IT-LP-26-06

ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO
IMPLEMENTACION DE SEÑALIZACION VIAL Y DISPOSITIVOS DE CONTROL EN LAS VIAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

La infraestructura de transporte es uno de los ejes principales para el desarrollo económico del departamento; una adecuada oferta y calidad de esta influye directamente sobre la competitividad, al reducir los costos de transporte de mercancía y pasajeros, además de disminuir los tiempos de viaje. Los sistemas de transporte basados en la intermodalidad y la interconectividad se consideran esenciales para reducir tanto los costos logísticos de las empresas como la inequidad, pues permiten que las zonas alejadas o deprimidas cuenten con vías de comunicación para transportar sus productos a las zonas de consumo, generando sinergias entre ellas.

El Índice Departamental de Competitividad (IDC -2023) ubica a Santander en la posición número seis (6) con un puntaje de 5,99 el cual incluye 108 indicadores, en 13 pilares, agrupados en 4 factores de competitividad (condiciones habilitantes, capital humano, eficiencia de los mercados y ecosistema innovador). La meta a 2027 es convertir a Santander en el cuarto departamento más competitivo del país. Esto, apuntando a mejorar y mantener los indicadores que se encuentran en mejor nivel, como educación e innovación, e invertir en los sectores que requiere un apalancamiento para mejorar las condiciones de competitividad del departamento, como son infraestructura, conectividad, desempeño institucional y dinámica empresarial, completamente acorde con las necesidades descritas por los ciudadanos.

En ese sentido, el Gobierno Departamental, de la mano de la Comisión Regional de Competitividad e Innovación de Santander, ha realizado la priorización de 23 indicadores (del total de 108 indicadores) del Índice Departamental de Competitividad, evaluando en cada caso la influencia, aporte, la capacidad de gestión del departamento sobre este y la probabilidad de su implementación.

Conforme al informe del IDC 2025, Santander ha alcanzado la meta de convertirse en el cuarto departamento más competitivo de Colombia, ascendiendo dos posiciones frente a 2024 y alcanzando en la más reciente medición un puntaje de 6.28.

En los últimos años se han tenido avances en la infraestructura departamental, especialmente en la red de carreteras, con inversiones realizadas en vías concesionadas, red vial secundaria y vías terciarias, a través de programas de índole nacional y departamental. Un reto estructural ha sido la implementación de la intermodalidad, con la ejecución de proyectos como el del canal navegable del río Madalena y la rehabilitación y operación de la línea férrea La Dorada – Chiriguaná, así como el restablecimiento de las concesiones viales en la troncal del Magdalena.

El sector infraestructura y conectividad dentro de la administración del departamento de Santander es liderada por la secretaria de infraestructura, sin embargo, dicho sector es transversal, debido a que genera impacto en diferentes sectores de inversión como el turismo, educación, desarrollo rural, entre otros; teniendo en cuenta que todos los sectores requieren de inversión en infraestructura y que por lo tanto requieren transversalmente apoyo de este componente.

La red vial del departamento de Santander cuenta con 23.183 km de los cuales 1.355 (5,8%) corresponden a red primaria, 2.361 (10,2%) a red secundaria y 19.467 (84,0%) a terciaria.

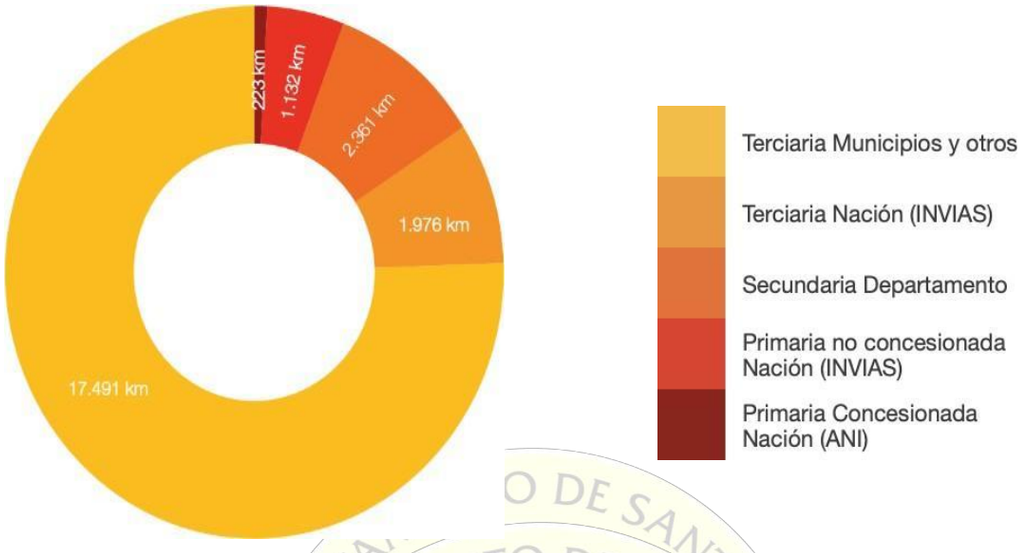
De su longitud total, el 51,5% de la red vial primaria y el 22,7% de las vías a cargo del departamento se encuentran en buen estado. Además, un 65,2% de la red vial secundaria no está pavimentada. Asimismo, de los 19.467 kilómetros de vías terciarias a cargo de los municipios o del INVIAS solo el 0,1% (29 km) cuenta con pavimento.

Estas cifras mencionadas anteriormente, demuestran que, el departamento de Santander cuenta con un gran reto en el presente sector de transporte, el cual se ve afectado por una geográfica abrupta, por estar ubicado sobre la cordillera oriental, presentan fallas geológicas a lo largo de todo su territorio, movimientos sísmicos permanentes, alta pluviosidad, suelos altamente deleznables, estos factores que lo definen como un territorio completamente heterogéneo, con un conjunto de municipios que tienen difíciles condiciones de accesibilidad y transitabilidad, lo cual incrementa con las olas invernales generando toda clase de daños como perdidas de banca, pavimento, socavación de las obra de contención y deslizamientos varios entre otros.

La red vial departamental está conformada por la red vial primaria no concesionada, a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS); la red vial primaria concesionada, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); la

red vial secundaria, a cargo del Departamento; y la red vial terciara, a cargo de los municipios y del INVIAS, para los tramos que administraba la desaparecida entidad Caminos Vecinales.

Conformación de red vial departamental.



Nota. Fuente: Secretaría de Infraestructura del Departamento de Santander (2023); Dirección Territorial Santander INVIAS (2023).

Con el presente proyecto se busca mejorar las condiciones de las vías secundarias del Departamento de Santander, mediante la instalación de señalización vertical, a fin de proveer condiciones para una movilidad segura al interior del departamento, conforme a los establecido en el Plan de Desarrollo Departamental: Es tiempo de Santander 2024-2027.

Para la ejecución del proyecto se tendrá en cuenta como prioridad la atención de tramos críticos identificados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como tramos de una y dos estrellas, conforme a la evaluación desarrollada por la referida entidad empleando la metodología del Programa Internacional de Evaluación de Vías – iRAP, por sus siglas en Inglés; igualmente se tendrá en cuenta los tramos contiguos a las instituciones educativas del departamento de Santander a fin de proveer a los estudiantes de entornos seguros para el acceso a los centros educativos.

La red vial secundaria cuenta con 2.361 km de vías secundarias a cargo del departamento, de las cuales 821 se encuentran pavimentadas, y de ellas el 65% está en buen estado. Desde el punto de vista institucional, en el año 2009 la Gobernación de Santander estructuró un ambicioso programa denominado Plan Vial Departamental, que proyectó el mejoramiento y la pavimentación de 460 km de vías en seis corredores estratégicos. Con este plan se buscaba mejorar la productividad, la competitividad y el desarrollo del departamento priorizando la conectividad de las regiones, especialmente a través de corredores trasversales para interconectarse con las troncales de la red vial primaria. El plan ha sido ejecutado parcialmente, en un 54%, con recursos departamentales y del programa del Departamento Nacional de Planeación (DNP) Contrato Plan; así, se incrementó la red vial pavimentada de 610 km a 821 km. De forma complementaria, en el año 2013 la administración departamental, como estrategia para garantizar el mantenimiento de la red vial secundaria, suscribió un contrato para el suministro y mantenimiento de un banco de maquinaria, sin que se lograran los objetivos propuestos y su sostenibilidad.

Dentro de los objetivos para mejoramiento de la red vial secundaria, que cuenta con 2.361 km de vías a cargo del departamento, se encuentra el contar con vías seguras con especial énfasis en la prevención de accidentes, de tal manera que aspectos como la gestión del tránsito y la velocidad de los automotores aportan a la seguridad de todos los actores viales.

La red vial secundaria cuenta con 2.361 km de vías secundarias a cargo del departamento, de las cuales 821 se encuentran pavimentados, y de ellas el 65% está en buen estado. Desde el punto de vista institucional, en el año 2009 la Gobernación de Santander estructuró un ambicioso programa denominado Plan Vial Departamental, que proyectó el mejoramiento y la pavimentación de 460 km de vías en seis corredores estratégicos. Con este plan se buscaba mejorar la productividad, la competitividad y el desarrollo del departamento priorizando la conectividad de las regiones, especialmente a través de corredores trasversales para interconectarse con las troncales de la red vial primaria. El plan ha sido ejecutado parcialmente, en un 54%, con recursos departamentales y del

programa del Departamento Nacional de Planeación (DNP) Contrato Plan; así, se incrementó la red vial pavimentada de 610 km a 821 km. De forma complementaria, en el año 2013 la administración departamental, como estrategia para garantizar el mantenimiento de la red vial secundaria, suscribió un contrato para el suministro y mantenimiento de un banco de maquinaria, sin que se lograran los objetivos propuestos y su sostenibilidad.

Se hace necesario implementar la señalización vial y dispositivos de control de tránsito en la red vial secundaria del departamento de Santander con el fin de garantizar a los conductores que transitan diariamente por las mismas, las condiciones de seguridad vial, teniendo como propósito de disminuir la accidentalidad en estos corredores viales e incrementar la calidad de vida de las personas que hacen uso de ellas; y de igual forma la identificación a nuestros turistas y visitantes de los diferentes lugares y municipalidades a las cuales pretenden visitar con el fin de aumentar el flujo de personas que escogen a nuestro departamento con su destino turístico.

Por lo anterior, se procede a la formulación del proyecto de inversión de tal forma que se proporcionen elementos que permitan la protección de la vida en tramos de vías secundarias del departamento de Santander, mediante la instalación de señalización horizontal y vertical que permita a los usuarios de las vías informarse, prever y atender reglamentación de tránsito mientras conducen sus vehículos ó mientras caminan para desarrollar sus actividades diarias o de turismo, dando cumplimiento a las metas del plan de desarrollo departamental, Es tiempo de Santander 2024-2027, así mismo ajustar las especificaciones técnicas a la normatividad vigente: Manual de Señalización vial de Colombia, aprobado mediante resolución 20243040045005 de 2024 emitida por el Ministerio de Transporte.

Con este escenario jurídico y técnico, la Secretaria de Infraestructura Departamental encuentra necesario y oportuno intervenir la malla vial del Departamento de Santander mediante el presente proceso de Licitación Pública cuyo objeto es **"IMPLEMENTACION DE SEÑALIZACION VIAL Y DISPOSITIVOS DE CONTROL EN LAS VIAS SECUNDARIAS DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER".**

a. Ítems de pago:

ÍTEM	ACTIVIDAD	UND.	CANT.
1. SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL			
1,1	SUMINISTRO Y APLICACION DE PINTURA ACRÍLICA BASE SOLVENTE BLANCA Y/O AMARILLA PARA DEMARCACION HORIZONTAL PARA MARCAS TRANSVERSALES, BORDILLOS, SARDINELES, OBJETOS, SIMBOLOS Y LETREROS E=0.12M, INCLUYE IMPRIMANTE NEGRO E=0.15M Y MICROESFERAS	M2	274,67
1,2	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE ESTOPEROL METALICO DE 14 x 3 CM	UND	1.231,80
2. SEÑALIZACION VERTICAL			
2,1	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DELINEADOR HORIZONTAL CON LAMINA ACERO GALVANIZADO CON CINTA RETROREFLECTIVA TIPO 4 MEDIDAS 30 X 45 CM	UND	250,00
2,2	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DELINEADOR HORIZONTAL CON LAMINA ACERO GALVANIZADO CON CINTA RETROREFLECTIVA TIPO 4 MEDIDAS 40 X 50 CM	UND	250,00
2,3	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DELINEADOR HORIZONTAL CON LAMINA ACERO GALVANIZADO CON CINTA RETROREFLECTIVA TIPO 4 MEDIDAS 60 X 75 CM	UND	250,00
2,4	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DE TRANSITO SP – SR – SI MEDIDAS 60 x 60 LAMINA CALIBRE 16 - TUBO GALVANIZADO 2" CALIBRE 14 - CINTA REFLECTIVA TIPO 4	UND	250,00
2,5	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DE TRANSITO SP – SR – SI MEDIDAS 75 x75 LAMINA CALIBRE 16 - TUBO GALVANIZADO 2" CALIBRE 14 - CINTA REFLECTIVA TIPO 4	UND	250,00
2,6	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SEÑAL DE TRANSITO SP – SR – SI MEDIDAS 90X90 LAMINA CALIBRE 16 - TUBO GALVANIZADO 2" CALIBRE 14 - CINTA REFLECTIVA TIPO 4	UND	250,00

2. 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. El plazo estipulado por la entidad para la ejecución del contrato es de **SIETE (7) MESES** contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo perfeccionamiento, ejecución y aprobación de los documentos previstos en el pliego de condiciones.

3. FORMA DE PAGO

La forma de pago será por precios unitarios.

a. Un pago anticipado equivalente al quince por ciento (15%) del valor total del contrato.

b. Mediante actas parciales por valor del porcentaje de avance de obra hasta completar el NOVENTA POR CIENTO (90%) del valor del contrato, previa presentación de los documentos que acrediten la ejecución de las obras, así como certificaciones de cumplimiento expedida por el interventor del contrato y acreditación que se encuentra al día en el pago de aportes relativos al sistema de seguridad social integral, así como parafiscales (SENA, ICBF, CAJAS DE COMPENSACIÓN FAMILIAR, etc.), cuando corresponda.

c. Un saldo final equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) del valor del contrato, a la suscripción del acta de liquidación.

NOTA 1: En el valor se entienden incluidos los costos directos e indirectos que ocasione la ejecución del contrato

NOTA 2: El contratista deberá presentar la factura o la cuenta de cobro, según sea el caso, constancia de pago de aportes a la seguridad social, parafiscales, riesgos profesionales y demás documentos requeridos para el pago de la cuenta de cobro.

NOTA 3: Los pagos a los cuales está obligado el DEPARTAMENTO, se realizarán previa radicación, de la orden de pago, en la Tesorería General, una vez agotados los requisitos a que haya lugar.

NOTA 4: La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al Contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el presente Contrato.

NOTA 5: La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

NOTA 6: El Contratista deberá acreditar para cada pago derivado del contrato, que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.

8.1 SUJECIÓN DEL PAGO A LAS APROPIACIONES PRESUPUESTALES:

Los pagos a los cuales está obligado el DEPARTAMENTO, se realizarán previa radicación, de la orden de pago, en la Tesorería General, una vez agotados los requisitos a que haya lugar.

Los pagos se realizarán por el Departamento, **sin perjuicio de los trámites presupuestales o financieros correspondientes a la constitución de vigencias futuras, reservas presupuestales o cualquier otro mecanismo de ejecución del presupuesto, sin los cuales no se podrá efectuar ningún pago, así como las condiciones o montos autorizados a pagar durante la actual vigencia por estos mecanismos autorizados**.

8.2 ANTICIPO – FIDUCIA

N/A

8.3 GRAVÁMENES:

El proponente al elaborar su propuesta debe tener en cuenta todos los impuestos, tasas y contribuciones establecidos por las diferentes autoridades nacionales, departamentales y municipales, que afecten el contrato y las actividades que de él se deriven.

LOS GRAVÁMENES ORDENANZALES QUE DEBE CANCELAR EL CONTRATISTA SON:

a) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas de Pro Electrificación.
b) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas Pro – UIS.
c) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas Pro – Hospitales.
d) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas Pro – Adulto Mayor
e) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas Pro – Cultura.
f) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas Pro – Desarrollo.
g) El dos por ciento (2%) del valor total del contrato en estampillas Pro - Deporte.
h) El cinco por ciento (5%) del valor total del contrato Fondo de Seguridad Ciudadana - Contribución especial de que trata la Ley 418 de 1997, prorrogada y modificada por las leyes 548 de 1999, 782 de 2002, 1106 de 2006, 1421 de 2010 y 1738 de 2014.
i) Los demás gravámenes Ordenanzales y de Ley a que haya lugar.

OTROS PAGOS:

Retención en la fuente en obra 2%
Retención de IVA del 15% sobre el vr. Del IVA
Retención en la fuente industria y comercio: De acuerdo con el estatuto tributario del Municipio donde se realice la actividad.

Igualmente debe tener en cuenta el costo de las pólizas y demás erogaciones a que haya lugar.

4. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

a. Materiales

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.

Deberá el contratista verificar el proyecto actualizado y el proyecto primigenio para conocer las características y especificaciones técnicas y así guardar homogeneidad, salvo que el Departamento directamente le señale deba hacer variación técnica de los mismos.

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. En consecuencia, finalizado el plazo previsto por la entidad para la revisión de estudios y diseños [cuando aplique], 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.

Cualquier modificación y/o adaptación y/o complementación que el contratista pretenda efectuar a los estudios y diseños deberán ser tramitadas por el contratista para su aprobación por la Interventoría, sin que ello se constituya en causa de demora en la ejecución del proyecto.

5. 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:

1	DIRECTOR DE OBRA
1	RESIDENTE DE OBRA
1	PROFESIONAL HSE
2	INSPECTOR

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 o ingeniero de transporte y vías con matrícula profesional vigente	Una experiencia general no menor de ocho (8) años, contados entre fecha terminación y aprobación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública	Mínimo cinco (5) años acumulada, contados entre fecha de expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: Ejercicio en entidades oficiales como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con Obras de señalización vial. Ejercicio profesional en la empresa privada, como Director de Obra y/o Residente de obra, de proyectos relacionados con obras de señalización vial.
RESIDENTE DE OBRA Ingeniero Civil o ingeniero de transporte y vías con matrícula profesional vigente	Una experiencia general no menor de cuatro (04) años, contados entre fecha terminación y aprobación del pensum académico y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública	Mínimo dos (02) años acumulada, contados entre fecha de expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo de la presente licitación pública, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: Ejercicio en entidades oficiales como profesional del nivel ejecutivo y/o asesor y/o directivo y/o profesional y/o como contratista de prestación de servicios, siempre y cuando se haya desempeñado en actividades relacionadas con Obras de señalización vial. Ejercicio profesional en la empresa privada, como Director de Obra y/o Residente de obra, de proyectos relacionados con obras de señalización vial.
PROFESIONAL SISO	Una experiencia general no menor de cuatro (04) años, contados a partir de la obtención de la licencia.	N/A
INSPECTOR	2 años de experiencia	1 año de experiencia en inspector de obras.

b. Maquinaria mínima del proyecto

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

ITEM	EQUIPO	UND
1	EQUIPO MANUAL PARA DEMARCACION DE VIAS	DIA
2	EQUIPO DE LIMPIEZA Y ADECUACIÒN DE SUPERFICIE	DIA
3	CAMIONETA PICK UP	DIA

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

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

Permisos para disposición final de materiales sobrantes.

10. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

El contratista debe garantizar la transitabilidad en todos los sectores objeto del contrato mientras se ejecuta la obra, es decir desde la orden de inicio y hasta el recibo definitivo de las obras.

El contratista deberá atender las emergencias que se puedan presentar en los sitios que se encuentren dentro del objeto del contrato, para lo cual el Interventor definirá el tipo de intervención a ejecutarse y le solicitará por escrito al contratista su ejecución; en caso de que se requieran estudios y/o diseños y/o cálculos adicionales éstos deberá realizarlos el Contratista y ser revisados y aprobados por la Interventoría; en todo caso el Contratista presentará los Análisis de Precios Unitarios No Previstos (incluidos los estudios y/o diseños y/o cálculos adicionales, si aplican) al Interventor para su revisión y aprobación. El desglose de los Análisis de Precios Unitarios publicados en el SECOP II por el Departamento, son únicamente de referencia, constituyen una guía para que el proponente prepare su propuesta, cada Análisis de Precios Unitarios presentado por el adjudicatario debe contener todo lo indispensable y necesario para llevar a cabo el ítem correspondiente: equipos, materiales, transportes, mano de obra y costos indirectos. Si existe alguna duda o interrogante sobre la presentación de estos APU publicados por el Departamento, es deber del proponente hacerlos conocer con cuatro (4) días hábiles antes del cierre del proceso licitatorio para que el Departamento los pueda estudiar.

El control de tráfico temporal y la señalización provisional (si aplica) necesarios para la ejecución de las obras será por cuenta y riesgo del proponente y/o contratista. Esta señalización debe colocarse desde la orden de iniciación del contrato

11. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES

Norma Colombia de Diseño de puentes CCP-14 – Manual de Drenaje para Carretera – Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras y normas de ensayo para materiales de carretera –Guía Metodológica para el Diseño de Obras de Rehabilitación de Pavimento de Carreteras – 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 – Instructivo para Vías Terciarias y 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

En constancia, se firma en Bucaramanga, en el mes de octubre de 2026.

JESICA JULIANA MENDOZA RAMÍREZ
Secretaria de Infraestructura Departamental

Apoyó en Asp. Técnicos: Néstor Meneses – CPS Ingeniero Secretaría de Infraestructura Departamental