

En la Ciudad Capital, la durabilidad de parches no ha sido objeto de estudio a la fecha, a pesar de la importancia que recae frente a la necesidad de entender el ciclo que tiene la inversión realizada en estos tipos de deterioro.

Para la celebración del presente contrato donde se implementará una tecnología que no se ha aplicado en Bogotá D.C., se dan los parámetros para celebrar el contrato mediante la causal de contratación directa sin la obtención previa de ofertas, para la celebración de actividades científicas o tecnológicas, por cuanto en primer lugar el Decreto-Ley 591 expresa que se puede contratar por esta causal la transferencia de tecnología como la aplicación de nuevas tecnologías nacionales o extranjeras; y en segundo término porque se trata de la innovación de un proceso productivo que en el menor tiempo posible cubrirá el mayor número de huecos.

Las ventajas del método de parcheo por inyección a presión neumática fueron evidenciadas en las pruebas que se realizaron por parte de la firma Green Patcher Colombia a las que fue invitada la UAERMV. Luego de realizadas las pruebas el Especialista en Pavimentos de la entidad emitió el siguiente concepto técnico:

“Asunto: El uso de la técnica denominada “Green Patcher” para tapar huecos o baches.

El 31 de octubre de 2013 en las instalaciones en batallón de artillería General Francisco Landazábal Reyes tuve la oportunidad de ver la aplicación de la técnica de parcheo o bacheo de pavimentos denominada “Green Patcher”, novedosa en Colombia. El equipo realiza en muy corto tiempo las operaciones necesarias para llenar o tapar un hueco en condiciones técnicas adecuadas. El uso de emulsión asfáltica de rompimiento rápido permite que los vehículos circulen inmediatamente a la colocación de la mezcla que se produce en el equipo. Comparado con los procesos usados en el país para la reparación de huecos en las carpetas asfálticas es indudable que presenta unas ventajas que son:

• Simplificación del proceso de preparación del área de reparación: se elimina la excavación y

El Instituto de Desarrollo Urbano IDU, mediante Resolución 3243 de diciembre 18 de 2013, “Por la cual se adopta la actualización del manual MG-IC-010 especificaciones técnicas generales de materiales y construcción para proyectos de infraestructura vial y de espacio público en Bogotá D.C.”, resuelve adoptar la actualización del manual MG-IC-010, incorporando la sección 571-13 Parcheo Mecanizado versión 1, que describe el proceso de reparación de pequeñas áreas fracturadas, de las carpetas asfálticas (Parcheo) empleando equipos, máquinas bacheadoras/parchadoras o unidades de parcheo, utilizando mezcla asfáltica en frío o en caliente.

6.1.2 Capacidad Técnica Mínima.

6.1.2.1 Consideraciones para el Ofrecimiento del Personal Mínimo.

Un (1) ingeniero civil o de vías (coordinador del contrato) con experiencia profesional general no menor a ocho (8) años, de los cuales debe tener como mínimo cinco (5) años de experiencia específica como director de proyectos de infraestructura vial o en la construcción de pistas y aeropuertos.

Por cada vehículo, un (1) ingeniero civil o de vías con experiencia profesional general no menor a seis (6) años, de los cuales debe tener como mínimo tres (3) años de experiencia específica como residente de obra en proyectos de infraestructura vial o en la construcción de pistas y aeropuertos.

Nota: La dedicación en el proyecto del personal ofrecido es del cien (100%) por ciento.

La formación del personal deberá acreditarse con los títulos o certificaciones y para los profesionales propuestos deberá acreditarse, mediante copia legible de la matrícula y del certificado de vigencia de la misma, que está autorizado para ejercer la profesión correspondiente.

La experiencia específica deberá acreditarse mediante la presentación de constancia o certificación emitida por la empresa o entidad donde laboró el personal especificando claramente el periodo trabajado, el objeto contratado y/o los servicios prestados. La UAERMV se reserva el derecho de solicitar información complementaria a los certificados de experiencia específica exigidos.

No se admiten auto certificaciones o certificaciones expedidas por los mismos profesionales, en caso de acreditar experiencia en la que el profesional actuó como contratista, para lo cual deberá aportar certificación de la entidad contratante mediante la cual acredite que participó.

El proponente deberá garantizar la idoneidad de todos los operadores y conductores ofrecidos, la UAERMV se reserva la posibilidad de solicitar el cambio de uno o más de los operadores y conductores en caso que no se reciba el rendimiento y/o capacidad técnica y/o habilidad para este tipo de labores. El compromiso de idoneidad aquí requerido se entiende cumplido con la presentación de la oferta.

El proponente debe anexar a su propuesta carta de compromiso de suministro del personal mínimo requerido y presentará los contratos de trabajo y hojas de vida del personal solicitado el día de suscripción del acta de inicio del contrato.

La experiencia debe ser acreditada con las certificaciones correspondientes.

Los documentos soporte para acreditar la experiencia de los profesionales propuestos deben ser certificaciones que contengan como mínimo la siguiente información:

- Nombre del contratante
- Nombre del contratista
- Objeto del contrato.
- Cargo desempeñado.
- Lugar de ejecución del Proyecto
- Fecha de inicio y terminación del contrato.
- Firma del personal competente.

6.1.2.3 Maquinaria y Equipo

Como quiera que la maquinaria y equipo es importada, deberá anexar licencia de importación, factura comercial, la guía de transporte y se deben presentar los documentos de nacionalización y legalización de la maquinaria, control de emisiones conforme a lo requerido por el Ministerio de Medio Ambiente, cumplir con las regulaciones del Ministerio de Transporte si fuere necesario y del DAMA si las hubiere.

El oferente debe certificar que cada uno de los equipos y maquinaria que dispondrá para el desarrollo del objeto serán modelo 2012 o posterior.



MATA LLANA & ASOCIADOS
Abogados Consultores S.A.S

Por lo tanto conceptuamos que la Unidad se encuentra autorizada para contratar directamente y sin que se requieran varias ofertas por la causal de celebrar un contrato para desarrollar actividades científicas o tecnológicas. Finalmente, es importante precisar que el Decreto 734 de 2012 resulta actualmente aplicable a la UAERMV en la medida que esta entidad se acogió al régimen de transición previsto en el artículo 162 del Decreto 1510 de 2012 a través de la expedición de la Resolución 553 de 2013, y en esos términos se deben aplicar los requisitos establecidos en dicho reglamento para la celebración de contratos por la causal de contratación, en cuanto a la expedición de un acto administrativo que justifique el proceso de selección y los estudios previos.

Adicionalmente se deberá requerir al proponente de una propuesta técnica y económica para efectos de la celebración del contrato correspondiente.

Lo anterior para los fines pertinentes.

Atentamente,



ERNESTO MATA LLANA CAMACHO
Abogado

Pag 135

Diciembre 26 de 2013

Doctor,
Ernesto Matallana Camacho
Gerente
MATA LLANA & ASOCIADOS ABOGADOS CONSULTORES
Calle 33 N° 25 D 20 Torre 3
Bogotá

REF: Concepto legal en relación con los elementos de PROPIEDAD INTELECTUAL que se derivan de los documentos remitidos por la sociedad *Green Patcher Colombia* -GPC- dentro del proceso de contratación con la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial -UAERMV-.



juan david castro garcia
ABOGADO - PROPIEDAD INTELECTUAL

t. +571 317 4 47 5 69
@: correojdk@gmail.com
d: Calle 35 # 5-59 (P. 5)

2. En relación con la condición de oferente único.

En relación con la información que ha suministrado, hasta el día de hoy, la sociedad GPC en relación con los derechos de propiedad intelectual de los cuales dispone Velocity UK se concluye que, al no ser titular de derechos exclusivos de propiedad intelectual necesarios para proveer el servicio relativo al contrato en cuestión, no sería posible considerar a GPC como oferente único dentro del tenor del artículo 3.4.2.4.1. del decreto 734 de 2012.

Ahora bien, si GPC llegare a demostrar que Velocity UK:

a) es el titular de la patente internacional WO2012066362A1, y,

b) si se comprueba que el mecanismo patentado descrito en la mencionada patente es el mismo que GPC va a utilizar en la ejecución del contrato con la UAERMV, se abriría la posibilidad de considerar a GPC como oferente único (desde la perspectiva del artículo 3.4.2.4.1. del decreto 734 de 2012) pues se estaría en presencia de un titular de un derecho exclusivo de patente internacional (con efectos en nuestro país) que le permitiría reivindicar la exclusividad en el uso de la tecnología que se necesita para ejecutar el contrato de rehabilitación de la malla vial.

ANÁLISIS DE INFORMACIÓN Y COMPARACIÓN DE ALTERNATIVAS
GRUPO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO - IDU EN COLABORACIÓN CON LA UNIDAD
ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL

Agosto de 2013

ACTIVIDADES DE PARCHEO O BACHEO EFICIENTES

7. RECOMENDACIONES

1. Instauración de un programa tapa huecos o de parcheo como política de conservación de la malla vial. Por tanto el programa piloto debe considerar en una primera fase únicamente la atención a los tramos viales que se encuentran con calificación de buen estado.
2. Se requiere un presupuesto de \$4.813 millones costo directo para la atención de los XXX km-carril de la malla vial en buen estado. Teniendo en cuenta Ley 80 y el proceso de licitación el presupuesto debe ser afectado por AIU de 30% que significa un presupuesto de \$6.257 millones de pesos.
3. El objetivo de este proyecto piloto es verificar la mejora en el nivel de serviciabilidad y movilidad de la malla vial en buen estado en el tiempo por esta política y revisar las bondades aplicadas de los equipos de bacheo o automatizados para parcheo. Razón por la cual la especificación debe ser definida para este tipo de intervención por inyección o por eficiencia.
4. Existen dos modalidades para este piloto. 1. Contratación a un tercero para ejecución del programa con la posibilidad de usar cualquiera de los equipos automatizados que puedan estar disponibles en el país para el momento de la apertura del proceso. 2. Compra de equipo y materiales por subasta inversa por la UMV y apoyo técnico del IDU.
5. Teniendo en cuenta las ventajas que quieren medirse, realizar un proyecto de seguimiento al proceso piloto que evalúe los datos basados en el estudio aquí presentado para su calibración a las características Distritales.
6. Los equipos y técnicas antes descritos, buscan solucionar huecos que se generen en las capas de rodadura, que no sean producto de daños estructurales o patologías severas y profundas, en tal sentido, su aplicación y objetivo es atender problemas superficiales y de emergencia para garantizar la movilidad, no son necesariamente la solución a patologías mayores o deficiencias constructivas.
7. Como alternativa de evaluación se recomienda la implementación de políticas que promuevan la eficiencia y eficacia en actividades de mantenimiento, generación de pagos (incentivos) por desempeño y descuentos por demoras.