ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

MEJORAMIENTO DE LA VÍA SAMPUES-SEGOVIA-SINCELEJO, EN EL DEPARTAMENTO DE SUCRE.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El eje vial Sampués – Segovia - Sincelejo, objeto de esta intervención, constituye el corredor vial que conecta el municipio de Sampués con el municipio de Sincelejo (capital de Sucre), pasando por Segovia, el cual se encuentra en un estado de deterioro significativo, afectando gravemente la movilidad y la seguridad de los habitantes de las zonas aledañas.

A lo largo del recorrido de este tramo vial, se evidencia un desgaste de la superficie de rodadura, con presencia de múltiples patologías como baches, pérdida de carpeta asfáltica, grietas en piel de cocodrilo, desprendimientos laterales y deformaciones.

Además, las cunetas y elementos de drenaje presentan deficiencias, obstrucciones o ausencia total, lo que agrava la situación durante las épocas de lluvia debido al encharcamiento y erosión de la vía

La falta de mantenimiento rutinario y correctivo, sumada a un posible diseño estructural inadecuado para las condiciones climáticas y de carga actuales, ha contribuido a la rápida degradación de la vía.

Además, en el corregimiento de Mateo Pérez (Sampués), en inmediaciones del arroyo Canoas sobre la abscisa K3+615 de la vía, se presentan continuas inundaciones en la época invernal que incomunican a las poblaciones, dejándolas expuestas a calamidad por dificultad en el acceso de organismos de socorro y al traslado a centros asistenciales en salud.

En ese sentido la construcción de esta vía representa una intervención estratégica de gran relevancia para el departamento de Sucre, pues beneficiará de manera directa a los municipios de Sampués y Sincelejo, ambos integrados en la subregión funcional definida por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) como nodo Sincelejo. No obstante, su alcance e impacto trascienden estos límites inmediatos, extendiendo beneficios significativos hacia municipios vecinos como Morroa, Corozal, Los Palmitos y El Roble, este último adscrito a la subregión funcional nodo Magangué.

De esta forma, el proyecto no solo fortalece la conectividad local, sino que también consolida la integración Inter subregional dentro de Sucre y hacia departamentos circunvecinos.

Este corredor vial permitirá mejorar la movilidad entre zonas rurales y urbanas, favoreciendo la articulación de los distintos sistemas productivos con los centros de consumo y distribución. La vía se convertirá en un eje de conexión que impulsa la competitividad regional al facilitar el transporte de bienes agrícolas, ganaderos y comerciales, al mismo tiempo que potencia el acceso a servicios básicos, educación y salud para las comunidades asentadas en su área de influencia. Su carácter estructurante genera una sinergia territorial que contribuye al cierre de brechas de desarrollo, promoviendo un modelo de integración más equitativo y sostenible

La denominada “revolución vial” impulsada por la Gobernación de Sucre ha transformado de manera significativa el mapa de tránsito en el departamento. En este contexto, Sampués se configura como un nodo estratégico dentro de la red vial, al convertirse en punto de confluencia y paso obligado para el tráfico proveniente de las subregiones del San Jorge y de La Mojana. Esta condición refuerza el papel del municipio como articulador logístico y territorial, incrementando su potencial de desarrollo económico y posicionándolo como epicentro de movilidad en la región.

En consecuencia, la intervención proyectada no se limita a mejorar una vía, sino que constituye una oportunidad de gran impacto para fortalecer la competitividad territorial, mejorar la calidad de vida de las

comunidades, fomentar la cohesión social y promover un desarrollo equilibrado entre lo urbano y lo rural. Así, esta obra se proyecta como un factor clave dentro de la estrategia de desarrollo regional de Sucre.

1. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

El sistema de infraestructura de transporte terrestre es un bien de uso público, siendo este un servicio esencial para la movilidad, el desarrollo económico y la garantía de derechos fundamentales. En virtud de la Ley 105 de 1993 y el artículo 311 de la Constitución Política, corresponde a las entidades territoriales la construcción, conservación y mantenimiento de la malla vial bajo su jurisdicción para asegurar condiciones de transitabilidad seguras y eficientes.

En ese sentido, actualmente el corredor vial que conecta el municipio de Sampués con el municipio de Sincelejo (capital de Sucre), se encuentra en un estado de deterioro significativo, afectando gravemente la movilidad y la seguridad de los habitantes de las zonas aledañas.

Asimismo, se evidencia un notable desgaste de la superficie de rodadura, con presencia de múltiples patologías como baches, pérdida de carpeta asfáltica, grietas en piel de cocodrilo, desprendimientos laterales y deformaciones.

Igualmente, las cunetas y elementos de drenaje presentan deficiencias, obstrucciones o ausencia total, lo que agrava la situación durante las épocas de lluvia debido al encharcamiento y erosión de la vía.

Es por esto por lo que, la falta de mantenimiento rutinario y correctivo, sumada a un posible diseño estructural inadecuado para las condiciones climáticas y de carga actuales, ha contribuido a la rápida degradación de la vía.

Por otro lado, en el corregimiento de Mateo Pérez (Sampués), en inmediaciones del arroyo Canoas sobre la abscisa K3+615 de la vía, se presentan continuas inundaciones en la época invernal que incomunican a las poblaciones, dejándolas expuestas a calamidad por dificultad en el acceso de organismos de socorro y al traslado a centros asistenciales en salud.

Las situaciones anteriores, generan aumento de los tiempos de viaje y baja comercialización de productos de los municipios aledaños, lo que tiene como efecto el bajo desarrollo socio-económico de la zona. Además, este deterioro representa una serie de riesgos y afectaciones directas a la comunidad que la administración debe mitigar:

- Riesgo a la Vida e Integridad: El mal estado de la vía y la falta de señalización adecuada representan un peligro inminente para conductores y peatones, pudiendo derivar en responsabilidad extracontractual del Estado por falla en el servicio vial.

- Emergencia Sanitaria y de Socorro: En el corregimiento de Mateo Pérez (Sampués), específicamente en la abscisa K3+615 (Arroyo Canoas), las deficiencias hidráulicas provocan inundaciones recurrentes. Esto incomunica a la población, impidiendo el acceso oportuno de ambulancias, organismos de socorro (bomberos, defensa civil) y el traslado de pacientes a centros asistenciales de mayor complejidad en Sincelejo.

- Afectación a la Educación: El aumento en los tiempos de viaje y la inseguridad del trayecto dificultan la asistencia regular de estudiantes a las instituciones educativas de la zona.

Asimismo, dichas afectaciones generan un impacto socioeconómico y de competitividad regional por el deterioro del eje vial Sampués – Segovia – Sincelejo, el cual actúa como una barrera para el crecimiento económico de la región.

- Costos de Transporte: Se evidencia un incremento injustificado en los costos de operación vehicular (combustible, repuestos, mantenimiento) para el transporte de carga y pasajeros.

- Comercialización de Productos: La baja conectividad dificulta que los productores locales saquen sus mercancías al mercado, disminuyendo la competitividad agropecuaria y comercial de los municipios involucrados.

- Desarrollo Regional: La deficiente infraestructura vial es un factor determinante en el bajo índice de desarrollo socioeconómico de estas poblaciones, al desincentivar la inversión y limitar el acceso a servicios básicos.

En consecuencia, se hace necesario realizar la intervención de este corredor vial, la cual no es opcional, sino un requerimiento prioritario para evitar el aislamiento de comunidades rurales, prevenir accidentes viales y dinamizar la economía del departamento de Sucre. La no actuación administrativa frente a este deterioro evidente configuraría una omisión estatal contraria a los fines del Estado y a la obligación de mantenimiento habitual de la infraestructura vial.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El corredor vial que conecta el municipio de Sampués con el municipio de Sincelejo (capital de Sucre) se encuentra en un estado de deterioro significativo, afectando gravemente la movilidad y la seguridad de los habitantes de las zonas aledañas**.**

A lo largo del recorrido de este tramo vial, se evidencia un desgaste de la superficie de rodadura, con presencia de múltiples patologías como baches, pérdida de carpeta asfáltica, grietas en piel de cocodrilo, desprendimientos laterales y deformaciones. Además, las cunetas y elementos de drenaje presentan deficiencias, obstrucciones o ausencia total, lo que agrava la situación durante las épocas de lluvia debido al encharcamiento y erosión de la vía.

La falta de mantenimiento rutinario y correctivo, sumada a un posible diseño estructural inadecuado para las condiciones climáticas y de carga actuales, ha contribuido a la rápida degradación de la vía.

Además, en el corregimiento de Mateo Pérez (Sampués), en inmediaciones del arroyo Canoas sobre la abscisa K3+615 de la vía, se presentan continuas inundaciones en la época invernal que incomunican a las poblaciones, dejándolas expuestas a calamidad por dificultad en el acceso de organismos de socorro y al traslado a centros asistenciales en salud.

Las situaciones anteriores, generan aumento de los tiempos de viaje y baja comercialización de productos de los municipios aledaños, lo que tiene como efecto el bajo desarrollo socio-económico de la zona. Además, este deterioro representa un riesgo para la seguridad de los usuarios.

Asimismo, el aumento de tiempos de viaje afecta el acceso oportuno a servicios médicos, la asistencia de estudiantes a los centros de enseñanza y ocasiona el aumento de costos de transporte de carga y pasajeros.

En consecuencia, se hace necesario intervenir de manera prioritaria este eje vial mediante acciones de rehabilitación, mejora de la estructura del pavimento, restitución de obras de drenaje y señalización, con el fin de restablecer condiciones adecuadas de transitabilidad y contribuir al desarrollo social y económico de la región.

PROBLEMA CENTRAL

Deficiencia en la transitabilidad, seguridad vial y vulnerabilidad a inundaciones de la vía Sampués–Segovia–Sincelejo, en el departamento de Sucre.

ANTECEDENTES – JUSTIFICACIÓN

La infraestructura vial es el motor dinamizador de la economía, puesto que genera un efecto de eslabonamiento en los principales sectores que conforman el Producto Interno Bruto - PIB departamental.

Por otro lado, ocasionan externalidades positivas en la producción y en el consumo, aumentando los niveles de competitividad y bienestar de los agentes que participan en el mercado.

A partir de la constitución política de 1991 en la que se desarrolla en el país la descentralización vial, en lo relacionado con la construcción, mantenimiento y gestión de la red vial y con la Ley 105 de 1993, se fijan las disposiciones sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos sobre la Nación y las entidades territoriales y en general se reglamenta la planeación del sector, queda establecido que "*La Nación se hará responsable de la Red Vial Arterial (RVA), definida como aquella que cumple la función básica de integración entre las principales zonas de producción y consumo del país, y entre este y los demás países".*

Los departamentos se harán responsables de la Red Vial Departamental (RVD), conformada por las vías que son de propiedad de los Departamentos, las que el gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta ley les transfiere mediante convenio y aquellas que en el futuro sean departamentales.

Los municipios se harán responsable de la Red Vial Municipal (RVM), integrada por aquellas vías de acceso que unen cabeceras municipales con sus veredas o veredas entre sí.

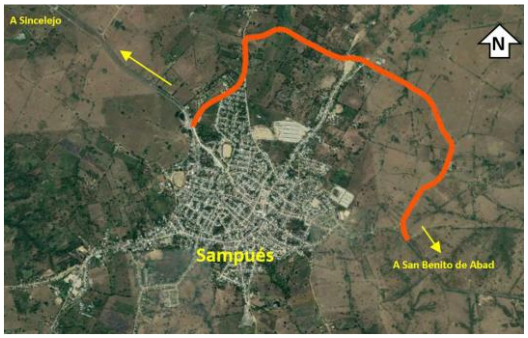
Situación que motiva el apoyo del Gobierno Nacional a los Departamentos, para que de manera técnica y sistemáticamente, desarrollen y dinamicen la red secundaria que tengan a cargo para favorecer su conectividad con la red vial Nacional y en consecuencia sus oportunidades de mejorar la competitividad regional al integrarse con el resto del país a través de vías en mejores condiciones, una vez se implementen las estrategias resultantes de la aplicación de la metodología propuesta para universalizar coherentemente las diferentes infraestructuras viales existentes en el país.

En lo que respecta a la vía que conecta el municipio de Sampués con Sincelejo, atravesando el sector de Segovia, representa un corredor vial terciario estratégico en el departamento de Sucre. Esta vía no solo facilita la conexión entre centros urbanos y zonas rurales, sino que también constituye un eje de circulación clave para actividades agrícolas, comerciales, educativas y sociales de los habitantes de la región, y, además una variante para la ruta nacional 25 (troncal de occidente) que beneficiará a Sampués, Sincelejo y Morroa (Sucre) directamente.

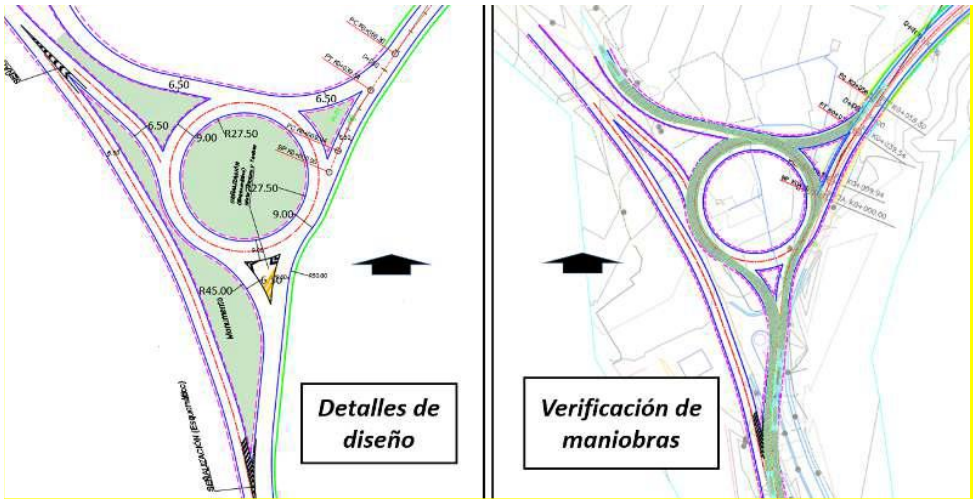
Entre el año 2011 y 2014 el municipio de Sampués ha liderado el mejoramiento de la totalidad del tramo entre Sampués y Sincelejo, atravesando Segovia. Esto se evidencia en varios estudios técnicos que fueron tenidos en cuenta para el presente proyecto y que hacen parte integral de este.

Hasta el año 2015, esta carretera ha sido intervenida de forma parcial, en puntos críticos, con diferentes tipos de pavimento, como placa huella, afirmado y asfalto, que hoy suman un trayecto total de 3.5 km. aprox. A lo largo del tiempo, la vía ha experimentado un deterioro progresivo, producto de la combinación de factores como el aumento del tránsito vehicular —especialmente de carga pesada—, condiciones climáticas adversas y una notoria ausencia de mantenimiento rutinario y correctivo.

En el año 2022 el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) contrató la elaboración de los "*Estudios y Diseños para la Variante del municipio de Sampués, en el Departamento de Sucre al nivel de Fase II avanzada Fase III para Contratación*", la cual intercepta la Vía Sampués - Segovia - Sincelejo en un tramo de 900 m. aproximadamente, tal como se muestra a continuación.



El trayecto en común se encuentra pavimentado actualmente y con el presente proyecto se va a adecuar los andenes. El proyecto que se referencia de INVIAS aún se encuentra en la fase de formulación, pues no ha sido viabilizado; sin embargo, el proyecto está formulado a nivel de detalle de ingeniería, por tal motivo se tomó como referencia de soporte técnico para la formulación del presente proyecto, objeto de contratación, especialmente en lo que respecta al tramo entre las abscisas K0+056 al K0+900. Es decir, el estudio de suelos, el de tránsito, el geológico y estudios generales se tomaron como información secundaria (reciente) para la formulación del presente proyecto. Cabe destacar que esta consultoría propone una rotonda en la intersección con la ruta 25, en inmediaciones del monumento al sombrero vueltiao.



La implementación de esta intersección se encuentra por fuera del alcance del presente proyecto y de la contratación, pues incluye un proceso de adquisición predial, gestión social, técnica y financiera que desborda los tiempos de ejecución para el presente proyecto, retardando la implementación de la solución apremiante requerida por la comunidad, la cual se desarrollara con la obra, objeto de la presente contratación.

a. Localización:

El proyecto se localiza en la vía Sampués - Segovia – Sincelejo, departamento de Sucre, en la región Caribe.

La longitud de la carretera es de 10.69 km, con coordenada inicial de 9°11'22.31"N y 75°22'59.08"O, y una coordenada final de 9°16'31.23"N y 75°22'18.76"O.



Mapa 1. Localización del municipio de Sampués. Fuente: Google Earth.

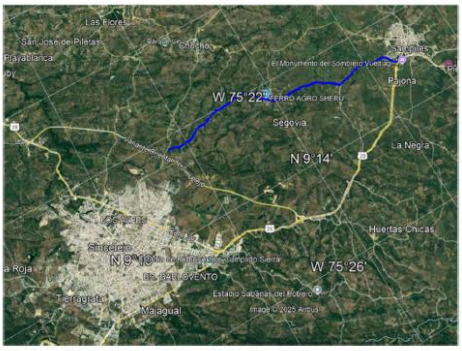


Ilustración 6. Ubicación de la vía a intervenir. Fuente: Google Earth.

Para llegar al sitio del proyecto vía aérea, los interesados pueden aterrizar en el aeropuerto Las Brujas de la ciudad de Corozal, posteriormente trasladarse a través de una ruta de servicio público hasta Sincelejo y de allí tomar un taxi o un bus urbano y dirigirse hacia el corregimiento de Chochó y así llegará al punto final del proyecto.

Para entrar por el inicio del proyecto se podría también llegar al aeropuerto Las Brujas de la ciudad de Corozal y posteriormente trasladarse a través de una ruta de servicio público hasta Sampués. La ruta del bus pasa directamente por el punto de inicio del proyecto.

En lo que respecta a tiempos de desplazamientos, para llegar a la vía objeto de contratación es así:

Coordenadas del proyecto		
Punto	**Norte**	**Oeste**
INICIO	9°11'22.31"	75°22'59.08"
FIN	9°16'31.23"	75°22'18.76"

Objetivos del proyecto.

Objetivo general.

Mejorar la transitabilidad, seguridad vial y la vulnerabilidad a inundaciones de la vía Sampués–Segovia–Sincelejo, en el departamento de Sucre.

Objetivos específicos.

- Mejorar la superficie de rodadura de la vía.
- Mejorar los elementos de seguridad vial de la carretera.
- Aumentar la capacidad de drenaje de la vía.

2. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

El proyecto comprende el mejoramiento integral de 10.69 kilómetros de la vía terciaria entre el municipio de Sampués y Sincelejo, atravesando el corregimiento de Segovia (Sampués), en el departamento de Sucre. El alcance incluye intervenciones técnicas orientadas a recuperar la funcionalidad estructural y operativa de la vía, optimizando las condiciones de seguridad, transitabilidad y durabilidad.

El soporte técnico del proyecto contiene el diseño paisajístico y arquitectónico de varios sectores estratégicos de la vía; sin embargo, se planifican para una segunda etapa o cómo obras complementarias a las que se van a ejecutar en esta primera etapa.

Las principales actividades por ejecutar con el presente proceso son:

ITEM	DESCRIPCION
1	**EXPLANACIÓN**
1.1	FRESADO DE PAVIMENTO ASFÁLTICO, ESPESOR DE 5 cm.
1.2	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN Y CANALES
1.3	DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS
1.4	TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTES DE LA EXPLAN, CANAL, PRÉSTAMO MAS DE 1000 m., MEDIDOS A PARTIR DE 100m.
2	**PAVIMENTO**
2.1	TERRAPLENES CON SUELO SELECCIONADO (Numeral 220.2.2.1, artículo 220-22 INV)
2.2	MATERIAL GRANULAR TRATADO CON CEMENTO (MGTC) CLASE 3, GRADACION TIPO MGTC-27, INCLUYE SUM. CEMENTO (Analizado para Material Correlación BG -38 CLASE B, NT2)
2.3	BASE GRANULAR CLASE B
2.4	BORDILLO EN CONCRETO VACIADO IN SITU; INCLUYE LA PREPARACION DE LA SUPERFICIE DE APOYO
2.5	PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRÁULICO MR 3.8 Mpa.
2.6	PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRÁULICO MR 4.0 Mpa.
2.7	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC-19
3	**ESTRUCTURAS Y DRENAJES**
3.1	EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIAL COMUN EN SECO A MANO
3.2	RELLENO PARA ESTRUCTURAS CON RECEBO
3.3	CONCRETO SIMPLE DE 14 Mpa (CLASE F) PARA SOLADO
3.4	CONCRETO REFORZADO DE 21 Mpa (CLASE D) PARA ESTRUCTURAS (NO INCLUYE EL REFUERZO)
3.5	CUNETA DE CONCRETO VACIADA IN SITU; INCLUYE LA CONFORMACIÓN DE LA SUPERFICIE DE APOYO.
3.6	CONCRETO REFORZADO DE 28 Mpa (CLASE C) PARA SUPERESTRUCTURA DE PUENTE DE 14m DE LUZ Y 7.3m DE ANCHO DE TABLERO (NO INCLUYE EL REFUERZO)
3.7	CONCRETO CICLÓPEO (CLASE G) PARA TALUDES
3.8	ACERO DE REFUERZO Fy=420 Mpa. 60000psi
3.9	PILOTE DE CONCRETO VACIADO IN SITU DE DIÁMETRO 0.6m. (analizado para pilote de concreto 28 Mpa IN SITU sección circular diámetro 0.6 m)
3.10	PRUEBA DE CARGA TIPO DINAMICA DE CAPACIDAD DE CARGA PARA PILOTES (PDA); INCLUYE LA MASA PARA LA CARGA.
3.11	SUBDREN CON GEOTEXTIL Y MATERIAL GRANULAR
3	**SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD**
4.1	SEÑALIZACION VERTICAL TIPO REGLAMENTARIA CON LÁMINA RETROREFLECTIVA TIPO I
4.2	LINEA DE DEMARCACIÓN CON PINTURA EN FRÍO
4.3	TACHAS RELECTIVAS
4.4	DEFENSAS METALICAS
4.5	MARCA VIAL CON PINTURA EN FRÍO
5	**OBRAS VARIAS**
5.1	ADOQUÍN PODOTÁCTIL PARA ANDENES
5.2	BARANDA METALICA PARA PUENTE EN TUBERÍA REDONDA DE 4" x2.3mm. Y VIGAS IP - 200 SEGÚN DISEÑO INVIAS
5.3	DESMONTE DE SEÑALIZACION VERTICAL EXISTENTE.

Adicionalmente, el contratista deberá presentar y ejecutar, previa aprobación de la interventoría el Plan de Manejo de Transito – PMT y el Plan de Manejo Ambiental – PMA, y llevar a cabo las gestiones necesarias para la obtención de los permisos ambientales requeridos para la ejecución de la obra.

La zona de intervención presenta condiciones rurales con topografía suavemente ondulada, con suelos agrícolas y presencia de pequeños asentamientos rurales. Este corredor constituye un eje fundamental para la integración regional y el mejoramiento de la movilidad del sur del departamento de Sucre.

El proyecto plantea la intervención total de la calzada existente, optimizando la capacidad vial mediante la aplicación de una estructura de pavimento en concreto rígido, reforzada con obras hidráulicas y de estabilidad que aseguren su durabilidad y el cumplimiento de las especificaciones del INVIAS 2022.

a. Ítems de pago:

N° DE ORDEN	ITEM DE PAGO	CANTIDAD	UNIDAD	VALOR UNITARIO	SUBTOTAL
1	**EXPLANACIÓN**				**$ 1.088.617.400,00**
1.1	FRESADO DE PAVIMENTO ASFÁLTICO, ESPESOR DE 5 cm.	16.848,00	m^2	$ 3.000,00	$ 50.544.000,00
1.2	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN Y CANALES	14.098,00	m^3	$ 27.900,00	$ 393.334.200,00
1.3	DEMOLICIÓN DE ESTRUCTURAS	1.168,00	m^3	$ 201.600,00	$ 235.468.800,00
1.4	TRANSPORTE DE MATERIALES PROVENIENTES DE LA EXPLAN, CANAL, PRÉSTAMO MAS DE 1000 m., MEDIDOS A PARTIR DE 100m.	255.794,00	m^3*Km	$ 1.600,00	$ 409.270.400,00
2	**PAVIMENTO**				**$ 19.455.818.200,00**
2.1	TERRAPLENES CON SUELO SELECCIONADO (Numeral 220.2.2.1, artículo 220-22 INV)	28.875,00	m^3	$ 134.500,00	$ 3.883.687.500,00
2.2	MATERIAL GRANULAR TRATADO CON CEMENTO (MGTC) CLASE 3, GRADACION TIPO MGTC-27, INCLUYE SUM. CEMENTO (Analizado para Material Correlación BG -38 CLASE B, NT2)	2.193,00	m^3	$ 263.900,00	$ 578.732.700,00
2.3	BASE GRANULAR CLASE B	4.908,00	m^3	$ 188.000,00	$ 922.704.000,00
2.4	BORDILLO EN CONCRETO VACIADO IN SITU; INCLUYE LA PREPARACION DE LA SUPERFICIE DE APOYO	15.498,00	m	$ 141.000,00	$ 2.185.218.000,00
2.5	PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRÁULICO MR 3.8 Mpa.	3.139,00	m^3	$ 1.170.400,00	$ 3.673.885.600,00
2.6	PAVIMENTO DE CONCRETO HIDRÁULICO MR 4.0 Mpa.	6.585,00	m^3	$ 1.188.200,00	$ 7.824.297.000,00
2.7	MEZCLA DENSA EN CALIENTE TIPO MDC-19	243,00	m^3	$ 1.593.800,00	$ 387.293.400,00
3	**ESTRUCTURAS Y DRENAJES**				**$ 5.065.000.300,00**
3.1	EXCAVACIONES VARIAS EN MATERIAL COMUN EN SECO A MANO	74,00	m^3	$ 50.100,00	$ 3.707.400,00
3.2	RELLENO PARA ESTRUCTURAS CON RECEBO	92,00	m^3	$ 125.000,00	$ 11.500.000,00
3.3	CONCRETO SIMPLE DE 14 Mpa (CLASE F) PARA SOLADO	15,00	m^3	$ 615.500,00	$ 9.232.500,00
3.4	CONCRETO REFORZADO DE 21 Mpa (CLASE D) PARA ESTRUCTURAS (NO INCLUYE EL REFUERZO)	1.923,00	m^3	$ 1.185.600,00	$ 2.279.908.800,00
3.5	CUNETA DE CONCRETO VACIADA IN SITU; INCLUYE LA CONFORMACIÓN DE LA SUPERFICIE DE APOYO.	2.067,00	m^3	$ 698.000,00	$ 1.442.766.000,00
3.6	CONCRETO REFORZADO DE 28 Mpa (CLASE C) PARA SUPERESTRUCTURA DE PUENTE DE 14m DE LUZ Y 7.3m DE ANCHO DE TABLERO (NO INCLUYE EL REFUERZO)	41,00	m^3	$ 1.690.000,00	$ 69.290.000,00
3.7	CONCRETO CICLÓPEO (CLASE G) PARA TALUDES	548,00	m^3	$ 495.700,00	$ 271.643.600,00
3.8	ACERO DE REFUERZO Fy=420 Mpa. 60000psi	54.457,00	kg	$ 8.800,00	$ 479.221.600,00
3.9	PILOTE DE CONCRETO VACIADO IN SITU DE DIÁMETRO 0.6m. (analizado para pilote de concreto 28 Mpa IN SITU sección circular diametro 0.6 m)	288,00	m	$ 1.482.500,00	$ 426.960.000,00
3.10	PRUEBA DE CARGA TIPO DINAMICA DE CAPACIDAD DE CARGA PARA PILOTES (PDA); INCLUYE LA MASA PARA LA CARGA.	6,00	Und	$ 9.932.450,00	$ 59.594.700,00

3.11	SUBDREN CON GEOTEXTIL Y MATERIAL GRANULAR	43,00	m	$ 259.900,00	$ 11.175.700,00
3	**SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD**				**$ 784.472.100,00**
4.1	SEÑALIZACION VERTICAL TIPO REGLAMENTARIA CON LÁMINA RETROREFLECTIVA TIPO I	225,00	Und	$ 723.700,00	$ 162.832.500,00
4.2	LINEA DE DEMARCACIÓN CON PINTURA EN FRÍO	32.229,00	m	$ 3.100,00	$ 99.909.900,00
4.3	TACHAS RELECTIVAS	4.011,00	Und	$ 7.900,00	$ 31.686.900,00
4.4	DEFENSAS METALICAS	1.800,00	m	$ 262.700,00	$ 472.860.000,00
4.5	MARCA VIAL CON PINTURA EN FRÍO	444,00	m^2	$ 38.700,00	$ 17.182.800,00
5	**OBRAS VARIAS**				**$ 107.882.000,00**
5.1	ADOQUÍN PODOTÁCTIL PARA ANDENES	4.040,00	m	$ 22.000,00	$ 88.880.000,00
5.2	BARANDA METALICA PARA PUENTE EN TUBERÍA REDONDA DE 4" x2.3mm. Y VIGAS IP - 200 SEGÚN DISEÑO INVIAS	24,00	m	$ 392.000,00	$ 9.408.000,00
5.3	DESMONTE DE SEÑALIZACION VERTICAL EXISTENTE.	156,00	Und	$ 61.500,00	$ 9.594.000,00

También son ítems de pago, el Plan de Manejo de Transito – PMT y el Plan de Manejo Ambiental – PMA, así como los permisos ambientales requeridos para la ejecución de la obra, por lo que el reconocimiento de estos está supeditado a la presentación de los documentos que soportan el pago.

3. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. del Pliego de Condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el Anexo 5 – Minuta del Contrato.

Plazo de Ejecución: **DOCE (12) MESES** contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio, previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del contrato.

4. FORMA DE PAGO

La forma de pago del contrato derivado del presente proceso estará determinada por el sistema de precios unitarios pactados, sin cláusula de reajuste.

La Entidad cumplirá la obligación de pago, así:

a) El NOVENTA Y CINCO POR CIENTO (95%) del valor del contrato se pagará al Contratista mediante actas parciales: El Contratista previo al inicio de las obras presentará un Cronograma de Ejecución y Pagos que debe ser aprobado por la Interventoría y por la Entidad, en el cual podrá ajustarse el dispuesto en la etapa precontractual. Los hitos se establecen con la siguiente distribución:

HITO	INICIO	FIN
1	K0+000	K4+707
2	K4+707	K7+880
3	K7+880	K10+690

b) El CINCO POR CIENTO (5%) del valor del contrato dentro de los 30 días siguientes a la suscripción del acta de liquidación del Contrato suscrita por parte del Contratista, de la Interventoría y de la Entidad Contratante; previa entrega de los siguientes documentos: i) Informe final de ejecución del contrato; ii) Acta de Terminación del Contrato y entrega de la Obra suscrita por el contratista, el interventor y el supervisor designado por la entidad; iii) Planos récord aprobados por la interventoría en medio físico y magnético; iv) Póliza de Estabilidad de la Obra y demás pólizas que requieran ser actualizadas; v) Registro fotográfico y audiovisual definitivo evidenciando la condición inicial y final de las obras clasificadas en los subgrupos, vi) La constancia del pago del período correspondiente de los aportes a seguridad social y parafiscales del personal vinculado laboralmente y vii) Plan de Sostenibilidad.

Para el pago se requerirá acreditación de paz y salvo de los pagos por concepto de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral (Salud, Pensión y ARL) y parafiscales. Para el último pago, acta de recibo final, la cual no será inferior al cinco por ciento (5%) del valor del contrato, se requiere, además, entrega de una copia física y en medio magnético de los Planos Récord de la obra ejecutada, *Informe de justificación del AIU (detalle y soportes)* y el acta final de recibo a satisfacción por parte del Interventor del contrato y la veeduría ciudadana que haga el respectivo control social, de conformidad con los trámites administrativos a que haya lugar.

El Departamento de Sucre no se responsabilizará por la demora en el pago al contratista y/o contratistas, cuando ella fuere provocada por encontrarse incompleta la documentación que sirva de soporte para el trámite de las facturas y no se ajuste a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente contrato.

Descuentos: El Departamento de sucre efectuara los descuentos de ley del orden nacional, departamental y municipal en cumplimiento de las normas vigentes, de acuerdo con la información tributaria suministrada por el contratista a la entidad y con la actividad del objeto contractual.

Para los pagos a contratistas se seguirán los procedimientos y formatos establecidos para tal fin, establecidos por la Gobernación de Sucre como proceso. El contratista deberá presentar para cada período (establecido contractualmente) su solicitud de pago por el valor total del corte correspondiente, aportando todos los documentos que soporten dicha solicitud:

- Factura y/o cuenta de cobro
- Certificación de aportes parafiscales suscrito por Revisor Fiscal o Representante Legal según sea el caso, para las personas jurídicas; Planillas de pago de seguridad social para personas naturales.
- RUT actualizado según últimas disposiciones de la DIAN.
- Certificación bancaria (para el primer pago), información fiduciaria, o según aplique y corresponda.
- Informe de avance (según se determine contractualmente).
- Memorias de cálculo (según se determine forma de pago contractual).
- Todos aquellos que se consideren necesarios para soportar el pago.

Para cada uno de los pagos se requerirá: el acta parcial o final (según aplique), verificada y recibida a satisfacción junto con los soportes correspondientes; el informe de interventoría y la certificación de cumplimiento por parte del supervisor; informes, la aplicación del 100% de planes manejo y sistemas de gestión con sus respectivos cierres, recibidos totales e informes, y demás a que haya lugar dentro de esta contratación; la certificación de pago de aportes de salud, pensiones, riegos laborales y aportes parafiscales; cuando sea una sociedad con revisoría fiscal, la certificación deberá ser expedida por el revisor fiscal y finalmente, la presentación de la correspondiente factura y/o cuenta de cobro.

Nota 1. Para el pago EL CONTRATISTA deberá acreditar el cumplimiento de sus obligaciones parafiscales frente al Sistema de Seguridad Social integral y Cajas de compensación familiar, ICBF y

SENA, según corresponda, mediante certificación expedida por el Revisor Fiscal o el representante legal, correspondiente al periodo que se paga; en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley 789 de 2002, Ley 100 de 1993, Decreto 1703 de agosto 2 de 2002, y la ley 828 de 2003. En dicha certificación se debe hacer constar que la información contenida en las declaraciones de autoliquidación de aportes al sistema y en particular la relativa a los afiliados y la correspondiente a sus Ingresos Base de Cotización es correcta y que no se encuentra en mora por concepto de aportes al sistema. En todo caso el supervisor general del contrato podrá solicitar en el momento que estime conveniente, copias de los recibos de pago de los aportes a los sistemas de salud, pensión ARP y Parafiscales.

ANTICIPO

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 numeral 18 y 40 de la Ley 80 de 1993, el artículo 27 de la Ley 1150 de 2007, y el Decreto 1082 de 2015, el anticipo constituye una herramienta de carácter excepcional cuyo otorgamiento debe responder a la naturaleza del contrato, a las condiciones técnicas de ejecución y a la disponibilidad presupuestal de la entidad.

En el presente proceso contractual, una vez realizado el análisis técnico, financiero y operativo del objeto a contratar, se determina que no resulta necesario otorgar anticipo al contratista, en razón a que la ejecución del contrato no implica una inversión inicial significativa ni la adquisición inmediata de bienes o materiales que exijan liquidez previa.

La programación técnica de actividades y la estructura de pagos definida en el cronograma de ejecución permiten que los desembolsos se efectúen por avance de las obras ejecutadas, debidamente certificados por el interventor y el supervisor del contrato de interventoría, garantizando de esta manera el equilibrio financiero y la adecuada trazabilidad del uso de los recursos públicos.

Desde el punto de vista jurídico, la decisión de no otorgar anticipo se enmarca en los principios de planeación, economía, eficiencia, transparencia y responsabilidad fiscal que orientan la función contractual del Estado. Esta medida contribuye a minimizar riesgos asociados al manejo y destinación indebida del anticipo, al tiempo que promueve una ejecución contractual más controlada y ajustada al cumplimiento efectivo de las obligaciones pactadas.

5. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

La ejecución del proyecto **MEJORAMIENTO DE LA VÍA SAMPUES-SEGOVIA-SINCELEJO, EN EL DEPARTAMENTO DE SUCRE,** está prevista en una sola etapa.

PRELIMINARES

Dentro de estas actividades se encuentran aquellas necesarias para empezar la ejecución de la obra, tales como: trazado y replanteo, la conformación de la calzada existente.

MOVIMIENTO DE TIERRA

Se refiere a la nivelación y remoción de materiales varios que son necesarios para la construcción de las obras de construcción del pavimento y que son realizadas de acuerdo con lo indicado en los planos constructivos. Se escarificarán en el espesor y hasta la cota determinada en el diseño y se retirarán, transportarán, depositarán y conformarán en los sitios destinados para disposición de sobrantes o desechos.

CONSTRUCCIÓN

Está compuesta por las actividades necesarias para la construcción del pavimento y comprende conformación de la calzada existente, extendida y compactación de material seleccionado y construcción de la placa de concreto hidráulico con sus respectivas juntas

De acuerdo con la formulación y aprobación del proyecto, se mejorará 10.69 Km de vía terciaria así:

Construcción de 7.75 km de pavimento rígido nuevo con calzada de 6m. de ancho, bermas de 0.5m. de ancho y cunetas de concreto de sección variable: desde la abscisa K0+847 a la K3+850 la estructura del pavimento consistirá en 15cm. de mejoramiento de subrasante con terraplén de material seleccionado, 15cm. de suelo cemento y 20cm. de una losa en concreto MR3.8 Mpa.; desde la abscisa K4+707 hasta la K10+383 la estructura del pavimento consistirá en una capa de base clase B de 15cm.

de espesor y una losa de concreto con MR4.0 Mpa. Rehabilitar un tramo de 0.31 km. de pavimento asfáltico entre las abscisas K10+383 y K10+690 con una capa de 10cm. de espesor con MDC19; ancho de calzada de 6m.

Esto para realizar el empalme con la ruta 25SC- variante a Bremen. Señalización vertical y demarcación vial de todo el trayecto. Se construirán 6 resaltos en concreto reforzado. En general no se intervendrán los tramos existentes de pavimento rígido, excepto 550m. de pavimento rígido que se demolerán entre las abscisas K3+300 y K3+850 para realizar las rampas de transición para el nuevo puente de la abscisa K3+615. El pavimento flexible entre las abscisas K7+882 y K10+383 se demolerá a través de fresado y el material sobrante se reutilizará para la construcción de rellenos en el proyecto.

Construcción de un puente en concreto reforzado TIPO INVIAS de 14m. de luz, tablero de 7.3m. de ancho en la abscisa K3+615. Además, se construirán 7 box culvert TIPO INVIAS en concreto reforzado de 1mx1m de sección hidráulica.

Construcción de andenes entre las abscisas K0+000 - K0+900 y K4+880 – K6+000, para la seguridad vial en zonas rurales con presencia escolar peatonal; incluyen una línea central de adoquín podo táctil.

Asi mismo y en desarrollo del contrato se seguirán las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, última actualización, las especificaciones particulares que pudieran resultar para este proyecto y las Normas de Ensayo de Materiales para Carreteras del Instituto Nacional de Vías vigentes.

La localización y características de las señales de tránsito, tanto provisionales como definitivas, deberán acogerse a lo especificado en el Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, adoptado mediante Resolución No. 0001885 del 17 de junio de 2015 del Ministerio de Transporte, se aclara que el aparte de SEÑALIZACIÓN se debe ajustar a todo su contenido, esta señalización debe colocarse desde la orden de iniciación del contrato

a. Materiales

El INTERESADO bajo su cuenta y riesgo deberá inspeccionar y examinar el sitio donde se va a desarrollar el proyecto y los alrededores de la obra e informarse sobre la forma y características del sitio, localización y naturaleza de la obra y la de los materiales necesarios para su ejecución, transporte, mano de obra, y las fuentes de materiales para su explotación que cumplan con las especificaciones técnicas y que usara para su explotación (sea para optar por obtener autorizaciones temporales (artículo 116 Ley 685/01) o su adquisición a proveedores debidamente legalizados), sitios de disposición de sobrantes, las vías de acceso al sitio y las instalaciones que se puedan requerir, las condiciones ambientales y sociales del área de influencia, las cuales debe considerar para el desarrollo y manejo ambiental del proyecto, así como con los riesgos previsibles de la obra y sobre todas las circunstancias que puedan afectar o influir de alguna manera el trabajo, los costos, precios y plazo de las obras, y siempre cumpliendo con la normatividad vigente.

Los INTERESADOS no podrán aducir como excusa el hecho de no haberse familiarizado o conocido debidamente los detalles y condiciones bajo los cuales serán ejecutados los trabajos de acuerdo con lo descrito anteriormente, para presentar en el futuro reclamaciones a la entidad contratante. Sin embargo, cabe anotar que las fuentes de materiales serán las que determine el Contratista, aprobadas por el Interventor, y las cuales cumplan con la calidad requerida en las normas de ensayo para carreteras y especificaciones generales y/o particulares vigentes.

Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del contratista, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el Contratista, deben ser previamente autorizadas por la respectiva Interventoría, previo al inicio de las obras.

El proponente deberá verificar previa a la presentación de la propuesta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales, existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar; así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros; de tal forma que pueda garantizar la utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deberán ser consideradas por el proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y será su responsabilidad.

El proponente que resultare adjudicatario deberá presentar un esquema con las distancias de acarreo de las posibles FUENTES DE MATERIALES, TRITURADORAS, existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar.

Todos los materiales deben ser sometidos a ensayos previos para encontrar la aceptación o el rechazo por parte de la Interventoría, según la normativa vigente de la entidad contratante. Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del contratista, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el Contratista, deben ser previamente autorizadas por la respectiva Interventoría, previo al inicio de las obras.

Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos.

b. Documentos que entregará la Entidad para la ejecución del contrato

El contratista deberá realizar lo necesario y suficiente en orden a conocer, revisar y estudiar completamente los estudios y diseños que la entidad entregue para la ejecución de las obras objeto de este contrato.

Antes del inicio de la obra, corresponderá al contratista ejecutor de la obra realizar, por su cuenta y riesgo, las revisiones, ajustes y complementaciones a los diseños y estudios técnicos entregados por la Entidad Contratante. Finalizado el plazo previsto por la entidad para la revisión de estudios y diseños, si el contratista no se pronuncia en sentido contrario, se entiende que ha aceptado los estudios y diseños presentados por la Entidad y asume toda la responsabilidad de los resultados para la implementación de los mismos y la ejecución de la obra contratada, con la debida calidad, garantizando la durabilidad, resistencia, estabilidad y funcionalidad de tales obras.

Si durante el proceso de revisión de los estudios y diseños el Contratista de la obra advierte la necesidad de modificarlos por existir imposibilidad técnica para garantizar la correcta ejecución de la obra, deberá presentar ante la interventoría el informe de inviabilidad técnica que describa y sustente el cambio de los diseños. La interventoría, previa evaluación, elevará ante la Entidad Contratante la solicitud de modificación de los estudios y diseños basándose en el concepto de inviabilidad técnica que elabore para tales efectos. La entidad analizará la solicitud de la Interventoría y remitirá a la firma consultora de los diseños para evaluar y definir si aplican o no las modificaciones de los diseños solicitados durante la ejecución de la obra. Si el cambio de diseño implica ajuste en el alcance del proyecto y del presupuesto deberá ser avalado y aprobado por la interventoría previamente y se presentará ante la entidad contratante para estudiar su viabilidad y autorizar su procedencia o no. En caso de que la entidad lo considere procedente, adelantará las acciones administrativas pertinentes para la modificación del contrato.

6. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

Para efectos del análisis de la información del personal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a. Las hojas de vida y soportes del personal vinculado al proyecto serán verificadas una vez se adjudique el contrato y no podrán ser pedidas durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

b. Si el contratista ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser ofrecido para dos o más cargos diferentes.

c. El contratista debe informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión.

d. Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

e. El contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse dedicación inferior a la aprobada se aplicarán las sanciones a que haya lugar.

f. En la determinación de la experiencia de los profesionales se aplicará la equivalencia, así:

Postgrado con título	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialización	Veinticuatro (24) meses	Doce (12) meses
Maestría	Treinta y seis (36) meses	Dieciocho (18) meses
Doctorado	Cuarenta y ocho (48) meses	Veinticuatro (24) meses

Las equivalencias se pueden aplicar en los siguientes eventos:

- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia general y viceversa.
- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia específica y viceversa.
- No se puede aplicar equivalencia de experiencia general por experiencia especifica o viceversa.

El personal relacionado debe estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos de administración general del contrato.

El personal requerido es el siguiente:

Concepto	Cantidad	% Dedicación
PERSONAL PROFESIONAL		
DIRECTOR DE OBRA	1	100%
RESIDENTE DE OBRA	2	100%
INGENIERO CIVIL - ESP. EN PAVIMENTO O SIMILAR	1	85%
INGENIERO CIVIL - ESP. EN ESTRUCTURAS O SIMILAR	1	85%
ARQUITECTO RESIDENTE	1	100%
PROFESIONAL EN HIGIENE, SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO	1	100%
PROFESIONAL SOCIAL	1	100%
PERSONAL TÉCNICO		
CONTADOR PÚBLICO	1	100%
ALMACENISTA	1	100%
VIGILANTE	2	100%
TOPOGRAFO	1	100%
CADENERO	2	100%

a. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Director de obra Ingeniero Civil y/o Ingeniero de vías y transporte. (Posgrado en Gerencia de proyectos o Gerencia de Obras o Proyectos de construcción) Dedicación 100% **Cantidad 1**	Mínimo Doce (12) años contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional. Matricula vigente (COPNIA).	Mínimo diez (10) años como director de obra y/o contratista en proyectos de CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REHABILITACIÓN O PAVIMENTACIÓN O REPAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS.
Residente de obra Ingeniero Civil y/o Ingeniero de vías y transporte. Dedicación 100% **Cantidad 2**	Mínimo Cuatro (4) años contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional. Matricula vigente (COPNIA).	Mínimo Tres (3) años como residente de obra en proyectos de CONSTRUCCIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REHABILITACIÓN O PAVIMENTACIÓN O REPAVIMENTACIÓN O CONSERVACIÓN EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRÁULICO DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS.

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialista en vías Ingeniero Civil (Posgrado en área de vías y transporte y/o pavimentos) O Ingeniero de vías y transporte. Dedicación 85% **Cantidad 1**	Mínimo Diez (10) años contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional. Matricula vigente (COPNIA).	Mínimo Siete (7) años cumpliendo funciones de especialista en vías de obra en proyectos de CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VÍAS TERCIARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS EJECUTADAS EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRAULICO O ASFALTO NATURAL O ASFALTITA O PLACA HUELLA O PAVIMENTO ARTICULADO O ADOQUINADO.
Especialista en estructuras Ingeniero Civil con posgrado en Estructuras. Dedicación 85% **Cantidad 1**	Mínimo Diez (10) años contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional. Matricula vigente (COPNIA).	Mínimo Siete (7) años cumpliendo funciones de especialista en estructuras de obra en proyectos de CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VÍAS TERCIARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS EJECUTADAS EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRAULICO O ASFALTO NATURAL O ASFALTITA O PLACA HUELLA O PAVIMENTO ARTICULADO O ADOQUINADO.
arquitecto residente arquitecto. Dedicación 100% **Cantidad 1**	Mínimo Cuatro (4) años contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional. Matricula vigente	Mínimo Tres (3) años como residente de obra en proyectos de CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VÍAS TERCIARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS EJECUTADAS EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRAULICO O ASFALTO NATURAL O ASFALTITA O PLACA HUELLA O PAVIMENTO ARTICULADO O ADOQUINADO.
Profesional en Salud Ocupacional y/o Seguridad Industrial SISO Ingeniero con posgrado en el área de Seguridad y Salud en el Trabajo. Dedicación 100%	Mínimo dos (2) años contados a partir de la fecha de expedición de la Matrícula Profesional. Matricula (COPNIA) y Licencia vigente.	Que acredite experiencia cumpliendo funciones de Profesional en Salud Ocupacional y/o Seguridad Industrial SISO de obra en proyectos de CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VÍAS TERCIARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS EJECUTADAS EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRAULICO O ASFALTO NATURAL O ASFALTITA O PLACA HUELLA O

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Cantidad 1		PAVIMENTO ARTICULADO O ADOQUINADO.
Profesional en el área Social Profesional en Trabajo Social o Psicología. Dedicación 100% **Cantidad 1**	Mínimo dos (2) años como profesional	Que acredite experiencia como Profesional Social en proyectos de CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS PRIMARIAS O SECUNDARIAS O VÍAS TERCIARIAS O VIAS URBANAS O PISTAS DE AEROPUERTOS EJECUTADAS EN PAVIMENTO ASFALTICO O CONCRETO HIDRAULICO O ASFALTO NATURAL O ASFALTITA O PLACA HUELLA O PAVIMENTO ARTICULADO O ADOQUINADO.
Contador Dedicación 100% **Cantidad 1**	Mínimo dos (2) años como **contador**	N/A
almacenista Dedicación 100% **Cantidad 1**	Mínimo dos (2) años como **almacenista**	N/A
vigilante Dedicación 100% **Cantidad 2**	Mínimo dos (2) años como **vigilante**	N/A
topógrafo Dedicación 100% **Cantidad 1**	Mínimo dos (2) años como **topógrafo**	N/A
cadenero Dedicación 100% **Cantidad 2**	Mínimo dos (2) años como **cadenero**	N/A

Maquinaria mínima del proyecto

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

Concepto	Cantidad
Buldozer	1
Carrotanque de agua (1000 Galones)	1
Compactador de rodillo	2
Compactador manual (saltarín)	2

Concepto	Cantidad
Compactador manual vibratorio (rana)	2
Cortadora de pavimento	1
Fresadora de pavimento	1
Mezcladora de concreto	2
Motoniveladora	1
Regla vibratoria de concreto	3
Retroexcavadora sobre oruga	1
Vibrocompactador	1
Volqueta 6 m3 o mayor	3
Motobomba 3 pulgadas	2
Motoniveladora	1
Minicargador	2

La maquinaria mínima requerida será verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

7. POSIBLES FUENTES DE MATERIALES PARA EL PROYECTO:

Las posibles fuentes de materiales serán las que determine el adjudicatario, aprobadas por el interventor, y las cuales cumplan con la calidad requerida en las normas de ensayo y especificaciones generales y/o particulares vigentes.

Es responsabilidad del proponente bajo su cuenta y riesgo inspeccionar y examinar el sitio donde se van a desarrollar las obras e informarse sobre la disponibilidad de las fuentes de materiales necesarios para su ejecución, con el fin de establecer si las explotará en su calidad de constructor y/o si las adquirirá a proveedores debidamente legalizados.

Las fuentes seleccionadas por el contratista deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras. El contratista se obliga a realizar la explotación respetando las recomendaciones técnicas establecidas para evitar impactos ambientales; igualmente se obliga a cumplir la normativa ambiental y minera aplicable a la obra.

El proponente debe verificar, previa a la presentación de la oferta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar, así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros, de tal forma que pueda garantizar la utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deben ser consideradas por el Proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y será su responsabilidad.

Previo al inicio de las obras, los materiales que la entidad identifique como indispensables en la ejecución del proyecto deben ser sometidos a ensayos para la aceptación o el rechazo por parte de la interventoría, según la normativa aplicable. Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del contratista, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el contratista deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras.

8. OBRAS PROVISIONALES:

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del constructor, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías de acceso y vías internas de explotación a las fuentes de materiales así

como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el constructor a través de las autorizaciones temporales; y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y explosivos, de propiedades y bienes de la Entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con los trabajos.

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente debe tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el Interventor. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el proponente favorecido con la adjudicación del contrato deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

9. SEÑALIZACIÓN

De ser necesario, son de cargo del proponente favorecido todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra y las vallas informativas, la iluminación nocturna y demás dispositivos de seguridad y de comunicación y coordinación en los términos definidos por las autoridades competentes.

Sin perjuicio de lo anterior, la entidad debe definir puntualmente cuáles son los costos directos e indirectos incluidos dentro del presupuesto oficial dependiendo del proyecto a ejecutar.

10. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

Para la ejecución de las obras deberá concertarse con la interventoría las actividades que garanticen la adecuada disposición de los residuos de obra, de materiales provenientes de la excavación e idóneo manejo de los recursos hídricos y de suelo; por lo cual, se espera que las afectaciones sean mínimas durante su construcción. Los permisos, autorizaciones y licencias serán gestionados por el contratista, en caso de requerirse o actualizarse.

- Plan de manejo Ambiental.
- Tramite de licencias ambientales.

11. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

- Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial INVIAS 2011.

a. SEGURIDAD INDUSTRIAL Y SALUD OCUPACIONAL

- Ley 100 de 1993
- Decreto 1295 de 1994 y la ley 776 del 2002
- Resolución No 2013 de 1986
- Decreto 1266 de 1994 Articulo 2
- OHSAS 18000
- Decreto 1295 de 1994
- Decreto 1156 de 1996
- Decreto 1530 de 1996
- Decreto 93 de 1998
- Decreto 1772 de 1994
- Resolución 1401 de 2007
- Decreto 1607 de 2002

b. ASEGURAMIENTO DE CALIDAD Y NORMATIVIDAD VIGENTE

- NTC- ISO 9001:2008

c. VIAS Y PAVIMENTOS

- ESPECIFICACIONES GENERALES DE CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS adoptadas por el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS mediante Resolución No. 8068 del 19 de Diciembre de 1996 y Resolución No. 005866 de noviembre 12 de 1998; adoptadas por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 2073 del 23 de abril de 1997, actualizadas mediante Resolución Invías No. 002662 del 27 de junio de 2002.
- Normas Técnicas Colombianas - NTC
- Normas de Ensayo de Materiales para Carreteras – INVIAS, Resolución No. 8067 del 19 de Diciembre de 1996, actualizadas mediante Resolución 002661 del 27 de junio de 2002
- Publicaciones Técnicas De La American Association Of State Highway And Transportation Officials - AASHTO
- Metodología Del Cuerpo De Ingenieros Del Ejército De Los Estados Unidos, Para La Auscultación De Pavimentos – PCI (Pavement Condition Index)
- Manual De Señalización Vial, Dispositivo Para La Regulación Del Tránsito En Calles, Carreteras Y Ciclorutas De Colombia Adoptado Por El Ministerio De Transporte Mediante Resolución 1050 De 2004.

d. ESTRUCTURAS

- Código Colombiano De Construcciones Sismo Resistentes. Norma Sismo Resistente NSR10.

e. MEDIO AMBIENTE, ARBORIZACION Y ORNAMENTACION

- Plan de manejo ambiental

f. CONTRATACION Y PRESUPUESTOS

- Análisis de Precios Unitarios INVIAS
- Constitución Política De Colombia
- Ley 1150 De 2007
- Disposiciones Cámara Colombiana de La Infraestructura
- Disposiciones C.O.P.N.I.A.

g. SEÑALIZACION Y DEMARCACION

- Manual: Dispositivo Para La Regulación Del Tránsito En Calles, Carreteras y Ciclo rutas De Colombia Adoptado Por El Ministerio De Transporte Mediante Resolución 1885 De 2015.

12. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

Manual de Drenaje para Carretera – Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y normas de ensayo para materiales de carretera – Manual de Diseño Geométrico – Manual de Diseños de Pavimento de Concreto para Vías con bajo, medios y Altos Volúmenes de Tránsito – Manual de Diseño de cimentaciones superficiales y profundas – demás documentos o actos administrativo expedidos por autoridad competente en la materia y requeridos para la ejecución del contrato y que deben ser tenidos en cuenta por el proponente al momento de estructurar y presentar su oferta.

Dado en la Ciudad de Sincelejo a los (26) días del mes de Junio de 2026.

JORGE ALBERTO ROMERO ROMERO
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA DEPARTAMENTAL

	Nombre	Cargo	Firma
Proyectó:	Evelin Lorduy García	Profesional Universitario	
Revisó:	Jorge Romero Romero	Secretario de Infraestructura Departamental	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales y/o técnicas vigentes y, por lo tanto, bajo nuestra responsabilidad, lo presentamos para firma del remitente.			