

MATRIZ 3 - RIESGOS
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Página 4 de 10

CCE-EICP-FM-13

Código

Versión No.

4

GENERAL	GENERAL	RIESGO OPERACIONAL	RIESGO ECONOMICO - RIESGO OPERACIONAL	Precios muy Por debajo del Presupuesto Oficial (por debajo del presupuesto oficial, o por debajo de los ítems del presupuesto oficial, o de los insumos del APU del presupuesto oficial, tales como equipos, materiales, mano de obra, transportes, APU EN LA PROPIEDAD DEL PROPONENTE Y/O CONTRATISTA.	Impacto económico al Contratista que implique disminuir la calidad de la obra o incumplimiento de las especificaciones técnicas.	PROBABLE (4)	MODERADO (3)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA	Recopilación de fichas técnicas de materiales para evidenciar la calidad de los mismos a la fecha de desarrollo de las obras, de igual manera para salvaguardar el producto final exigir la garantía de calidad.	1	1	IMPROBABLE (1)	MENOR (1)	2	RIESGO BAJO	SI	SUPERVISOR	al inicio de la ejecución del contrato	a la terminación de la ejecución del contrato	atención al comportamiento del suministro de materias primas e insumos en el mercado. retroalimentación en los procedimientos	mensual
5	GENERAL	GENERAL	RIESGO ECONOMICO - RIESGO OPERACIONAL	Precios muy Por debajo del Presupuesto Oficial (por debajo del presupuesto oficial, o por debajo de los ítems del presupuesto oficial, o de los insumos del APU del presupuesto oficial, tales como equipos, materiales, mano de obra, transportes, APU EN LA PROPIEDAD DEL PROPONENTE Y/O CONTRATISTA.	Impacto económico al Contratista que implique disminuir la calidad de la obra o incumplimiento de las especificaciones técnicas.	IMPROBABLE (2)	MENOR (2)	4	RIESGO MEDIO	CONTRATISTA Y ALCALDIA DE VILLANUEVA	Implementación de Controles en la Fase precontractual y contractual que aseguren la eficiencia del contratista en la ejecución del contrato conforme a la oferta técnica y económica presentada.	1	1	IMPROBABLE (1)	MENOR (1)	2	RIESGO BAJO	SI	Gestores y/o Supervisores, Contratista	al inicio de la ejecución del contrato y durante su ejecución	a la terminación de la ejecución del contrato	control de la ejecución de los ítems de obra con la calidad requerida en especificaciones técnicas. seguimiento al avance de la obra, al cumplimiento del	mensual

MATRIZ 3 - RIESGOS
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Página 5 de 10

Código CCE-EICP-FM-13

Versión No. 4

3	ESPECIFICO	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO OPERACIONAL	No se cumple con los Procesos constructivos	Mala calidad de las actividades ejecutadas y se entrega de las obras	POSSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA	Se debe verificar la experiencia e idoneidad de las personas que se contratan para ejecutar las actividades del contrato de	2	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA	desde el inicio de la ejecución de las actividades.	hasta la suscripción del acta de recibo del contrato.	seguimiento a la cantidad de insumos necesarios para la ejecución de las actividades.	diario
2	ESPECIFICO	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO OPERACIONAL	Escasez de insumos o materiales Por bloqueos, cierres de vías, amenazas naturales, problemas de importación y desabastecimiento de materia prima	Retrasos en la ejecución del contrato y posible variación del valor del mismo	POSSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA	Se debe verificar que se tenga el suficiente material en obra, adquirir compromisos con los proveedores.	2	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA	desde el inicio de ejecución de las actividades.	hasta la suscripción del acta de recibo del contrato.	seguimiento a la cantidad de insumos necesarios para la ejecución de las actividades.	diario
1	GENERAL	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO OPERACIONAL	No se cumple con los Procesos constructivos	Mala calidad de las obras ejecutadas	POSSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA	Realizar seguimiento a cada una de las actividades que se ejecutan en desarrollo del contrato para que cumplan con las especificaciones técnicas	2	2	2	4	RIESGO MEDIO	NO	CONTRATISTA Y SUPERVISOR	desde el inicio de la ejecución de las actividades	hasta la suscripción del acta de recibo del contrato	seguimiento diario a la ejecución de las actividades	diario

MATRIZ 3 - RIESGOS
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Página 6 de 10

CCE-EICP-FM-13

4

Código

Versión No.

1	GENERAL	EXTERN	EJECUCIÓN	RIESGO REGULATORIO	Cambio en el marco regulatorio de la contratación.		Ocurre por la expedición de normas posteriores a la celebración del contrato, que impliquen un nuevo componente técnico que varían las condiciones	POSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA Y ALCALDIA DE VILLANUEVA	Determinar exactamente las garantías previstas en procesos de contratación.	2	2	4	5	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA	desde el inicio de la ejecución del contrato.	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato.	seguimiento y cumplimiento del cronograma de trabajo.	trimestral	diario
2	GENERAL	INTERNO	EJECUCIÓN	RIESGO OPERACIONAL	Variación de cantidades de obra	Afectación del valor total del contrato	PROBABLE (4)	MAYOR (4)	(8)	RIESGO EXTREMO	ALCALDIA DE VILLANUEVA	Aclarar los requisitos, requerimientos y especificaciones técnicas, revisar procesos constructivos y corroborar cantidades con supervisor o	3	2	2	5	RIESGO BAJO	NO	ALCALDIA DE VILLANUEVA	a partir del inicio de ejecución de las actividades	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato	seguimiento al proceso constructivo, medición de cantidades .			

CCE-EICP-FM-13

Versión

4

Código

MATRIZ 3 - RIESGOS
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Página 7 de 10

CCE-EICP-FM-13

4

Código

Versión No.

12	GENERAL	INTERNO	EJECUCION	RIESGO OPERACIONAL	Modificación de estudios, diseño y/o especificaciones técnicas	Rompimiento del equilibrio económico del contrato, ampliación del plazo de ejecución del contrato	POSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA Y ALCALDIA DE VILLANUEVA Y SUPERVISIÓN	aclearar los requisitos, requerimientos y especificaciones técnicas a contratar, revisar procesos constructivos.	2	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	ALCALDIA DE VILLANUEVA / SUPERVISIÓN	desde la planeación del proyecto	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato	seguimiento al proceso constructivo.	diario
13	GENERAL	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO OPERACIONAL	Disposición inadecuada de residuos producto de la construcción, levantamiento de material particulado	Afectación a los residentes contiguos a las zonas de trabajo	POSIBLE (3)	MENOR (2)	(5)	RIESGO MEDIO	CONTRATISTA	Cumplir con el PAGA y/o PMA presentado por el contratista y aprobado por Interventoría	2	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA Y SUPERVISOR	desde el inicio de la ejecución de las actividades	hasta la suscripción del acta de recepción del contrato	seguimiento al cumplimiento del plan de contingencia	diario
14	GENERAL	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO OPERACIONAL	Atrasos en el cronograma de trabajo	Ampliación del plazo de ejecución del contrato	POSIBLE (3)	MODERADO (3)	(6)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA	Determinar exactamente las garantías previstas en el proceso de contratación	2	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA Y SUPERVISOR	desde el inicio de la ejecución del contrato	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato	seguimiento y cumplimiento del cronograma de trabajo	diario

MATRIZ 3 - RIESGOS
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Página

8 de 10

CCE-EICP-FM-13

4

Versión No.

15	GENERAL	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO FINANCIERO	Quiebra de la empresa	Dificultades en la ejecución del contrato, probable variación del mismo y sanciones.	POSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	ASEGURADORA O CONTRATISTA	Se debe verificar los indicadores financieros de la empresa	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA	desde el inicio de la ejecución del contrato	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato	seguimiento al manejo contable de la obra.	diario
16	GENERAL	EXTERNO	EJECUCION	RIESGOS DE LA NATURALEZA	Dificultades en la ejecución del contrato, retrasos en la obra debido a las condiciones climáticas	Retrasos en las obras y sobrecostos.	POSIBLE (3)	MAYOR (4)	(7)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA Y ENTIDAD	Prever dentro de la programación para la ejecución de las actividades climáticas, con el fin de que no se presenten retrasos las mismas.	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA	desde el inicio de la ejecución del contrato	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato	seguimiento y cumplimiento del cronograma de trabajo	diario
17	GENERAL	EXTERNO	EJECUCION	RIESGO SOCIAL O POLITICO	Daños causados por terceros o deterioro, en obras ejecutadas y aún no recibidas	Incremento en costos para el contratista y demora en la entrega de las obras	POSIBLE (3)	MODERADO (3)	(6)	RIESGO ALTO	CONTRATISTA Y ALCALDIA DE VILLANUEVA	Exigir al contratista el mantenimiento y vigilancia de las obras terminadas mas no recibidas por la Administración Municipal	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	SUPERVISOR.	a partir de actividad terminada	hasta la suscripción del acta de terminación del contrato	verificar vigilancia y mantenimiento de las actividades terminadas	diaria después de terminada la actividad

Código

CCE-EICP-FM-13

Versión

4

MATRIZ 3 - RIESGOS
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Página 9 de 10

CCE-EICP-FM-13

Versión No. 4

18	GENERAL	EXTERNO	EJECUCIÓN	RIESGO SOCIAL O POLITICO	Hurto y vandalismo, robo de elementos, materiales o bienes a cargo del contratista	Impacto negativo en el desarrollo del objeto contractual incremento en los costos para el contratista	PROBABLE (4)	MAYOR (4)	(8)	RIESGO EXTREMO	CONTRATISTA Y ALCALDIA DE VILLANUEVA	Exigir al contratista cumplir con los protocolos de Bioseguridad necesarios para mitigar (Desinfección a la entrada a la obra distanciamiento en la ejecución de actividades, uso de los elementos de protección personal, lavado de manos frecuente)	2	2	2	4	RIESGO BAJO	NO	CONTRATISTA Y SUPERVISOR	A partir de la ejecución de las actividades	Hasta la terminación de las actividades de obra	Constante monitoreo de la implementación de los protocolos de Bioseguridad	verificar que se tenga vigilancia constante en la obra	diaria desde el inicio de la ejecución de la obra
----	---------	---------	-----------	--------------------------	--	---	--------------	-----------	-----	----------------	--------------------------------------	---	---	---	---	---	-------------	----	--------------------------	---	---	--	--	---

Código CCE-EICP-FM-13

Versión

4

MATRIZ 3 - RIESGOS

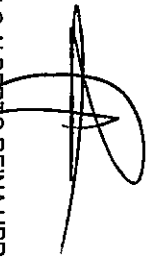
LICITACIÓN DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 4)

Código	CCE-EICP-FM-13	Página	10 de 10
Versión No.	4		

20	GENERAL	INTERNO	EJECUCION	SOCIALES O POLITICOS	Posibilidad de que por acción u omisión, se use el poder para desviar la gestión de lo público hacia un beneficio privado (Riesgo de corrupción).	Retraso en el proyecto o contrato	RARO (1)	INSIGNIFICANTE (1)	(2)	RIESGO BAJO	CONTRATISTA	Estipulación de los mecanismos de reajuste frente a la ocurrencia del riesgo. Análisis del mercado.	1	2	3	RIESGO BAJO	SI	MUNICIPIO DE VILLANUEVA	Al iniciar la etapa de ejecución	Al terminar la etapa de ejecución	Seguimiento al cumplimiento de las obligaciones del contratista	Cuando se requiera
----	---------	---------	-----------	----------------------	---	-----------------------------------	----------	--------------------	-----	-------------	-------------	---	---	---	---	-------------	----	-------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	---	--------------------

NOTA: En el presente proceso de contratación que tiene como objeto "REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA RECUPERACION DE LA CARPETA ASFÁLTICA DE LA CALLE 7 ENTRE CARRERAS 7 Y 14 (CALZADA DERECHA) EN EL MUNICIPIO DE VILLANUEVA, CASANARE", la estabilidad y calidad de la obra corresponde a una vigencia menor a cinco (05) años, teniendo en cuenta que en el presente proceso de contratación las actividades a realizar corresponden a la reposición de la capa de rodadura (carpeta asfáltica) sin intervenir las demás capas estructurales ni alterar la capacidad de soporte de la subrasante. Con base en lo anterior, la entidad considera que, tratándose de una intervención a nivel de rehabilitación de tipo funcional y no estructural, se amparara por una vigencia de DOS (02) años a partir, de la fecha de suscripción del Acta de Recibo definitivo de las obras.

Proyecto: 
WILSON ALEXANDER PIRAGAUTA MONTAÑA
 Profesional de Apoyo – Secretaría de Infraestructura

Aprobó: 
CAMILO ALBERTO REINA URREGO
 Secretario de despacho – Secretaría de Infraestructura

Código	CCE-EICP-FM-13	Versión	4
---------------	----------------	----------------	---



Villanueva, 22 de junio de 2026

Ingeniero
CAMILO ALBERTO REINA URREGO
Secretario de Infraestructura
Villanueva Casanare
Ciudad

Ref: Proceso de Selección "REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA RECUPERACION DE LA CARPETA ASFÁLTICA DE LA CALLE 7 ENTRE CARRERAS 7 Y 14 (CALZADA DERECHA) EN EL MUNICIPIO DE VILLANUEVA, CASANARE"

Asunto: Concepto técnico vigencia amparo de Estabilidad y Calidad de la Obra.

Cordial saludo,

Conforme a la observación respecto del concepto técnico acerca de la vigencia del amparo de Estabilidad y Calidad de la obra para el proceso de selección de la referencia, desde la Secretaria de Infraestructura del Municipio de Villanueva se ha adelantado lo correspondiente para el análisis de todos los aspectos que comprenden la elaboración de estudios previos, estos son realizados por profesionales adscritos a esta dependencia, quienes cuentan con la idoneidad y experiencia para proyectar los documentos soporte del proceso de selección, presento para su conocimiento y fines pertinentes lo siguiente:

Conforme se establece en el Decreto 399 de 2021, que al tenor literal establece que "ARTÍCULO 3. Modificación del artículo 2.2.1.2.3.1.14. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional. Modifíquese el artículo 2.2.1.2.3.1.14. de la Subsección 1 de la Sección 3 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 2.2.1.2.3.1.14. Suficiencia de la garantía de estabilidad y calidad de la obra. Esta garantía debe estar vigente por un término no inferior a cinco (5) años contados a partir de la fecha en la cual la Entidad Estatal recibe a satisfacción la obra. La Entidad Estatal debe determinar el valor asegurado de esta garantía en los documentos del proceso, de acuerdo con el objeto, la cuantía, la naturaleza y las obligaciones contenidas en el contrato a celebrar.

La Entidad Estatal puede aceptar que esta garantía tenga una vigencia inferior a cinco (5) años previa justificación técnica de un experto en la materia objeto del contrato, lo cual se debe reflejar en

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 1 de 7

los documentos del proceso. Como consecuencia del análisis anterior y según la complejidad técnica del contrato a celebrar, esta garantía podrá tener una vigencia inferior a cinco (5) años y en todo caso de mínimo un (1) año.

Para establecer la complejidad técnica del proyecto, y por ende la vigencia de la garantía de estabilidad y calidad de la obra por un término inferior a los cinco (5) años, la justificación técnica del experto en la materia objeto del contrato tendrá en consideración variables como las siguientes: el tipo de actividades que serán realizadas, la experticia técnica requerida, el alcance físico de las obras, entre otros, pero sin limitarse únicamente a la cuantía del proceso."

Conforme a lo anterior, el amparo de estabilidad y Calidad de la obra debe tener vigencia por un término no inferior a cinco (5) años contados a partir de la fecha en la cual la Entidad Estatal recibe a satisfacción la obra, sin embargo, el mismo decreto aclara que a criterio de la entidad este amparo puede requerirse por una vigencia inferior a cinco (05) años previa justificación técnica de un experto en la materia objeto del contrato, para tal efecto y en cumplimiento de las actividades derivadas del contrato de prestación de servicios profesionales N°101-2026, a continuación expongo los motivos por los cuales la entidad puede requerir una vigencia inferior para este amparo, dado el tipo de actividades que serán realizadas, la experticia técnica requerida y el alcance físico de las obras.

TIPO DE ACTIVIDADES A REALIZAR

De acuerdo con el objeto y las actividades previstas dentro del presente proceso contractual, la intervención corresponde a obras de rehabilitación superficial de la infraestructura vial urbana pavimentada, orientadas al reemplazo de la capa de rodadura asfáltica existente en los tramos que presentan deterioro funcional y superficial. Esta actuación se fundamenta en la necesidad de recuperar las condiciones de servicio, seguridad y comodidad de la vía, sin que ello implique modificaciones a la estructura de soporte del pavimento ni un incremento de su capacidad estructural.

Conforme al diagnóstico realizado, las patologías identificadas se encuentran principalmente asociadas al desgaste de la carpeta asfáltica, evidenciado en fallas tales como fisuración, pérdida de agregados, desprendimiento de material, baches, deformaciones localizadas y envejecimiento de la mezcla asfáltica. En consecuencia, la intervención contempla la remoción de la capa de rodadura deteriorada y la colocación de una nueva carpeta asfáltica, restableciendo las características funcionales de la superficie de rodadura.

En este sentido, las obras objeto del proceso no corresponden a la construcción de una nueva vía ni a una rehabilitación estructural integral del pavimento. Tampoco contemplan actividades orientadas

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 2 de 7

al mejoramiento de la subrasante, la sustitución de capas granulares existentes o el incremento del número estructural del pavimento. La intervención se limita a la recuperación de la capa superficial de rodadura, manteniendo inalteradas las condiciones estructurales y de soporte actualmente existentes.

Las actividades proyectadas se desarrollan en concordancia con los lineamientos técnicos establecidos por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras vigentes, las cuales contemplan la rehabilitación funcional de pavimentos flexibles mediante la reposición de capas asfálticas deterioradas, con el propósito de restablecer las condiciones de transitabilidad y prolongar la vida útil de la infraestructura.

Desde el punto de vista técnico, el reemplazo de la capa de rodadura permite corregir las deficiencias superficiales que afectan la comodidad y seguridad de los usuarios, mejorar la regularidad de la superficie de circulación, optimizar las condiciones de adherencia entre neumático y pavimento y reducir la infiltración de agua hacia las capas inferiores de la estructura vial. De esta manera, se contribuye a preservar la integridad de la estructura existente y a retardar la aparición de deterioros de carácter estructural. Asimismo, la intervención favorece la conservación de la malla vial urbana, permitiendo mantener niveles adecuados de servicio y movilidad, optimizando los recursos destinados a la gestión de infraestructura vial y reduciendo la necesidad de intervenciones de mayor complejidad y costo en el futuro.

Con la ejecución de estas actividades se mejorarán las condiciones de seguridad vial, confort y movilidad de los usuarios, mitigando los riesgos asociados al deterioro superficial del pavimento y garantizando una adecuada prestación del servicio de transporte sobre los corredores intervenidos.

ALCANCE FISICO DE LAS OBRAS Y COMPLEJIDAD TECNICA

El buen servicio de un pavimento es su capacidad para proporcionar a los usuarios comodidad, seguridad y economía. La recuperación del nivel de servicio de un pavimento en uso, por medio de obras de rehabilitación, se hace necesaria por una o más de las siguientes razones:

- Incomodidad para la circulación vehicular.
- Exceso de defectos superficiales.
- Reducción de la adherencia entre la calzada y los neumáticos de los vehículos.
- Necesidad excesiva de servicios de mantenimiento rutinario.
- Costos de operación elevados para los usuarios.
- Capacidad estructural inadecuada para las solicitudes del tránsito previsto.

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 3 de 7

El proyecto denominado “REHABILITACIÓN DE LA MALLA VIAL URBANA MEDIANTE LA RECUPERACION DE LA CARPETA ASFÁLTICA DE LA CALLE 7 ENTRE CARRERAS 7 Y 14 (CALZADA DERECHA) EN EL MUNICIPIO DE VILLANUEVA, CASANARE” corresponde a las obras de recuperación de la capa de rodadura (Carpeta asfáltica) de la calle 7 del Municipio de Villanueva Casanare, dentro de sus actividades principales se incluye el fresado y retiro de la capa existente, nivelación de la base granular, imprimación, instalación de carpeta asfáltica con espesor de 5 cm y actividades de señalización vial (demarcación e instalación de tachas reflectivas), cuyo proceso constructivo requiere de maquinaria especializada (Fresadora de asfalto, terminadora de asfalto), no se considera el requisito de mano de obra especializada, se cuenta con fuentes de materiales cercanas al municipio, no se considera mayor afectación al tránsito ni intervención a nivel de excavaciones profundas dado que no se contempla la intervención de redes de servicios públicos.

Las condiciones medio ambientales permiten realizar un trabajo ininterrumpido dada la combinación de condiciones favorables para su ejecución, tales como las condiciones de drenaje del corredor vial que permiten una rápida evacuación de las aguas de escorrentía, la topografía existente permite evidenciar pendientes longitudinales muy bajas (Terreno Plano) inferiores o cercanas al 2% en promedio.

En atención de las condiciones favorables para la ejecución del este proyecto y en concordancia con lo dispuesto en la Matriz 1. Experiencia la entidad considera que este la experiencia a requerir para los posibles oferentes corresponde a EXPERIENCIA PARA EXPERIENCIA PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CUYA COMPLEJIDAD TÉCNICA CORRESPONDA A UN NIVEL BAJO O MEDIO.

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en los Documentos Tipo para los procesos de selección de licitación de obra pública del sector de infraestructura de transporte se considera que: el proyecto a ejecutar corresponde a una complejidad técnica baja-media, lo anterior se justifica por aspectos tales como el lugar de ejecución de los trabajos, éstos se realizarán en el área urbana del municipio, no se requiere mano de obra especializada por lo cual el proyecto se puede ejecutar con mano de obra local, se cuenta con disponibilidad de materiales pétreos y demás insumos necesarios dentro del municipio.

DEFINICIONES

Rehabilitacion: entendiendo el término “rehabilitación”, para los efectos de este documento, como un mejoramiento *funcional o estructural del pavimento*, que da lugar tanto a una extensión de su vida de servicio, como a la provisión de una superficie de rodamiento más cómoda y segura y a reducciones en los costos de operación vehicular. Dicho mejoramiento comprende alguna de las cuatro alternativas de intervención que se describen a continuación, las cuales conforman un

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 4 de 7

conjunto denominado 4R.

- **Restauración**, Que consiste en la ejecución de trabajos que mejoran la condición superficial del pavimento, pero no aumentan su capacidad estructural.

- **Refuerzo**, que consiste en la colocación de capas de pavimento que proporcionan capacidad estructural adicional o mejoran el nivel de servicio a los usuarios.

- **Reciclado**, que consiste en la reutilización de parte de las capas de la estructura existente, para mejorar su capacidad estructural. La adición de nuevos materiales es necesaria para mejorar la resistencia y el comportamiento del pavimento mejorado.

- **Reconstrucción**, que consiste en la remoción de capas y el reemplazo parcial o total del pavimento, para mejorar su capacidad estructural, adaptándolo a las necesidades del tránsito futuro.

La **rehabilitación funcional** se encuentra enmarcada fundamentalmente en la restauración y parcialmente en el refuerzo, éste último cuando su colocación tiene la finalidad básica de corregir deficiencias funcionales del pavimento.

Calzada: zona de la vía destinada a la circulación efectiva de vehículos. Generalmente pavimentada o acondicionada con algún tipo de material de afirmado. (INVIAS, Manual de Diseño Geométrico de Carreteras 2008.

SUFICIENCIA DE LA GARANTÍA DE ESTABILIDAD Y CALIDAD LA OBRA.

La garantía de estabilidad y calidad de la obra se determina con base en lo dispuesto en el decreto 399 de 2021, el cual en su Artículo 3. Modificó el artículo 2.2.1.2.3.1.14. de la Subsección 1 de la sección 3 Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, en cumplimiento de lo anterior, la justificación técnica se ha fundamentado mediante el análisis de variables como el tipo de actividades que serán realizadas, la experticia técnica requerida, el alcance físico de las obras, entre otros, sin limitarse a la cuantía del proceso de selección.

Por lo anteriormente expuesto, es necesario aclarar que:

1. Las actividades objeto del presente proyecto corresponden a una intervención de rehabilitación funcional de la infraestructura vial urbana existente, orientada a la recuperación de las condiciones de serviciabilidad, seguridad y confort de la superficie de rodadura, de conformidad con los criterios técnicos aplicables a la conservación y rehabilitación de pavimentos flexibles. En consecuencia, la intervención no constituye una

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 5 de 7

reconstrucción ni una rehabilitación estructural integral de la calzada, toda vez que no contempla la modificación de la estructura de pavimento existente, ni el mejoramiento de las capas granulares, ni el incremento de la capacidad portante de la subrasante.

Desde el punto de vista técnico, las obras se limitan a la recuperación de la carpeta asfáltica mediante la corrección de deterioros superficiales y funcionales tales como baches, fisuración tipo piel de cocodrilo, agrietamientos en bloque, desprendimiento de agregados, deformaciones localizadas y demás patologías que afectan la transitabilidad del corredor vial. Por lo tanto, las intervenciones proyectadas no generan un incremento del Número Estructural (SN) del pavimento ni implican un rediseño de la estructura para un nuevo período de diseño, como ocurriría en una obra de construcción o rehabilitación estructural.

En este sentido, el alcance del proyecto está orientado a preservar y prolongar la vida útil remanente de la estructura existente mediante la restitución de las condiciones funcionales de la capa de rodadura, permitiendo extender su desempeño operativo por un período estimado no inferior a dos (2) años, sin alterar las características mecánicas de las capas subyacentes. En consecuencia, las actividades previstas deben ser consideradas como obras de rehabilitación funcional y conservación de pavimentos, enfocadas en la recuperación del nivel de servicio de la vía y no como una intervención de obra nueva o de fortalecimiento estructural de la calzada.

2. La complejidad técnica del proyecto ha sido evaluada de manera integral, considerando el alcance de las actividades, las condiciones de ejecución, los recursos requeridos y los criterios establecidos en la Matriz de Experiencia del Pliego Tipo para Proyectos de Infraestructura de Transporte. Como resultado de dicho análisis, la intervención se clasifica dentro del nivel de complejidad Baja-Media, toda vez que las actividades previstas corresponden a obras de rehabilitación funcional de pavimentos flexibles urbanos, enfocadas en la recuperación de la capa de rodadura y la corrección de deterioros superficiales, sin involucrar procesos de diseño especializado, intervenciones estructurales profundas, estabilización de subrasantes, construcción de nuevas estructuras o implementación de tecnologías constructivas de alta complejidad.

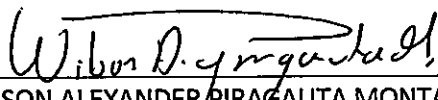
En este sentido, la ejecución del proyecto no demanda la participación de personal altamente especializado ni la utilización de equipos o maquinaria diferentes a los normalmente empleados en actividades de fresado, reparación localizada de fallas, extensión y compactación de mezclas asfálticas, así como en las labores complementarias asociadas a la rehabilitación funcional de corredores viales urbanos. Por consiguiente, la experiencia exigida a los proponentes debe guardar proporción con la naturaleza, magnitud y complejidad real de las obras a ejecutar, garantizando la pluralidad de oferentes y la selección objetiva, sin imponer requisitos que excedan las necesidades técnicas del proyecto.

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 6 de 7

3. Para el proceso de selección de la referencia se ha establecido que la vigencia de la garantía de Estabilidad y Calidad de Obra sea por un mínimo de dos (02) AÑOS contados a partir del recibo a satisfacción, tratándose de actividades de rehabilitación funcional de la infraestructura vial urbana existente.

4. En el estudio previo numeral 16.1.1 GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO se deja constancia de la justificación por la cual se acoge una vigencia para el amparo de Estabilidad y calidad de las obras ejecutadas entregadas a satisfacción por dos (02) años, contados a partir de la fecha de suscripción del Acta de Recibo Definitivo a satisfacción de las obras por parte de la Entidad, por un valor equivalente al 20% del valor del contrato, previo análisis de todos los aspectos anteriormente mencionados.

Cordialmente,


WILSON ALEXANDER PIRAGAUTA MONTAÑA
M.P N° 01107-0895 del CPITVC
CC. 74.856.761
Contrato de Prestación de Servicios profesionales N°101 de 2026

DOCUMENTO	DIRECCIÓN	Email:	CELULAR	PÁG.
Concepto Técnico	Calle 46C N°11-52 Yopal-Casanare	ing.wilsonpiragautatyv@gmail.com	3115049734	Página 7 de 7