



**EMPRESA DE DESARROLLO URBANO DEL OCCIDENTE – EDUOCCIDENTE
EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO**

**INVITACIÓN A PRESENTAR OFERTA
INVITACIÓN DIRECTA No. 041 DE 2026**

***ELABORACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCION DE 3 KILOMETROS DE PLACA
HUELLA EN EL MUNICIPIO DE SOPETRÁN.***

**SOPETRÁN, ANTIOQUIA
MAYO DE 2026**

Señores:

NOMBRE	JAIRO BLANDON INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.S
NIT	901972043-5
DIRECCIÓN	Carrera 65 32 D 91, MEDELLÍN – ANTIOQUIA.
EMAIL	jbingenieria2025@gmail.com
REPRESENTANTE LEGAL	JAIRO ARMANDO BLANDON JARAMILLO
CC	78.079.657

Cordial saludo,

La Empresa Industrial y Comercial del Estado Empresa de Desarrollo Urbano del Occidente – EDUOCCIDENTE, en cumplimiento del Acuerdo 004 del 4 de junio de 2025, mediante el cual se modificó su Manual de Contratación, pretende adelantar el siguiente proceso contractual:

ELABORACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCION DE 3 KILOMETROS DE PLACA HUELLA EN EL MUNICIPIO DE SOPETRÁN.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD DELETORIA PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN:

El Sistema General de Regalías (SGR) fue concebido como un instrumento de desarrollo territorial que busca garantizar una distribución equitativa de los recursos provenientes de la explotación de los recursos naturales no renovables, promoviendo el crecimiento sostenible, la reducción de brechas sociales y el fortalecimiento institucional de los entes territoriales. De acuerdo con el Decreto 1821 de 2020, los proyectos financiados con recursos del SGR deben estructurarse desde una fase de formulación técnica y sólida, en la cual se identifiquen las necesidades reales del territorio, se analicen los actores involucrados y se definan soluciones coherentes con los planes de desarrollo municipal, departamental y nacional. Esta etapa constituye la base conceptual para la ejecución de inversiones efectivas que impulsen el progreso regional y local. En concordancia con la Ley 2056 de 2020, la formulación y ejecución de proyectos deben orientarse bajo los principios de equidad territorial, enfoque diferencial y priorización de las poblaciones más vulnerables, garantizando que las inversiones respondan a las condiciones particulares y a las necesidades de las comunidades beneficiarias. En el sector transporte, la red vial colombiana se organiza jerárquicamente en tres niveles: • Red Primaria: a cargo de la Nación. • Red Secundaria: administrada por los departamentos. • Red Terciaria: compuesta por las vías rurales o interveredales bajo responsabilidad de los municipios. En el departamento de Antioquia, la red vial terciaria cumple un papel fundamental en la integración rural, al conectar las zonas productivas con los centros urbanos, los servicios básicos y los mercados regionales. No obstante, las condiciones geográficas, el alto régimen de lluvias, la falta de mantenimiento periódico y la limitada capacidad técnica y financiera de los municipios han ocasionado un deterioro considerable en la infraestructura vial rural. Entre las problemáticas más comunes se encuentran los procesos de erosión y pérdida de banca, la falla o colmatación de estructuras de drenaje, la saturación del terreno y la pérdida de la superficie de rodadura, afectando directamente la

transitabilidad y la seguridad vial. Ante esta realidad, el municipio de Sopetrán ha priorizado la ejecución de proyectos orientados al mejoramiento de la red vial terciaria como una estrategia clave para fortalecer la conectividad rural, dinamizar la economía local y mejorar la calidad de vida de las comunidades campesinas. El proyecto denominado “Elaboración de estudios y diseños para la construcción de 3 kilómetros de placa huella en el municipio de Sopetrán” se enmarca en la necesidad de fortalecer la infraestructura vial rural como un factor determinante para el desarrollo económico, la integración territorial y el acceso a servicios básicos. A través de la estructuración técnica integral, se busca contar con diseños de alta calidad que permitan la futura ejecución de obras de placa huella, optimizando la conectividad de las comunidades rurales, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando las condiciones de transitabilidad en corredores estratégicos del municipio.

JUSTIFICACIÓN El municipio de Sopetrán presenta una alta dependencia de su red vial terciaria para la movilidad de la población rural, el transporte de productos agrícolas, el acceso a instituciones educativas, servicios de salud y demás actividades socioeconómicas. Sin embargo, gran parte de estas vías se encuentran en condiciones deficientes debido al deterioro progresivo de la carpeta de rodadura, insuficiencia de obras de drenaje, presencia de pendientes pronunciadas y afectaciones derivadas de las condiciones climáticas, especialmente durante temporadas de lluvia, lo cual genera dificultades de transitabilidad, incremento en costos de transporte y aislamiento parcial de comunidades rurales. En este contexto, la construcción de placa huella se constituye como una solución técnicamente adecuada para vías rurales con pendientes altas y tránsito mixto de baja y mediana intensidad; no obstante, actualmente el municipio no cuenta con estudios ni diseños definitivos que permitan estructurar adecuadamente proyectos de inversión para acceder a recursos de financiación, particularmente del Sistema General de Regalías y otras fuentes públicas. La ausencia de estos insumos técnicos limita la capacidad institucional para gestionar recursos y ejecutar intervenciones bajo criterios de calidad, eficiencia y sostenibilidad. Por lo anterior, el presente proyecto busca desarrollar los estudios y diseños para la construcción de 3 kilómetros de placa huella, incluyendo levantamientos topográficos, estudios geotécnicos, diseños geométricos y estructurales, estudios hidráulicos, ambientales y de tránsito, así como presupuestos, especificaciones técnicas y demás documentos requeridos para la estructuración integral del proyecto de obra. Contar con estos productos permitirá reducir riesgos técnicos, financieros y constructivos en la futura fase de inversión, mejorar la madurez del proyecto y garantizar que las soluciones propuestas respondan a las condiciones reales del territorio. Adicionalmente, la futura ejecución de las obras derivadas de estos estudios impactará positivamente la calidad de vida de la población rural, al facilitar el acceso a mercados para productores agropecuarios, disminuir tiempos y costos de desplazamiento, mejorar la seguridad vial y fortalecer la integración territorial del municipio, aportando al desarrollo rural sostenible y al cierre de brechas de infraestructura entre la zona urbana y rural.

TÉCNICA El proyecto se fundamenta en la necesidad de contar con información primaria, confiable y detallada que permita definir soluciones de infraestructura vial acordes a las condiciones reales del terreno. Actualmente, las vías terciarias en los corregimientos de Motegrande, Guayabal, Pomar, Córdoba y Llano de Montaña presentan limitaciones asociadas a topografías complejas, pendientes pronunciadas, suelos con baja capacidad portante y deficiencias en el manejo de aguas superficiales, lo que hace inviable la implementación de soluciones estándar sin un sustento técnico adecuado. Desde el punto de vista de la ingeniería, la construcción de placa huella requiere diseños específicos

basados en levantamientos topográficos de alta precisión, caracterización geotécnica del suelo y análisis de variables hidráulicas y de tránsito. La ausencia de estos insumos incrementa significativamente el riesgo de fallas estructurales, sobredimensionamiento de las obras, sobrecostos y baja durabilidad de la infraestructura. Por ello, la ejecución de estudios como el levantamiento topográfico georreferenciado, los ensayos de laboratorio (granulometría, límites de Atterberg, CBR, entre otros), y los estudios hidrológicos e hidráulicos, permite establecer parámetros de diseño confiables y técnicamente sustentados. Adicionalmente, el diseño geométrico y estructural de la vía garantiza que la solución propuesta se adapte a las condiciones específicas de alineamiento, pendientes y capacidad de soporte del terreno, optimizando el desempeño del pavimento tipo placa huella. La incorporación de estudios de tránsito y capacidad del servicio permite dimensionar adecuadamente la infraestructura en función de la demanda actual y futura, mientras que los estudios ambientales (PAGA) aseguran la identificación y mitigación de impactos, promoviendo la sostenibilidad del proyecto. La estructuración técnica y financiera, mediante la elaboración de presupuestos, análisis de precios unitarios (APU), cronogramas y especificaciones técnicas, garantiza que el proyecto sea ejecutable, medible y controlable, reduciendo incertidumbres en la fase de inversión. En este sentido, el proyecto alcanza un nivel de madurez que cumple con los requisitos exigidos por el Sistema General de Regalías, facilitando su viabilidad y financiación. En consecuencia, la elaboración de estudios y diseños no solo es un requisito previo indispensable, sino una condición técnica esencial para asegurar que la futura construcción de la placa huella sea funcional, segura, duradera y eficiente, respondiendo a las condiciones geográficas y operativas del territorio y garantizando una adecuada inversión de los recursos públicos.

LEGAL La Carta Política establece como fin esencial del Estado garantizar la efectividad de los principios, servir a la comunidad, y garantizar la efectividad de los derechos y deberes consagrados en la Constitución siendo que las autoridades tienen la obligación de asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. El proyecto cumple con la normatividad vigente del Sistema General de Regalías – SGR, dando aplicabilidad a la Ley 2056 de 2020. El proyecto susceptible de ser financiados con los recursos del Sistema General de Regalías está en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y con los planes de desarrollo de las entidades territoriales, y cumple con el principio de Buen Gobierno, teniendo en cuenta las siguientes características: 1. Pertinencia, entendida como la conveniencia de desarrollar proyectos acordes con las condiciones particulares y necesidades socioculturales, económicas y ambientales. 2. Viabilidad, entendida como el cumplimiento de las condiciones y criterios jurídicos, técnicos, financieros, ambientales y sociales requeridos. 3. Sostenibilidad, entendida como la posibilidad de financiar la operación y funcionamiento del proyecto con ingresos de naturaleza permanentes. 4. Impacto, entendido como la contribución efectiva que realice el proyecto al cumplimiento de las metas locales, sectoriales, regionales y los objetivos y fines del Sistema General de Regalías. 5. Articulación con planes y políticas nacionales, y planes de las entidades territoriales. 6. Mejoramiento en indicadores del Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) y las condiciones de empleo. En el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013, se establece como función pública las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento y mejoramiento de los proyectos y obras de infraestructura del transporte, en el cual se materializa el interés general previsto en la Constitución Política, al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del territorio nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. Estas funciones se ejercen a través de las entidades y organismos

competentes de orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares. Adicionalmente, el denominado proceso de descentralización de la red vial, se inició con el decreto 2171 de 1992, expedido por el gobierno nacional en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 20 transitorio de la Constitución Política, por el cual se transformó el entonces Ministerio de Obras. Es por lo anteriormente expuesto, que en la Ley 715 de 2001, artículo 74, se establece como función de los departamentos adelantar la construcción y conservación de los componentes de la infraestructura de transporte que corresponda. En el artículo 76 de la misma Ley se establece como función de los municipios el construir y conservar la infraestructura municipal, las vías urbanas, suburbanas, verdales y aquellas que sean propiedad del municipio, como a su vez las instalaciones portuarias, fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos directa o indirectamente, como también el identificar prioridades de infraestructura de transporte en su jurisdicción y el desarrollo de alternativas viables. Adicionalmente el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 10133 del 28 diciembre 2017 adoptó el documento “Cartilla guía para la evaluación de cantidades y ejecución de presupuestos para la construcción de obras de la red terciaria y férrea” desarrollado por el INVIAS, al cual se hace referencia en el documento para las intervenciones relacionadas con puntos críticos de estabilidad de taludes, pérdida de banca, drenaje, entre otros. Así mismo, se siguieron los procedimientos indicados en el Decreto Reglamentario 1821 del 31 de diciembre de 2020 y las orientaciones para la presentación de proyectos aplicables en el momento para proyectos del SGR, tanto general como para el sector transporte.

2. OBJETO A CONTRATAR Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS: ELABORACION DE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCION DE 3 KILOMETROS DE PLACA HUELLA EN EL MUNICIPIO DE SOPETRÁN.

FICHA TÉCNICA:

ITEM	CARGO/OFCIO	SALARIO	DEDICACIÓN	TIEMPO EN DÍAS	VALOR PARCIAL
2	DISEÑO PLACA HUELLA				150.947.849,30
	COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL				
2.1	Levantamiento topográfico de 3000 ml , Amarre a la red geodesica minimo 3 vías				24.289.974,80
	Topógrafo	\$ 200.000	100,00%	30	6.000.000,00
	Cadenero 1	\$ 83.333	100,00%	20	1.666.660,00
	Cadenero 2	\$ 83.333	100,00%	20	1.666.660,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				9.333.320,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				17.639.974,80

	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	650.000,00
	Transporte	\$ 300.000	100,00%	20	6.000.000,00
2.2	Ensayos de laboratorio para caracterización del suelo. Incluye un apique por cada tramo, ensayos de granulometría por tamizado y lavado, determinación de humedad natural, límites de Atterberg, expansión libre, pH y determinación de CBR para capacidad portante de la rasante de la vía. Se realiza para 11 tramos				21.872.500,00
	Ingeniero civil especialista	\$ 350.000	100,00%	30	10.500.000,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				5.250.000,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				9.922.500,00
	ALQUILER DE ESTACION Y EQUIPO DE CAMPO COMPLETO	gl		1	3.500.000,00
	ENSAYOS DE LABORATORIO y TOMA DE MUESTRAS (11 TRAMOS)	gl	100,00%	1	4.500.000,00
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	650.000,00
	Transporte	\$ 300.000	100,00%	11	3.300.000,00
2.3	Diseño Geometrico 3000 ml				13.863.000,00
	Ingeniero civil especialista	\$ 350.000	100,00%	18	6.300.000,00
	Delineante de arquitectura y o afin	\$ 80.000	50,00%	10	400.000,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				6.700.000,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,85)				1,89
	COSTO BASICO				12.663.000,00
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	600.000,00
	Transporte	\$ 300.000	100,00%	2	600.000,00
2.4	Diseño estructura de pavimentos				5.009.993,70
	Ingeniero civil	\$ 233.333	100,00%	10	2.333.330,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				2.333.330,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				4.409.993,70
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	600.000,00
2.5	Presupuesto, memoria de cantidades de obra, APUS con su respectivo cronograma de ejecución de obras, documento de especificaciones técnicas y documento de proceso constructivo				14.355.609,25

	Arquitecto y o ingeniero civil	\$ 233.333	100,00%	25	5.833.325,00
	Delineante de arquitectura o afin	\$ 87.500	100,00%	15	1.312.500,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				7.145.825,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				13.505.609,25
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	850.000,00
2.6	Planos de construccion generales y de detalle, como planta perfiles, cortes estructurales y obras de drenaje				12.765.296,75
	Ingeniero civil o Arquitecto	\$ 233.333	100,00%	25	5.833.325,00
	Delineante de arquitectura y o afin	\$ 87.500	50,00%	15	656.250,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				6.489.575,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,85)				1,89
	COSTO BASICO				12.265.296,75
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	500.000,00
2.7	Plan de manejo de tránsito				8.514.990,55
	Ingeniero civil o Arquitecto especialista	\$ 233.333	100,00%	15	3.499.995,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				3.499.995,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				6.614.990,55
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	400.000,00
	Transporte	\$ 300.000	100,00%	5	1.500.000,00
2.8	Estudios ambientales PAGA				13.206.500,00
	Ingeniero Ambiental	\$ 195.000	100,00%	30	5.850.000,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				5.850.000,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,85)				1,89
	COSTO BASICO				11.056.500,00
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	650.000,00
	Transporte	\$ 300.000	100,00%	5	1.500.000,00
2.9	Estudio hidrológico e Hidraulico				22.095.000,00
	Ingeniero especialista	\$ 350.000	100,00%	30	10.500.000,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				10.500.000,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				19.845.000,00
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	750.000,00

	Transporte	\$ 300.000	100,00%	5	1.500.000,00
2.10	Estudio de tránsito y capacidad del servicio				14.974.984,25
	Ingeniero civil	\$ 233.333	100,00%	25	5.833.325,00
	SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (1)				5.833.325,00
	FACTOR MULTIPLICADOR (1,89)				1,89
	COSTO BASICO				11.024.984,25
	PAPELERIA, FOTOCOPIAS, INFORMES, ALQUILER COMPUTADORES	gl	100,00%	1	650.000
	Transporte	\$ 300.000	100,00%	11	3.300.000,00
	COSTO TOTAL				150.947.849,30
	IVA 19% (sobre el costo basico)				28.680.091
	COSTO TOTAL=BASICO+IVA				179.627.940,67

3. PLAZO DE EJECUCIÓN:

El plazo de ejecución será de **TRES (03) MESES**, contados a partir del acta de inicio.

4. ANÁLISIS DEL PRECIO Y SU JUSTIFICACIÓN:

El precio estimado por la Empresa de Desarrollo Urbano del Occidente – EDUOCCIDENTE para la contratación del presente objeto asciende a la suma de **CIENTO SETENTA Y NUEVE MILLONES SEISCIENTOS VEINTISIETE MIL NOVECIENTOS CUARENTA PESOS CON SESENTA Y SIETE CENTAVOS M/CTE – (\$179.627.940,67)** los cuales serán pagaderos de la siguiente manera: **1.) UN PAGO ANCIPITADO** por un valor del 30%, el 70% restante se hará por acta de avance de actividades. Todos los pagos se realizarán de conformidad con el procedimiento de verificación y trámite establecido por el área de Contabilidad de la Empresa de Desarrollo Urbano del Occidente – EDUOCCIDENTE.

5. OBLIGACIONES DEL CONTRATO:

Las obligaciones específicas del contratista que se derivan del presente estudio previo son las siguientes:

1. Realizar el levantamiento topográfico de los 3 kilómetros proyectados para la construcción de placa huella, incluyendo amarre a la red geodésica y levantamiento planimétrico y altimétrico de las vías objeto de intervención.
2. Ejecutar los estudios de suelos y ensayos de laboratorio requeridos para la caracterización geotécnica de la vía, incluyendo apiques, toma de muestras y análisis de capacidad portante de la rasante.

3. Elaborar el diseño geométrico vial del proyecto, contemplando alineamientos horizontales y verticales, perfiles, secciones típicas y parámetros técnicos aplicables.
4. Diseñar la estructura de pavimento tipo placa huella conforme a los resultados de tránsito, condiciones geotécnicas y normatividad técnica vigente.
5. Elaborar el estudio hidrológico e hidráulico necesario para definir obras de drenaje superficial y manejo adecuado de aguas lluvias en el corredor vial.
6. Formular el estudio de tránsito y capacidad de servicio de la vía, determinando condiciones actuales y futuras de operación vehicular del proyecto.
7. Elaborar el Plan de Manejo de Tránsito (PMT) requerido para la ejecución futura de las obras, garantizando condiciones de movilidad y seguridad vial.
8. Realizar los estudios ambientales y elaborar el Plan de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA), incluyendo identificación de impactos y medidas de manejo ambiental.
9. Elaborar los presupuestos de obra, memorias de cantidades, análisis de precios unitarios (APU), especificaciones técnicas, cronograma de obra y demás documentos técnicos requeridos para el proceso constructivo.
10. Entregar los planos constructivos generales y de detalle del proyecto, incluyendo plantas, perfiles, cortes estructurales, obras de drenaje y demás documentos técnicos definitivos debidamente firmados y aprobados.

6. CRITERIOS DE LA SELECCIÓN OFERTA MAS FAVORABLE:

La Empresa de Desarrollo Urbano del Occidente – EDUOCCIDENTE, en cumplimiento de los principios que rigen la contratación estatal, en especial el de selección objetiva, y en concordancia con su Manual de Contratación vigente, establecerá como parte del procedimiento de Invitación Privada una serie de criterios de evaluación que permitan identificar al proponente con las mejores condiciones técnicas, económicas y sociales para la ejecución del contrato.

Dentro de estos criterios se incluirán:

Calificación por experiencia del equipo de trabajo, con el fin de verificar la idoneidad, trayectoria y especialización del personal clave que se asignará a la ejecución del contrato.

Calificación por precio, con el propósito de garantizar una oferta económicamente favorable para la entidad, sin que ello comprometa la calidad de los servicios contratados.

Calificación por experiencia del proponente, orientada a valorar la capacidad demostrada de la persona natural o jurídica para desarrollar contratos de igual o similar objeto.

Apoyo a la industria nacional, como medida para fomentar la producción y contratación de bienes y servicios de origen nacional, en cumplimiento del principio de desarrollo económico sostenible.

Contratación de personal en condición de discapacidad, como incentivo a la inclusión laboral y al fortalecimiento de prácticas de responsabilidad social empresarial.

La aplicación de estos criterios busca asegurar que la elección del contratista se base en factores que reflejen su idoneidad, experiencia, responsabilidad social y capacidad técnica y económica, garantizando así que la ejecución del objeto contractual se realice en condiciones óptimas de eficiencia y calidad.

1. RIESGOS ASOCIADOS AL PROCESO:

Teniendo en cuenta que la contratación de **EDUOCCIDENTE** se deriva en su gran mayoría de los contratos celebrados con las entidades clientes, los riesgos inherentes a dichos contratos serán trasladados en su totalidad a los proveedores y/o aliados que apoyen la ejecución de los mismos contratos, a lo cual dichos proveedores y/o aliados deberán tener en cuenta los documentos establecidos para la entidad cliente donde se evidencie la matriz de riesgos y/o a la que tal efecto establezca **EDUOCCIDENTE**.

2. GARANTÍAS APLICABLES Y SUPERVISIÓN:

Cumplimiento	20% del valor total del contrato.	Tiempo de ejecución del contrato mas cinco (5) meses más.
Buen manejo y correcta inversión del anticipo.	100% del valor del anticipo.	Tiempo de ejecución del contrato más cinco (5) meses más.
Calidad del servicio	20% del valor total del contrato.	Tiempo de ejecución del contrato y cinco (5) años más.

Las garantías mencionadas requerirán la aprobación de la **EDUOCCIDENTE** y se dejará expresa constancia que los Asegurados y/o Beneficiarios serán la **EDUOCCIDENTE**, MUNICIPIO DE SOPETRÁN

3. RÉGIMEN CONTRACTUAL APLICABLE:

El presente proceso se sujetará a las disposiciones del Acuerdo No. 004 del 04 de junio de 2025, y sus modificaciones.


JUAN CARLOS ROLDAN ORREGO.
Gerente General
Eduoccidente