



Acuso MemorialSolicitud Rad.68001233300020150084700

Desde sgtadminstd@notificacionesrj.gov.co <sgtadminstd@notificacionesrj.gov.co>

Fecha Lun 21/10/2024 17:00

Para Alvaro Andres Peñuela Pico <apenuela@invias.gov.co>



Presentación de memorial a través de la ventanilla virtual - JCA

Señor(a) ALVARO ANDRES PEÑUELA PICO

El día lunes 21 de octubre de 2024 siendo la(s) 17:00:37, se ha recibido su solicitud y será gestionada por Tribunal Administrativo de Santander.

Identifique su solicitud con el siguiente código:

1074289

Usted anexó 1 documento(s) para ser validado(s) dentro del proceso con radicado:
68001233300020150084700

Detalle de los documentos:

- Respuesta-CONTESTACIONINCIDEN

Certificados de integridad asociados:

- 2E11BF996C7D8F60E4ED83E0CAF367ADDA860E8EAC3A7BB227CA34B966A56B21

Observaciones: PRONUNCIAMIENTO FRENTE AL INCIDENTE DE DESACATO - ING. JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA

IMPORTANTE: De conformidad con los artículos 106 y 109 del Código General del Proceso (Ley 1564 de 2012) las solicitudes y demandas se entenderán presentadas oportunamente si son recibidas dentro de la jornada laboral de los despachos judiciales establecida por el Consejo Superior de la Judicatura, los escritos recibidos fuera del horario de atención se registrarán en la siguiente fecha y hora hábiles.

SEDE ELECTRÓNICA DE LA JURISDICCIÓN DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE COLOMBIA SAMAI

Ha recibido este correo electrónico porque está intentando realizar una acción en la ventanilla virtual de SAMAI.

Rama Judicial de Colombia | © 2020 - 2024 Copyright: Consejo de Estado

AVISO DE CONFIDENCIALIDAD: Este correo electrónico contiene información de la Rama Judicial de Colombia. Si no es el destinatario de este correo y lo recibió por error comuníquelo de inmediato, respondiendo al remitente y eliminando cualquier copia que pueda tener del mismo. Si no es el destinatario, no podrá usar su contenido, de hacerlo podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273 del 5 de enero de 2009 y todas las que le apliquen. Si es el destinatario, le corresponde mantener reserva en general sobre la información de este mensaje, sus documentos y/o archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita. Antes de imprimir este correo, considere si es realmente necesario hacerlo, recuerde que puede guardarlo como un archivo digital.

Este correo electrónico fue revisado en busca de virus y contenido malicioso con la ayuda de Outlook Protección de Microsoft para el INVÍAS

Doctora

LUISA FERNANDA FLOREZ REYES

Magistrada

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER

Email: ventanillatriadmsan@cendoj.ramajudicial.gov.co

E. S. D.

PROCESO: ACCIÓN POPULAR
ACCIONANTE: DANIL ROMÁN VELANDIA ROJAS
ACCIONADA: INSTITUTO NACIONAL DE VIAS-INVIAS Y OTRO
RADICADO: 680012333000-2015-00847-00

ASUNTO: PRONUNCIAMIENTO FRENTE AL INCIDENTE DE DESACATO

Cordial saludo Señora Magistrada.

JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA, identificado con cédula de ciudadanía No 79.522.604, en mi calidad de director general del Instituto Nacional de Vías, - INVIAS, nombrado mediante Decreto No 0722 del 05 de junio de 2024, con acta de posesión del 07 de junio del 2024 (obran dentro del expediente) respetuosamente manifiesto que, atendiendo los requerimientos del auto interlocutorio del diez (10) de octubre de dos mil veinticuatro (2024), se emite respuesta según lo establecido por la Ley 472 de 1998, y la jurisprudencia del Consejo de Estado¹ a través de la cual se han fijado presupuestos de validez para tramitar y decidir los incidentes de desacato. Para este efecto se tiene en cuenta la siguiente respuesta:

I. Presupuestos objetivos del Trámite Incidental por desacato:

Son los problemas jurídicos que resolvió el Tribunal Administrativo de Santander y el Consejo de Estado en las sentencias proferidas en este proceso, consistentes en determinar la vulneración de derechos colectivos de que trata el artículo 4 de la Ley 472 de 1998 sobre la seguridad pública, a la previsión de desastres previsibles técnicamente y a la defensa patrimonio público que se encuentran amenazados en la vía los Curos-Malaga.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 2 de la Ley 472 de 1998, en las sentencias judiciales se ordenó:

¹ Consejo de Estado de Colombia. (2020) febrero 20 de 2020. radicación: 850012333000201500323 05 Actor: Defensoría del Pueblo Regional Casanare contra Corporación Autónoma Regional de Orinoquia y otros. Consejero Ponente Dr. Hernando Sánchez Sánchez.

“Ordenar al INVIAS que, dentro de los tres (03) meses siguientes a la ejecutoria de esta providencia, formule un proyecto para la gestión del riesgo que actualmente muestra la vía denominada Los Curos-Málaga, se determine el cronograma de ejecución y fecha de culminación de su pavimentación total. En la formulación del proyecto el INVIAS deberá incluir, de acuerdo con su marco funcional de competencias, la solución a los puntos críticos actualmente existentes y los diferentes protocolos para evitar que las diversas contingencias se materialicen con la afectación a derechos fundamentales de quienes por allí transitan.”

“Ordenar al INVIAS que dentro del mes siguiente a la ejecutoria de esta sentencia construya un paso peatonal seguro en el puente vehicular existente en el kilómetro 94+9401 ubicado en jurisdicción del Municipio de Santa Bárbara.”

Las providencias quedaron ejecutoriadas en junio de 2019, y desde entonces, mediante un denodado ejercicio institucional, el INVIAS ha cumplido progresivamente las órdenes judiciales; principalmente, se han contenido y atendido los riesgos que representan algunos puntos de la vía con la reconstrucción de los sitios críticos que previsiblemente generan riesgo en la vía Curos – Malaga, para el tránsito vehicular, así como la adopción de medidas de mitigación y prevención de otros puntos atendiendo el cronograma de ejecución y existencia de presupuestos según se explicará más adelante, pues debe tenerse en cuenta que el fin último de las vías públicas es garantizar sin riesgo diferentes tramos viales de primer, segundo o tercer orden (Ley 1228 de 2008).

Para los fines y objetivos de este incidente, la respuesta que se entrega centrará su análisis en los problemas jurídicos de la sentencia, especialmente los riesgos previsibles técnicamente que se deben contener y, en segundo lugar, la pavimentación de la vía como mejora realizada en los restantes 60 kilómetros de los 121 que tiene la vía Curos - Malaga.

II. Presupuestos subjetivos del trámite incidental

Conforme a la jurisprudencia del Consejo de Estado, en el estudio del elemento subjetivo de la responsabilidad es necesario determinar su grado de responsabilidad calificado a título de culpa o dolo en el cual incurrió la persona incidentada, la que deberá analizarse en relación de causalidad con las obligaciones judicialmente impuestas, siendo importante su deber de actuar en pro del cumplimiento, demostrando de esta forma el ente judicial la inobservancia a la orden emitida.

En este orden, debemos indicar que no es suficiente que se haya inobservado el plazo concedido para la atención de la orden impartida (elemento objetivo de la

responsabilidad), sino que debe probarse la renuencia, negligencia o desidia en acatarla por parte de la persona encargada de su cumplimiento (elemento subjetivo).²

La exigencia de responsabilidad personal en materia sancionatoria tiene fundamento en el artículo 6 de la Constitución, según lo cual “los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones” y en el artículo 29 superior, según el cual “nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa”.

Por lo tanto, el límite temporal se establece a partir del Decreto 722 de junio 05 de 2024 y el acta de posesión de junio 07 de 2024, a partir de cuyo momento ejerzo las funciones de director general del Instituto Nacional de Vías INVIAS.

A partir de la mencionada fecha de posesión, en los Consejos Directivos que he celebrado con los funcionarios del Instituto en el ejercicio de las funciones de instrucción y control, requerí a la Dirección Jurídica y a la Subdirección de Defensa Jurídica información sobre el cumplimiento de las acciones de tutela y las populares en las cuales existan órdenes vigentes, generándose por la Subdirección de Defensa el memorando 2024I-VBOG-040130 de junio 20 de 2024 a través del cual relaciona 72 acciones populares que representan prioridad alta, media y baja, dentro de las cuales se encuentra como prioridad alta la Acción Popular **2015-00847**.

Considerando las prioridades señaladas, advertí la preocupación del seguimiento que el instituto realiza desde la Subdirección de Defensa Jurídica, y por lo tanto, solicité por memorando 2024I-VBOG-067751 de septiembre 19 de 2024 la remisión de una matriz de acciones populares que finalmente consolidó todas las acciones judiciales en curso de verificación de cumplimiento, según memorando 2024I-VBOG-069932 de septiembre 24 de 2024.

A partir de entonces, como Director General, me he apropiado de todas y cada una de las acciones judiciales de carácter constitucional, dentro de las cuales se encuentra la Acción Popular **2015-00847** efectuando requerimientos de instrucción y control según las explicaciones que adelante referiré, retomando objetivamente lo ya ejecutado por el instituto según el presupuesto asignado contractualmente y que debía realizar para que se cumpla las órdenes judiciales proferida por los diferentes despachos judiciales.

Con base en la aclaración anterior, bajo los presupuestos objetivo y subjetivos obligados calificar en este asunto, se emitirá respuesta al auto.



² Ibid.

III. Auto que inicia incidente de desacato:

Es la providencia proferida el 10 de octubre de 2024, notificada por correo el pasado 11 de octubre, a través de la cual, en la parte resolutive expresamente indica lo sigue:

"(...) RESUELVE:

Primero. No reponer, corregir ni aclarar los autos proferidos por este Despacho el 25.07.2024.

Segundo. Rechazar las solicitudes realizadas por el actor popular en memoriales obrantes a índices 1067 y 1068.

Tercero. Rechazar por improcedentes los recursos de súplica y queja interpuestos por el actor popular.

Cuarto. Rechazar las solicitudes inmediatas de imposición por desacato, hasta tanto no se surta el debido proceso respecto del señor Juan Carlos Montenegro Arjona.

Quinto. Dar apertura formal al trámite incidental por desacato en contra del señor Juan Carlos Montenegro Arjona - Director General del INVIAS, quien dentro de los cinco (05) días siguientes a la notificación de esta decisión deberá informar en forma escrita al proceso, las razones por las que no ha dado cumplimiento efectivo a las órdenes judiciales que motivan este proveído.

Parágrafo: Los informes y comunicaciones ordenadas en esta providencia deberán ser radicados en la ventanilla virtual dispuesta en el aplicativo SAMAI, allí deberán consignar en síntesis el asunto del memorial <https://ventanillavirtual.consejodeestado.gov.co/>.

Sexto. Notificar al señor Juan Carlos Montenegro Arjona, en su calidad de director del INVIAS, a los correos electrónicos personales que se registran en el encabezado de esta providencia

Séptimo. Cumplido el anterior término, reingrese el asunto al Despacho para determinar la necesidad de ejercer las sanciones previstas en el artículo 41 de la Ley 472 de 1998. (...)"

Por lo requerido en el resuelve quinto, a continuación, se da respuesta a cada uno de los puntos mencionados en las consideraciones.

"II. CONSIDERACIONES

"(...) C. De la respuesta al último requerimiento hecho por el Despacho en el trámite incidental y la necesidad de abrir formalmente el incidente de desacato contra el actual director general del INVIAS por el incumplimiento de la sentencia proferida bajo el radicado de la referencia y el requerimiento efectuado en auto del 25.07.2024.

1. Del requerimiento No. 1, el Despacho no encuentra en el informe el cumplimiento de las sentencias proferidas el 28.06.2017 por este Tribunal y el 06.06.2019 por el H. Consejo de Estado.

Aunado a lo anterior, a juicio del Despacho las gestiones que dice haber realizado el actual director del INVIAS para el cumplimiento de las sentencias objeto del presente trámite de verificación de cumplimiento en su mayoría son anteriores a su posesión, pues, los kilómetros pavimentados en virtud del contrato datan del año 2021 hasta el año 2024.

Respuesta: Al respecto es importante aclarar que, como es de conocimiento por parte del Honorable Tribunal, el cumplimiento de la orden judicial proferida en primera instancia el 28 de junio de 2017, y en segunda instancia el 06 de junio de 2019, se realiza mediante el contrato de obra No. 1042 de 2021.

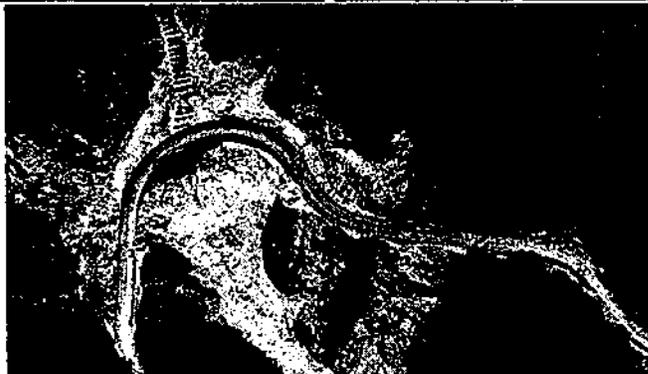
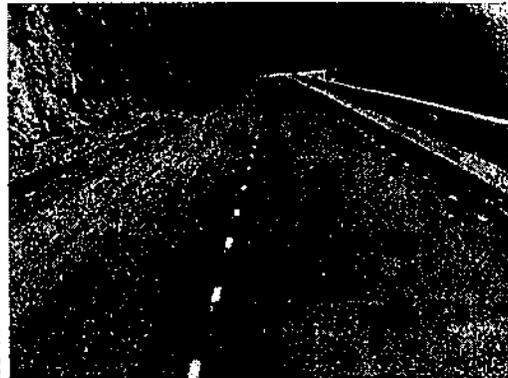
En este sentido, desde el 07 de junio de 2024 que corresponde a la fecha de posesión del suscrito, en el corredor Los Curos – Málaga se han realizado las siguientes actividades, dando continuidad al cumplimiento de los fallos judiciales, así:

- **Pavimento:** Se realizó la pavimentación entre el PR 79+560 – PR 79+890 y entre el PR 64+000 al PR 64+160. Actualmente se tiene un acumulado de pavimentación entre el año 2021 a la fecha de 2024 de 4,13 km.

De igual forma, el Consorcio Vías Colombia 066 se encuentra realizando actividades de explanación y conformación de materiales pétreos para continuar con la pavimentación en los sectores de PR 122+270 – PR 124+000, PR 64+000 – PR 67+000.



- **Pavimentación del sector La Judía (PR 79+600 al PR 79+800):** Este sitio crítico hace parte de la acción popular y fue atendido con obras definitivas a través de la construcción de un puente, el cual tiene una longitud de 100 m. El puente fue habilitado el 10 de junio de 2024, y el tramo vial fue pavimentado en el mes de septiembre 2024, bajo la Dirección General del suscrito. A la fecha están finalizando las obras de canalización de la quebrada.



- El pasado 19 de septiembre de 2024 en calidad de Director General del Invias realicé recorrido por el corredor vial Málaga – Curos, acompañado por el equipo técnico del Instituto, secretaria de 

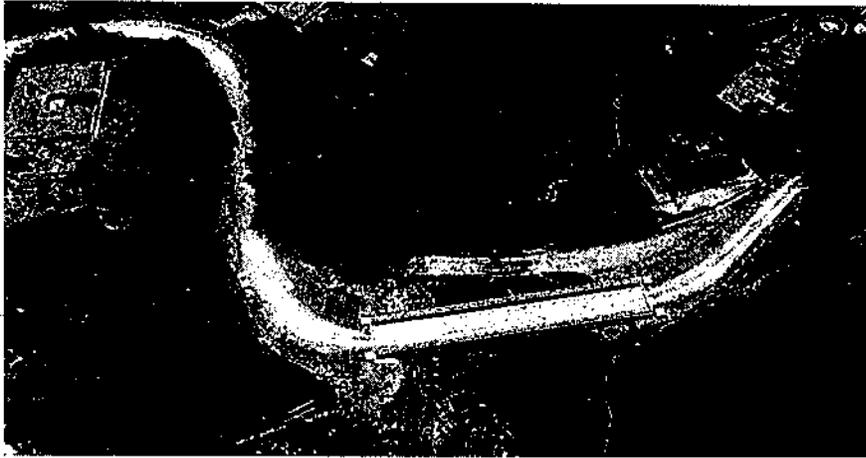
infraestructura de la Gobernación de Santander, Secretaría de Vivienda y Personería del Municipio de Piedecuesta, Secretaría de Planeación y Personería de Santa Bárbara, alcalde de Guaca, alcalde de Málaga, delegado de la UTL del senador Fabian Díaz, Defensoría del pueblo, veeduría del proyecto y comunidad en general, en donde se evidenció en campo el avance de cada una de las obras que se adelantan en el referido corredor.



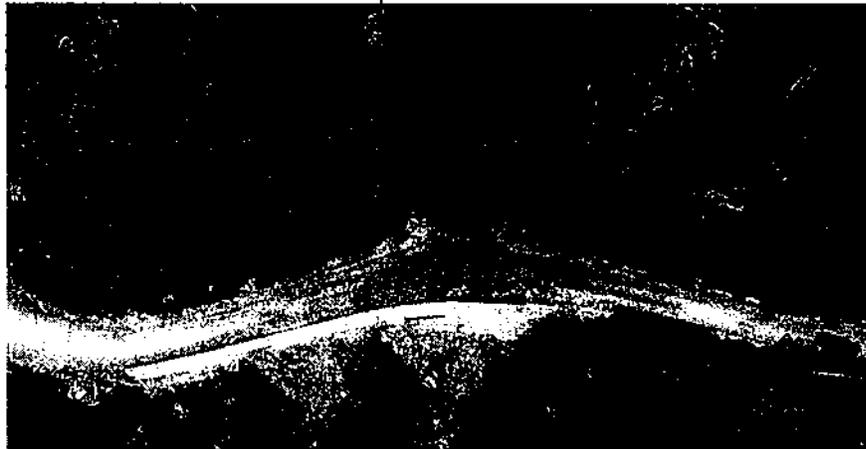
Desde la posesión como Director General del Invias, a través del programa de atención de emergencias, obras de mitigación, obras definitivas en sitios inestables y mantenimiento del corredor, se ha garantizado la transitabilidad de forma segura en la vía a cargo, a saber:

- **Atención de situación de riesgo en el PR 29+400 – Puente Salaboga:** El puente presentaba patología que comprometía su estabilidad, por lo cual se debió sacar de servicio; sin embargo, el Instituto Nacional de Vías gestionó de manera oportuna la instalación de un puente metálico para garantizar la conectividad y transitabilidad. Este puente metálico se encuentra en funcionamiento desde 23 de julio de 2024.





- **Atención de emergencia en el PR 79+500:** Se presentó pérdida parcial de la banca, a causa de erosión por aguas de escorrentía. Mediante Resolución No. 03068 del 19 de julio de 2024, se restringió el tránsito por el sector. Para la atención de esta emergencia se construyó muro de contención en concreto armado en el talud inferior y por medio de la Resolución 03544 del 10 de agosto de 2024 se deja sin efecto la restricción, teniendo en cuenta que fueron finalizadas las obras en el punto.



- **Mantenimiento:** Se ejecutaron actividades de conformación de la calzada existente y adición de material de afirmado entre el PR 80+000 al PR108+600, actividades desarrolladas entre julio y agosto de 2024.
- **Actividades de estabilización de taludes:** A través de la instalación pernos, malla y manto para control de erosión en los PR 108+670 – PR 108+700, PR 108+710 – PR 108+740, PR 108+860 – PR 108+900, PR 109+880 – PR 109+ 930, PR 110+180 – PR 110+200, localizados en el municipio de Santa Barbara.

Como consecuencia de lo anterior, es de resaltar que, sin importar la identidad del titular del cargo de director General, el Instituto como Establecimiento Público adscrito al Ministerio de Transporte, tiene el deber de cumplir con su misionalidad y de cumplir las providencias judiciales. En este orden de ideas, siendo el Instituto la parte vinculada a la *litis*, ha sido esta entidad quien ha dado cumplimiento y adelantado gestiones para avanzar en las obras ordenadas en el fallo judicial. Los logros y objetivos son institucionales y han estado alineados con las políticas nacionales enmarcadas en el Plan Nacional de Desarrollo, lideradas por el Ministerio de Transporte.

"(...) También, encuentra el Despacho incongruencia entre el informe rendido por el actual director del INVÍAS y los anteriores directores, pues en los anteriores informes allegados este año el valor que se tenía presupuestado reprogramar era de \$41.000.000.000 para el año 2024 y no de 10.000.000.000 o 15.000.000.000 como lo afirma el señor Juan Carlos Montenegro Arjona.

Respuesta: Al respecto es importante aclarar que las solicitudes que adelanta la Entidad para poder efectuar reprogramaciones de vigencias son en aras de poder ejecutar en menor tiempo las actividades; sin embargo, en caso de que por temas ajenos al Instituto no se puedan apropiar los recursos para efectuar la reprogramación de las vigencias, el Instituto Nacional de Vías seguirá dando cumplimiento al fallo judicial, de acuerdo con las vigencias futuras aprobadas por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, las cuales se encuentran distribuidas de acuerdo a la cláusula de **APROPIACIÓN PRESUPUESTAL** del contrato de obra No. 1042 de 2021 y del contrato de interventoría No. 1002 de 2021, a saber:

"(...) PARÁGRAFO SEGUNDO: Toda vez que el plazo del presente contrato excede la actual vigencia fiscal, existe autorización para comprometer vigencias futuras según Oficio 5.2.0.1 Referencia No. 2-2021-020941 de fecha 26 de abril de 2021, suscrito por la Secretaria Ejecutiva del Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS del Ministerio de Hacienda y Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las cuales se reservarán las siguientes sumas correspondientes al Programa 2401, Subprograma 0600, Proyecto 077 denominado MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA LAS CUROS- MALAGA, SANTANDER, Recursos Nación, con número de autorización SIIF Nación 12421 del 27 de abril de 2021 así:

Vigencia	Contrato de obra
2021	\$ 14.874.698.574
2022	\$ 37.500.000.000

Vigencia	Contrato de obra
2023	\$ 32.225.000.000
2024	\$ 28.125.000.000
2025	\$ 28.125.000.000
2026	\$ 42.187.500.000
2027	\$ 60.937.500.000
2028	\$ 32.812.500.000
2029	\$ 19.337.500.000
Total	\$ 296.124.698.574

Vigencia	Contrato de interventoría
2021	\$ 1.249.940.500
2022	\$ 3.500.000.000
2023	\$ 2.955.000.000
2024	\$ 1.875.000.000
2025	\$ 1.875.000.000
2026	\$ 2.812.500.000
2027	\$ 3.062.500.000
2028	\$ 2.187.500.000
2029	\$ 1.022.500.000
Total	\$ 20.539.940.500

Bajo este contexto, se indica que lo informado por esta Entidad, se encuentra conforme a cada una de las actualizaciones sobre las gestiones que se adelantan por parte del Invias para efectuar una reprogramación de vigencias.

Sin embargo, es relevante reiterar y aclarar al Honorable Tribunal que el referido trámite presupuestal no solo depende del Instituto Nacional de Vías, sino que también depende del marco fiscal de mediano plazo que se le concede al sector de infraestructura liderado por el Ministerio de Transporte contemplado y soportado por la Ley de Presupuesto, lo cual requiere de previas aprobaciones por parte del Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Congreso de la República.

Como prueba de las gestiones adelantadas para la reprogramación de vigencias futuras, se anexa la solicitud que realizó el Instituto Nacional de Vías el pasado mes de agosto de 2024 ante el Departamento Nacional de Planeación para reprogramar recursos de vigencias futuras en la vigencia 2024. El mecanismo presupuestal empleado para dicho trámite es la reprogramación de vigencias futuras, la cual involucra la figura de "traslado presupuestal".

Sea del caso indicar que la solicitud de reprogramación se cargó en la Plataforma Integrada de Inversión Pública - PIIP del Departamento Nacional de Planeación, tal y como se ilustra en la siguiente imagen:

ID / BPII / Estado / Sector	Nombre del proyecto	Proceso / Sub proceso / Código proceso / Estado / Fecha inicio / Fecha fin	Paso actual / Fecha inicio / Fecha fin
11950 201801000933 En Ejecución Transporte	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TURBO-CARTAGENA-BARRANQUILLA-SANTA MARTA-RICHACHA-PARAGUACHÓN-TRANSVERSAL DEL CARIBE-CÓRDOBA ATLÁNTICO, SUCRE-ANTIOQUIA, BOLÍVAR, MAGDALENA, LA GUAYRA	Ejecución Ajustes proyecto con trámite presupuestal EJ-AP-240200-0539 Activo Fecha inicio: 01-08-2024 08:30:00 Fecha fin: EJ-IP-BYT-240200-0002	8. Control posterior DNP Aprobado Fecha inicio paso: 12-08-2024 16:57:16 Fecha fin: pas.

Ajustes proyecto con trámite presupuestal

Proceso: 207801000933 Tipo: Ajustes proyecto con trámite presupuestal Estado: Activo Fecha inicio: 01-08-2024 Fecha fin: 30-11-2024 BPII: 201801000933 Proceso trámite: EJ-IP-BYT-240200-0002 Tipo trámite: Aprobación de Vigencias Futuras

Nombre de proyecto: CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TURBO-CARTAGENA-BARRANQUILLA-SANTA MARTA-RICHACHA-PARAGUACHÓN-TRANSVERSAL DEL CARIBE-CÓRDOBA ATLÁNTICO, SUCRE, ANTIOQUIA, BOLÍVAR, MAGDALENA, LA GUAYRA Estado: INSTITUTO NACIONAL DE VIAS Sector: Transporte Ciudad: En Ejecución Monto: 2718 - 2024 Valor total: \$139.573.947.403,00 Apr. 01/08/2024

Vigencia: \$101.486.278.078,00 Aprobación vigente con trámite activo: \$11.154.278.078,00 Valor total con 8 por Vigencia activa: \$112.640.556.156,00 Vigencias futuras: \$95.000.000.000,00 PBI: 102322024 - Contratación de Bienes y Servicios

Fuente: Oficina Asesora de Planeación del Instituto Nacional de Vías - Plataforma Integrada de Inversión Pública – PIIP

Por consiguiente, mediante memorando No. 2024-VBOG-062260 del 02 de septiembre de 2024, la Oficina Asesora de Planeación del Instituto Nacional de Vías, indicó lo siguiente sobre el precitado trámite de reprogramación de recursos:

- “(…) 1. Una vez recibida la información para el trámite se revisó y se procedió con el cargue de la información y los documentos soporte en la plataforma Integrada de Inversión Pública PIIP del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y se remite al Ministerio de Transporte (MT) el 1/08/2024.
- 2. El MT revisó el trámite remitió el control posterior, así como el con el concepto Técnico Económico y la Solicitud Previo Concepto el 06/08/2024.**
3. La Dirección Técnica del DNP revisó el trámite y emitió el control de viabilidad a través de la PIIP el 13/08/2024.
- 4. La DPIP hace devolución del trámite con la siguiente observación: “Se devuelve trámite de VF teniendo en cuenta lo expuesto en la Circular Externa No. 023 de 25 de julio de 2024 referente a “(...) se restringe la recepción de solicitudes de trámite de autorización de vigencias futuras**

con afectación en la vigencia 2025, hasta tanto no se defina el Presupuesto General de la Nación 2025 por parte del Congreso de la República y/o se cuente con la revisión del Plan Financiero 2025, o que el CONFIS levante dicha restricción". (...) – Negrilla y subrayado fuera de texto.

Con base en lo anterior, se demuestra la gestión adelantada por el Instituto Nacional de Vías, la cual ha sido con criterios de eficiencia, eficacia y diligencia, siguiendo los mandatos jurídicos de carácter presupuestal de orden nacional; sin embargo, como se evidencia en párrafos anteriores, hasta tanto no se cuente con la aprobación del Presupuesto General de la Nación 2025 por parte del Congreso de la República y/o se cuente con la revisión del Plan Financiero 2025, o que el CONFIS levante dicha restricción, no se podrá avanzar con el respectivo trámite de reprogramación de recursos de vigencias futuras a la presente vigencia.

"(...) Por otra parte, no se muestra justificación alguna por parte del actual director del INVÍAS para no darle cumplimiento integral a las sentencias ya referidas. (...)"

Respuesta: Al respecto respetuosamente se reitera al Honorable Tribunal que desde el Instituto Nacional de Vías se gestionaron los recursos y se realizaron los respectivos procesos de selección, para la adjudicación del contrato de obra No. 1042 de 2021 y el contrato de interventoría No. 1002 de 2021 por un valor inicial de COP \$286.170.023.299 y de COP \$19.999.940.500 respectivamente, los cuales actualmente se encuentran en ejecución.

Conforme a lo anterior, y como es conocimiento del Honorable Tribunal, el contrato de obra No. 1042 de 2021 contiene en su anexo técnico el siguiente alcance:

"(...) 3. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE

El presente contrato tiene como alcance la intervención del corredor vial "Los Curos - Málaga" en el Departamento de Santander, al cual corresponde a las principales actividades u obras a ejecutar, de manera general y las cuales no limitan al contratista de obra para el cumplimiento del alcance del contrato, son las siguientes:

- *Actualización de Diseños.*
- *Mejoramiento y pavimentación de aproximadamente 45.0 kilómetros. Los cuales obedecen a la priorización de las intervenciones durante los primeros años del plazo del proyecto acorde a los alcances presupuestales del contrato y que no exime al contratista de obra la atención de mayores metas físicas en el corredor vial objeto del alcance.*

- **Atención de la Acción Popular No. 68001-23-33-000-2015-00847**, en coordinación con el Instituto, previo análisis y conceptos de Interventoría.
- **Mantenimiento y rehabilitación. (...)** – Negrilla y subrayado fuera del texto.

Ahora, como es conocimiento del Honorable Tribunal, la respetada Magistrada, accionante y comité de verificación, los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021 tienen un valor actual de COP \$296.124.698.574 y de COP \$20.539.940.500 respectivamente, recursos distribuidos mediante vigencias futuras hasta el 2029.

Por consiguiente, es menester indicar que el plazo de ejecución del proyecto fue formulado de acuerdo con la apropiación presupuestal asignada por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al corredor Los Curos – Málaga, a través Oficio 5.2.0.1 Referencia No. 2-2021-020941 de fecha 26 de abril de 2021, suscrito por la Secretaria Ejecutiva del Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS del Ministerio de Hacienda y Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las cuales se reservaron recursos distribuidos hasta la vigencia 2029 correspondientes al Programa 2401, Subprograma 0600, Proyecto 077 denominado **MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA LAS CUROS-MALAGA. SANTANDER.**

Por otra parte, es relevante señalar que de los 121,2 kilómetros que tiene el corredor Los Curos – Málaga, a la fecha se han pavimentado 65,66 kilómetros, de los cuales mediante el contrato que actualmente se encuentra en ejecución se han pavimentado 4,13 km. Así mismo, continúan avanzando las actividades previas a la instalación de mezcla asfáltica del PR 64+100 hacia mayores, donde se tienen 10 kilómetros diseñados.

Por otro lado, ya se atendió el sitio crítico ubicado en el PR 79+600 al PR 79+800 – Sector La Judía, el cual hace parte de la acción popular y fue superado mediante la ejecución de obras definitivas.

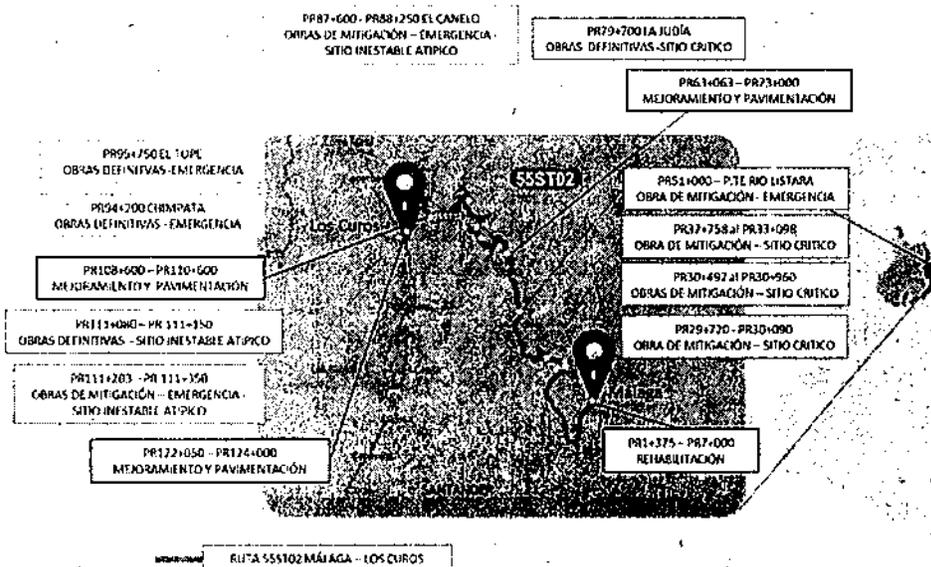
De igual forma, el Consorcio contratista ha ejecutado actividades en aras de garantizar la transitabilidad y seguridad vial de los usuarios, que cumplen el presupuesto objetivo de la sentencia y se pide reconocer al Honorable Tribunal, realizando cuantiosas inversiones giradas para el cumplimiento del fallo judicial. Por ejemplo, en el PR 29+300 se localiza el puente Salaboga, el cual presentaba patología que comprometían su estabilidad, por lo cual se debió sacar de servicio; y el Instituto Nacional de Vías gestionó de manera oportuna la instalación de un puente metálico para garantizar la conectividad y transitabilidad. *A*

Así mismo, en el PR 95+000 – sector el Tope se presentó pérdida de banca, emergencia que fue atendida mediante la construcción de un muro escalonado que permitió restablecer el tráfico normal.

Igualmente, en el sector El Volcán, PR111+000 al PR111+350, se presentó pérdida de banca, por lo cual se construyó un muro de contención en el talud inferior y se instaló un puente metálico para recuperar la transitabilidad.

En la misma medida, también se han atendido diferentes emergencias como derrumbes y pérdidas de banca como la del sector El Canelo, donde se construyó un muro de contención escalonado para recuperar la banca desde el talud inferior.

Vale la pena mencionar que la ejecución de estas actividades de obra se acompaña de gestiones sociales, prediales y ambientales, cumpliendo la normativa pertinente de cada área. En la siguiente imagen se detallan cada una de las intervenciones realizadas en el en el corredor vial dentro del marco de ejecución del contrato No. 1042 de 2021.



Intervenciones realizadas. Fuente: Consorcio Reactivaciones 2021

Por lo anterior, respetuosamente se indica que, conforme a las competencias del Instituto se han adelantado las gestiones contractuales y presupuestales pertinentes con el fin de dar cabal cumplimiento al fallo judicial del proceso citado en la referencia.

Por otro lado, el suscrito Director General ratifica lo indicado en la respuesta al auto del 25 de julio de 2024, "(...) desde esta dirección del INVIAS, se honra el compromiso del gobierno nacional y de la entidad para dar cumplimiento al fallo

judicial (...)", y expresa que desde el Invias se seguirá realizando las gestiones necesarias para continuar con el cumplimiento del fallo judicial.

"(...) 3. Del requerimiento No. 3, el Despacho lo entiende incumplido, pues debe recordarse que la inexistencia de un cronograma que cumpla los requerimientos efectuados por el Ministerio Público desde el 29.03.2024 (solicitud de apertura de trámite incidental - archivo 238-), el actor popular y su coadyuvante, son la fuente primaria del incidente de desacato y el incumplimiento de las sentencias objeto de verificación de cumplimiento.

En este punto, resalta el Despacho que, desde el 05.10.2023, se echó de menos un cronograma que le permita a la comunidad y a este Tribunal, como órgano que dirige la verificación de cumplimiento de la orden, examinar si las sentencias se vienen cumpliendo a cabalidad o sí, por el contrario, el contrato de obra presenta atrasos o inejecución, que acentúe la vulneración a los derechos colectivos que genera el estado del corredor vial que nos ocupa. Tan es así que se requirió un cronograma en el que se especificara, por tramo (entendiéndose tramo el que corresponde a la Jurisdicción de cada uno de los municipios) cuál es la fecha programada o estipulada para iniciar las obras, si no han empezado, y finalizarlas, esto es entregar el tramo pavimentado y con señalización; misma información que se debía reflejar en los puntos críticos. También se hizo la salvedad, de que, de encontrarse el tramo o el punto crítico en la etapa de diseños, se debería decir, cuándo va a finalizar dicha etapa y, de ya haberse culminado, especificar cuál es la propuesta de solución definitiva que los estudios concluyeron y, en consecuencia, cuándo inician y finalizan las actividades propias.

Tan es así que, el cumplimiento de lo anterior se requirió por segunda vez el 26.01.2024. Sin que hasta la fecha se haya cumplido por las dos anteriores directoras del INVÍAS y por el actual. Quien insiste en no dar una respuesta clara al Comité de Verificación de Cumplimiento, es especial a la señora Agente del Ministerio Público. (...)"

Respuesta: Respetuosamente, se reitera la respuesta del numeral 3, y se indica que en respuesta del Auto con fecha 25 de julio de 2024, el Instituto Nacional de Vías remitió cronograma, en donde se establece la programación por vigencia, indicando los kilómetros por pavimentar y los sitios críticos para atender en cada año, sin perjuicio que el Consorcio Vías Colombia 066 adelanta actividades de mitigación y monitoreo en los sitios críticos e inestables con el fin de garantizar la conectividad, la transitabilidad y seguridad de los usuarios a lo largo del corredor, mientras se ejecutan las soluciones definitivas.

Ahora, en atención a lo solicitado por el Honorable Tribunal, se adjunta nuevamente el precitado cronograma en donde se encuentra la programación de las actividades

de pavimentación y atención de sitios críticos con mayor detalle, para el seguimiento y control por parte del comité de verificación.

"(...) 4. Del requerimiento No. 4, el Despacho lo encuentra incumplido, pues como se dijo en el numeral 1 existió incongruencia entre el informe rendido por el actual director del INVÍAS y los anteriores directores. Siendo lo único real del cronograma -que dicho sea de paso no cumple con los requerimientos efectuados por el Comité de verificación de Cumplimiento-, tal como lo afirma el actor popular, es que dicen que van a realizar en tiempo récord más de 45 km los últimos dos años (2028 y 2029) y 5 lugares críticos, aspecto que causa extrañeza al Despacho, pues según el informe suscrito por el actual director del INVÍAS desde el año 2021 sólo se han pavimentado 3,6 kilómetros y ningún punto crítico. (...)"

Respuesta: Al respecto, es importante aclarar que el suscrito no ha desmejorado las respuestas se fundamentó en hechos, actuaciones, cifras y demás datos existente en los archivos y registros del Instituto, los cuales carecen de reserva legal. En este sentido, este informe como los anteriores se ha rendido bajo los presupuestos procesales del artículo 275 del Código General del Proceso, en los cuales han participado funcionario y contratistas de la entidad. Por lo cual, las actualizaciones y/o trámites presupuestales y contractuales que se adelantan por parte del Instituto Nacional de Vías para dar cumplimiento al fallo judicial, son reflejo documental de los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021, que representan una inversión en el corredor de COP \$316.664.639.074.

Así mismo, se indica que entre junio 2021 a la fecha se han pavimentado 4,13 kilómetros, y se tiene programado que, a diciembre de 2024, se tengan 6,64 kilómetros, atendiendo prioritariamente los puntos críticos como se informó anteriormente.





Registro fotográfico – actividades de pavimentación.

En efecto, ya se atendió el sitio crítico ubicado en el PR 79+600 al PR 79+800 – Sector La Judía, el cual hace parte de la acción popular y fue superado mediante la ejecución de obras definitivas a través de la construcción de un puente, el cual tiene una longitud de 100 m. El puente fue habilitado el 10 de junio de 2024, y el tramo vial fue pavimentado en el mes de septiembre 2024. A la fecha están finalizando las obras de canalización de la quebrada.



AJ



Registro fotográfico – sector La Judía

"(...) 5. Del requerimiento No. 5, el Despacho no encuentra cumplimiento alguno, pues no se acredita una solución definitiva para el año 2024 de los puntos críticos actualmente existentes de la vía denominada Los Guros - Málaga y los diferentes protocolos para evitar que las diversas contingencias se materialicen.

También causa extrañeza que en el informe rendido por el señor director del INVÍAS, se relacione el PR111 y PR 87+600 al «PR 88+250 SECTOR LOS CANELOS» como punto inestable, cuando al actor popular en diferentes respuestas a derechos de petición y documentos enviados como anexos de estos, se sostiene que este es un punto crítico. (...)"

Respuesta: Al respecto es importante realizar las siguientes aclaraciones:

La ejecución de la solución definitiva para los sitios críticos no se pueden realizar en su totalidad para la vigencia 2024, dado que las intervenciones se realizan conforme a la disponibilidad presupuestal que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público otorgó al corredor Los Curos – Málaga, a través Oficio 5.2.0.1 Referencia No. 2-2021-020941 de fecha 26 de abril de 2021, suscrito por la Secretaria Ejecutiva del Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS del Ministerio de Hacienda y Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las cuales se reservaron recursos distribuidos hasta la vigencia 2029 correspondientes al Programa 2401, Subprograma 0600, Proyecto 077 denominado *MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA LAS CUROS- MALAGA. SANTANDER*. Así mismo, las obras definitivas se ejecutan de acuerdo a los estudios y diseños a fase III, que el Consorcio contratista actualmente adelanta.

No obstante, el Consorcio Vías Colombia 066 adelanta actividades de mitigación y monitoreo en los sitios críticos e inestables con el fin de garantizar la conectividad,

la transitabilidad y seguridad de los usuarios a lo largo del corredor, mientras se ejecutan las soluciones definitivas.

Con relación a la definición y determinación de los sitios críticos, respetuosamente se reitera al Honorable Tribunal que conforme al informe remitido por el Invias en respuesta al Auto del 09 de febrero de 2021, en donde el Instituto a través de la Subdirección de Gestión del Riesgo indicó la definición de sitio crítico, así como expresó que conforme a esta definición en el corredor solo se enmarcaban ocho (8) sitios bajo esta definición, a saber:

"En conclusión, un sitio crítico es un LUGAR VULNERABLE EXPUESTO A UNA O VARIAS AMENAZAS NATURALES O ANTRÓPICAS QUE PUEDE GENERAR RIESGO EN LA PRESTACIÓN OPTIMA DEL SERVICIO, DE MANERA REITERADA IMPACTANDO LA CONECTIVIDAD DEL PAÍS.

En concordancia con lo indicado, el Instituto Nacional de Vías, realizó una visita de verificación de cada uno de los puntos en la vía descritos al interior del proceso como sitio crítico y los referidos posteriormente por los Municipios, realizando un proceso de validación respecto de cada uno de ellos a fin de determinar sus condiciones y estimar si en realidad ostentan la calidad de sitio crítico, encontrando como resultado que en realidad son (ocho) 8 los sitios que cumplen la condición de ser sitios críticos que presentan riesgo; pues los demás presentan eventualidades que pueden ser atendidas mediante actividades de construcción, mantenimiento y/o reparación que permitirán mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad en el corredor y, finalmente, otros tantos ya han sido debidamente intervenidos y no presentan ningún tipo de incidencia que afecte el tránsito seguro en el corredor vial"

Por lo anterior, los ocho (8) sitios críticos son los siguientes, y presentan el siguiente avance:

	SECTORES	AVANCE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA SOLUCIÓN DEFINITVA (%)	OBRAS
1	PR 29+720 al PR 30+090(SC43) – Sector Pangote	100%	Obras de mitigación Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2026.
2	PR30+492 al PR 30+960	85%	Obras de mitigación Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2028.

SECTORES		AVANCE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA SOLUCIÓN DEFINITIVA (%)	OBRAS
3	PR32+758 al PR 33+098	80%	Obras de mitigación Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2029.
4	PR 71+688 al PR 71+740 – Sector Alto de Guaca	100%	Programado para la vigencia 2026.
5	PR 79+600 al PR 79+800 - Sector La Judía	100%	Obras definitivas: construcción de un puente, sector. Pavimentado y con funcionalidad.
6	PR88+521 al PR88+531	Sector estable.	Sector estable.
7	PR93+510 al PR93+520	Tramo pavimentado. Estable.	Tramo pavimentado. Estable.
8	PR106+950 al PR 107+740	Priorizado 2025.	Mantenimiento Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2028.

De la anterior tabla es importante resaltar que a la fecha el sitio crítico La Judía, fue atendido con obras definitivas a través de la construcción de un puente, el cual tiene una longitud de 100 m. El puente fue habilitado el 10 de junio de 2024, y el tramo vial fue pavimentado en el mes de septiembre 2024. A la fecha están finalizando las obras de canalización de la quebrada.

Ahora, dadas las condiciones técnicas, topográficas y geomorfológicas en las que se encuentra ubicada la vía, que sumado a los factores climáticos que se presentan en la zona de influencia al corredor Málaga – Curos, hacen que la infraestructura sea vulnerable en toda su longitud a la ocurrencia de eventos que la afecten negativamente.

Por lo cual, posterior al fallo realizado en segunda instancia del 06 de junio de 2019, así como posterior al informe técnico remitido por el Invias en respuesta al Auto del 09 de febrero de 2021, y siguiendo lo estipulado en el anexo técnico del contrato de obra No. 1042 de 2021:

“(…) En caso que se presenten sectores de intervención de condiciones especiales, atípicos o no considerados inicialmente en los corredores, durante la ejecución del contrato o, si los existentes varían en una magnitud tal en que las obras diseñadas para éstos se tomen insuficientes para su construcción desbordando las consideraciones de revisión, ajuste, actualización, modificación, optimización y complementación, la Entidad con el apoyo de la Interventoría definirá el plazo y el mecanismo contractual a que haya lugar para su eventual

reconocimiento. En todo caso, estas actividades no podrán limitar el avance de la obra en las demás intervenciones. (...)"

Han surgido los sitios inestables que se relacionan en la siguiente tabla, sectores en donde el Consorcio Vías Colombia 066, en atención de sus obligaciones contractuales ha realizado la atención de estos, conforme a la ejecución de obras definitivas, obras de mitigación y elaboración de estudios y diseños. A la fecha se tiene el siguiente avance:

SECTORES		AVANCE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA SOLUCIÓN DEFINITIVA (%)	OBRAS
1	PR14+220 al PR 14+500	80%	Señalización. Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2029.
2	PR46+580 al PR 47+107	60%	Mantenimiento Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2029.
3	PR 53+690 al PR53+743	80%	Señalización Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2029.
4	PR 87+600 al PR 88+250 El Canelo	5%	Obras de mitigación.
5	PR95+200 al PR95+500	100%	Definitivas - avance 100%
6	PR111+080 Talud inferior; PR 111+150 Talud Superior el Volcán	100%	Obras de mitigación y avance de obra 6,39% programadas para ejecutar vigencia 2029.
7	PR111+230 al PR111+350	5%	Obras de mitigación

Con relación a los protocolos para evitar la materialización de diversas contingencias, se indica que a través de los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021, se realiza monitoreo y control topográfico en los siguientes sitios críticos: PR 29+720 – PR 30+090 (SC 43, Pangote), PR 30+492 – PR 30+960, PR 32+758 – PR 33+098. De igual forma, se realiza control topográfico en el PR 51+200 (puente Listará) y en PR 111+300.

Así mismo, el Consorcio Vías Colombia 066 avanza en la elaboración de los estudios y diseños para la atención definitiva; sin embargo, mientras se ejecutan las obras definitivas, el Consorcio Contratista realiza actividades de mitigación, con el fin de controlar la amenaza, a saber:



- **PR 29+720 al PR 30+090(SC 43, Pangote):** Reemplazo de tres (3) alcantarillas, construcción de filtro longitudinal, conformación de la calzada existente y adición de material de afirmado.
- **PR 30+492 al PR 30+960:** Demolición de pavimento fallado, conformación de la calzada existente y adición de material de afirmado.
- **PR 32+758 al PR 33+098:** Remoción de material proveniente de derrumbe, conformación de talud, demolición de pavimento fallado, construcción de lecho drenante, conformación de la calzada existente y adición de material de afirmado.
- **PR 51+200 (Puente Listará):** Se realizó la instalación de contrapeso en el puente para contrarrestar el efecto rotacional que presentaba el puente.
- **PR 111+300:** Atención de emergencia a través de la instalación de puente metálico para restablecer transibitalidad.

"(...) 6. Del requerimiento No. 6, encuentra el Despacho que, el señor director del INVÍAS hace suyo el cronograma allegado por las anteriores directoras del INVÍAS, no obstante, dicho cronograma no cumple con los requerimientos efectuados por la señora agente del Ministerio Público, el actor popular y la señora agente del Ministerio Público, miembros activos del Comité de Verificación de Cumplimiento y quienes de conformidad con las sentencias objeto de verificación han establecido las pautas para la realización del cronograma requerido.

Es decir, que el cronograma cuenta con:

- Conceptos claros de los precios, las obras y las actividades a realizar.
- El orden en el que se realizan las obras, los criterios de priorización que se tienen, para determinar cuáles kilómetros de la carretera se comienzan a trabajar y cuáles no.
- Los requerimientos efectuados en auto del 05 y 18 de octubre de 2023 y 26 de enero de 2024 y por parte de la señora agente del Ministerio Público en memorial con número 237 y en la última audiencia de verificación de cumplimiento. (...)"

Respuesta: Respetuosamente, se reitera la respuesta del numeral 3, y se indica que en respuesta del Auto con fecha 25 de julio de 2024, el Instituto Nacional de Vías remitió cronograma, en donde se establece la programación por vigencia.

indicando los kilómetros por pavimentar y los sitios críticos para atender en cada año.

Ahora, en atención a lo solicitado por el Honorable Tribunal, nuevamente se remite el precitado cronograma en donde se encuentra la programación de las actividades de pavimentación y atención de sitios críticos con mayor detalle, para el seguimiento y control por parte del comité de verificación.

"(...) 7. Del requerimiento No. 7, se denota que el señor director del INVÍAS hace caso omiso a los requerimientos efectuados por el señor alcalde del municipio de Santa Bárbara, pese a que este pone de presente riesgo de transitabilidad en puntos críticos reconocidos por las sentencias objeto de verificación de cumplimiento, sin que se muestre por parte del INVÍAS una priorización frente a los mismos, siendo en definitiva necesario un cronograma que cumpla con los requerimientos mencionados en el numeral anterior. Tan es así, que sólo se mencionan análisis de los corredores, pero no obras que impacten de forma definitiva en los derechos colectivos a la seguridad pública, a la prevención de desastres previsibles técnicamente, a la defensa del patrimonio público y, por último, al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público. (...)"

Respuesta: Al respecto el Instituto Nacional de Vías aclara que no ha hecho caso omiso a los requerimientos efectuados por el señor alcalde del municipio de Santa Barbara mediante el comunicado E-2024-587. En este sentido, el Instituto respetuosamente reitera lo indicado en la respuesta al Auto del 25 de julio de 2024, en donde se indicó que tal y como lo menciona el documento allegado por la alcaldía de Santa Bárbara, existen 5,70 km pavimentados en jurisdicción de este municipio y adicionalmente, mediante el contrato de obra No. 1042 de 2021 y de interventoría No. 1002 de 2021 se han realizado las siguientes inversiones en esta jurisdicción:

TRAMO	INVERSIÓN	OBRAS EJECUTADAS
PR79+700 LA JUDÍA	\$ 20.803.159.309,00	Atención de sitio crítico. Construcción de un puente de 100 m de longitud y obras complementarias
PR87+600 al PR88+250 El Canelo	\$ 2.175.180.231,00	Atención emergencia. Construcción de muro para recuperación de la calzada, recuperación de obras hidráulicas e instalación de láminas por afectación de obra hidráulica existente
PR94+200 CHIMPATA	\$ 1.384.878.013,00	Obras de mitigación. Muros de protección para estribos del puente

PR95+750 EL TOPE	\$ 2.819.034.208,00	Obras de mitigación. Muro con anclajes para recuperación de la socavación de la banca, muro para encauzar el río
PR108+600 A PR110+600	\$ 18.879.258.653,00	Explanaciones, obras de contención y protección de taludes, obras hidráulicas, estructura de pavimento (sub base, base granular, carpeta asfáltica), señalización
PR75+200 A PR110+700	\$ 770.457.600,00	Remoción de derrumbes
PR75+200 A PR110+700	\$ 2.959.122.062,00	Mantenimiento
TOTAL A BÁSICO DE OBRA	\$ 49.791.090.076,00	

Como se puede observar en la tabla y explicación anterior, las inversiones realizadas con el presente contrato en el municipio de Santa Bárbara corresponden aproximadamente al 55% del valor total invertido en el corredor vial, que a la fecha es de \$91.259.643.269.

Ahora, con relación a los sitios críticos que relaciona el señor alcalde del municipio de Santa Barbara en el comunicado E-2024-587, si indica que se han ejecutado las siguientes intervenciones y gestiones por parte del Instituto Nacional de Vías.

1. **PR 107 + 000 AL PR 108 + 000:** En este sector se presenta una falla geológica sobre el talud costado derecho de la vía. El Consorcio Reactivaciones 2021, como Consorcio Interventor informó mediante el comunicado CREAT2021-OC-1002-2024-243 del 03 de agosto de 2024 que sobre el talud superior a la fecha se observan fisuras en el terreno y desplazamientos considerables; indicando que el proceso ha ido evolucionando con el tiempo y se han identificado grietas de tracción con una separación hasta de un metro con cincuenta centímetros y una diferencia en cotas de terreno de casi dos (2) metros, en la parte superior de la ladera. (ver imagen 2 y 3).



Imagen 1. Localización del PR 107+000 - Santa Barbara, Santander.

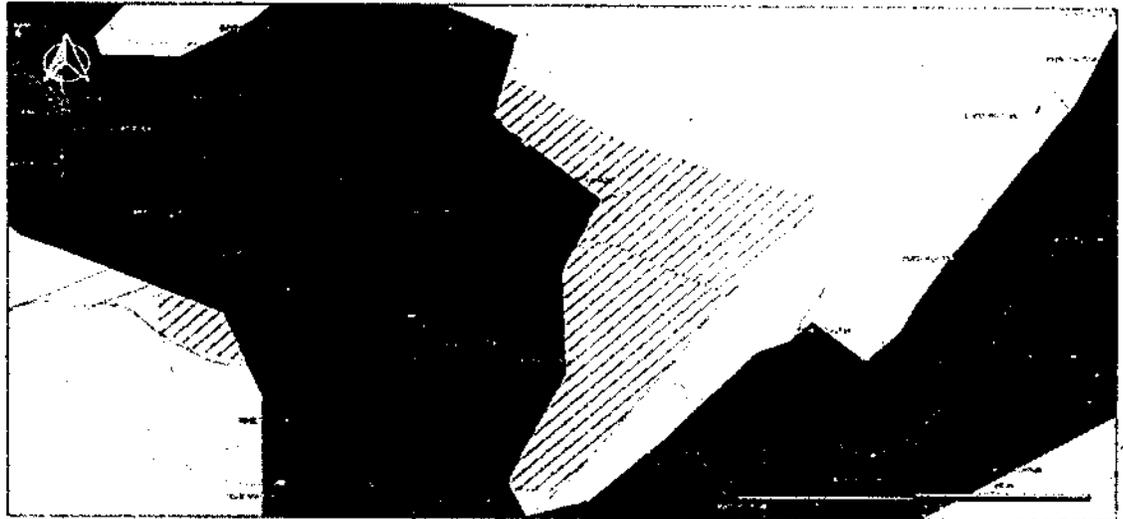


Imagen 2. Área de Falla. Fuente: Consorcio Reactivaciones 2021.

Handwritten signature or initials.

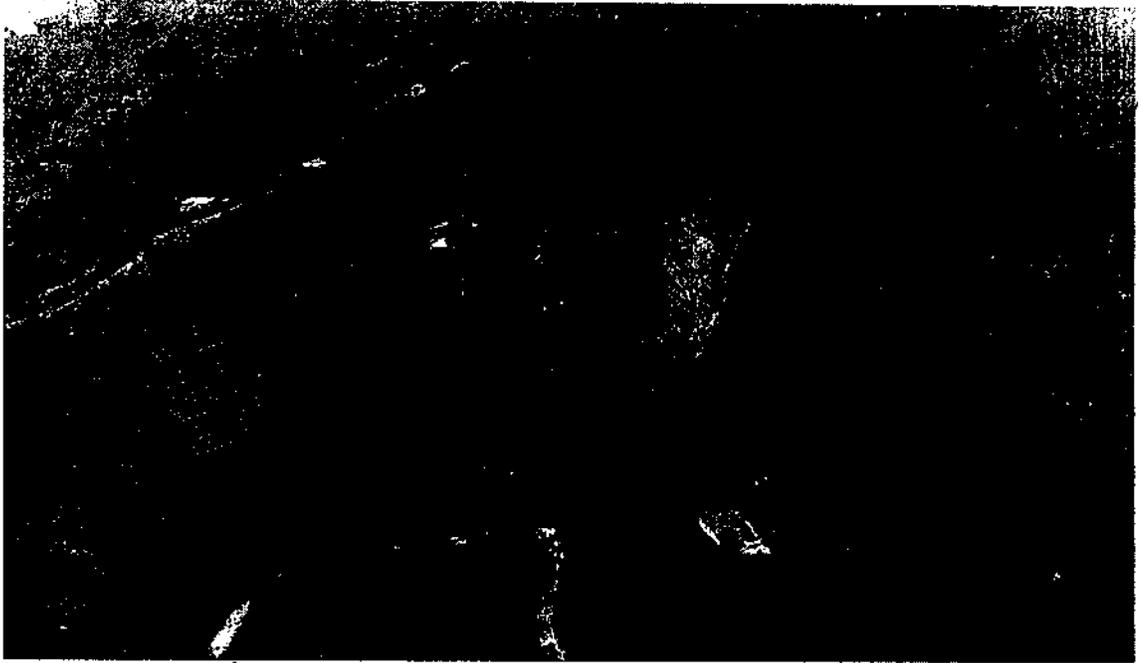


Imagen 3. Área de Falla. Fuente: Consorcio Reactivaciones 2021.

Ahora, la situación descrita en el PR 107+000 no solo se encuentra en riesgo la seguridad de los usuarios que transitan por el corredor Málaga – Los Cueros, sino que también se encuentran en un alto riesgo las personas que residen en las viviendas que están ubicadas en el talud superior e inferior, tal y como se ilustra en las siguientes imágenes. *AP*



Imagen 4. Identificación de viviendas en riesgo. Fuente: Consorcio Reactivaciones 2021.



Imagen 5. Identificación de viviendas en riesgo. Fuente: Consorcio Reactivaciones 2021.

Por lo tanto, dado que la falla geológica no solo afecta el corredor vial, sino que la afectación supera las competencias del Instituto Nacional de Vías, debido a que la situación de amenaza se encuentra en gran medida por fuera del derecho de vía, así como en atención a la Ley 1523 del 2012 "Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones", la cual establece:

"(...) Instancias de Dirección del Sistema Nacional. Son instancias de dirección del sistema nacional:

- 1. El Presidente de la República.*

af.

2. El Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastre.
3. El Gobernador en su respectiva jurisdicción.
4. El Alcalde distrital o municipal en su respectiva jurisdicción.

Artículo 10. El Presidente de la República Conductor del Sistema Nacional. Como jefe de gobierno y suprema autoridad administrativa, está investido de las competencias constitucionales y legales para conservar la seguridad, la tranquilidad y la salubridad en todo el territorio nacional.

Artículo 11. El Director de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres. Será el agente del Presidente de la República en todos los asuntos relacionados con la materia.

Artículo 12. Los Gobernadores y Alcaldes. Son conductores del sistema nacional en su nivel territorial y están investidos con las competencias necesarias para conservar la seguridad, la tranquilidad y la salubridad en el ámbito de su jurisdicción.

Artículo 13. Los Gobernadores en el Sistema Nacional. Los gobernadores son agentes del Presidente de la República en materia de orden público y desarrollo, lo cual incluye la gestión del riesgo de desastres. En consecuencia, proyectan hacia las regiones la política del Gobierno Nacional y deben responder por la implementación de los procesos de conocimiento y reducción del riesgo y de manejo de desastres en el ámbito de su competencia territorial.

Parágrafo 1°. Los Gobernadores como jefes de la administración seccional respectiva tienen el deber de poner en marcha y mantener la continuidad de los procesos de gestión del riesgo de desastres en su territorio, así como integrar en la planificación del desarrollo departamental, acciones estratégicas y prioritarias en materia de gestión del riesgo, especialmente a través del plan de desarrollo departamental y demás instrumentos de planificación bajo su responsabilidad.

Parágrafo 2°. Los gobernadores y la administración departamental son la instancia de coordinación de los municipios que existen en su territorio. En consecuencia, están a cargo de las competencias de coordinación, concurrencia y subsidiariedad positiva respecto de los municipios de su departamento.

Artículo 14. Los Alcaldes en el Sistema Nacional. Los alcaldes como jefes de la administración local representan al Sistema Nacional en el Distrito y el municipio. El alcalde, como conductor del desarrollo local, es el responsable directo de la implementación de los procesos de gestión del riesgo en el distrito o municipio, incluyendo el conocimiento y la reducción del riesgo y el manejo de desastres en el área de su jurisdicción.

Parágrafo. Los alcaldes y la administración municipal o distrital, deberán integrar en la planificación del desarrollo local, acciones estratégicas y prioritarias en materia de gestión del riesgo de desastres, especialmente, a través de los planes de ordenamiento territorial, de desarrollo municipal o distrital y demás instrumentos de gestión pública. (...) - Negrilla y subrayado por fuera del texto.

Por lo anterior, esta Entidad mediante el comunicado 2024S-VBOG-053608 del 06 de agosto de 2024 solicitó a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastre apoyo para adoptar medidas urgentes que permitan la mitigación de los riesgos, así como apoyo para la reubicación de las familias que se encuentran en alto riesgo.

De esta manera, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastres mediante el comunicado 2024EE13949 respondió lo siguiente:

(...) En el contexto antes descrito, las competencias y atribuciones de la UNGRD, como parte del SNGRD, son esencialmente de dirección, coordinación, formulación, implementación, articulación y evaluación de la política pública nacional de gestión del riesgo de desastres, por tanto, la UNGRD no actúa de manera directa en los territorios sino a través de las instancias territoriales: Alcalde, Gobernador y Consejos departamentales, distritales y municipales de Gestión del Riesgo de Desastres, como agentes del SNGRD. (...)

En este sentido para que el territorio solicite apoyo subsidiario, complementario y concurrente ante la UNGRD, se deben surtir los siguientes parámetros que están dentro del marco de la ley, como es la de enviar:

- *La Declaratoria de Calamidad Pública y Acta de aprobación, en la que está inmersa la emergencia, prórrogas, retomo a la normalidad.*
- *El informe consolidado del EDAN.*
- *EDAN Unifamiliar, esta misma información deber ser subida a la Plataforma del RUD, de acuerdo al evento que motiva Decretar Calamidad Pública.*
- *Solicitud ante la UNGRD de los accesos, (Usuarios y Contraseñas) para poder acceder a la Plataforma RUD, a fin de poder subir la información y constatar la cantidad de familias damnificadas y proyectar Ayudas Humanitarias de Emergencia AHE u otros apoyos a que haya lugar.*
- *Anexar Plan de Acción Específico (PAE) con su respectiva firma y acta de aprobación por el CMGRD.*

(...)

Una vez enviada la anterior información, desde la UNGRD se procederá a estudiar viabilidad de brindar cualquier apoyo que este dentro del marco de la Ley 1523 de 2012 y su alcance al evento o emergencia que se

presenta en el territorio, de manera subsidiaria, complementaria y concurrente a las acciones que el municipio y el departamento hayan realizado o estén realizando.

Por lo anterior, la UNGRD no puede proceder al apoyo solicitado por Invias, toda vez que a la fecha no fue aportada la documentación requerida por el municipio.

Se informa que la UNGRD no actúa de manera directa en los territorios sino a través de las instancias territoriales: Alcaldes, Gobernador, y Consejos departamentales, distritales y municipales de Gestión del Riesgo de Desastres.

Por tal motivo, su solicitud fue remitida al municipio de Málaga - Santander, de acuerdo a sus competencias establecidas en la Ley 1523 de 2012. (...) - Negrilla y subrayado por fuera del texto.

Así mismo, mediante el comunicado 2024S-VBOG-060886 del 30 de agosto de 2024, el Instituto Nacional de Vías remitió al señor Danil Velandia en calidad de personero del municipio de Santa Barbara la siguiente respuesta con relación a la convocación de un comité para gestión del riesgo extraordinario:

*"(...) ante su solicitud de la realización de un comité extraordinario de gestión del riesgo, respetuosamente se indica que conforme con lo establecido en el Artículo 14 de la Ley 1523 de 2012, por la cual se adopta la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, "Los alcaldes como jefes de la administración local representan al Sistema Nacional en el Distrito y el Municipio. El alcalde como conductor del desarrollo local, es el responsable directo de la implementación de los procesos de gestión del riesgo en el Distrito o Municipio, incluyendo el conocimiento y la reducción del riesgo y el manejo de desastres en el área de su jurisdicción". Por lo anterior, la responsabilidad de convocar al comité de gestión del riesgo se encuentra a cargo del alcalde a través del Consejo Municipal para la Gestión del Riesgo de Desastres - CMGRD. Sin embargo, **el Instituto Nacional de Vías se encuentra atento para asistir a los comités, reuniones y demás espacios que se realicen con el fin de aunar esfuerzos con las entidades del orden nacional, departamental y municipal para atender la situación que se presenta en el PR 107+000.***

Por lo que estamos atentos a la confirmación de la fecha y hora del precitado comité. (...) - Negrilla y subrayado por fuera del texto.

De igual forma, y dado que el personero municipal de Santa Barbara solicitó informes, estudios y diseños técnicos sobre el PR 107+000 y sector Canelos, el Invias remitió dicha información mediante el comunicado No. 2024S-VBOG-074290

del 10 de octubre de 2024, como insumo para el comité de Gestión del Riesgo del Municipio de Santa Barbara.

Ahora, en lo que compete a la afectación del sector entre el PR 107 + 000 AL PR 108 + 000 sobre el corredor vial, es importante indicar el Consorcio Vías Colombia 066 ejecuta actividades de mantenimiento en el sector y remoción de derrumbes cuando haya lugar, con el fin de garantizar transitabilidad de los usuarios, mientras se surten la etapa de estudios y diseños, así como la ejecución de obras de estabilización y pavimentación de este sector.

2. **PR 104 + 000 AL PR 104 + 070:** Actividades de remoción de material proveniente de derrumbe.
3. **PR 095 + 300 AL 095 + 400:** Construcción de muro en concreto ciclópeo para recuperación de la calzada, muro para encauzamiento del río umpalá.
4. **PR 087 + 400 AL 088 + 400:** Actividades de remoción de material de arrastre proveniente de las quebradas localizadas en el PR87+400, PR87+870, PR88+100, muro en concreto ciclópeo para recuperación de la calzada, instalación de láminas para garantizar transitabilidad, instalación de tubería para recuperación de obra hidráulica.
5. **PR 079 + 600 AL PR 079 +900 – La Judía:** Este sector fue atendido con obras definitivas a través de la construcción de un puente y sus estructuras de aproximación, lo cual tiene una longitud de 100 m. También se construyeron los accesos en sus dos extremos. El puente fue habilitado el 10 de junio de 2024, y el tramo vial fue pavimentado en el mes de septiembre 2024. A la fecha se están finalizando actividades con relación a la canalización de la quebrada.

Por lo anterior, se pueden evidenciar las gestiones y la ejecución de las actividades que el Invias ha realizado, las cuales han sido en aras de atender todas las necesidades del corredor.

Ahora, es importante indicar que el corredor Los Curos – Málaga se localiza a lo largo de siete (7) municipios; por lo tanto, la priorización de los diseños e intervenciones son en función del riesgo de materialización de una emergencia o cierre vial. De esta manera, la priorización no es por municipio, sino que se encuentra conforme a las necesidades del corredor.

De igual forma, la priorización de la ejecución de las actividades se realiza aplicando el principio de economía y eficiencia, lo anterior, en aras de hacer lo más eficiente posible la inversión de los recursos.

"(...) 8. Del requerimiento No. 8, se encuentra que el actual director del INVÍAS hace suyos los informes presentados por las anteriores exdirectoras del INVÍAS, sin replantear la forma en que se ha venido dando cumplimiento a las órdenes que dieron origen al trámite incidental. Tan es así que desmejora las propuestas expuestas por las anteriores directoras, disminuyendo los recursos a invertir para el presente año. (...)"

Respuesta: Respetuosamente se indica que el suscrito no ha desmejorado las respuestas que anteriormente fueron aportadas por parte de las ingenieras que previamente ocuparon el cargo de Director(a) General, de esta manera, la Entidad ha emitido las diferentes respuestas aportadas al Honorable Tribunal conforme a lo previsto por el artículo 275 del C.G.P., según el cual, se fundamenta en hechos, actuaciones, cifras y demás datos que resultan de los archivos o registros que reposan en la entidad.

Por lo que, como es conocimiento del Honorable Tribunal, a la fecha el Instituto Nacional de Vías a través de los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021 realiza una inversión en el corredor Los Curos - Málaga de COP \$316.664.639.074, la cual se encuentra orientada al cumplimiento de la acción judicial No. 68001-23-33-000-2015-00847. De este modo, esta inversión fue aprobada por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que sea ejecutada mediante el mecanismo de vigencias futuras, aprobación que se encuentra referenciada en las cláusulas de apropiación presupuestal de los referidos contratos.

De esta manera, es menester indicar que cada persona que ocupe el cargo de Director General del Instituto Nacional de Vías ha buscado mejorar las condiciones de la ejecución de los recursos; en este caso, las anteriores directoras y el suscrito lo han propuesto a través de solicitudes presupuestales realizadas por parte del Instituto para efectuar reprogramación de vigencias y a través de solicitud de mayores recursos para cada vigencia presupuestal.

Sin embargo, como se ha indicado a lo largo del presente documento, el que estos trámites presupuestales finalicen en buen término no solo depende del Invias, sino que también se encuentran sujetos al marco fiscal de mediano plazo que se le concede al sector de infraestructura liderado por el Ministerio de Transporte contemplado y soportado por la Ley de Presupuesto, lo cual requiere de previas aprobaciones por parte del Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Congreso de la República.

"(...) 9. Del requerimiento No. 9, se evidencia que en efecto el cronograma presentado no indica mes a mes o semestre a semestre cuál será el porcentaje de ejecución respecto del total de la vía, para que se pueda verificar por parte del comité con los informes si se viene

cumpliendo o avanzando, ya que si bien el cronograma indica cada punto vial y el periodo que iniciaran obra hasta el periodo en el que las terminan, no indican o se comprometen a indicar qué porcentaje de la vía van a ejecutar y cumplir en cada periodo de tiempo, esto es, mensual, trimestral o semestral; por lo queda a liberalidad del INVIAS, hacerlo en bajo porcentaje unos meses y dejar para los años finales la conclusión de la vía. Lo que afecta el cumplimiento del fallo y somete a la población a una larga espera indefinida e incierta en cuanto plazos. Sumado a la falta de certeza de los recursos que lo respaldan, podría generarse que se modificaría indefinidamente el cronograma. (...)"

Respuesta: Al respecto se remite nuevamente el cronograma en donde se especifica con mayor detalle la ejecución de las actividades.

De igual forma, es importante indicar que la programación de las actividades se realiza de acuerdo con la apropiación presupuestal asignada por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al corredor Los Curos – Málaga, a través Oficio 5.2.0.1 Referencia No. 2-2021-020941 de fecha 26 de abril de 2021, suscrito por la Secretaria Ejecutiva del Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS del Ministerio de Hacienda y Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las cuales se reservaron recursos distribuidos hasta la vigencia 2029 correspondientes al Programa 2401, Subprograma 0600, Proyecto 077 denominado **MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA LAS CUROS-MALAGA. SANTANDER.**

Sobre la falta de certeza de los recursos que lo respalda, se reitera que a la fecha el Instituto Nacional de Vías tiene en ejecución los contratos No. 1042 de 2021 y No. 1002 de 2021, los cuales representan una inversión de COP \$316.664.639.074.

Así mismo, se reitera que el Consorcio Vías Colombia 066 se encuentra adelantando los estudios y diseños del corredor, etapa que es necesario culminar para conocer el valor de las necesidades del corredor y el tiempo requerido para la finalización de las actividades. Dependiendo del resultado, el Invias gestionará de manera oportuna los recursos y realizará las gestiones contractuales que haya a lugar.

"(...) Las gestiones a futuro que dice realizará el director del INVIAS no cuentan con respaldo probatorio, tampoco son medibles por el Comité de Verificación de Cumplimiento y no muestran que en definitiva se vayan a cumplir los plazos del cronograma propuesto. (...)"

Respuesta: Al respecto es importante aclarar que los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021, si cuentan con un respaldo presupuestal.

Ahora, con relación a las gestiones presupuestales que ha solicitado el Invias con el fin de efectuar reprogramación de vigencias, para ejecutar en menor tiempo las actividades de pavimentación y atención de sitios críticos, no cuentan con aprobaciones; toda vez, que estos trámites presupuestales no solo dependen de las solicitudes que realice la Entidad, sino que también se encuentran sujetos al marco fiscal de mediano plazo que se le concede al sector de infraestructura liderado por el Ministerio de Transporte contemplado y soportado por la Ley de Presupuesto, y requiere de previas aprobaciones por parte del Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y del Congreso de la República.

Por lo anterior, la Entidad realiza las gestiones pertinentes correspondiente a la solicitud de recursos adicionales o para reprogramar vigencias; sin embargo, hasta que estas solicitudes no sean aprobadas por el Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y por parte del Congreso de la República, el Instituto no puede asegurar recursos adicionales a los ya contemplados en los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021.

"(...) Cabe mencionar que, la falta de recursos no es óbice para que se adelanten los estudios técnicos, y se agoten las etapas de planeación, formulación de proyectos y presupuestación, que deben preceder la ejecución de obras públicas para superar los hechos que generan la afectación de los derechos colectivos, más aún cuando dicha vulneración se ha venido presentando desde un tiempo considerable, pues la sentencia de segunda instancia fue proferida desde el 06.06.2019 sin que se encuentre efectivamente cumplida, o exista un mecanismo de verificación de los avances de la vía, es decir, un cronograma que ilustre la forma y fechas en cómo se van a ejecutar las obras, cómo se proyecta la ejecución de los contratos, el estado presupuestal de los mismos, cuál es la proyección año a año y qué se proyecta para este año, cómo se va a intervenir toda la pavimentación, qué se ha hecho ante los incumplimientos de los contratos o qué se hará ante futuros incumplimientos (...)"

Respuesta: En primer lugar, es pertinente aclarar que el INVIAS ha estado en permanente formulación y ejecución de proyectos que permitan el avance en el cumplimiento del fallo proferido a la acción popular. Es así como, tal y como se menciona en la respuesta al numeral 1, se ha adelantado la pavimentación y atención del corredor mediante los siguientes contratos:

- **Contrato de obra No. 1639 de 2015, por valor de COP\$113.976.281.033**

A través de este contrato se realizaron las siguientes actividades: Pavimentación del paso urbano en Málaga (PR0+0000 – PR0+0320), del paso urbano de San Andrés (PR49+230 – PR50+750), del paso urbano por Guaca (PR62+0000-63+0000), mejoramiento y pavimentación en los tramos PR15+0000-PR27+150, PR47+110-PR49+240, PR51+0000-PR62+0000. En total se pavimentaron 27,9 km.

- **Contrato de interventoría No. 1756 de 2015, por valor de COP\$7.689.344.544**

A través de este contrato se realizaron de control y seguimiento a los contratos de obra No. 1639 de 2015.

Nota: Si bien estos contratos fueron suscritos antes del fallo de segunda instancia, su culminación se dio en octubre 2022 y su ejecución estuvo encaminada al cumplimiento del fallo.

Ahora, con posterioridad al fallo en segunda instancia de la acción popular No. 68001-23-33-000-2015-00847, para la atención de las necesidades del corredor vial, el Invias suscribió y ejecutó los contratos citados a continuación:

- **Contrato de obra No. 696 de 2020, por valor de COP\$53.055.443.261,00**

A través de este contrato se realizaron las siguientes actividades:

- Estabilización de taludes en los PR117+0700, PR117+0917, PR118+0103, PR118+150, PR118+0200, PR118+0250, PR118+0380, PR118+0520, PR118+0540, PR119+0200, PR119+0756, PR120+0000, PR120+0253, PR120+0320, PR120+0470, PR120+0503, PR120+0590, PR120+0680, PR121+0140, PR121+0152, PR121+0400, PR121+0930, PR118+0680-PR119+0193.
- Construcción de un túnel de 25 m de longitud en el PR118+0754.
- Puente vehicular de 70 m de longitud en el PR118+0900.
- Puente vehicular de 70 m de longitud en el PR119+070.
- Puente vehicular de 52 m de longitud en el PR121+0232.
- Puente vehicular de 57 m de longitud en el PR121+0750.

- **Contrato de obra No. 880 de 2020, por valor de COP\$3.714.912.416**

A través de este contrato se realizaron las siguientes actividades: Estabilización de taludes en los PR122+0060, PR122+0100, PR123+0393.

- **Contrato de obra No. 881 de 2020, por valor de COP\$6.311.312.616**

A través de este contrato se realizaron las siguientes actividades: Estabilización de taludes en los PR107+0490, PR108+0040, PR111+0270.

PR112+0220, PR116+0385, PR116+0700, PR117+0058. También se removieron más de 4.200 m³ de derrumbes.

- **Contrato de interventoría No. 703 de 2020, por valor de COP\$4.100.248.723**

A través de este contrato se realizaron de control y seguimiento a los contratos de obra No. 696 de 2020, 880 de 2020 y 881 de 2020.

A la fecha, como es de conocimiento del Honorable Tribunal, el cumplimiento de la orden judicial se realiza mediante el contrato de obra No. 1042 de 2021. Adicional a lo anterior es conveniente aclarar que cada uno de los contratos tiene objetos establecidos los cuales son las bases para su desarrollo. Conforme en estos se desarrollan los estudios y diseños, presupuesto y cronograma para que finalmente se ejecuten las obras estipuladas.

Ahora bien, en cuanto a los presuntos incumplimientos que se lleguen a presentar en ejecución de los contratos vigentes se debe hacer ciertas precisiones. Se informa que en los contratos de obra No. 1042 de 2021 e interventoría No. 1002 de 2021 quedaron estipuladas cláusulas de sanciones y cláusula penal pecuniaria. Así mismo, existen procedimientos establecidos en el Invias para solicitar el inicio de procedimientos administrativos sancionatorios surgidos en ejecución de los contratos que celebre la Entidad. Dichos procedimientos serán tramitados en conducto regular y conforme al marco legal aplicable, siempre que exista el respectivo informe que relacione la ocurrencia del presunto incumplimiento, elaborado por la interventoría o por la supervisión designada. En conclusión, el Invias ha previsto los mecanismos contractuales idóneos para gestionar adecuadamente los eventuales incumplimientos, garantizando el debido proceso del presunto contratista incumplido.

"10. Del requerimiento No. 10, se muestra que sólo uno de los puntos críticos se encuentra pavimentado, los restantes sólo están en etapa de estudios y diseños y algunos ni siquiera cuentan con los mismos, lo genera gran preocupación al Comité de Verificación de Cumplimiento, frente al cumplimiento de los plazos propuestos por el INVÍAS.

Hasta el momento el INVÍAS, sólo está adelantando gestiones financieras para cumplir con lo ordenado en las sentencias objeto de verificación, sin que exista certeza si para el 2029 se cumplirá con la pavimentación total del corredor vial."

Respuesta: Al respecto, respetuosamente se aclara que la priorización de los diseños e intervenciones se hacen en función del riesgo de materialización de una emergencia o cierre vial. De esta manera, con relación a los sitios críticos, el PR

79+600 al PR 79+800 - Sector La Judía ya fue atendido, a través de obras definitivas y se encuentra pavimentado. Así mismo, el sitio crítico ubicado en el PR93+510 al PR93+520 se encuentra pavimentado.

Así mismo, el Consorcio Vías Colombia 066 ha ejecutado obras de mitigación en los demás sitios críticos con el fin de garantizar la transitabilidad. De igual forma, en la siguiente tabla se presenta el avance que se presenta para cada sitio:

SECTORES		AVANCE ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA SOLUCIÓN DEFINITIVA (%)	OBRAS
1	PR 29+720 al PR 30+090(SC43) – Sector Pangote	100%	Obras de mitigación Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2026.
2	PR30+492 al PR 30+960	85%	Obras de mitigación Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2028.
3	PR32+758 al PR 33+098	80%	Obras de mitigación Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2029
4	PR 71+688 al PR 71+740 – Sector Alto de Guaca	100%	Programado para la vigencia 2026.
5	PR 79+600 al PR 79+800 - Sector La Judía	100%	Obras definitivas: construcción de un puente, sector. Pavimentado y con funcionalidad.
6	PR88+521 al PR88+531	Sector estable.	Sector estable.
7	PR93+510 al PR93+520	Tramo pavimentado. Estable.	Tramo pavimentado. Estable.
8	PR106+950 al PR 107+740	Priorizado 2025.	Mantenimiento Obras definitivas programadas para ejecutar vigencia 2028.

Sobre la afirmación "(...) Hasta el momento el INVÍAS, sólo está adelantando gestiones financieras para cumplir con lo ordenado en las sentencias objeto de verificación, sin que exista certeza si para el 2029 se cumplirá con la pavimentación.

total del corredor vial (...)", se reitera que el Instituto Nacional de Vías gestionó los recursos, realizó procesos de selección y adjudicó los contratos No. 1042 de 2021 y 1002 de 2021, por valor de COP \$ 296.124.698.574 y COP \$20.539.940.500 respectivamente, contratos que como es de conocimiento por parte del Honorable Tribunal a la fecha se encuentran en ejecución.

Por otra parte, se reitera que en el alcance técnico del contrato de obra No. 1042 de 2021 se encuentra el cumplimiento del fallo de la acción popular No. 68001-23-33-000-2015-00847. Ahora, si bien es cierto que el Instituto de manera paralela a lo anteriormente descrito también adelanta gestiones relacionadas con solicitudes de recursos adicionales o para reprogramación de vigencias, lo cual se realiza con el fin de poder acelerar la ejecución de las obras; sin embargo, estas gestiones no interfieren con la ejecución del contrato de obra No. 1042 de 2021, toda vez que este contrato ya cuenta con una apropiación presupuestal de COP \$ \$296.124.698.574, distribuida por vigencias futuras hasta el año 2029.

Por lo anterior, se encuentra que la afirmación recogida por el Honorable Tribunal no pone en conocimiento las respuestas remitidas por la Entidad ante los diferentes Autos/allegados, así como se desconocen los informes mensuales de seguimiento al cumplimiento de la acción popular en donde el Instituto Nacional de vías ha informado cada una de las gestiones que ha adelantado para dar cumplimiento a la orden judicial.

"(...) El municipio con menor porcentaje de avance es Santa Bárbara, pese a existir una petición de intervención inmediata por el alcalde de dicha entidad, a la cual el INVIAS hizo caso omiso, pues no mostró un plan verificable por la comunidad y el Comité de intervención vial frente a lo requerido. (...)"

Respuesta: Tal y como se menciona en la respuesta al numeral 7, al respecto, el Instituto Nacional de Vías se permite aclarar que no ha realizado caso omiso frente a los requerimientos efectuados por el señor alcalde del municipio de Santa Barbara mediante el comunicado E-2024-587. En este sentido, el Instituto respetuosamente reitera lo indicado en la respuesta al Auto del 25 de julio de 2024, en donde se indicó que tal y como lo menciona el documento allegado por la alcaldía de Santa Bárbara, existen 5,70 km pavimentados en jurisdicción de este municipio y adicionalmente, mediante el contrato de obra No. 1042 de 2021 y de interventoría No. 1002 de 2021 se han realizado las siguientes inversiones en esta jurisdicción:

TRAMO	INVERSIÓN	OBRAS EJECUTADAS
PR79+700 LA JUDÍA	\$ 20.803.159.309,00	Atención de sitio crítico. Construcción de un puente de 100

TRAMO	INVERSIÓN	OBRAS EJECUTADAS
		m de longitud y obras complementarias
PR87+600 al PR88+250 El Canelo	\$ 2.175.180.231,00	Atención emergencia. Construcción de muro para recuperación de la calzada, recuperación de obras hidráulicas e instalación de láminas por afectación de obra hidráulica existente
PR94+200 CHIMPATA	\$ 1.384.878.013,00	Obras de mitigación. Muros de protección para estribos del puente
PR95+750 EL TOPE	\$ 2.819.034.208,00	Obras de mitigación. Muro con anclajes para recuperación de la socavación de la banca, muro para encauzar el río
PR108+600 A PR110+600	\$ 18.879.258.653,00	Explanaciones, obras de contención y protección de taludes, obras hidráulicas, estructura de pavimento (sub base, base granular, carpeta asfáltica), señalización
PR75+200 A PR110+700	\$ 770.457.600,00	Remoción de derrumbes
PR75+200 A PR110+700	\$ 2.959.122.062,00	Mantenimiento
TOTAL A BÁSICO DE OBRA		\$ 49.791.090.076,00

Como se puede observar en la anterior tabla, las inversiones realizadas con el presente contrato en el municipio de Santa Bárbara corresponden aproximadamente al 55% del valor total invertido en el corredor vial, que a la fecha es de \$91.259.643.269. Con esto se evidencia la materialización de las obras ejecutadas en la jurisdicción de Santa Bárbara, lo cual es totalmente verificable en el lugar de las obras.

"(...) No se muestran criterios de priorización en cada jurisdicción municipal o si ya se encuentran priorizados en los informes presentados por el INVIAS, y como afecta a la comunidad el estado en que hoy se encuentra la vía.

Finalmente, el porcentaje de avance en los municipios desde la fecha de posesión del director del INVIAS no supera siquiera el 1% y si bien se menciona la puesta en operación del puente la Judía el 10 de junio de 2024, resalta el Despacho que la gestión de dicha puesta en funcionamiento venía siendo ejecutada por las anteriores directoras del INVIAS, y no puede tomarse como una ejecución palpable respecto del actual director, quien sólo se había posesionado tres días antes. (...)

Respuesta: Tal y como se mencionó en la respuesta al numeral 7 del auto de fecha 25 de julio de 2024, proferido por el Honorable Tribunal, es importante mencionar que el INVIAS y sus contratistas de obra e interventoría realizan la priorización de los diseños e intervenciones en función del riesgo de materialización de una emergencia o cierre vial. De esta manera, la priorización no es por municipio, sino que se encuentra conforme a las necesidades del corredor.

De igual forma, la priorización de la ejecución de las actividades se realiza aplicando el principio de economía y eficiencia, lo anterior, en aras de hacer lo más eficiente posible la inversión de los recursos.

Es así como, de forma objetiva, tal y como lo menciona el anexo técnico de la licitación pública LP-DT-066-2020, se intervienen tramos y sectores que brinden la mayor cantidad de kilómetros construidos; así como el contratista de obra realiza la intervención en sitios críticos y/o inestables atípicos para garantizar la transitabilidad y seguridad de los usuarios.

Con base en esto, se definen los sectores para realizar los estudios y diseños y posteriormente ejecutar las actividades de obra, teniendo en cuenta las disponibilidades presupuestales con las que cuenta el contrato anualmente. En consecuencia, los avances que se han ido mostrando en los diferentes documentos allegados al tribunal obedecen a una priorización fundamentada en el criterio anteriormente descrito.

Por otro lado, tal y como se describen en la respuesta al numeral 1, desde el 07 de junio de 2024, la cual es la fecha de posesión del suscrito en el corredor Los Curos – Málaga, se han realizado las siguientes actividades, con las cuales se ha seguido dando cumplimiento al fallo judicial.

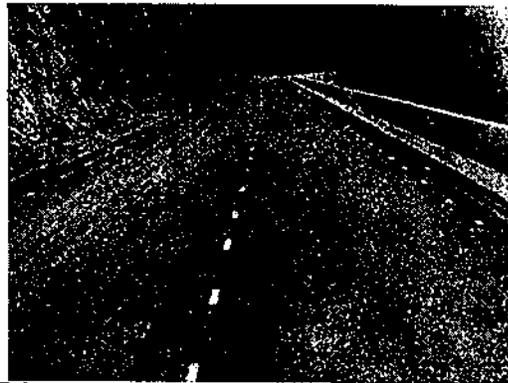
- **Pavimento:** Se realizó la pavimentación entre el PR 79+560 – PR 79+890 y entre el PR 64+000 al PR 64+160. Actualmente se tiene un acumulado de pavimentación entre el año 2021 a la fecha de 2024 de 4,13 km.

De igual forma, el Consorcio Vías Colombia 066 se encuentra realizando actividades de explanación y conformación de materiales

pétreos para continuar con la pavimentación en los sectores de PR 122+270 – PR 124+000, PR 64+000 – PR 67+000.



- **Pavimentación del sector La Judía (PR 79+600 al PR 79+800):** Este sitio crítico hace parte de la acción popular y fue atendido con obras definitivas a través de la construcción de un puente, el cual tiene una longitud de 100 m. El puente fue habilitado el 10 de junio de 2024, y el tramo vial fue pavimentado en el mes de septiembre 2024, bajo la Dirección General del suscrito. A la fecha están finalizando las obras de canalización de la quebrada.



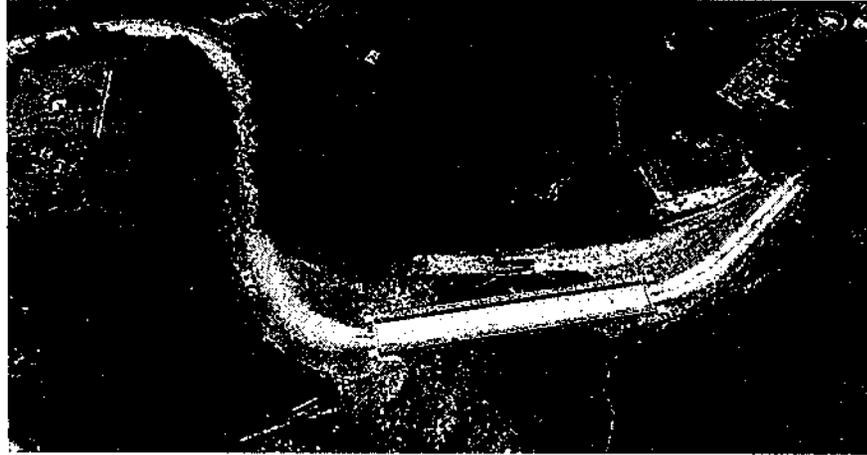
Handwritten signature

- El pasado 19 de septiembre de 2024 en calidad de Director General del Invias realicé recorrido por el corredor vial Málaga - Curos, acompañado por el equipo técnico del Instituto, secretaría de infraestructura de la Gobernación de Santander, Secretaría de Vivienda y Personería del Municipio de Piedecuesta, Secretaría de Planeación y Personería de Santa Bárbara, alcalde de Guaca, alcalde de Málaga, delegado de la UTL del senador Fabian Díaz, Defensoría del pueblo, veeduría del proyecto y comunidad en general, en donde se evidenció en campo el avance de cada una de las obras que se adelantan en el referido corredor.

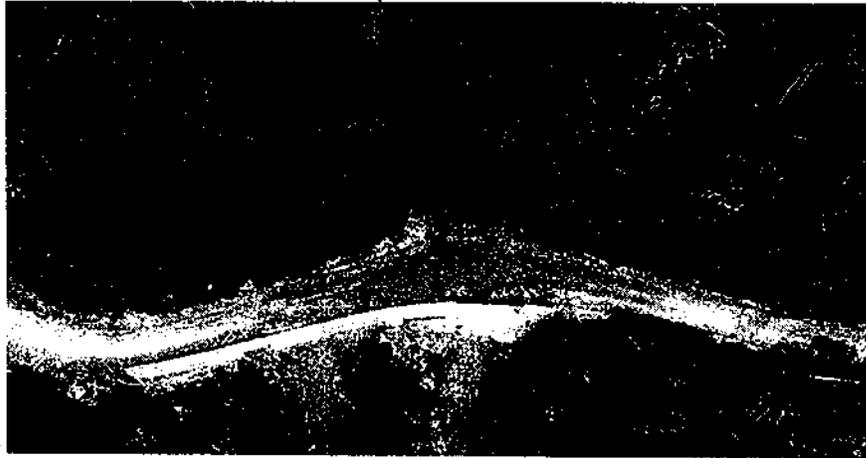


Adicionalmente, desde la posesión del suscrito como Director General del Invias, a través de la atención de emergencias, obras de mitigación, obras definitivas en sitios inestables y mantenimiento del corredor se ha garantizado la transitabilidad de forma segura en la vía a cargo, a saber:

- **Atención de situación de riesgo en el PR 29+400 – Puente Salaboga:** El puente presentaba patología que comprometían su estabilidad, por lo cual se debió sacar de servicio; por lo cual, el Instituto Nacional de Vías gestionó de manera oportuna la instalación de un puente metálico para garantizar la conectividad y transitabilidad. Este puente metálico se encuentra en funcionamiento desde 23 de julio de 2024.



- **Atención de emergencia en el PR 79+500:** Se presentó pérdida parcial de la banca, a causa de erosión por aguas de escorrentía. Mediante resolución No. 03068 del 19 de julio de 2024, se restringe el tránsito por el sector. Para la atención de esta emergencia se construyó muro de contención en concreto armado en el talud inferior y por medio de la resolución 03544 del 10 de agosto de 2024 se deja sin efecto la restricción, teniendo en cuenta que fueron finalizadas las obras en el punto.



- **Mantenimiento:** Se ejecutaron actividades de conformación de la calzada existente y adición de material de afirmado entre el PR 80+000 al PR 108+600, actividades desarrolladas entre julio y agosto de 2024.
- **Actividades de estabilización de taludes:** A través de la instalación pernos, malla y manto para control de erosión en los PR 108+670 – PR 108+700, PR 108+710 – PR 108+740, PR 108+860 – PR 108+900, PR 109+880 – PR 109+ 930, PR 110+180 – PR 110+200, localizados en el municipio de Santa Barbara.

Finalmente, es de resaltar que sin importar la identidad del titular del cargo de Director General, el Instituto como Establecimiento Público adscrito al Ministerio de Transporte, tiene el deber de cumplir con su misionalidad y de colaborar con el cumplimiento de las providencias judiciales. En este orden de ideas, siendo el Instituto la parte vinculada a la *litis*, ha sido esta entidad quien ha dado cumplimiento y adelantado gestiones para avanzar en las obras ordenadas en el fallo judicial. Los logros y objetivos son institucionales y han estado alineados con las políticas nacionales enmarcadas en el Plan Nacional de Desarrollo, lideradas por el Ministerio de Transporte.

IV. IMPROCEDENCIA DE LA SANCIÓN DE DESACATO

Respecto a la naturaleza del incidente de desacato, así como los límites, deberes y facultades del juez, las altas cortes han decantado y establecido el precedente judicial aplicable, entre otras con la Sentencia T-512 de 2011, donde se precisó:

“La autoridad judicial que decide el desacato debe limitarse a verificar: (1) a quién estaba dirigida la orden; (2) cuál fue el término otorgado para ejecutarla; (3) y el alcance de la misma. Esto, con el objeto de concluir si el destinatario de la orden la cumplió de forma oportuna y completa (conducta esperada). (Sentencias T-553 de 2002 y T-368 de 2005). // Adicionalmente, el juez del desacato debe verificar si efectivamente se incumplió la orden impartida a través de la sentencia de tutela y, de existir el incumplimiento, debe identificar si fue integral o parcial. Una vez verificado el incumplimiento debe identificar las razones por las cuales se produjo con el fin de establecer las medidas necesarias para proteger efectivamente el derecho (...).” (Resaltado fuera de texto).

Por su parte, la Sección Primera, Sala de lo Contencioso Administrativo, del Consejo de Estado, con ponencia del consejero Gabriel Mendoza Martelo, en sentencia de fecha 10 de mayo de 2007, proferida dentro del proceso radicado 44001-23-31-000-2006-00758-01(AP), en punto de los requisitos objetivo y subjetivo para la procedencia del desacato en las Acciones Populares, manifestó:

“(...) Objetivamente el desacato se entiende como una conducta que evidencia el incumplimiento de cualquier orden proferida en el curso del trámite de la acción popular, y desde un punto de vista subjetivo se tiene como un comportamiento negligente frente a lo ordenado, lo cual excluye la declaratoria de responsabilidad por el mero incumplimiento. No es, entonces, suficiente para sancionar que se haya inobservado el plazo concedido para la atención de la orden impartida, sino que debe probarse la renuencia a acatarla por parte de la persona encargada de su cumplimiento.” (Resaltado fuera de texto).

Es claro que el incidente de desacato versa sobre dos aspectos esenciales: el objetivo, referido a determinar si se produjo el incumplimiento de la orden judicial, de forma que una vez se establece este primer aspecto se procede a realizar la

ponderación subjetiva, que hace referencia a la existencia o no de una actuación negligente o descuidada del obligado al cumplimiento, esto es la determinación de su culpabilidad.

Quiere decir lo anterior que dentro del trámite incidental de desacato existe una primera fase, que podemos llamar objetiva como se explicó al inicio de este escrito, en la cual lo primero que se debe verificar es a quién estaba dirigida la orden judicial, qué término se le concedió para cumplirla y cuál era su alcance, la cual culmina con la conclusión en punto de si se presentó o no un incumplimiento de la orden impartida y si este fue total o parcial.

Una vez verificada la existencia del requisito objetivo, se pasa a la segunda fase, esta sí de carácter subjetivo, en la cual la autoridad judicial debe entrar a identificar las razones particulares por las cuales se produjo el incumplimiento objetivo y si este le es atribuible o no a la conducta desplegada por el obligado con la providencia incumplida. Es decir, se debe hacer la ponderación en sede de culpabilidad, pues como bien lo dice la sentencia citada en precedencia:

*“Siendo el incidente de desacato un mecanismo de coerción que tienen a su disposición los jueces en desarrollo de sus facultades disciplinarias, el mismo está cobijado por los principios del derecho sancionador, y específicamente por las garantías que éste otorga al disciplinado. Así las cosas, **en el trámite del desacato siempre será necesario demostrar la responsabilidad subjetiva en el incumplimiento del fallo de tutela. Así las cosas, el solo incumplimiento del fallo no da lugar a la imposición de la sanción, ya que es necesario que se pruebe la negligencia o el dolo de la persona que debe cumplir la sentencia de tutela.**”*
(Resaltado fuera de texto).

Es así como la jurisprudencia ha sido clara y reiterativa al precisar que para imponer una sanción por desacato la autoridad judicial debe confirmar, en primer lugar, que esté comprobado el incumplimiento del fallo y, acreditado este aspecto objetivo, en segundo lugar, *“debe verificar con asomo al material probatorio obrante en el plenario, que éste sea producto de la negligencia de la autoridad (responsabilidad subjetiva); sin embargo, se repite, el mero incumplimiento (aspecto objetivo) no es razón suficiente para imponer una sanción”*, es decir, es menester que en la providencia sancionatoria se verifique la responsabilidad subjetiva del obligado al cumplimiento; esto es, que se demuestre que obró de forma culposa o dolosa.

Al respecto la sección primera del Honorable Consejo de Estado, con ponencia del Dr. Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta, al decidir el grado jurisdiccional de consulta respecto de la decisión proferida el 12 de marzo de 2010 por el Tribunal Contencioso Administrativo del Chocó dentro del incidente de desacato 27001-23-31-000-2004-01006-04(AP), con providencia del 3 de junio de 2010 precisó:

“De conformidad con lo establecido en el artículo 41 de la Ley 472 de 1998, la persona que incumpliere una orden judicial proferida por la autoridad competente en los

procesos que se adelanten por acciones populares, incurrirá en multa hasta de cincuenta (50) salarios mínimos mensuales con destino al Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos, conmutables en arresto hasta de seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones penales a que hubiere lugar. Agrega la disposición citada, que la sanción será impuesta por la misma autoridad que profirió la orden judicial, mediante trámite incidental, y que la misma será objeto de consulta por el superior jerárquico, quien decidirá si debe revocarse o no la sanción. Según lo señalado por la Corte Constitucional, el desacato es un ejercicio del poder disciplinario y por lo mismo la responsabilidad de quien incurra en aquel es una responsabilidad subjetiva. Es decir, que debe haber negligencia comprobada de la persona para el incumplimiento del fallo, no pudiendo presumirse la responsabilidad por el solo hecho del incumplimiento. (...)" (Resaltado fuera de texto).

Indicado lo anterior resulta claro que **no existe** ni elemento objetivo ni subjetivo que se configure en el caso estudiado; lo anterior habida cuenta de que el Instituto está dando cabal ejecución a las órdenes contenidas por el Despacho dentro de los términos legales permitidos conforme se ha explicado anteriormente, mediante la ejecución conforme a la disponibilidad presupuestal que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público otorgó al corredor Los Cueros – Málaga, a través Oficio 5.2.0.1 Referencia No. 2-2021-020941 de fecha 26 de abril de 2021, suscrito por la Secretaria Ejecutiva del Consejo Superior de Política Fiscal- CONFIS del Ministerio de Hacienda y Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las cuales se reservaron recursos distribuidos hasta la vigencia 2029 correspondientes al Programa 2401, Subprograma 0600, Proyecto 077 denominado **MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA LAS CUROS-MÁLAGA. SANTANDER.**

En suma y frente a las actividades enlistadas, desplegadas en este incidente, no es posible predicar una conducta deliberada de desacato a orden judicial de manera que ante la falta de prueba de los elementos objetivos y subjetivos, la sanción de desacato carece de sustento.

V. EL CARÁCTER PERSONAL DEL DESACATO

De conformidad con el artículo 41 de la Ley 472 de 1998 establecemos lo siguiente:

ARTÍCULO 41.- Desacato. La persona que incumpliere una orden judicial proferida por la autoridad competente en los procesos que se adelanten por acciones populares, incurrirá en multa hasta de cincuenta (50) salarios mínimos mensuales con destino al Fondo para la Defensa de los Derechos e Intereses Colectivos, conmutables en arresto hasta de seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones penales a que hubiere lugar."

Como se mencionó de antaño el estudio sobre la procedencia del desacato se hace sobre el sujeto que presuntamente desobedeció la orden proferida por el juez.

exigiendo que el resultado de la desatención tenga su génesis en la acción u omisión ejecutada dolosa o culposamente por este agente.

En este sentido, mediante Auto del 10 de octubre de 2024 el Tribunal Administrativo de Santander, y en tal sentido, se puso de presente que como director general me posesioné el 07 de junio de 2024 del Decreto 722 de junio 05 de 2024 y el acta de posesión de junio 07 de 2024.

VI. Pruebas

a) Documentales

- 1) Contrato 1042 de 2021
- 2) Contrato 1002 de 2021
- 3) Oficio 2024I-VBOG-062260
- 4) Informe requerido en Auto 09 del febrero de 2021
- 5) Informe del Consorcio CREAT2021-0C-1002-2024-243 sobre inestabilidad
- 6) Oficio 2024S-VBOG-053608
- 7) Oficio 2024S-VBOG-060886
- 8) Oficio 2024S-074290
- 9) Programa de Ejecución Curso Malaga.

Estas pruebas se relacionan según el enlace como documentos y cronograma, así: https://invias-my.sharepoint.com/:f/g/personal/smcn_invias_gov_co/Ev6TuJWmqxJBvm5ywLINaKQBWMrAWZSqBAC81FRvtdSJvg?e=7Z7Gcb

b) Inspección Judicial

De conformidad con lo previsto por el artículo 236 del Código General del Proceso, respetuosamente se solicita el decreto y práctica de diligencia de inspección judicial en la fecha y hora que su Despacho fije, con el fin de verificar y esclarecer los hechos materia del incidente de desacato, respecto de las obras realizadas antes y después del 07 de junio de 2024, especialmente las medidas de mitigación adelantadas por el Consorcio de los puntos críticos según las explicaciones de este escrito.

A mi modo de ver, como garantía del debido proceso judicial dentro del trámite incidental, considero conducente, pertinente y útil la prueba de inspección que personalmente atenderé con su Señoría, previas medidas de seguridad, en el recorrido de la vía Curos – Malaga, pues si bien es cierto que se aportan fotografías, considero oportuno para la verificación de los hechos que es más contundente la inspección que se pide, en la cual le expondré las acciones que como Director he adelantado.

c) Versión Libre en el incidente

Considerando que el presente incidente trata de responsabilidad personal en materia sancionatoria conforme a lo previsto por el artículo 6 de la Constitución y de lo preceptuado por el artículo 29 superior, en el evento que su Despacho no decrete la inspección judicial solicitada, considero pertinente concurrir ante su Señoría en la fecha y hora que considere a rendir versión de los hechos objeto del incidente, así como la explicación documental del voluminoso expediente y pruebas documentales que se aportan.

VII. SOLICITUD

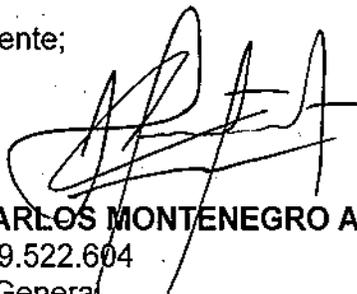
Con base en lo anteriormente expuesto, se eleva respetuosamente a su Despacho la siguiente solicitud:

DECLARAR que el suscrito **JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA**, identificado con cédula de ciudadanía No 79.522.604, no ha incurrido en desacato por las razones antes indicadas; razón por la cual no procede la sanción que prevé el artículo 41 de la Ley 472 de 1998.

VIII. NOTIFICACIONES

Se recibirá notificaciones en la secretaría de su despacho, o en la Calle 25 G No. 73 B - 90 Complejo Empresarial Central Point, Bogotá D.C. y al correo institucional: njudiciales@invias.gov.co

Cordialmente;



JUAN CARLOS MONTENEGRO ARJONA
c.c. No 79.522.604
Director General
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS-

pl Elaboró: Roberth Lesmes- Abogado SDJ *RL*
Revisó: Paola Duarte Ojeda- Asesora 1020-07 *PO*
Aprobó: Jesús David Perea- Subdirector de Defens Jurídica *JDP*

ENLACE COMPLEMENTO – PRONUNCIAMIENTO FRENTE AL INCIDENTE DE DESACATO

https://invias-my.sharepoint.com/:f/g/personal/smcn_invias_gov_co/Ev6TuJWmgxJBvm5ywLlNaKQBWMrAWZSqBAC81FRvtdSJvg?e=7Z7Gcb