ALCANCE A RESPUESTA REMITIDA EL 15 DE MAYO DE 2023 A LOS REQUERIMIENTOS EMITIDOS POR EL HONORABLE TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER A TRAVES DE LA M.P SOLANGE BLANCO VILLAMIZAR Y MEDIANTE AUTO DEL 28 DE ABRIL DE 2023, NOTIFICADO EL 2 DE MAYO DE 2023 VÍA CORREO ELECTRONICO.

En calidad de Director General encargado mediante el Decreto No. 0681 de 2023 y posesionado mediante acta del 4 de mayo de 2023 **(Anexo 1)**, en coordinación con la Gerencia de Grandes Proyectos 3 del INVIAS, la Interventoría a cargo del Consorcio Reactivaciones 2021 según contrato 1002 de 2021 y el Supervisor del contrato de interventoría No. 1002-2021, me permito presentar de manera respetuosa alcance a la respuesta a los requerimientos remitida el 15 de mayo de 2023 en los siguientes términos:

I. EN CUANTO A LAS CONSIDERACIONES

"Para el Tribunal es claro que, a la fecha se están ejecutando los contratos de obra e interventoría que tienen por objeto el mantenimiento y pavimentación del corredor vial que de Los Cursos conduce a Málaga Santander. Igualmente se conoce que, el plazo de ejecución abarca hasta la vigencia fiscal del año 2029, decisión que, deviene de la respectiva etapa de planeación o precontractual."

"Empero, es un hecho notorio, y así lo ha expresado la comunidad en este proceso y en los medios de comunicación que, a la fecha, y pese a que el contrato de obra lleve tres años de ejecución, los avances son escasos y poco notorios, salvo contadas excepciones como lo sería el Puente Hisgaura; aunado a ello y aunque obren en el expediente sendos informes rendidos por el INVIAS, en los que se muestran los avances de las obras y de los puntos críticos, no es identificable, como bien lo manifiesta la señora Agente del Ministerio Público el porcentaje de la vía que a la fecha se encuentra pavimentado, y sobre el que no habría necesidad de volver a realizar intervención alguna; tampoco se conoce, el avance en los puntos críticos, si estos tiene una solución definitiva ya identificada, sobre todo en los que el mismo INVIAS dice, ya tienen estudios aprobados y terminados."

Al respecto, de manera atenta el Instituto Nacional de Vías se permite realizar las siguientes precisiones, respecto a las siguientes afirmaciones:

1. *"Empero, es un hecho notorio, y así lo ha expresado la comunidad en este proceso y en los medios de comunicación que, a la fecha, y pese a que el contrato de obra lleve tres años de ejecución, los avances son escasos y poco notorios, salvo contadas excepciones como lo sería el Puente Hisgaura (…)"*

Respuesta:

El INVIAS, siendo un establecimiento público adscrito al Ministerio de Transporte, se rige por las normas, principios e instrumentos del sistema presupuestal colombiano, haciendo parte del Presupuesto General de la Nación, como sección 2402.

Así las cosas, se encuentra limitado por las restricciones presupuestales, en especial según el marco fiscal de mediano plazo MFMP y el marco de gastos de mediano plazo MGMP, instrumentos que son elaborados por el gobierno central, en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Es así como, estando en ejecución el contrato No. 1639 de 2015, a cargo del contratista CONSORCIO VÍAS DE COLOMBIA, el INVIAS gestionó recursos adicionales por 18.500 millones de pesos *"Con el fin de dar cumplimiento al alcance contractual y adicionalmente continuar con la pavimentación del corredor entre los K47+110 y K49+230 y así avanzar con el cumplimiento del fallo de la acción popular número 68001-23-33-000-2015-00847 proferido por el Tribunal Administrativo de Santander, así como el cierre de los programas sociales, ambientales y prediales"* ; tal y como lo menciona la solicitud del interventor. El contrato No. 1639 de 2015 tuvo un valor total de contrato de $113.976.281.033, con el que se pavimentaron 25 km en la vía Málaga-Curos **(Anexo 2)**.

Por otra parte, es importante mencionar que desde las 21:00 horas de la noche del 25 de febrero hasta las 02:00 horas de la madrugada del 26 de febrero de 2020 se presentaron precipitaciones extremas (lluvias de gran intensidad y corta duración) que ocasionaron el represamiento y desbordamiento de los afluentes: Quebrada Grande, Quebrada el Boquerón, Quebrada el Cafetal, rio Manco y rio de Oro, tal y como lo reportó el cuerpo de Bomberos voluntarios de este municipio. Esta situación sumada al desprendimiento de material rocoso y deslizamiento de diferentes zonas de ladera ubicadas a lo largo de las cuencas de estos afluentes hídricos, ocasionó numerosos frentes de avalancha que, además de superar la cota de algunos tramos de la vía e inundar toda su sección, generando pérdidas de banca parcial y total, colapso de puentes vehiculares y estructuras hidráulicas y de drenaje, falla de la carpeta asfáltica por impacto de bloques o rocas, falla parcial o total de taludes, etc.; lo que ocasionó

un desastre natural que arrasó con acueductos, redes eléctricas, cultivos, animales, viviendas y donde desafortunadamente también se perdieron vidas humanas.

Por esta razón se originaron desde el Instituto Nacional de Vías contratos por Urgencia Manifiesta por un valor 67.181 millones de pesos mediante los cuales se ejecutaron obras como el túnel falso de 25 metro de longitud en el PR118+754, un puente de 52 metros de luz en el PR121+232, un puente curvo de 57 metros de luz en el PR121+750, dos puentes de 70 metros de longitud en los PR118+900 y PR119+070, 23 sectores con obras de estabilización entre el PR117+700 y PR122+050 y recuperación de banca en al menos 12 sitios para restablecer la transitabilidad del corredor. Estas obras iniciaron en el 2020 y terminaron en el 2021 **(Anexo 3)**

Como lo impone la Ley de Presupuesto y al ser el INVIAS parte del Presupuesto General de la Nación, su presupuesto le es aprobado mediante el principio de ANUALIDAD, por lo cual para los proyectos que requieren una ejecución que supere un año, se requiere tramitar VIGENCIAS FUTURAS, de tal manera que se puedan comprometer los presupuestos de los años siguientes. Estas vigencias futuras pueden ser ordinarias o excepcionales. Cuando la solicitud de vigencias futuras supera el período de gobierno, se necesita de la "declaración de importancia estratégica" por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES), previa aprobación del respectivo aval fiscal que garantice la existencia de los recursos, aval que es otorgado por el Consejo Nacional de Política Fiscal (CONFIS). Adicionalmente, si se aprueban las vigencias futuras excepcionales para iniciar un proceso de contratación, y éste no alcanza a finalizarse dentro de la vigencia en que se aprueban las vigencias futuras, se debe tramitar la ratificación de la vigencia futura para continuar con el proceso contractual, veamos:

> Artículo 10 de la Ley 819 de 2003: *"Vigencias futuras ordinarias. El artículo 9º de la Ley 179 de 1994 quedará así:*
>
> *El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:*
>
> *a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1º de esta ley;*
>
> *b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;*
>
> *c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo.*
>
> *La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica.*

Esta disposición también se aplicará a las entidades de que trata el artículo 9º de la presente ley. El Gobierno reglamentará la materia. (…)"

Artículo 11 de la Ley 819 de 2003: *"Vigencias futuras excepcionales. El artículo 3º de la Ley 225 de 1995 quedará así:*

El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1º de esta ley(…)"

Artículo 2.8.1.7.1.2. del Decreto 1068 de 2015: *"Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y favorable del CONFIS, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo."*

Artículo 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015 *"Viabilidad fiscal para la aprobación de vigencias futuras excepcionales. Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES.*

La presente disposición se aplica a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado y Sociedades de Economía Mixta sujetas al régimen de aquellas, del orden nacional dedicadas a actividades no financieras."

Artículo 2.8.1.7.1.11. del Decreto 1068 de 2015 *"Vigencias futuras en procesos de selección. Los procesos de selección amparados con vigencias futuras excepcionales que no se adjudiquen en la vigencia fiscal en que se autorizaron, requerirán una nueva autorización, antes de su perfeccionamiento, sin que sea necesario reiniciar el proceso de selección."*

Así las cosas, dado que los recursos propios del INVIAS son escasos, y teniendo en cuenta que su espacio fiscal es limitado, el Director del INVIAS solicitó al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Hacienda, la asignación de recursos adicionales para poder atender el fallo judicial de corredores como el de la Vía Los Curos – Málaga, a través de oficios y adelantaron las gestiones presenciales ante dichas entidades.

Es así como, inicialmente el INVIAS solicitó al Ministerio de Transporte, un trámite para la declaratoria de importancia estratégica para el proyecto Los Curos – Málaga, de manera individual, solicitud que se realizó mediante oficio DG 6130 del 18 de febrero de 2020 por un valor de $320.000.000.000 trescientos veinte mil millones de pesos entre las vigencias 2021 y 2027. **(Anexo 4)**

Posteriormente, se declinó esta solicitud para incluir varios proyectos en una sola declaratoria de importancia estratégica en el programa "VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030", cuya solicitud, después de un trabajo interno y concertación con el DNP y el MT, se envió al Ministerio de Transporte mediante oficio DG 28846 del 06 de agosto de 2020 **(Anexo 5).**

Para la vía Curos – Málaga se solicitó a La Nación, la aprobación de $320.000.000.000 trescientos veinte mil millones de pesos, entre las vigencias 2021 a 2029, como se muestra a continuación, Recursos Nación:

AÑO	**VALOR**
2021	$20,000,000,000
2022	$40,000,000,000
2023	$30,000,000,000
2024	$30,000,000,000
2025	$30,000,000,000
2026	$45,000,000,000
2027	$65,000,000,000
2028	$35,000,000,000
2029	$25,000,000,000
TOTAL	**$320,000,000,000**

Después del trámite de revisión por parte del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Hacienda, el CONFIS aprobó el "Aval fiscal" en sesión del 14 de octubre de 2020, el cual fue comunicado mediante Oficio 2-2020-052480 del 16 de octubre de 2020, de la secretaria ejecutiva del CONFIS. **(Anexo 6)**

Se procedió entonces con el trámite de solicitud de aprobación del CONPES para la declaración de importancia estratégica del programa "Compromiso por Colombia: Programa Vías para la legalidad y la reactivación, visión 2030". Este Documento CONPES fue aprobado con el número 4010 del 30 de noviembre de 2020 **(Anexo 7)**, en el que se incluye, entre otros, el proyecto "Conexión Troncal Central del Norte (Los Curos - Málaga)" por $320.000 millones de pesos.

Una vez aprobado el aval fiscal por el CONFIS y se emitió el CONPES de declaratoria de importancia estratégica, se realizó el trámite de aprobación de vigencias futuras excepcionales, para soportar presupuestalmente los procesos de contratación de la obra y la interventoría. Esta aprobación se hizo para el proyecto presupuestal correspondiente identificado como "2401-600-77 MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA LOS CUROS - MALAGA. SANTANDER"

Así las cosas y dado que se requiere de concepto técnico económico de la cabeza del sector, en este caso del Ministerio de Transporte (MT) y del Departamento Nacional de Planeación (DNP), se realizaron las gestiones pertinentes a través del Sistema Unificado de Inversión y Finanzas Públicas (SUIFP). En este caso, mediante oficio OAP 50983 del 11 de diciembre de 2020, se remitió la solicitud de concepto técnico – económico al Ministerio de Transporte **(Anexo 8)**

Con los conceptos y vistos buenos del Ministerio de Transporte y Departamento Nacional de Planeación, se radicó la solicitud de aprobación de la vigencia futura excepcional ante la Dirección General del Presupuesto Público Nacional (DGPPN) del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), quien ejerce la secretaría del CONFIS. La aprobación de las vigencias futuras excepcionales por parte del CONFIS fue comunicada mediante oficio 2-2020-068842 del 29 de diciembre de 2020 **(Anexo 9)** y autorización del SIIF 166520 de la misma fecha, por valor de $320.000.000.000,00 entre las vigencias 2021 a 2029 según lo indicado anteriormente.

Teniendo en cuenta que los procesos de contratación LP-DT-066-2020 (Módulo 1) y CMA-DT-191-2020 (Módulo 1) para la obra e interventoría respectivamente, no estaban previstos para ser adjudicados antes del 31 de diciembre de 2020, según sus cronogramas y que por tanto, no pudo comprometerse la vigencia futura excepcional, se tramitó la ratificación de las vigencias futuras en el 2021.

En este sentido, y según el procedimiento establecido legalmente, se realizó el proceso de aprobación mediante el SUIFP y mediante oficios, así con oficio OAP 14960 del 26 de marzo de 2021 **(Anexo 10)** se remitió al Ministerio de Transporte, la solicitud de concepto técnico – económico para la ratificación de la vigencia futura. Una vez surtido el trámite antes expuesto ante el MT y el DNP, se radicó la solicitud de ratificación de vigencia futura ante la DGPPN del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual comunicó la aprobación de la ratificación de la vigencia futura mediante oficio 2-2021-020941 del 26 de abril de 2021 **(Anexo 11)** y autorización 12421 del 07 de abril de 2021, los cuales fueron comunicados internamente a la Dirección de Contratación, Unidades ejecutoras y Subdirección Financiera de la entidad, para que se comprometieran y ejecutaran los recursos en cada una de las vigencias.

Posteriormente y una vez adjudicados los procesos de selección LP-DT-066-2020 (Módulo 1) y CMA-DT-191-2020 (Módulo 1) para la obra e interventoría respectivamente y con el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución se dio orden de inicio al contrato de obra y de interventoría, a partir del 25 de junio de 2021 con fecha prevista de finalización el 24 de diciembre de 2029. De manera que se hace necesario precisar que a la fecha el proyecto lleva una ejecución de un año y once meses y no tres años.

Frente a la afirmación de que los avances son escasos y poco notorios, es importante mencionar que las actividades de mejoramiento y particularmente las de pavimentación, llevan consigo una serie de actividades previas, las cuales deben ser ejecutadas de manera secuencial y en su totalidad para finalmente llegar a la pavimentación de la vía; adicionalmente el contratista tienen como obligación contractual, realizar de manera oportuna la atención de las emergencias que se presentan en todo el corredor, con el fin de garantizar transitabilidad y seguridad de los usuarios.

Teniendo en cuenta lo anterior a continuación citamos las actividades requeridas antes de iniciar la instalación de pavimento:

- Estudios y diseños

- Permisos de aprovechamiento forestal y levantamiento de veda, ocupación de cauce, concesión de aguas, emisiones atmosféricas, licencia minera, licencia ambiental, viabilidad ambiental sitios de nivelación topográfica.
- Permisos de intervención voluntaria y todas las gestiones prediales que conlleven a la adquisición de las franjas necesarias
- Obras de explanación para ampliación de la vía
- Construcción de obras hidráulicas que garanticen el adecuado manejo de aguas, como alcantarillas, box culvert, filtros longitudinales, cunetas, bordillos y zanjas de coronación.
- Obras de estabilización y protección como, muros de contención con cimentación profunda y/o superficial, instalación de pernos de anclaje activos y/o pasivos, malla de alta de resistencia, manto y revegetalización para control de erosión y drenes horizontales
- Instalación de capas granulares que conforman la estructura del pavimento como subbase granular y base granular

Luego de realizar cada una de las anteriores actividades, continúan las siguientes:

- Instalación de carpeta asfáltica o lo que suele llamarse comúnmente pavimento
- Señalización

Solo hasta este momento y ejecutadas todas las actividades anteriores, se puede decir que se encuentra terminado un tramo o sector de pavimento.

Aunado a lo anterior, se precisa que cada una de las actividades en ejecución se han programado de acuerdo con las disponibilidades presupuestales que fueron asignadas en cada una de las vigencias fiscales o años del proyecto las cuales se encuentran establecidas en el contrato. En consecuencia, las actividades que se han priorizado en este proyecto, se han ejecutado buscando el balance adecuado en la atención no solamente del compromiso de pavimentar y atender los sitios críticos sino también atender las emergencias, realizar mantenimiento, adelantar las gestiones ambientales, prediales y sociales.

Es así como a la fecha el proyecto reporta avances significativos que se mencionan a continuación:

METAS	AVANCE ACUMULADO	INVERSIÓN CORTE ABRIL 2023	
MEJORAMIENTO DE LA VÍA	9,4 Km	$	32.676.772.681,00
PAVIMENTACIÓN	3,2 Km		
SITIO CRITICO LA JUDIA	45%	$	9.008.702.239,00
MANTENIMIENTO (tramos en afirmado)	63 Km	$	2.190.047.817,00
EMERGENCIAS	7 und	$	6.460.594.657,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS (FASE III)	19,35 km	$	1.621.709.063,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS (FASE III)	12 und	$	1.788.370.235,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS (MITIGACIÓN)	1 und		

Concluyendo, se cuentan con:

- 13.65 km priorizados con estudios y diseños a fase III aprobados por interventoría, es decir, listos para ser ejecutados en obra en actividades de mejoramiento y 5,7 km para rehabilitación integral, en los municipios de Málaga, Guaca, Santa Barbara y Piedecuesta. Es importante mencionar que los estudios y diseños completos comprenden al menos 8 volúmenes o capítulos entre los cuales se tienen los estudios de tránsito, geométrico, señalización y seguridad vial, geología, suelos, estabilidad y estabilización de taludes, pavimentos, hidrología e hidráulica, y estructuras:

  10.0 kilómetros entre el PR 63+150 al PR 73+000 Guaca
  1.70 kilómetros entre el PR 108+600 al PR 110+600 Santa Bárbara
  1.95 kilómetros entre el PR 122+050 al PR 124+000 Piedecuesta
  5.70 kilómetros entre el PR1+365 al PR7+000 Málaga - rehabilitación

- 12 sitios críticos priorizados con estudios y diseños definitivos y 1 sitio crítico con estudios y diseños con obras de mitigación, de los cuales 5 cuentan con estudios al 100% y 8 tienen un avance entre 50% y 80%.

- 6.20 km de obras preliminares para la pavimentación de la vía entre las que se encuentran excavaciones, obras hidráulicas, capas granulares, obras de estabilización y protección)

- 3.20 km en pavimentación:

  1.7 kilómetros entre el PR 122+000 al PR 124+000 Piedecuesta
  1.0 kilómetros entre el PR 108+600 al PR 110+600 Piedecuesta
  0.5 kilómetros entre el PR 63+350 al PR 64+000 Guaca

- 63 km de mantenimiento permanente a los tramos en afirmado que incluyen actividades de conformacion de la calzada y adición de material en los sitios que lo requieran

- Intervención definitiva de un sitio critico, el cual se encuentra en ejecución, conocido como La Judia, con la construcción de un puente con longitud 100 m y obras complementarias como cortes y estabilización de taludes, obras hidraulicas entre otros.

- 7 sitios criticos atendidos como emergencia que garantizaron transitabilidad y seguridad vial, remoción de derrumbes; sin embargo dichas intervenciones impactan la meta física del proyecto por la inversión de recursos que ha demandado su intervención, sin mencionar que la atención de emergencias obliga a disponer personal, equipo, maquinaria, materiales y recursos de manera prioritaria

De esta manera se evidencia que el contratista se encuentra ejecutando cada una de las actividades previas requeridas para la pavimentación, así como la atención de emergencias e intervención de sitios críticos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales asignadas para cada vigencia, así:

VIGENCIA	VALOR	EJECUTADO
* 2021	$ 14.874.698.574,00	$ 3.491.908.159,00
2022	$ 37.500.000.000,00	$ 38.848.950.143,00
2023	$ 28.125.000.000,00	$ 16.988.659.887,00
2024	$ 28.125.000.000,00	
2025	$ 28.125.000.000,00	
2026	$ 42.187.500.000,00	
2027	$ 60.937.500.000,00	
2028	$ 32.812.500.000,00	
2029	$ 23.437.500.000,00	
TOTAL	$296.124.698.574,00	$ 59.329.518.189,00

* en la vigencia 2021, se otorgó anticipo por valor de $ 11.407.177.862,00. A continuación se presenta su estado actual:

DESCRIPCIÓN	Valor
Valor desembolsado a fiducia	$ 11.407.177.862,00
Valor desembolsado de fiducia a Contratista	$ 11.406.327.849,83
Saldo sin desembolsar en fiducia	$ 850.012,17
Valor amortizado del anticipo	$ 1.790.800.238,00
Saldo por amortizar	$ 9.616.377.624,00

Con corte a abril de 2023, el contrato de obra tiene un avance programado de obra del 18.26% correspondiente a $ 43.919.684.000, frente a un avance ejecutado del 20.93% correspondiente a $ 50.336.117.394. Es así como, el proyecto viene dando cumplimiento al programa de inversión establecido para el contrato con un porcentaje del 2,67% por encima de lo programado.

2. *"….aunado a ello y aunque obren en el expediente sendos informes rendidos por el INVIAS, en los que se muestran los avances de las obras y de los puntos críticos, no es identificable, como bien lo manifiesta la señora Agente del Ministerio Público el porcentaje de la vía que a la fecha se encuentra pavimentado, y sobre el que no habría necesidad de volver a realizar intervención alguna; tampoco se conoce, el avance en los puntos críticos, si estos tiene una solución definitiva ya identificada, sobre todo en los que el mismo INVIAS dice, ya tienen estudios aprobados y terminados."*

Respuesta:

En los informes mensuales presentados y que menciona el Auto, se relacionan cada una de las actividades que se ejecutan a lo largo del corredor a nivel de obra y diseños y adicionalmente se reportan cada una de las emergencias presentadas, así como su atención inmediata. Por lo tanto, a continuación, se relacionan los sectores y sitios críticos priorizados y su respectivo porcentaje de avance de acuerdo con la disponibilidad presupuestal:

- **SECTORES PRIORIZADOS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS:**

DESCRIPCIÓN	MUNICIPIO	% AVANCE	LONGITUD Km
1. PR 1+365 al PR 7+000	Málaga	100%	5,6
2. PR 63+050 al PR 71+000	Guaca	100%	10,00
3. PR 108+600 al PR 109+348	Santa Bárbara	100%	0,748
4. PR 109+718 al PR 110+600	Santa Bárbara	100%	0,882
5. PR 122+050 al PR 124+000	Piedecuesta	100%	1.950

- **SITIOS CRÍTICOS PRIORIZADOS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS SOLUCIÓN DEFINITIVA:**

DESCRIPCIÓN	MUNICIPIO	% AVANCE	LONGITUD Km
1. PR14+220 al PR 14+500	Molagavita	70%	0,280
2. PR 29+720 al PR 30+090(sc43)	San Andrés	50%	0,370
3. PR30+492 al PR 30+960	San Andrés	80%	0,468
4. PR32+758 al PR 33+098	San Andrés	70%	0,340
5. PR46+580 al PR 47+107	San Andrés	60%	0,527
6. PR 53+690 al PR53+743	Guaca	65%	0,053
7. PR 71+688 al PR 71+740	Guaca	100%	0,052
8. PR 79+600 al PR 79+800 la Judia	Santa Barbara	100%	0,200
9. PR 87+600 al PR 88+250 EL Canelo	Santa Barbara	65%	0,650
10. PR95+220 al PR 95+450	Santa Barbara	100%	0,230
11. PR111+080 Talud inferior; PR 111+150 Talud Superior el Volcán	Piedecuesta	100%	0,700
12. PR111+200 al PR111+360 el Volcán	Piedecuesta	50%	0,16

- **SITIOS CRÍTICOS PRIORIZADOS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS SOLUCIÓN PREVENTIVA:**

DESCRIPCIÓN	MUNICIPIO	% AVANCE	LONGITUD Km
1. PR 29+720 al PR 30+090(sc43)	San Andrés	100%	0,370

- **SECTORES PRIORIZADOS PARA INTERVENCIÓN DE ACUERDO A LAS DISPONIBILIDADES PRESUPUESTALES PARA LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023:**

1. Tramo Málaga

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR1+365	PR2+000	Explanación	50%	Málaga	0,635
		Obras hidráulicas	15%		
		Obras de estabilización	0%		
		Estructura de pavimento	0%		

2. Tramo Guaca

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR63+050	PR69+000	Explanación	100%	Guaca	5,950
		Obras hidráulicas	65%		
		Obras de estabilización	50%		
		Estructura de pavimento	10%		

3. Tramo Santa Bárbara

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR108+600	PR110+600	Explanación	72%	Santa Bárbara	1,700
		Obras hidráulicas	60%		
		Obras de estabilización	45%		
		Estructura de pavimento	38%		

4. Tramo Piedecuesta

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR122+050	PR124+000	Explanación	98%	Piedecuesta	1,950
		Obras hidráulicas	85%		
		Obras de estabilización	98%		
		Estructura de pavimento	65%		

- **SITIOS CRÍTICOS PRIORIZADOS PARA INTERVENCIÓN**

1. PR29+720 al PR30+090 Pangote - obras de mitigación

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR29+720	PR30+090	Obras hidraulicas	100%	San Andrés	0,370
		Conformacion de la calzada	100%		
		Instalacion de base granular	100%		
		Monitoreo instrumentación geotécnica	Permanente		

2. PR79+800 la judía-Obras definitivas

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR79+600	PR79+893	Explanaciones	90%	Santa Bárbara	0,293
		Obras hidraúlicas	10%		
		Obras de estabilización	80%		
		Estructura de aproximación	45%		
		Puente metálico	40%		

- **ATENCIÓN DE EMERGENCIAS**

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR32+758	PR33+098	Remoción de derrumbes	100%	San Andrés	0,340
		Obras de explanación como medida de mitigación	100%		
PR51+118	PR51+350	Dragado del la quebrada Listará y protección estribos	Cada vez que se requiera con el fin de garantizar la	San Andrés	0,232
PR87+600	PR88+250	Remoción de derrumbes	100%	Santa Bárbara	0,650
		Obras de explanación como medida de mitigación	100%		
		Construcción de muros para estabilización de la banca	100%		
		Instalación de láminas en la placa del puente para garantizar transitabilidad	100%		
PR94+200		Construcción de muro escalonados protección estribos	95%	Santa Bárbara	N/A
PR94+600		Demolición puente antiguo	100%	Santa Bárbara	N/A
		Construcción muro escalonado para recuperación de la banca	100%		
		Construcción dentellon, para protección talud inferior	100%		
PR111+080	PR111+150	Construcción muro, cimentación en pilotes tipo caissons	22%	Piedecueta	0,070
PR111+200	PR111+360	Remoción de derrumbes	100%	Piedecuesta	0,160
		Corte de talud	100%		
		Instalación puente métalico, para garantizar transitabilidad	100%		
PR0+000	PR124+000	Remocicón de derrumbes	Permanente	LOS CUROS - MALAGA	124
		Mantenimiento periodo con el fin de garantizar transitabilidad y seguridad de los usuarios, la cual contiene actividades como conformación de la calzada existente y adición de material en los sitios que lo requieran.			

Teniendo en cuenta lo anterior, a la fecha se tienen las siguientes inversiones:

MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN	$	32.676.772.681,00
SITIO CRITICO LA JUDIA	$	9.008.702.239,00
EMERGENCIAS Y MANTENIMIENTO	$	8.650.642.474,00
BASICO DE OBRAS	**$**	**50.336.117.394,00**
PROVISIÓN PARA AJUSTES	$	5.095.453.322,00
VALOR IVA OBRA	$	405.076.861,00
VALOR TOTAL OBRAS	**$**	**55.836.647.577,00**
ESTUDIOS Y DISEÑOS	$	1.362.780.725,00
IVA - ESTUDIOS Y DISEÑOS	$	258.928.338,00
TOTAL ESTUDIOS Y DISEÑOS	**$**	**1.621.709.063,00**
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS	$	1.502.832.130,00
IVA - ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS	$	285.538.105,00
TOTAL ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS	**$**	**1.788.370.235,00**
GESTIÓN SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE	$	77.976.651,00
PROVISION PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD POR COVID-19	$	4.814.663,00
VALOR TOTAL	**$**	**59.329.518.189,00**

Como conclusión, todas las actividades ejecutadas de diseño y construcción, cumplen cada uno de los requerimientos contractuales, técnicos y presupuestales programados para el desarrollo del contrato. A nivel de emergencia las inversiones son altas teniendo en cuenta el grado de afectación, sin embargo fueron atendidas de manera oportuna, asi mismo están en estudio cada una de las emergencias presentadas producto de las fuertes lluvias en la región y que constituyen una afectación a la meta fisica establecida.

***"En conclusión**, para el Tribunal, a la fecha de esta providencia, solamente es clara la existencia de un contrato de obra en ejecución, que tiene por objeto, se reitera, el mejoramiento y pavimentación del ya mencionado corredor vial, razón por la que se hace necesario previo a decidir sobre la apertura formal del incidente de desacato, lo que sigue:*

A. Ordenes dirigidas al señor Juan Alfonso Latorre Uriza, actual director del INVIAS. Se resuelve:

***1. Requerir** al señor **Juan Alfonso Latorre Uriza**, director general del INVIAS para que, en el término máximo de diez (10) días, contados a partir de la notificación que por anotación en estados se haga de esta providencia, allegue con destino al expediente, un diagrama en el que se explique, en términos sencillos, no eminentemente técnicos:*

1.1. Los kilómetros que componen el corredor vial, uno a uno, especificando en dónde empieza y termina cada uno de los municipios por los que atraviesa, kilómetros que formarán un grupo que de ahora en adelante se denominará: ***tramo.***

1.2. En qué estado se encuentra cada tramo: Si ha sido intervenido de forma definitiva, y de ser así mencionar qué obras se han hecho y qué porcentaje de las actividades previstas para cada uno se ha ejecutado.

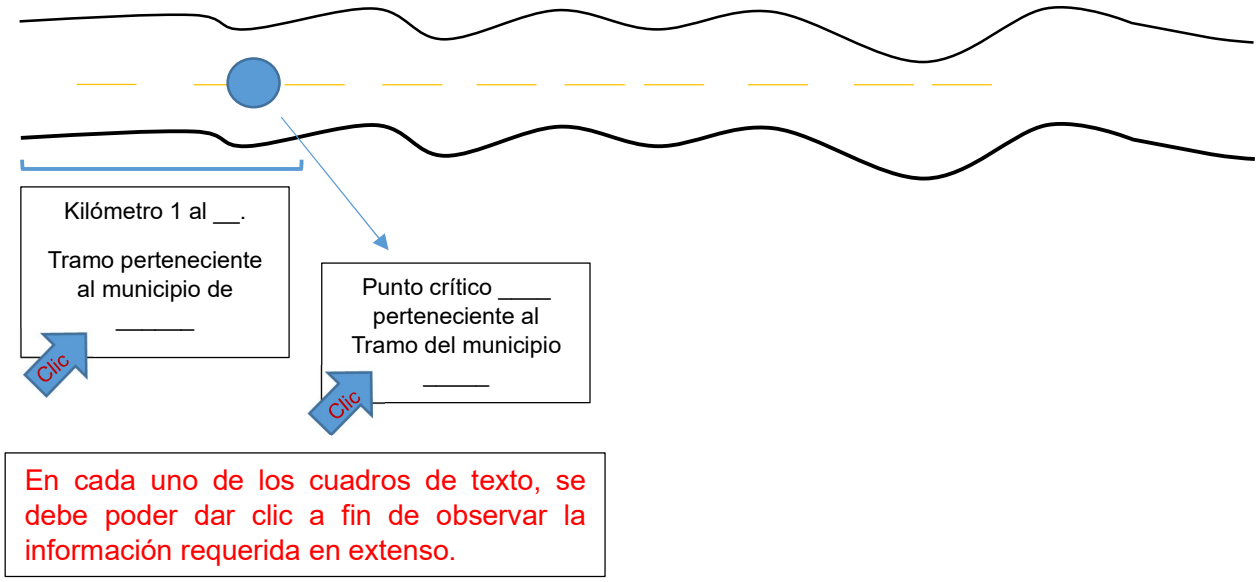
1.3. Para cada tramo, especificar las fechas -inicio y finalización-, en los que serán intervenidos de forma definitiva, esto es, en las que será pavimentando

1.4. Identificar los puntos críticos existentes en cada tramo, su estado actual, la problemática que lo hace ser un punto crítico, si ya se conoce -esto para los que ya tienen diseños aprobados-, cual es la solución definitiva, si se están interviniendo, y de ser afirmativa la respuesta, si las actividades que en cada uno se están haciendo, son en avance de la solución definitiva ya identificada, o simplemente preventivas.

1.5. Identificar en la actualidad cuánto personal y maquinaria están empleando para el cumplimiento de las actividades propias del contrato, y de estar distribuidos en los diferentes tramos, realizar la respectiva identificación por cada tramo, y punto crítico.

Debe decir el Tribunal que, *el formato que se elija para la presentación del informe es libre, pero como sugerencia, se puede crear un plano de todo el corredor vial en el micrositio web diseñado para el seguimiento de este proceso, en el que sea posible acceder a la información solicitada para cada tramo, al igual que para cada punto crítico. Esto se hace con el fin de facilitar la comprensión y acceso de la información a todos los sujetos procesales que, por tratarse de una acción popular, debe entenderse como, a toda la comunidad.*

Un ejemplo gráfico de lo que se sugiere, podría ser el siguiente:"



RESPUESTA: Se adjunta la herramienta gráfica que atiende los numerales del 1.1 al 1.5 en el siguiente link y también se encuentra en el link al final de este escrito, con el nombre RESPUESTA NUMERALES 1-1 AL 1-5.ppsx

https://invias-my.sharepoint.com/:p:/g/personal/lubaque_invias_gov_co/EWFivL_qS5dCk4bROfz5NwsBd7FE-JAXzy1yNUf2fl2aYA?e=jcCSv6

2. Requerir al señor director general del INVIAS para que, en el término máximo de diez (10) días, contados a partir de la notificación que por anotación en estados se haga de esta providencia, informe a este expediente si, el valor del contrato de obra deberá ser adicionado, en cuánto se tiene previsto dicha adición y, qué acciones ha hecho la entidad para conseguir el presupuesto requerido. Igualmente, de considerar que no debe ser adicionado, pero si, utilizar las vigencias que se tienen estimadas para los años venideros hasta el 2029, deberá informar qué acciones de Hacienda Pública ha realizado para la apropiación de las vigencias futuras.

RESPUESTA:

Es importante precisar que conforme al inciso segundo del parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 el contrato se podrá adicionar hasta por un 50% de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales.

También es importante destacar que el corredor vial a cargo requiere la consecución de recursos pues son múltiples las necesidades en terreno, las cuales aumentan con las emergencias viales que sobrevienen por lo general en épocas de alta pluviosidad.

De acuerdo con el comportamiento en la ejecución contractual que ha presentado el Consorcio Vías Colombia 066, es razonable afirmar que el contratista está en capacidad de aumentar la buena dinámica en la ejecución de actividades que presenta, en caso de adicionarse recursos al contrato de obra.

Actualmente en el marco contractual vigente, se obliga al INVIAS a garantizar las asignaciones presupuestales de acuerdo con lo establecido en el Contrato No. 1042 de 2021 y como se ha manifestado en el presente documento, el proyecto cuenta con asignaciones derivadas de autorización de vigencias futuras, desde el 2021 al 2029.

De manera que, una vez cambie el escenario actual de las asignaciones y partidas contenidas en el Presupuesto General de la Nación se revisará lo pertinente a la adición de recursos y se adelantarán las actuaciones que sean del caso.

Por otra parte, se informa que el INVIAS se encuentra realizando gestiones para la consecución de recursos con los cuales se tiene previsto atender las necesidades mínimas del corredor Los Curos - Málaga, por lo que es necesario mencionar que el presupuesto del INVIAS se encuentra dividido en rubros presupuestales. Para el caso que nos ocupa, se hace referencia al rubro presupuestal 2401-0600-77, el cual a la fecha no cuenta con recursos disponibles que permitan ser asignados al proyecto de la vía Málaga – Curos que se ejecuta mediante el contrato de obra No. 1042-2021 y de interventoría No. 1002-2021. Sin embargo y con la finalidad de asignar recursos al proyecto que nos ocupa, el INVIAS en su compromiso con el proyecto y así mismo con el cumplimiento de la acción popular, ha visto la posibilidad de realizar movimientos financieros internos para la inclusión de 15.000 millones de pesos, tal y como fue anunciado por parte del Ministro de Transporte, en el recorrido del 01 de abril de 2023. Prueba de ello es el memorando SMCN 36572 del 17 de mayo de 2023, **(Anexo 12)**, que menciona lo siguiente:

> *"En cumplimiento a la instrucción de la alta Dirección, se solicita muy amablemente que, desde la gerencia que usted lidera se adelanten las gestiones necesarias para obtener traslado presupuestal al rubro 2401-0600-077 "MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA*

CARRETERA LOS CUROS - MALAGA. SANTANDER", por valor de 15.000.000.000 de tal manera que los mismos sean incorporado a los contratos ejecución del corredor Curos - Málaga."

Estos recursos fueron gestionados desde el Territorio mismo, durante visitas al proyecto del señor Ministro de Transporte y de funcionarios del INVIAS, con la participación de la comunidad, autoridades municipales, clase parlamentaria, las cuales se realizaron el 11 de febrero del 2023 en el sitio Los Curos y el 1 de abril durante recorrido completo al corredor desde el municipio de Málaga. **(Anexos 13 y 14)**

Se han realizado reuniones con agentes multilaterales para la gestión de recursos, a las cuales han asistido Directivos del INVIAS, **(Anexo 15)** así:

Ministerio de Hacienda y Crédito Público: miércoles 15 de marzo de 2023
BID – Banco Interamericano de Desarrollo: miércoles 19 de abril de 2023
BID – Banco Interamericano de Desarrollo: jueves 20 de abril de 2023
BID – Banco Interamericano de Desarrollo: lunes 24 de abril de 2023
BID – Banco Interamericano de Desarrollo: viernes 28 de abril de 2023
BID – Banco Interamericano de Desarrollo: lunes 08 de mayo de 2023
Ministerio de Hacienda y Crédito Público: martes 16 de mayo de 2023
CAF – Banco de Desarrollo de América Latina: miércoles 17 de mayo de 2023

Adicionalmente se comparten las presentaciones que el INVIAS ha realizado, donde se encuentra el proyecto de la pavimentación del corredor Málaga-Curos. **(Anexos 16 y 17)**

Así mismo se ha venido adelantando ante el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, las gestiones necesarias para asignar al rubro presupuestal mediante la figura de un traslado, recursos por valor de 15.000 millones de pesos, que podrán ser invertidos en la presente vigencia en el proyecto.

Esto permitirá reprogramar vigencias, es decir, traer a vigencias, actual y siguientes, recursos de vigencias posteriores, de tal manera que el proyecto presupuestal pueda contar con una mayor cantidad de recursos en las vigencias que conforman el actual periodo de Gobierno. Recordemos que el proyecto cuenta con una asignación de vigencias durante nueve (9) años, es decir desde el 2021 al 2029, lo cual hace posible que presupuestalmente se pueda recurrir a la figura contemplada en la Ley de Presupuesto, conocida como reprogramación de vigencias.

Como es de conocimiento público, la situación económica del país no atraviesa por un buen momento, hecho notorio que ha llevado al presente gobierno a expedir diferentes directrices entre las cuales se destaca las austeridad en gasto público, por lo que se han fijado desde el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, restricciones en el marco de gastos de corto y mediano plazo, por tal motivo el INVIAS se encuentra realizando las actuaciones necesarias ante dicho Ministerio y Departamento Nacional de

Planeación, para la ampliación de este marco de gastos que permita la incorporación de una mayor cantidad de recursos en las vigencias 2024 al 2026.

Se adjunta link con los soportes anunciados:
https://invias-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/dosoriog_invias_gov_co/Et-T--2VOFVAiVs91i5Tge8BQ_VVNvCsEQ8bVFNcCneO7A?e=t2QUiJ

Atentamente,

Firmado digitalmente por JUAN JOSE OYUELA SOLER

JUAN JOSÉ OYUELA SOLER
Director General Encargado
Instituto Nacional de Vías - INVIAS