambiental contemplando la implementación de actividades y/o prácticas constructivas sostenibles para sus proyectos, como mecanismo esencial para el logro de las metas locales, nacionales e internacionales orientadas al desarrollo sostenible y los desafíos derivados de la expansión urbana y conglomeración demográfica.

Es así como a partir del análisis y evaluación de criterios de sostenibilidad enmarcados en cuatro (4) Ejes temáticos (ET): Infraestructura Verde, Gestión del Recurso Hídrico, Eficiencia Energética y Confort Urbano, se han identificado oportunidades y generado soluciones de diseño que aportan a la construcción de ciudades sostenibles.

#### 10.17.1.2 Políticas y estrategias de sostenibilidad urbana

Teniendo en cuenta la adopción en 2015 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible por parte de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el IDU a través de las prácticas de gestión del componente de sostenibilidad, se ha comprometido a contribuir a los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): 3: Salud y bienestar 7: Energía asequible y no contaminante. 9: Industria innovación e infraestructura. 11: Ciudades y comunidades sostenibles. 12: Producción y consumo responsables. 13: Acción por el clima, y 15: Vida de ecosistemas terrestres.

Dentro de los lineamientos orientadores para la gestión, el IDU ha considerado como documentos clave, entre otros: la Política Nacional de Cambio Climático (2017) que incluye el desarrollo urbano e infraestructura estratégica resiliente al clima y baja en carbono; el Plan de Ordenamiento Territorial - POT adoptado mediante el Decreto 555 de 2021 emitido por la Alcaldía Mayor de Bogotá.

Este Decreto define como principios rectores del ordenamiento territorial, el visibilizar la naturaleza de la ciudad a través del reverdecimiento del espacio público, la renaturalización de corredores de movilidad arteriales, intermedios y locales, y el aumento en la permeabilización del suelo, entre otros; la Norma Técnica NS-166 de la EAAB-ESP que establece los principales parámetros de diseño y las restricciones generales de localización de 7 tipologías de SUDS recomendadas para su implementación en la ciudad de Bogotá; la Resolución conjunta 001 de 2019 de la Secretaría Distrital de Ambiente y la Secretaría Distrital de Planeación mediante la cual se establecen los lineamientos y procedimientos para la Compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura.

#### 10.17.1.3 Objetivos del componente de Sostenibilidad, IV y SUDS

##### 10.17.1.3.1 Objetivo General

Incorporar en las fases del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura de movilidad de Bogotá competencia del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la implementación de medidas de adaptación y mitigación frente a la emergencia climática en el marco de los lineamientos establecidos por instrumentos distritales, nacionales e internacionales con enfoque al desarrollo sostenible.

##### 10.17.1.3.2 Objetivos Específicos

• Posicionar al IDU como entidad líder a nivel nacional en la integración de buenas prácticas de gestión sostenible e innovación ambiental.

• Planear, diseñar y construir tipologías de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) e infraestructura verde en los proyectos de movilidad a cargo del IDU; como solución basada en la naturaleza para el desarrollo sostenible de Bogotá.

• Establecer un marco de acción de sostenibilidad ambiental para la integración de prácticas sostenibles de urbanismo y construcción que contribuyan a la mitigación y adaptación a los efectos del cambio climático.

• Promover y apoyar la investigación y el desarrollo de temáticas de sostenibilidad ambiental al interior del Instituto.

##### 10.17.1.4 Gestión institucional

Con el fin de crear un instrumento de referencia general que abarque los procedimientos relacionados con el componente Sostenibilidad, Infraestructura Verde y SUDS en las diversas etapas del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura de movilidad gestionados por el IDU, se elaboró un diagrama de procesos que presenta una secuencia detallada de las actividades que se adelantan desde la Oficina de Gestión Ambiental (OGA) y los productos relacionados, identificando la interacción con otros componentes de la misma oficina y con otras oficinas del Instituto.

Actualmente se está trabajando en la creación de una base de datos geográfica de manera conjunta con la Dirección Técnica de Inteligencia de Negocio e Innovación - DTI-NI, en la cual, mediante el uso de la herramienta SIGIDU, se pueda observar la ubicación georreferenciada, las características de diseño y una imagen de las tipologías de SUDS implementadas, así como la información de los contratos de obra e interventoría relacionados. También será posible visualizar en esta herramienta, la información general de las iniciativas de sostenibilidad implementadas en los proyectos de infraestructura vial llevados a cabo por este instituto.

Desde el Instituto en cabeza de la OGA se apoyó en la definición de reglamentación y desarrollo de normativa a nivel del Distrito Capital relacionada con SUDS e infraestructura verde.

#### 10.17.2 Marco de acción sostenible en los proyectos de infraestructura

##### 10.17.2.1 Integración en la Guía de Maduración Vigente

En relación al Componente de Sostenibilidad en el segundo semestre de 2021 se logró incorporar en la actualización de la Guía de Maduración de Proyectos IDU con código GU-FP-04 los lineamientos y entregables específicos al capítulo de sostenibilidad en los niveles correspondientes a prefactibilidad, factibilidad y de estudios y diseños en las fases del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura en el numeral 10.12 AMBIENTAL (Ver Ilustración 1).



Ilustración 1. Lineamientos y entregables específicos al Capítulo de Sostenibilidad dispuestos en la Guía de Maduración de Proyectos. Fuente: adaptado de Guía de Maduración de proyectos IDU (GU-FP-04), 2021.

### 10.17.3 Ejes Temáticos de Sostenibilidad (ET)

Con el fin de establecer lineamientos para el diseño sostenible y de innovación ambiental en el espacio público y los elementos que lo integran o interactúan con éste, desde el Componente de Sostenibilidad, Infraestructura Verde y SUDS se ha implementado una metodología, que busca priorizar aquellas estrategias multifuncionales que potencialicen el desarrollo sostenible de los proyectos de infraestructura vial a lo largo de todo su ciclo de vida.

La metodología implementada se fundamenta en la priorización de cuatro (4) Ejes Temáticos ET: i) Gestión del recurso hídrico ii) Infraestructura verde iii) Eco-eficiencia y

iv) Confort urbano. Estos ejes corresponden a las áreas de trabajo, conocimiento e intervención para la sostenibilidad y se desarrollan a través de once (11) líneas de acción (LA) que se conciben como categorías orientadoras que permiten abordar los diferentes aspectos de sostenibilidad ambiental aplicables en el diseño y ejecución de los proyectos (Ver Ilustración 2).

Los ET, así como sus LA y Herramientas de Sostenibilidad HS son la base para desarrollar una propuesta de diseño sostenible e innovación ambiental, que permita contribuir con las metas intersectoriales de sostenibilidad trazadas por los diferentes planes, normas, programas, manuales y políticas públicas Distritales, Nacionales y/o internacionales.

Ilustración 2. Marco de Acción para el Diseño Sostenible y de Innovación Ambiental

Ejes Temáticos	Objetivos (Artículo 5, Decreto 555 / 21)	Líneas de Acción	Descripción
Gestión del Recurso Hídrico	Implementación de medidas de adaptación y mitigación frente a posibles riesgos derivados de la variabilidad climática y cambio climático. Incrementando la capacidad de resiliencia y la renaturalización de los ecosistemas urbanos mediante la gestión del agua en espacios construidos.	Drenaje Urbano Sostenible	Incluye la implementación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) para la gestión sostenible de la escorrentía pluvial y que están asociados a la prevención de escenarios de inundación.
		Aprovechamiento de Agua Lluvia	Considera el aprovechamiento de las aguas lluvias para usos en el espacio público.
Infraestructura Verde	Generar condiciones que protejan los servicios ecosistémicos y los elementos de importancia paisajística ambiental a través de construcciones seguras y resilientes que promuevan una relación más armónica y sostenible del entorno construido y natural de la ciudad.	Reverdeamiento urbano	Se asocia con el manejo integral del material vegetal existente y/o propuesto para el espacio público. Y tiene como fin incrementar en cantidad y diversidad las coberturas vegetales.
		Conservación de la Biodiversidad y Conectividad Ecológica	Considera la diversidad de fauna y flora presente en el contexto urbano, así como los servicios ecosistémicos que provee.
Eco-eficiencia	Aportar a la reparación de condiciones de inequidad en el acceso a los servicios sociales de la ciudad. A través de adelantar acciones encaminadas a generar una red de movilidad sostenible, limpia, segura, asequible.	Calidad del Aire	Hace referencia a medidas de mitigación de contaminación atmosférica por emisiones de carbono, reduciendo la vulnerabilidad de la población.
		Materiales y Mobiliario Sostenible	Se deben utilizar materiales que observen criterios de bajas emisiones, procesos constructivos y de integración con el entorno y que en su desarrollo que propendan por la sostenibilidad ambiental.
		Eficiencia Energética	Está relacionado con sistemas que permiten realizar un consumo eficiente de energía. Como también la implementación de nuevas tecnologías que incluyan el uso de energías no convencionales de energía renovable.
Confort Urbano	Integrar y proteger la apropiación de los elementos de importancia paisajística cultural, para mejorar el bienestar, la calidad de vida y garantizar el derecho a la ciudad de los habitantes.	Gestión de RCD	Hace referencia a la clasificación y aprovechamiento de residuos de construcción y demolición (RCD).
		Sentido de Lugar	Tiene en cuenta todas las consideraciones relacionadas con mejorar la calidad del espacio público para generar mayor apropiación por parte de la ciudadanía.
		Salud ambiental	Hace referencia a los efectos que las condiciones del ambiente tienen sobre la calidad de vida y la salud, individual y colectiva.
		Accesibilidad	Considera medidas innovadoras para garantizar el acceso seguro y equitativo al espacio público por parte de los diferentes grupos poblacionales.

Fuente: Elaboración propia Componente de Sostenibilidad, Oficina de Gestión Ambiental IDU.

### 10.17.4 Herramientas de sostenibilidad (HS)

A partir de la metodología adoptada se ha adelantado la elaboración de fichas técnicas denominadas Herramientas

de Sostenibilidad (HS) con información de gran utilidad para la implementación de alternativas sostenibles en las ciudades. Esta información resulta útil desde etapas tempranas de los proyectos y permiten alinearlos con los Objetivos de

Desarrollo Sostenible ODS. Cada ficha está asociada a un eje temático ET con el fin de implementar diferentes soluciones que contribuyan a la salud y bienestar de los ciudadanos y a la sostenibilidad urbana.

Actualmente el componente se encuentra en el proceso de actualización y elaboración de doce (12) HS, entre ellas las soluciones asociadas a huertas urbanas, techos verdes y vegetación para la remoción de contaminantes atmosféricos, entre otras.

#### 10.17.4.1 Indicadores de sostenibilidad

Durante la ejecución de los contratos para la elaboración de los Estudios y Diseños del Corredor Verde, se logró coordinar y llevar a cabo diversas mesas de trabajo que involucraron a consultores, interventores y el IDU.

En estas sesiones, se identificó la necesidad de cuantificar los beneficios derivados de la incorporación de criterios sostenibles en el diseño del proyecto, y a partir del esfuerzo en conjunto se realizó el análisis y diseño de treinta y siete (37) indicadores de sostenibilidad, los cuales permiten calcular, medir y analizar los beneficios generados por la implementación de proyectos de infraestructura vial.

### 10.17.5 Promoción e implementación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS)

#### 10.17.5.1 Integración en la Guía de Maduración Vigente

En el segundo semestre de 2021, se logró incorporar en la actualización de la Guía de Maduración de Proyectos IDU con código GU-FP-04 los lineamientos y entregables específicos al capítulo de SUDS en los diferentes niveles de estudios y diseños en las fases del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura en el numeral 10.7 REDES HIDROSANITARIAS (Ver Ilustración 3).

**Ilustración 3. Lineamientos y entregables específicos al Capítulo de SUDS dispuestos en la Guía de Maduración de Proyectos.**



Fuente: adaptado de Guía de Maduración de proyectos IDU (GU-FP-04), 2021.

### 10.17.6 Casos de Éxito y Mejores Prácticas

#### 10.17.6.1 Premios y reconocimientos

En septiembre de 2021, el Instituto de Desarrollo Urbano fue galardonado con el Reconocimiento a las Buenas Prácticas de Desarrollo Sostenible por Pacto Global Red Colombia en la categoría "No Empresarial" con la propuesta "Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en proyectos de infraestructura de transporte", el cual, contribuye al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 9: Industria, Innovación e Infraestructura (Ver Ilustración 4).

**Ilustración 4. Reconocimiento a las Buenas Prácticas de Desarrollo Sostenible por Pacto Global Red.**



Fuente: Elaboración propia Componente de Sostenibilidad, Oficina de Gestión Ambiental IDU.

#### 10.17.6.2 Promoción e investigación científica

Desde el componente de Sostenibilidad, Infraestructura verde y SUDS, el IDU ha logrado fomentar, planear e incorporar la buena práctica de SUDS en sus proyectos de infraestructura y espacio público. Gracias a esto el componente ha ganado reconocimiento a nivel internacional como un referente de drenaje sostenible en proyectos de inversión pública, presentando sus avances en espacios de importancia internacional tales como:

- XXX Congreso Latinoamericano De Hidráulica en Foz de Iguazú, Brasil.
- VIII Congreso internacional de Ingeniería Civil "los retos

de la academia frente a las nuevas tendencias post pandemia en tecnología, innovación y sostenibilidad", en Bogotá, Colombia.

- XVII International Green Infrastructure for Urban Stormwater Management Conference.
- Jornadas Internacionales: "Los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) como una medida de adaptación frente al cambio climático".

#### 10.17.6.3 Red de Conocimiento para la Investigación, el Fortalecimiento y la promoción de SUDS, como Medida de Adaptación al Cambio Climático

En el año 2021, el IDU, la Secretaría Distrital de Ambiente SDA y el Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático IDIGER junto con otras entidades establecieron la Red de Conocimiento para la Investigación, Fortalecimiento y Promoción de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) como Medida de Adaptación al Cambio Climático, conocida como Red SUDS. El propósito principal de esta iniciativa es crear un espacio integral de trabajo y conocimiento que fomente y fortalezca la implementación de SUDS en los ámbitos público, privado y académico.

Desde su creación hasta el primer semestre del año 2023, se han llevado a cabo seis (6) Talleres Intersectoriales que han contado con la participación de expertos tanto a nivel nacional como internacional y la asistencia de alrededor de 370 personas provenientes de diferentes sectores como lo son entidades públicas municipales, distritales, nacionales y universidades, entre otros. Además, se ha impulsado la difusión y comunicación de estos talleres a través de los canales establecidos por las entidades que forman parte de la Red SUDS.

#### 10.17.6.4. Curso interno de Diseño Sostenible e innovación ambiental

Durante el periodo comprendido entre abril y agosto de 2022, como iniciativa del Componente se llevó a cabo el curso de "Diseño Sostenible e Innovación Ambiental". Este curso tuvo como objetivo proporcionar a la Gente IDU una comprensión del enfoque de sostenibilidad ambiental, además de presentar casos prácticos de Infraestructura Verde y Sistemas Urbanos de Drenaje en los proyectos del IDU.

El curso se dividió en 10 sesiones, las cuales abarcaron distintos módulos que abordaron temas técnicos, normativas y ejemplos de aplicación. En total, participaron 25 personas provenientes de 16 áreas diferentes y representando 17 profesiones distintas.

#### 10.17.6.5 Viernes de Sostenibilidad

Con el fin de transferir conocimientos e incrementar el interés por parte de toda la Gente IDU en temas de diseño sostenible e innovación ambiental, se generaron los Viernes de Sostenibilidad, una propuesta que consiste en la

presentación de avances y logros en el tema por parte de invitados expertos.

Este evento se realiza con periodicidad mensual desde el año 2022. El primer evento del año 2023 se realizó el pasado 03/03/2023 al cual asistieron un total de 216 personas a través de Google Meet, Twitter, Youtube y Facebook.

#### 10.17.6.6 Incorporación de Fauna Silvestre

En el contexto urbano los elementos que hacen parte de cuerpos de agua, zonas con vegetación como parques, separadores viales, controles ambientales, áreas sin endurcimiento, o algunos tipos de infraestructura como puentes, luminarias y canales, se convierten en espacios con el potencial de albergar diversas especies de fauna silvestre, cuya presencia representa un reto en el diseño e implementación de mejores prácticas para evitar o mitigar los impactos que puedan ser ocasionados por el desarrollo de la infraestructura vial.

Esta diversidad de fauna silvestre encontrada en los proyectos del Instituto, que incluye especies de anfibios, reptiles, aves y mamíferos, que incentivaron durante la presente administración un proceso de actualización de los lineamientos del IDU a tener en cuenta para su manejo, que fueron incorporados en el Manual de Control y Seguimiento Ambiental y de SST del IDU con código MG-AC-02.

Es así como, actualmente en la ejecución de los proyectos IDU en el marco de la implementación de mejores prácticas, se incorporó el concepto de fauna silvestre de manera que representará una iniciativa para tener en cuenta dentro del proceso de estructuración de los proyectos, no solo los análisis de la afectación de las aves por ser el grupo con mayor diversidad y representatividad entre la fauna vertebrada, sino también los de otras especies de vertebrados como anfibios, reptiles y mamíferos.

Así mismo se fortalecieron lineamientos para lograr la implementación de diferentes estrategias orientadas al manejo de fauna silvestre que buscan integrar la participación de profesionales especializados y el apoyo de todo el personal que labora en los frentes de obra, para ejecutar acciones como:

- **Actividades de seguimiento:** consisten en implementar jornadas para identificar las especies de fauna silvestre asociadas al área de intervención de los proyectos y la búsqueda de individuos en sitios que puedan ser usados para la reproducción, refugio, descanso y/o alimentación. De esta forma se identifican situaciones que requieran la implementación de alguna medida de manejo para la prevención o mitigación de impactos.

- **Señalización:** consiste en implementar elementos visuales que permitan alertar sobre la presencia de fauna silvestre dentro de los frentes de obra.

- **Ahuyentamiento:** consiste en generar perturbaciones controladas para limitar la permanencia de la fauna silvestre en el área de intervención y/o inducir al abandono o desplazamiento gradual, desde el sitio objeto de intervención hacia zonas adyacentes que no serán intervenidas.

- **Actividades de rescate:** consisten en la captura temporal de la fauna silvestre y el traslado de ésta a los centros de recepción autorizados por la Autoridad Ambiental Competente para su atención veterinaria.

- **Capacitaciones a personal:** consiste en dar a conocer entre el personal de obra las acciones a realizar en caso de presentarse algún encuentro con fauna silvestre, de manera que puedan implementarse acciones para evitar la afectación sobre la integridad física de los individuos o reducir los casos de accidentalidad; además de promover un proceso de conciencia ambiental sobre la importancia y el cuidado hacia la fauna silvestre.

Como resultado de ésta gestión en obra, se han recopilado experiencias de registros de anidación y/o rescate de nidos de aves como torcazas (*Zenaida auriculata*), copetones (*Zonotrichia capensis*), mirlas (*Turdus fuscater*), colibríes (*Colibri coruscans*), alcaravanes (*Vanellus chilensis*), semilleros (*Spinus psaltria*), azulejos (*Thraupis episcopus*), que han sido rescatados como parte del seguimiento a la ejecución de tratamientos silviculturales, remoción de cobertura vegetal e intervención en infraestructura; su manejo ha implicado actividades de seguimiento a nidos que contienen huevos o polluelos y actividades de rescate.



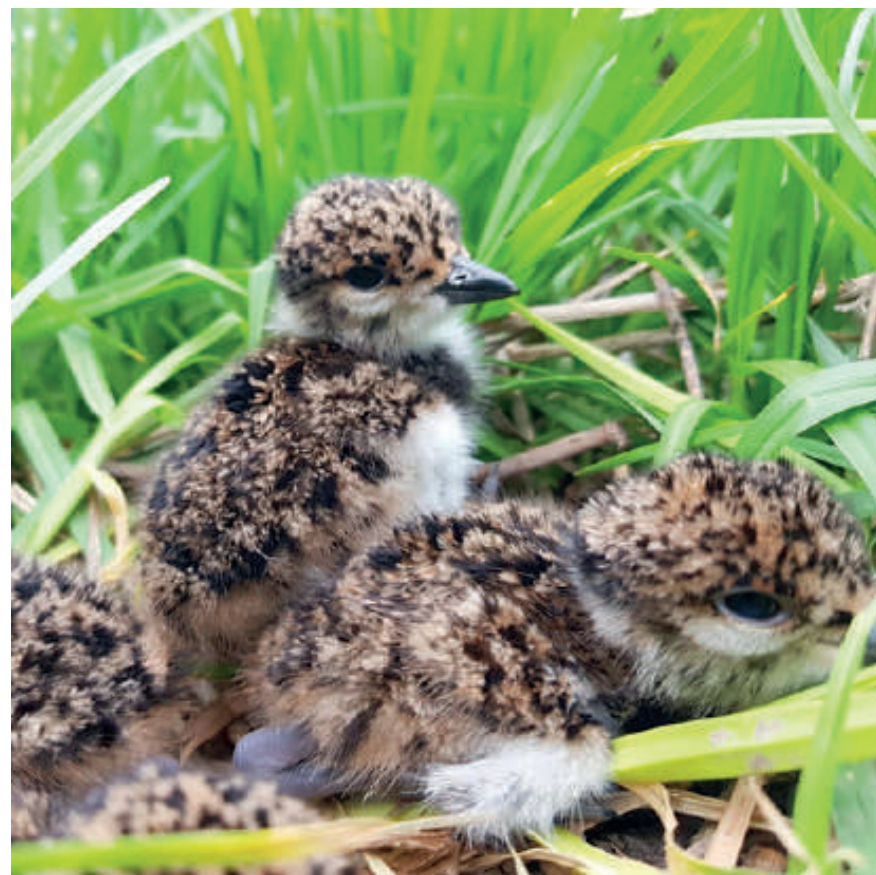
En el grupo de las aves, también se han llevado a cabo actividades de rescate de individuos adultos y crías, cuyo manejo se ha requerido no por intervenciones propias de los proyectos, sino por ocasión de hallazgos de fauna varada en los frentes de obra que llegan en búsqueda de alimento o refugio, o en riesgo de atropellamiento.

Este es el caso de crías de diferentes especies de aves, patos como *Oxyura jamaicensis*, *siris* (*Tyrannus melancholicus*) y aves migratorias como el cuco (*Coccyzus americanus*), la polla azul (*Porphyrio martinica*).



En ocasiones, se han encontrado especies de aves para las cuales el cuidado veterinario en centros de recepción de fauna silvestre representa un porcentaje bajo de supervivencia, debido a que no se cuenta con procedimientos para su empolpe y el cuidado de las crías, por lo que se han priorizado actividades de seguimiento para evitar que las actividades constructivas interfieran en el cuidado parental y permitir el desarrollo de los huevos y polluelos en los sitios naturales donde son encontrados.

Es así que, gracias a estos seguimientos se ha promovido el cuidado de los padres, que ha llevado a procesos exitosos de reproducción en proyectos como la Avenida Guayaquanes, Avenida 68 y Avenida Cali, donde se han observado polluelos de alcaravanes (*Vanellus chilensis*) y chorlitos (*Charadrius vociferus*).



Como hemos mencionado, el Instituto ha incorporado dentro de sus procedimientos el manejo de todos los grupos de fauna vertebrada, y con lo anterior se ha visto la necesidad de realizar diferentes casos de manejo de anfibios que se han presentado en áreas como pastizales, zonas con empozamiento de agua en proyectos como Patio La Reforma, Av. Guayaquanes y Avenida 68.

En estos lugares se han encontrado ranas sabaneras (*Dendropsophus molitor*) en diferentes etapas de desarrollo, como huevos, larvas y adultos y casos de rescate de sapos (*Rhinella* sp.), que son poco comunes en el Distrito, para los cuales se han promovido el uso de protocolos que generen condiciones para su rescate y transporte.



Otro grupo identificado en zonas con vegetación y sin endurecimiento son los reptiles, principalmente la serpiente sabanera (*Atractus crassicaudatus*), encontrada al realizar el descapote del suelo o el retiro de material acoplado.



Como estos, son múltiples los éxitos de rescate de individuos de diferentes especies de fauna silvestre, para las cuales la implementación de estas acciones de manejo ha sido fundamental para evitar o mitigar los impactos en áreas urbanas y son claves desde la gestión del Instituto en protección y conservación de la fauna silvestre.

Es de resaltar que la implementación de mejores prácticas de gestión ambiental en obra para el componente, también han propendido por propuestas innovadoras para la infraestructura vial en Bogotá, como fue el proyecto piloto de nidos artificiales en el corredor ambiental del canal córdoba, en el cual se instalaron 30 cajas nidos con el fin que evaluar su uso por la avifauna y sus beneficios como estrategia que aporte al cuidado de este grupo de especies.





### 10.17.7 Logros, conclusiones y recomendaciones

#### 10.17.7.1 Resumen de logros en la gestión

- Para esta vigencia el consolidado de actividades internas (in house) del componente de Sostenibilidad, Infraestructura Verde y SUDS fue de 131 actividades relacionadas con la estructuración de pliegos y la elaboración de Documentos Técnicos de Soporte en fase de Factibilidad y Estudios & Diseños. Por otra parte, el consolidado de actividades externas (o misionales) como la supervisión de Productos en fase de Factibilidad y Estudios y Diseños, Reuniones de seguimiento contractual y Recorridos de monitoreo de Tipologías SUDS fue de aproximadamente 320 actividades.
- La incorporación de lineamientos y entregables concretos relacionados con los capítulos de sostenibilidad y SUDS en las distintas etapas a lo largo del ciclo de vida de los proyectos, mediante la Guía de Maduración de Proyectos del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y en la estructuración de los pliegos para procesos de contratación.
- El desarrollo de un marco de acción para la sostenibilidad ambiental en los proyectos de infraestructura bajo la responsabilidad del IDU. Este marco con base en el análisis y la evaluación de criterios de sostenibilidad agrupados en cuatro (4) ejes temáticos: Infraestructura Verde, Gestión del Recurso Hídrico, Eficiencia Energética y Confort Urbano, incorpora directrices de sostenibilidad que se encuentran integradas en varios instrumentos a nivel distrital, incluyendo el Plan de Ordenamiento Territorial, el Manual del Espacio Público, el Plan de Acción Climática y el Programa de Reconocimiento Bogotá Construcción Sostenible.
- El componente de SUDS se encuentra incorporado en más de 60 proyectos IDU de gran relevancia para la ciudad, como la Avenida Congreso Eucarístico, la Avenida Ciudad de Cali, el Corredor Verde, entre otros.

Hasta la fecha, se ha culminado el diseño de más de 325 tipologías, además de 10 tipologías de SUDS que ya se encuentran construidas y en funcionamiento.

- Desarrollo de doce (12) fichas de sostenibilidad las cuales son la base para la propuesta preliminar de diseño sostenible e innovación ambiental en los proyectos de pre inversión.

#### 10.17.7.2 Conclusiones y recomendaciones de la Sostenibilidad Urbana en Bogotá

A partir de la incorporación del componente de Sostenibilidad, Infraestructura Verde y SUDS el IDU ha logrado la implementación de soluciones sostenibles en los proyectos de infraestructura de transporte y espacio público, lo cual contribuye a la construcción de una ciudad más sostenible, equitativa, accesible y resiliente ante los efectos del cambio climático. Adicionalmente, se ha potenciado la investigación al interior del Instituto, lo cual permite avanzar en cuanto a la innovación ambiental en los proyectos. En atención a los resultados de la gestión se hacen las siguientes recomendaciones para continuar con la construcción de una mejor ciudad:

- Fomentar la investigación con respecto a nuevos materiales (permeables, ecológicos y/o susceptibles de aprovechamiento), actividades y/o prácticas constructivas que garanticen la sostenibilidad de los proyectos.
- Crear artículos científicos con las buenas prácticas que se han venido incorporando en los procesos constructivos.
- Trabajar en las alianzas con la academia y las entidades distritales, para fomentar la investigación y difusión del conocimiento.
- Continuar asistiendo a talleres, charlas y eventos que permitan comunicar los avances del IDU y aprender de casos exitosos.

- Continuar posicionando al IDU a nivel nacional e internacional como una entidad referente en la implementación de SUDS e infraestructura verde en proyectos de movilidad y espacio público.

### 10.18 PROYECCIÓN DE GENERACIÓN DE EMPLEO

La ejecución de los proyectos de infraestructura a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, tanto a nivel de consultoría como de obra, juega un papel fundamental en la reactivación económica de la ciudad, a través de la generación de empleos tanto directos como indirectos.

El IDU desarrolló en 2021 una metodología para la proyección de la generación de empleo de proyectos misionales, la cual usa la información histórica de empleos generados por los contratos misionales ejecutados, sus alcances y sus valores, para definir indicadores a partir de los cuales es posible estimar los empleos que se generarán con la ejecución de los proyectos futuros.

Etapas	Indicador	% indirectos
Estudios y Diseños	0,18	0%
Construcción	0,08	107,79%
Conservación	0,08	140,00%

Los indicadores establecen el número de empleos directos mensuales generados por cada salario mínimo mensual legal vigente comprometido en los contratos suscritos para la ejecución de los proyectos.

#### 10.18.1 Cálculo de empleos directos e indirectos

El cálculo de empleos mensuales directos de cada proyecto se lleva a cabo usando el costo de la fase en salarios mínimos y el indicador descrito anteriormente, y dividiendo por 12 meses, para obtener los empleos-año proyectados. El cálculo de los empleos indirectos se realiza de acuer-

do con lo recomendado por diferentes fuentes, según las cuales este valor corresponde al 140% de los empleos directos generados exclusivamente por la construcción de los proyectos.

En este sentido, se considera que dentro del 140% mencionado se encuentran los empleos generados por las consultorías asociadas al proyecto entre otros, por lo cual el factor neto corresponde a 107,79% para los contratos de construcción y 140% para contratos de conservación.

En el documento anexo se detalla la metodología desarrollada.

#### 10.18.2 Resultados

A continuación, se presentan los valores de la proyección de empleos para los proyectos ejecutados o contratados durante el Plan de Desarrollo vigente:

Año	Directos		Indirectos
	Proyectado	Real	
2020		7.201	
2021	9.517	9.563	9.707
2022	15.513	14.372	16.158
2023	20.390	13.690*	21.023
2024	20.917		22.449
2025	15.959		17.292
2026	7.060		7.725
2027	3.877		4.308
2028	3.877		4.308
2029	3.075		3.410
2030	122		170
2031	44		62

\* Con corte al 19 de octubre de 2023

Los empleos directos hacen referencia a puestos de trabajo equivalentes generados durante un año (10 empleos equivalen a 10 personas trabajando un año, 5 personas trabajando 2 años, o 20 personas trabajando 6 meses). Los empleos indirectos son calculados con los factores descritos anteriormente.

Los valores reales son calculados a partir de los empleos reportados en los informes semanales de los contratos misionales ejecutados por el Instituto, convertidos a empleos-año para ser comparables con los valores proyectados, según lo descrito en el párrafo anterior.

# OBRAS CON SENTIDO

por una Bogotá más sostenible

IDU 2020 - 2023

Diego Sánchez Fonseca



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

