MEMORANDO INDIVIDUAL

N° Radicado: 2026I-VBOG-005137
Fecha: 2026-02-11 09:14:22

PARA: SIRLEY DABEIBA MERCHAN CARREÑO.
SUBDIRECCION DE ESTRUCTURACION DE PROYECTOS
DE: CARLOS ANDRES MENDOZA RONDON
SUBDIRECCION DE GESTION INTEGRAL DE CARRETERAS NACIONALES

Asunto: ENVIO INSUMOS BASICOS ESTRUCTURACION GVI CORDOBA SUCRE 2026

Cordial Saludo,

En cumplimiento de lo preceptuado por la GUIA DE ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS del INSTITUTO, en su numeral 5.3.1. Procedimiento General, el cual establece que: "(…) *Una vez identificados y programados los proyectos en los cuales se requiere estructurar los diferentes procesos contractuales pertinentes, la Subdirección de Planificación de Infraestructura (SPI) mediante memorando solicitará a la Subdirección de Estructuración de Proyectos (SEP), el inicio del proceso de Estructuración, suministrando el insumo técnico necesario a partir de los estudios y proyecciones realizadas, para la identificación de los procesos de contratación susceptibles de estructurar. Para el desarrollo de los proyectos que requieran estudios y diseños, estos deben estar como mínimo en etapa de factibilidad.* (…)", Se remite para su consideración la información básica de la necesidad que se requiere atender, así como el presupuesto oficial estimado para el desarrollo de los procesos de selección de obra e interventoría del proyecto relacionado a continuación:

1.TIPO DE PROYECTO:

Gestión vial integral.

2. OBJETO:

Se aclara que los objetos incluidos en este documento han sido propuestos por la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras para los contratos de obra e interventoría. Sin embargo, estos son sometidos a consideración de la Subdirección de Estructuración de Proyectos (SEP), en cumplimiento de sus obligaciones según el Decreto 1292 del 14 de octubre de 2021. Conforme a dicho decreto, es esta dependencia la encargada de remitirlos a la Subdirección de Procesos de Selección Contractuales (SPSC) para su publicación en el portal de contratación estatal SECOP II, y en concordancia con lo establecido en el numeral 5.3.1 del **Procedimiento General de la Guía de**

Estructuración para la Contratación de los Proyectos Misionales del INVIAS – versión 1:

"(…) l. El estructurador asignado enviará memorando a la dependencia correspondiente, indicando el objeto y el valor para que esta realice los trámites presupuestales para respaldar la contratación. Para el inicio del proceso, la dependencia correspondiente deberá enviar Certificado de Disponibilidad Presupuestal (CDP) y/o solicitud de Certificado de Disponibilidad Presupuestal (CDP) y/o oficio de solicitud y/o aprobación de vigencias futuras que amparen los recursos con los que se respaldará la futura contratación. (…)"

Por otro lado, siguiendo la instrucción impartida por la Dirección de Ejecución y Operación, la SEP y la SPSC deben definir y comunicar el objeto definitivo de los procesos para gestionar oportunamente las solicitudes de los CDP. En consecuencia, solicitamos la confirmación de los siguientes objetos:

2.1. Objeto proceso Obra: **GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE**.

".

2.2. Objeto proceso Interventoría**: INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA LA GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE**..

3. PRESUPUESTO:

Los formularios de presupuesto oficial de los procesos de obra de obra e interventoría que respaldan la presente solicitud se adjuntan al presente memorando.

Objeto de obra	**GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE..**
Objeto de Interventoría:	**INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA LA GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE.**

IMPUTACION PRESUPUESTAL	VIGENCIA	RECURSOS OBRA	RECURSOS INTERVENTORIA	RECURSOS TOTALES
C-2401-0600-00**99**	**2026**	$ 2.120.000.000,00	$ 280.000.000,00	$ 2.400.000.000,00
C-2401-0600-00**73**	**2026**	$4.423.367.591,00	$ 1.100.000.000,00	$ 5.523.367.591,00
C-2401-0600-00**112**	**2026**	$ 23.174.006.298,00	$ 3.513.850.015,00	$ 26.687.856.313,00
		$ 29.717.373.889,00	**$ 4.893.850.015,00**	**$ 34.611.223.904,00**

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

El proyecto trata de la "**GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE**

En atención a las necesidades de inversión en infraestructura con destino a la construcción, mejoramiento y mantenimiento vial para atender la creciente demanda en cuanto a la movilización del transporte de carga y de pasajeros y para el desarrollo de las regiones como base de la generación de oportunidades de crecimiento económico y mejora en la calidad de vida para la ciudadanía, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han considerado pertinente realizar inversiones en la infraestructura vial que permitan el cumplimiento de metas físicas y fortalezcan la presencia del Estado en las regiones del país, así como también la consolidación de la red vial nacional favoreciendo conexiones estratégicas en y entre las regiones de Colombia desde el punto de vista logístico, geográfico, social, de seguridad, soberanía y economía.

En el mismo sentido, se considera de vital importancia para el desarrollo del país la configuración de una red de carreteras que atienda a su vez los corredores de mayor movilidad, las vías intermedias y las vías de acceso, así como también que el desarrollo de la infraestructura de transporte contribuye a conseguir mayor equidad y a consolidar la presencia del Estado en el territorio.

Así, el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías realizó la priorización de recursos para la ejecución del proyecto que tiene por objeto: **GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE.**" Mediante el cual se propone intervenir la carretera la cuenta con pavimento flexible y/o rigido en mal estado, presentando gran cantidad de daños significativos que muestran una estructura de la carpeta asfáltica muy fatigada, con escasa vida residual, reflejándose en una carpeta bastante deteriorada y la formación permanente de gran cantidad de deformaciones y baches que han disminuido considerablemente el nivel de servicio que se presta a los usuarios generando en algunos casos sitios con alto potencial de accidentalidad por la profundidad de los mismos.

Las intervenciones se realizarán en las vías indicadas anteriormente, en los tramos que el pavimento asfaltico presenta fallas que reflejan un pavimento fatigado y algunos sectores sin vida residual que requieren de ser revisados para conocer el estado de su estructura y realizar el mantenimiento y/o rehabilitación según sea la necesidad. estructura; por otra parte, aún existen deficiencias en el sistema de drenaje superficial de la vía, por lo que se requiere de la construcción de ventanas de desagüe en el ciclo ruta existente al lado de la vía. Igualmente existen algunos sitios donde se requiere de pequeñas obras de contención que estabilicen los rellenos y/o terraplenes, especialmente en las aproximaciones a las obras de drenaje.

Siendo así, se requiere de un mantenimiento y/o mejoramiento de la estructura del pavimento, elementos de drenaje y construcción de estructuras de contención; necesidades que de no atenderse oportunamente continuaran incrementándose y acelerándose los daños de manera progresiva, aumentado tanto las áreas como las profundidades de los daños, generando sitios con alto potencial y riesgo de accidentalidad para los usuarios y por ende disminuyendo considerablemente el nivel de servicio de la vía.

El proyecto tiene como objetivos fundamentales mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico, disminuir significativamente los costos de operación vehicular, mejorar la dinámica de comercialización de productos y/o servicios desde y. hacía de la región, así como del turismo, desarrollo socioeconómico a nivel regional y nacional, con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y de los usuario de la(s) vía(s) objeto de atención.

Así mismo, teniendo en cuenta la posible ocurrencia de eventos tales como incidentes y/o accidentes y/o emergencias mecánicas asociadas al tránsito vehicular que afectan a los usuarios de la vía, se considera necesario ejecutar la atención a los usuarios ante las eventualidades que puedan presentarse en la carretera mediante la respuesta oportuna a incidentes de índole mecánica o de emergencia médica que puedan ocurrir en la vía, en concordancia con lo establecido en el plan nacional de seguridad Vial (PNSV) 2022 - 2031. Dichas actividades, en conjunto con la implementación de posibles mejoras en cuanto a las obras de señalización y seguridad vial del proyecto, se encuentran encaminadas a garantizar la seguridad vial y atención a los usuarios de la infraestructura de carretera para el adecuado funcionamiento de la misma, disponiendo en todo momento de personal suficiente e idóneo, capacidad logística y operativa para atender de inmediato cualquier eventualidad que se presente en el corredor, garantizando la transitabilidad en el mismo.

Es necesario velar por un adecuado estado de las vías, es por esto que se han identificado

algunos sitios que deben ser tenidos en cuenta y si es posible programar una atención oportuna para de esta manera evitar daños más representativos de la vía o en el peor de los casos accidentes que pongan en riesgo la integridad física de sus usuarios.

5. ALCANCE:

El presente contrato tiene como finalidad atender las necesidades de mantenimiento, rehabilitación, señalización y atención de obras de emergencia en distintos tramos de la red vial nacional ubicados en el departamento de Cordoba y Sucre, con el propósito de garantizar la transitabilidad, seguridad y comodidad de los usuarios. Las actividades se ejecutarán de acuerdo con la disponibilidad presupuestal y bajo los lineamientos de la Interventoría, teniendo en cuenta la normatividad vigente y las especificaciones técnicas establecidas por el Instituto Nacional de Vías – INVIAS.

El alcance contempla la intervención en los siguientes tramos:

Tramo 1: Tramo 1: Ruta 2103 Montería - Cereté y Paso Nacional por Cereté, desde el PR0+000 al PR10+764

Longitud: 10.764 km

El tramo analizado es vital, ya que conecta la capital del departamento de Córdoba, Montería, con el municipio de Cereté e incluye el paso a través de la zona urbana, lo que implica una alta funcionalidad de tráfico las principales actividades a ejecutar son las siguientes a los largo de los puntos que se identifiquen:

- Mantenimiento periódico y rehabilitación de la superficie de rodadura, bermas y elementos de la vía, con el fin de preservar su funcionalidad
- Señalización preventiva, reglamentaria e informativa, que brinde seguridad a los usuarios durante y después de la ejecución de las obras.
- Atención de obras de emergencia, de manera inmediata, en caso de deslizamientos, pérdida de banca, fallas de drenaje o cualquier situación que ponga en riesgo la transitabilidad.

Tramo 2: Tramo 2: Ruta 7402 Cereté - Cruce Ruta 25 (La Ye)

- Longitud: 35 km

La ruta 7402 Cerete – Cruce la Ye tiene una longitud total de 35.000 kilómetros y presenta una configuración de infraestructura mixta, indicativa de una vía nacional de alta

prioridad que ha sido objeto de modernización por fases. En él se realizarán las siguientes actividades:

- Mantenimiento periódico y preventivo (bacheo, sello de fisuras y repavimentación) para mitigar el deterioro acelerado, prolongar la vida útil del pavimento y mantener un nivel óptimo de seguridad vial y confort para el usuario. Es crucial estandarizar las condiciones de rodadura en los segmentos de doble calzada y calzada sencilla..

- Señalización vial según lo requiera el sector, garantizando la seguridad de los desplazamientos.

- Atención de emergencias que se presenten a lo largo del tramo.

- La rehabilitación de sectores solo se adelantará si se determina técnicamente la necesidad, previa evaluación conjunta con la Interventoría.

Tramo 3: Tramo 3: ruta 2514 La Ye - Sincelejo, desde el PR52+000 al PR114+595

- **PR52+000 al PR114+595**

- Longitud: 62,595 km

- Se necesita implementar un Plan de Gestión del Pavimento que incluya mantenimiento preventivo y de rehabilitación para la totalidad del tramo. El objetivo es evitar la degradación del nivel de servicio, garantizar el drenaje eficiente y mantener las condiciones operacionales adecuadas para la coexistencia de ambos tipos de secciones viales..

- Atención de emergencias en caso de presentarse fenómenos que afecten la transitabilidad.

- La rehabilitación se contempla como una posibilidad, únicamente si se determina la necesidad de intervención estructural.

Tramo 4: Tramo 4: ruta 25SCA Variante Oriental De Sincelejo

- Longitud: 11.510 km

Es un corredor de carga continuo para el tráfico proveniente de Montería/Antioquia con destino a los puertos del Caribe (Bolívar), reduciendo la congestión y la accidentalidad en Sincelejo.

El tipo de Terreno de la ruta 25SCA atraviesa la región de la Sabana, caracterizada por ser una extensa llanura.. Las actividades a desarrollar comprenden:

- Mantenimiento periódico de la capa de rodadura, bordillos y obras hidráulicas, buscando extender la vida útil del pavimento.
- Señalización vial de acuerdo con los requerimientos del sector, para mejorar la seguridad de los usuarios.

Tramo 05: ruta 2515 Sincelejo - Puerta De Hierro, desde el PR0+000 al PR25+000

Longitud 25 km

El tramo PR0+000 a PR25+000 de la Ruta Nacional 2515 Sincelejo–Puerta de Hierro es un corredor vial estratégico de la Costa Atlántica, clave para la conectividad logística entre Sucre, Bolívar y Atlántico y el acceso a los principales nodos y puertos del Caribe.

En este sector, la vía se desarrolla sobre un terreno mayoritariamente plano a suavemente ondulado, propio de las sábanas de Sucre y las zonas bajas previas a los Montes de María, sin presencia de relieve montañoso significativo.

- Mantenimiento periódico y preventivo de la capa de rodadura, bordillos y obras hidráulicas, buscando extender la vida útil del pavimento.
- Señalización vial de acuerdo con los requerimientos del sector, para mejorar la seguridad de los usuarios.

Tramo 06: ruta 2514 Planeta rica – La Ye, desde el PR0+000 al PR52+000

El tramo vial Planeta Rica–La Ye, con una longitud aproximada de 52 km (PR 0+000 a PR 52+000), es un corredor estratégico para el transporte de carga y pasajeros hacia el norte del país, con calzada pavimentada que presenta un estado de servicio entre bueno y regular debido al alto tránsito pesado y las condiciones climáticas.

El entorno corresponde a un terreno plano a ondulado propio de la subregión del San Jorge, con pendientes moderadas, suelos arcillosos potencialmente expansivos y necesidad de intervenciones de mantenimiento y rehabilitación que incluyan refuerzo de capas asfálticas, sellado de fisuras, bacheo técnico y mejoras al sistema de drenaje para preservar la estructura vial y reducir riesgos de accidentalidad**.**

Consideraciones generales del alcance

- El contratista deberá disponer en todo momento de la capacidad técnica, operativa y de personal para atender emergencias de forma inmediata en cualquiera de los tramos mencionados.

a) Las ***actividades definitivas*** para ejecutar en cada sector serán acordadas con la Interventoría y el Supervisor del contrato, con base en visitas de campo y las demás posibles resultantes de la etapa de REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL.

- La ejecución de las obras deberá realizarse en estricto cumplimiento de las especificaciones técnicas del INVIAS, la normatividad vigente en materia de construcción, seguridad vial y protección ambiental.

- Todas las intervenciones deberán orientarse a garantizar la seguridad, comodidad y continuidad del tránsito, priorizando el bienestar de los usuarios y la sostenibilidad de la infraestructura.

1.1.1. Gestión Vial Integral

Durante la duración total del proyecto deberá ejecutarse la gestión vial integral del corredor, el cual incluye la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, atención de sitios críticos, otras obras de ingeniería, señalización y seguridad vial, servicios al usuario, prevención y atención de emergencias, y sostenibilidad, en los tramos que se definan para tal fin; todo lo anterior de acuerdo a la disponibilidad de recursos asignados al proyecto y con fundamento en la gestión operativa del corredor vial.

Seguidamente, se definen los lineamientos generales de las labores de gestión y mantenimiento vial integral a cargo del contratista de obra en desarrollo del contrato, con los cuales se busca optimizar la gestión de las carreteras con resultados visibles de mejoramiento, conservación y sostenibilidad de las vías en un periodo de tiempo.

A partir de la información técnica disponible y mediante el desarrollo de la gestión vial del proyecto, se establecerá la línea base del estado general del corredor y necesidades de atención de este y considerando los recursos asignados para la(s) vigencia(s) presupuestal(es) del proyecto, se definirá el alcance definitivo de las obras a ejecutar y coordinación de sus procedimientos, la priorización de intervenciones en el(los) sector(es) de vía a su cargo.

Los procedimientos de acción tendientes a cumplir con las particularidades de la gestión vial deberán establecerse de manera coordinada con el interventor y el INVIAS.

1.1.1.1. Gestión técnica y operativa

Rige lo establecido en el numeral 5.1. GESTIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, y se deberá desarrollar para la totalidad de las vías que conforman el proyecto.

1.1.1.2. Mantenimiento rutinario

Rige lo establecido en el Numeral 5.3. MANTENIMIENTO RUTINARIO del GESTIÓN TÉCNICA Y OPERATIVA del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, y aplica para las
vías que han sido objeto de sectorización y priorización según se presenta a continuación:

DATOS GENERALES					DISTRIBUCION DE LONGITUD DE TRAMO POR TIPO DE TERRENO				PERSONAL MINIMO	
No de Tramo	RUBRO	CODIGO DE VIA	TRAMO	Tipó Calzada	I (PLANO)	II (ONDULADO)	III (MONTAÑOSO)	IV (ESCARPADO)	No. Socios por sector	No. Socios
TRAMO 1	99	2103	Montería - Cereté	Doble		6,94			3	4
TRAMO 1	99	2103	Paso Nacional por Cereté	Unica		3,82			1	
TRAMO 2	73	7402	Cereté - Ciénaga de Oro	Doble		20,09			8	12
TRAMO 3	73	7402	Ciénaga de Oro - Cruce Ruta 25 (La Ye)	Unica		14,92			4	
TRAMO 4	112	2514	La Ye - Sahagún	Doble		15,00			6	54
TRAMO 5	112	2514	Sahagún - Sapués	Unica		36,65			10	
TRAMO 6	112	2514	Sapués - Sincelejo	Doble		10,95			5	
TRAMO 7	112	25SCA	Variante Oriental de Sincelejo	Unica		11,51			3	
TRAMO 8	112	2515	Sincelejo - Corozal	Doble		8,49			4	
TRAMO 9	112	2515	Corozal - Puerta de Hierro	Unica		16,51			5	
TRAMO 10	112	2514	Planeta Rica - Chinú- La Ye	Unica		52,00			21	

Tabla No. 1: Sectorización, frentes de trabajo y número de trabajadores mínimo - ítem mantenimiento rutinario

De acuerdo con lo establecido en el numeral 5.3.1.7 PAGO DE ITEM DE MANTENIMIENTO RUTINARIO del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, para el año 2026 el costo directo km/año por tipo de terreno es:

		TIPO TERRENO			
AÑO UTILIZADO	**DESCRIPCION**	**I** (PLANO)	**II** (ONDULADO)	**III** (MONTAÑOSO)	**IV** (ESCARPADO)
2026	VALOR KM. AÑO EN CALZADA SENCILLA (No incluye A.I.U. ni IVA)	$10.224.557,00	$12.780.696,25	$17.040.928,33	$20.449.114,00
2026	VALOR KM.AÑO EN DOBLE CALZADA SIN CORTA CESPED (No incluye A.I.U ni IVA)	$15.399.958,00	$19.249.947,50	$25.666.596,67	$30.799.916,00
2026	VALOR KM.AÑO EN DOBLE CALZADA CON CORTA CESPED TIPO TRACTOR (No incluye A.I.U ni IVA)	$17.181.184,00	$21.476.480,00	$28.635.306,67	$34.362.368,00

Tabla No. 2: VALOR KM. AÑO (No incluye A.I.U. ni IVA)

Nota 1: El costo obtenido constituye costo directo, que no incluye COSTOS INDIRECTOS ni IVA.

Nota 2: Debe analizarse cada caso en particular y en función de las áreas de rocería, determinar la conveniencia o no de usar equipo cortacésped, el cual mejora el rendimiento.

Nota 3: El INVIAS actualizará anualmente al vencimiento de los doce (12) meses transcurridos a partir de la fecha de iniciación del contrato (Anualidad), o del último ajuste efectuado, los costos correspondientes al Mantenimiento Rutinario del contrato, con base en la variación del IPC (Índice de Precios al Consumidor Total Nacional) publicado por el DANE a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la fecha de aplicación del ajuste aquí indicado.

El valor del ítem de mantenimiento rutinario en el presupuesto oficial para el presente proceso se encuentra indicado en el formato de presupuesto de mantenimiento rutinario que forma parte de los pliegos de condiciones del proceso.

El valor de los COSTOS INDIRECTOS corresponde al 10% del valor total de los costos directos del ítem de mantenimiento rutinario. El valor total básico de mantenimiento rutinario corresponderá a la suma de los costos directos más los costos indirectos.

Para la liquidación del IVA de la actividad de mantenimiento rutinario se debe tener en cuenta que tributariamente el mantenimiento rutinario es considerado como servicios de mantenimiento de un bien o inmueble y por tanto a la luz del estatuto tributario los proponentes liquidaran el IVA sobre sobre el valor básico.

1.1.1.3. Mantenimiento periódico

Rige lo establecido en el numeral 5.4 MANTENIMIENTO PERIÓDICO del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, y se deberá desarrollar para la totalidad de las

vías que conforman el proyecto.

Se requiere atender las necesidades de mantenimiento preventivo, periódico, parcheo y/o bacheo a lo largo de las vías que conforman el proyecto, así como el refuerzo estructural y/o rehabilitación, incluyendo obras de mejoramiento y mantenimiento de la carpeta asfáltica, drenaje y seguridad vial en sectores y tramos discontinuos, atención de sitios críticos por amenaza de perdida u obstrucción de la banca, y la atención de puentes que se requieran en los tramos que conforman el proyecto, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal para la ejecución del Mantenimiento Periódico del corredor.

La priorización de los sectores y/o sitios críticos objeto de intervención será desarrollada en cumplimiento de la Gestión Operativa del Corredor por parte del Contratista, en coordinación con la Interventoría y el INVIAS a través de la dirección territorial del INVIAS designada que ejerza como supervisora, se deberá tener en cuenta las prioridades de intervención de estos y aquel o aquellos que puedan ser ejecutados con los recursos del contrato.

Así mismo, en el marco de las actividades de Mantenimiento Periódico se contempla la ejecución de la REVISIÓN, AJUSTES Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN Y/O ELABORACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS Y DISEÑOS DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL (incluye diseños de traslado de redes).

1.1.1.4. Obras de prevención y atención de emergencias

Rige lo establecido en el numeral 5.6 PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE EMERGENCIAS VIALES del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, y se deberá desarrollar para la totalidad de las vías que conforman el proyecto.

El contratista deberá estar en la capacidad técnica y operativa de atender de manera inmediata las emergencias viales que puedan presentarse durante la vigencia del contrato, con presencia de especialistas, personal operativo, maquinaria y los equipos que fueran necesarios y requeridos por la entidad en cuanto a cantidad y capacidad, so pena de incurrir en incumplimiento a sus obligaciones contractuales. Igualmente deberá gestionar de manera diligente y oportuna la consecución de zonas de depósito y demás autorizaciones que hubiere lugar.

Nota: el control de tráfico temporal (controladores de tráfico) y la señalización provisional necesarios para la ejecución de las obras será por cuenta y riesgo del contratista.

1.1.1.5. Servicios al usuario

Rige lo establecido en el numeral 5.7 SERVICIOS DE ATENCION AL USUARIO DE LA VIA – SAU del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, y se deberá desarrollar para las siguientes vías:

- Tramo 1: Ruta 2103 Montería - Cereté y Paso Nacional por Cereté, desde el PR0+000 al PR10+764.
- Tramo 2: Ruta 7402 Cereté - Cruce Ruta 25 (La Ye)
- Tramo 3: ruta 2514 La Ye - Sincelejo, desde el PR52+000 al PR114+595
- Tramo 4: ruta 25SCA Variante Oriental De Sincelejo
- Tramo 05: ruta 2515 Sincelejo - Puerta De Hierro, desde el PR0+000 al PR25+000
- Tramo 06: ruta 2514 Planetra rica – La Ye, desde el PR0+000 al PR52+000

Para efectuar el servicio a los usuarios de la vía y disponer la atención de incidentes, accidentes y emergencias, el contratista dispondrá de mínimo de los siguientes elementos de operación, ubicados geográficamente en cercanías o en áreas aledañas a los peajes existentes en las vías anteriormente definidas, el servicio deberá prestarse las 24 horas del día.

1.1.1.6. Equipos mínimos requeridos

- Tres (3) AMBULANCIA TIPO TAB
- Tres (3) GRÚA LIVIANA TIPO CAMA BAJA (CAPACIDAD MÍNIMA 4.5 TON)
- Tres (3) GRÚA PARA MOVILIZAR VEHÍCULOS TIPO PESADO (GRÚA TIPO GANCHO) 30TN COMO MINIMO.
- Dos (2) OFICINA CENTRO DE ATENCION DE SERVICIOS AL USUARIO

Nota 1: el INSTITUTO podrá solicitar la ampliación o reducción de las cantidades de equipos aquí descritos dispuestos en el proyecto, de acuerdo con las necesidades del corredor.

Forma de pago

El pago por concepto de los servicios de operación se ejecutará por mes en las actas de obra con fundamento en la cantidad de meses que en el periodo de cada acta se certifique por parte del interventor sobre la disponibilidad de los equipos de operación en la vía y el cumplimiento por parte del contratista de las

condiciones mínimas de servicios al usuario definidas en el presente apéndice.

En cualquier caso, el valor a pagar al contratista con respecto a la prestación de los servicios al usuario corresponderá a los valores mensuales ofertados por el contratista en su propuesta económica, aplicables a cualquier mes del año, para la prestación de los servicios al usuario, por cada unidad de equipo mínimo requerido para tal fin.

El pago incluirá los costos de todos y cada uno de los servicios, equipos y suministros descritos en el presente numeral que cumplan con lo establecido en el NUMERAL 5.7 SERVICIOS DE ATENCION AL USUARIO DE LA VIA – SAU del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1 y en
general todos los necesarios para la atención de los incidentes y/o accidentes que pudiesen presentarse en el corredor. El contratista deberá contemplar los mismos en la preparación de su oferta; por tanto, en el evento de que sean requeridos insumos o equipos adicionales, no representarán un costo para la entidad.

La prestación de servicios al usuario de ninguna manera será objeto de cobro al usuario, por cuanto se considera una obligación contractual y su reconocimiento se realiza de la manera estipulada en el presente numeral.

Para la liquidación del IVA de la actividad de servicios al usuario se debe tener en cuenta que corresponde a un servicio; por lo tanto, los proponentes liquidaran el IVA sobre sobre el valor básico, el cual deberá incluir los gastos indirectos del contratista para la prestación de los servicios al usuario.

Nota 2: No obstante lo anterior, si por las condiciones técnicas de operación de la vía, la entidad requiere la prestación de servicios de operación diferentes a los requeridos en el presente numeral o bien requiere realizar ajustes en el tiempo de disponibilidad de los mismos, el valor de dichos servicios será concertado de manera conjunta entre contratista e interventor y será sometido al INSTITUTO para su revisión y aprobación en caso de considerarse procedente.

Nota 3: El INVIAS actualizará anualmente al vencimiento de los doce (12) meses transcurridos a partir de la fecha de iniciación del contrato (Anualidad), o del último ajuste efectuado, los costos correspondientes Servicios De Atención al Usuario del contrato, con base en la variación del IPC (Índice de Precios al Consumidor Total Nacional) publicado por el DANE a 31 de diciembre del año inmediatamente anterior a la fecha de aplicación del ajuste aquí indicado.

1.1.1.7. Otras obras de ingeniería

Rige lo establecido en el numeral 5.5 OTRAS OBRAS DE INGENIERÍA del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, para las obras adicionales que

pudiesen requerirse en cualquiera de las vías que conforman el proyecto, según el alcance establecido en el presente anexo, y a partir de la priorización de recursos que para tal fin se efectúe.

1.1.1.8. Actividades de señalización y seguridad vial

Rige lo establecido en el numeral 5.8 SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, se deberá desarrollar para la totalidad de las vías que conforman el proyecto, así como verificar permanentemente el estado de la señalización vial, en conjunto con la interventoría y mantener el buen estado de estas en todo el corredor.

1.1.1.9. Sostenibilidad

Rige lo establecido en el numeral 5.10 GESTIÓN SOCIAL Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1, en concordancia con lo establecido en el documento POLÍTICA DE SOSTENIBILIDAD PARA LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS- INVIAS, y se deberá desarrollar para la totalidad de las vías que conforman el proyecto.

1.2. Alcance contrato de Interventoría

Las actividades que deberá cumplir el interventor para el proyecto de infraestructura son las siguientes:

1.2.1. Labores de Interventoría

Adelantar la **INTERVENTORIA PARA LA GESTION VIAL INTEGRAL DE LAS CARRETERAS MONTERÍA - CERETÉ Y PASO NACIONAL POR CERETÉ, TRAMO 2103 DESDE EL PR 0+000 AL PR 10+764; CARRETERA CERETÉ - CRUCE RUTA 25 (LA YE), TRAMO 7402;CARRETERA PLANETA RICA - LA YE , TRAMO 2514 DESDE EL PR0+000 AL PR52+000 ; CARRETERA LA YE - SINCELEJO, TRAMO 2514 DESDE EL PR 52+000 AL PR 114+595; VARIANTE ORIENTAL DE SINCELEJO, TRAMO 25SCA; CARRETERA SINCELEJO - PUERTA DE HIERRO, TRAMO 2515 DESDE EL PR 0+000 AL PR 25+000; EN LOS DEPARTAMENTOS DE CÓRDOBA Y SUCRE**.

Revisar todos los documentos contractuales del Contrato de Obra Pública del cual se derive el proceso de selección de Interventoría.

Las mediciones de las cantidades de obra realmente ejecutadas y aprobadas por la Interventoría son de exclusiva responsabilidad del Contratista de Obra y del Interventor. Estas mediciones deben desarrollarse detalladamente y servirán como soporte a la respectiva Pre-acta y Acta Recibo Parcial de Obra, información que serán incluidas en los respectivos informes de Interventoría.

El contenido y características de los informes mensuales debe ser de acuerdo con lo establecido en el Manual

de Interventoría vigente, no obstante, lo anterior, la interventoría se obliga a presentar los informes que requiera el INVIAS.

Para cumplir con el objeto y metas contractuales, las actividades que ejecutará el INTERVENTOR están establecidas en el Manual de Interventoría vigente, o el que lo modifique o lo sustituya del Instituto Nacional de Vías.

Sin limitarse a lo anterior, el Interventor debe cumplir sus obligaciones derivadas de las Leyes 80 de 1993 y 1474 de 2011 y demás que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

1.2.2. Labores de Administración Vial

Rige lo establecido en el numeral 5.2 ADMINISTRACIÓN VIAL. del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1. En el presente proceso, se contempla la ejecución de las labores de administración vial para los siguientes tramos:

- **Tramo 1:** Ruta 2103 Montería - Cereté y Paso Nacional por Cereté, desde el PR0+000 al PR10+764.
- **Tramo 2:** Ruta 7402 Cereté - Cruce Ruta 25 (La Ye)
- **Tramo 3**: Ruta 2514 La Ye - Sincelejo, desde el PR52+000 al PR114+595
- **Tramo 4:** Ruta 25SCA Variante Oriental De Sincelejo
- **Tramo 5**: Ruta 2515 Sincelejo - Puerta De Hierro, desde el PR0+000 al PR25+000

.6. PLAZO DE EJECUCIÓN:

6.1. Plazo contrato de Obra:

El plazo de ejecución del contrato es de **SIETE (7) MESES** contado a partir de la fecha de la orden de iniciación del contrato.

El plazo se divide de la siguiente forma:

Dentro de los primeros VEINTE (20) días, contados a partir de la fecha en que se imparta la orden de iniciación, el contratista deberá adelantar las siguientes actividades:

1. Elaborar y ajustar el PAGA (programa de adaptación de la guía de manejo ambiental) en caso de ser necesario.

2. Gestionar y obtener los permisos, concesiones y autorizaciones por uso, intervención y aprovechamiento de los recursos naturales, en caso de ser necesario.

3. Instalar las vallas del proyecto.

La interventoría realizará acompañamiento permanente a la determinación del PAGA, para que el día treinta (30) se encuentre plenamente aprobado y radicado ante la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social.

6.1.1. Plazo etapa de "REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURAL".

La elaboración de la "REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURAL", para la totalidad de sectores que conforman el presente proceso de contratación, tendrá un plazo de UN (1) MES, contado a partir de la orden de iniciación. En este plazo los cálculos realizados por el contratista deberán ser revisados y aprobados por la interventoría, para lo cual deberá existir total coordinación entre contratista e interventor.

6.1.2. Plazo etapa de ejecución de las obras.

Para la ejecución de las obras de mantenimiento se tomará el plazo total del contrato -**SIETE (7) MESES -,** contado a partir de la fecha de la orden de inicio, considerando que el Contratista iniciará las obras que no dependan de la culminación de la etapa de REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURAL.

6.1.1. Mantenimiento rutinario

La ejecución de las actividades de mantenimiento rutinario deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato para las vías en las cuales se considera la implementación de dicho componente, según el alcance previamente definido.:

6.1.2. Servicios al usuario

La ejecución de las actividades de servicios al usuario deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato para las vías en las cuales se considera la implementación de dicho componente, según el alcance previamente definido.

6.1.3. Obras de prevención y atención de emergencias

La ejecución de las actividades de obras de prevención y atención de emergencias deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato para totalidad de las vías que conforman el proyecto.

6.1.4. Etapa de ejecución de las obras mantenimiento periódico

La ejecución de las actividades de obras de mantenimiento periódico deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato para , en todos los sectores y para aquellas obras que no dependan de la culminación de la etapa de REVISIÓN, AJUSTES Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN Y/O ELABORACIÓN DE ESTUDIOS Y DISEÑOS Y DISEÑOS DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL (incluye diseños de traslado de redes).

Nota 1: el PAGA, deberá presentarse a la interventoría, para su revisión y aprobación.

Nota 2: el contratista se obliga a ejecutar la totalidad de las obras en el plazo contractual establecido, utilizando para ello los frentes de obra que sean necesarios, y considerando en lo que resultare aplicable lo contemplado en el artículo 17 de la Ley 1682 de 2013 y las condiciones presentadas en el numeral relacionado con la implementación de JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS A LA SEMANA del Anexo Técnico del Proyecto.

Nota 3: Las obras de mantenimiento periódico incluido las obras de atención de sitios críticos, en las vías que lo contemplen, requeridas para los tramos definidos en el alcance del presente proceso, a cargo del contratista de obra, deberán ser coordinadas por el contratista de obra y la interventoría, dando cumplimiento a lo establecido en el numeral 5.1 GESTIÓN TECNICA Y OPERATIVA, del MANUAL DE GESTIÓN VIAL INTEGRAL SECTOR VIAL NO CONCESIONADO VERSIÓN 1.

6.1.5. Actividades de Otras Obras de Ingeniería

La construcción de las otras obras de ingeniería deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato. Esta actividad se desarrollará en forma simultánea con las actividades de mantenimiento periódico.

6.1.6. Actividades de señalización y seguridad vial

La ejecución de las actividades de obras de señalización y seguridad vial deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato para totalidad de las vías que conforman el proyecto.

Esta actividad se desarrollará en forma simultánea con las actividades de mantenimiento periódico. Es

responsabilidad del Contratista de obra verificar permanentemente el estado de la señalización vial, en conjunto con la interventoría y mantener el buen estado de la misma en todo el corredor vial..

6.1.7. Sostenibilidad

La ejecución de las actividades de GESTIÓN SOCIAL Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL deberá ejecutarse desde la orden de inicio y durante todo el plazo del contrato para totalidad de las vías que conforman el proyecto.

6.2. Plazo contrato de Interventoría:

El plazo previsto para la ejecución de las labores de Interventoría será de **SIETE (7) MESES** contado a partir de la fecha de la orden de iniciación.

7. PERSONAL PROFESIONAL

7.1. Personal mínimo contrato de obra

• Un (1) Gestor Técnico y Operativo (dedicación completa)

• Un (1) Director de Obra (dedicación completa)

• Dos (2) Ingeniero(s) Residente(s) de Obra (dedicación completa)

• Dos (2) Ingeniero(s) Residente(s) Auxiliares (dedicación completa)

• Un (1) Profesional Social (dedicación completa)

• Un (1) Profesional Ambiental (dedicación completa)

• Un (1) Especialista Ambiental (dedicación parcial)

• Un (1) Profesional Sostenibilidad (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Geotecnia y/o Geología (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Pavimentos y/o Vías (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en Estructuras (dedicación parcial)

• Un (1) Especialista en señalizacion (dedicacion parcial)

• Un (1) Especialista en Hidráulica e Hidrología (dedicación parcial)

• Un (1) Profesional de Aseguramiento o Gestión de Calidad (dedicación parcial)

• Un (1) Auditor interno de Calidad (dedicación parcial)

Nota: se debe contar con dos (2) inspector SST (seguridad industrial y salud en el trabajo), con dedicación de tiempo completo (100%), durante todo el plazo del contrato.

7.2. Personal mínimo contrato de interventoría

7.2.1. Personal Clave evaluable

- Un (1) Director de Interventoría.
- Un (1) Ingeniero Residente de Interventoría
- Un (1) Especialista en Pavimentos y/o Vías

7.2.2. Personal no evaluable

- Un (1) Ingeniero(s) Residente(s) de Obra (dedicación completa)
- Dos (2) Ingeniero(s) Residente(s) Auxiliares de Interventoría (dedicación completa)
- Dos (2) Ingeniero(s) Residente(s) Auxiliares de Interventoría -Administración Vial (dedicación completa)
- Un (1) Profesional de aseguramiento o gestión de la calidad.
- Un (1) Abogado
- Un (1) Auditor interno de calidad.
- Un (1) Profesional en SST.
- Un (1) Profesional social.
- Un (1) Especialista en geología y/o geotecnia.
- Un (1) Especialista en Estructuras.
- Un (1) Especialista en hidráulica e hidrología

8. RELACIÓN DEL EQUIPO MÍNIMO OBLIGATORIO

• Tres (3) Retroexcavadora sobre orugas de mínimo 138 HP

• Cuatro (4) Retrocargador sobre llantas, Potencia Min. 102 HP:

• Cuatro (4) Motoniveladoras potencia 120 HP:

cuatro (4) Finisher:

• Cuatro (4) Vibro compactadores de tándem liso autopropulsado

• Un (1) Compactador de Rodillo

• Un (1) Compactador neumático

• Un (1) Carro Tanque Irrigadores de asfalto

• Un (1) Carro tanques de agua (10000 L)

• Un (1) Compresor 120 HP

• Tres (3) Ranas

• Cuatro (4) Vibradores de concreto

• Dos(2) Cortadoras de pavimento

• Dos (2) Fresadora

• Cuatro (4) Cargador

•Fresadora de pavimento, potencia 255 HP, peso 19 Ton, profundidad de corte 305 mm

•Cargador : Potencia en el volante 110 hp, Clasificación de RPM del motor 2300

•3 volquetas de capacidad mínima de 14 m3

•Vehículo delineador

•Maquina térmica pegatachas

•Compactador manual (SALTARIN)

10. CONSIDERACIONES Y RECOMENDACIONES

- Cabe resaltar, que la definición del alcance del proceso, y la distribución de recursos y de personal ha sido elaborada por los profesionales de la SGI a cargo de la recopilación de la información incluida en el presente memorando considerando las necesidades del proyecto y las condiciones requeridas para el manejo y control de los recursos (distribución de recursos según apropiaciones presupuestales y productos registrados en SEPRO) tanto de obra como de Interventoría en la etapa de ejecución del contrato derivado del posible proceso de selección. Por tanto, se solicita que en el evento de que la SEP estime pertinente efectuar recomendaciones en cuanto a la modificación de la estructura de costos, así como de los alcances, las mismas sean socializadas y concertadas con la presente unidad ejecutora de manera previa a la remisión del proceso de selección a la SPSC así mismo remitirle una copia a los ingenieros Andres Felipe Ariza Porras aariza@invias.gov.co y Lorena Maria Correa lcorrea@invias.gov.co

- La información técnica disponible en la SGI corresponde a los informes de Auditoría de Mantenimiento Vial (AMV) correspondientes al período octubre–diciembre de 2025, en los cuales se identifican y caracterizan las vías objeto del contrato. https://invias-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/lcorrea_invias_gov_co/IgDj_7kjloRwS4fNp4VxoaDeAeodO54LlEz9wQ2ZvJujcJs

-

- Los estudios y diseños con los que cuenta la SGI son los derivados del contrato No 1469 de 2019 lo cuales se encuentran en el siguiente link: https://invias-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/lcorrea_invias_gov_co/IgDcGtIB1AojS6UzDqw9okffAQmsiUZg1kwWXLy9aJerWSs

-

Cordialmente,

CARLOS ANDRES MENDOZA RONDON
Subdirector de Gestion Integral de Carreteras Nacionales

Proyectado por: Andres Felipe Ariza Porras
Revisado por:
Aprobado por:

Copia Interna a: LORENA MARIA CORREA HERNANDEZ (), JAVIER AUGUSTO CAñON BONILLA. (), MARIO CESAR ROMERO LOPEZ (), ANDRES FELIPE ARIZA PORRAS ()