

DG 21852

Bogotá D. C., 17 de junio de 2020

Doctora

ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Cl.24 No.62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera

Bogotá

Asunto: Respuesta a su radicado en la Entidad bajo el No. 38394 del 04/06/2020.

Respetada Señora Ministra,

En atención al oficio enviado a su Despacho, por la doctora María Regina Zuluaga Henao, secretaria de la Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes, mediante el cual remite la Proposición No. 011 – 2020 con su respectivo cuestionario, presentada por las Honorables Representantes Diela Liliana Benavides Solarte, Elizabeth Jay-Pang Díaz y Jezmi Lizeth Barraza Arraut, radicada en el INVIAS bajo el No. 38394 del 04 de junio de 2020, nos permitimos dar respuesta en lo de nuestra competencia de la siguiente manera:

CUESTIONARIO H.R DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE:

Variante San Francisco-Mocoa

En el mismo Taller Construyendo País #31 realizado en la ciudad de Pasto Nariño, el 18 de mayo de 2019, el señor Presidente Iván Duque manifestó que, en diciembre de 2019, se crearía un Conpes para financiación a mediano y largo plazo de la variante San Francisco - Mocoa.

Este corredor vial inició a ejecutarse hace seis años y quedó inconcluso, pese a una alta inversión de 405 mil millones de pesos.

Pregunta:

“(...) ¿Cuáles fueron las razones para suspender las obras de la construcción de la vía? (...)”

DG 21852

Respuesta:

En el año 2006 se adjudicó la realización de los estudios y diseños al Consorcio DIN SEDIC, diseños que se realizaron con el acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo mediante cooperación técnica internacional. Como resultado, en diciembre de 2008, el Ministerio de Ambiente otorgó la Licencia Ambiental mediante la resolución 2170 del 5 de diciembre de 2008 del proyecto y realizó sustracción de la Zona de Reserva Forestal del corredor de vía en 30 metros de ancho, y mediante CONPES 3609 de 2009 se declaró la importancia estratégica del proyecto “Desarrollo Vial del Sur” definiendo el valor en dos etapas: Etapa 1 por \$450.000 millones de pesos y Etapa 2 por \$140.000 millones de pesos, en consecuencia se suscribió un Contrato de Préstamo con el BID por USD 53 millones para la ejecución de la fase 1.

En el año 2011, se inició la construcción del proyecto por los frentes Mocoa y San Francisco y durante los años 2011 – 2017 se avanzaron en 17,2 km, con una inversión de \$350.000 millones de pesos, no obstante, en el tramo central (sectores 2 y 3) del proyecto en una longitud de 28,38 km se presentaron dificultades por la alta sensibilidad ambiental y es así, como los especialistas del BID y la interventoría definieron no intervenir estos sectores y solicitaron una modificación al diseño en la zona central.

Luego de una inversión por \$ 3.250 millones de pesos en la consultoría de los sectores 2 y 3, realizada por el contratista Consorcio Vial del Sur y la interventoría Consorcio Ambiental San Francisco Mocoa, en el año 2016 presentaron los nuevos diseños reduciendo la longitud del trazado y la intervención a cielo abierto, aumentando la cantidad de puentes que representan un 57,78% del corredor, cuya longitud total sumada asciende a 15.242 metros, la construcción de 11 túneles que a su vez constituyen un 10,65% del corredor cuya longitud total corresponde a 2.809 metros y una condición a cielo abierto de tan solo un 31,57% del total del corredor con longitud de 8.326 metros.

De acuerdo con lo anterior, y teniendo en cuenta los ajustes realizados a los estudios y diseños de los sectores 2 y 3, se evidencia que estos evitan al máximo los cortes y las zonas inestables y por ello, el nuevo diseño cuenta con una velocidad de 60 Km/h cumpliendo con las especificaciones técnicas de una vía de primer orden, requiriendo una inversión de \$1.8 billones de pesos, en un plazo de construcción de 10 años.

Con respecto a la modificación Licencia en el año 2014, mediante radicado No 2014069517-1-000 del 12 de diciembre de 2014, el INVIAS solicitó la modificación de la Licencia Ambiental sectores 2 y 3 correspondiente al Área de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa, obedeciendo a cambios en el diseño geométrico de los sectores 2 y 3, PR7+103 y el PR33+480, con el fin de disminuir los impactos ambientales asociados a la construcción de una vía a cielo abierto que comprometan la conectividad biótica del área de Reserva.

DG 21852

Mediante Auto 4313 del 9 de octubre de 2015, inició el trámite administrativo de modificación de Licencia Ambiental modificando el diseño geométrico incluyendo la construcción de 61 puentes/viaductos, 11 túneles y la intervención a cielo abierto y obras complementarias. Sin embargo, mediante Auto 899 del 14 de marzo de 2016, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales suspende los términos de la actuación administrativa para la modificación de la licencia ambiental, hasta tanto el INVIAS remita los actos administrativos correspondientes a la Sustracción de la Reserva Forestal y el levantamiento de veda, trámites que deben surtir efecto ante la Dirección de Bosques Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Teniendo en cuenta la inversión que se requiere para la construcción de la vía en los sectores 2 y 3, el INVIAS no ha contado con el espacio fiscal a mediano plazo requerido para avanzar en su contratación, sin embargo, se evalúan estrategias en articulación con el Ministerio de Transporte que permitan estructurar el CONPES garantizando la inversión a lo largo de 10 años.

Pregunta:

“(…) ¿Se han gestionado los recursos que permitan la transitabilidad del corredor de la variante San Francisco-Mocoa? (…)”.

Respuesta:

Teniendo en cuenta la necesidad de un nuevo proceso de licenciamiento ambiental que involucraba realizar levantamiento de veda y sustracción de la reserva, además de una inversión por \$ 1,8 billones de pesos, desde el mes de agosto de 2018, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS ejecuta inversiones por más de \$21.829 millones de pesos, mediante dos contratos de obra pública No. 1184 de 2018 el cual ya finalizó y No. 944 de 2018 que se encuentra en ejecución, con los que se ha logrado una intervención de 2,47 km de pavimentación (concreto rígido), de los cuales 0,67 m corresponden a doble calzada y 1,8 km a calzada sencilla, así mismo, la construcción de obras estructurales, atención de puntos críticos, obras hidráulicas y de señalización, necesarias para estabilizar las condiciones del corredor y mejorar la seguridad de los usuarios.

El contrato No. 1184-2018, correspondiente al sector del K0+670 al K10+390 frente Mocoa, terminó su ejecución en el mes de julio de 2019 con un 100% de intervención del alcance contratado.

Respecto al contrato No. 944-2018 correspondiente al sector del K0+000 al K0+670 del frente Mocoa y mantenimiento de la carretera San Francisco – El Pepino (vía existente), se encuentra en ejecución, con un avance del 66%, atendiendo las necesidades como remoción de derrumbes que se generan producto de las adversas condiciones climatológicas presentadas en la región, recuperación de banca, diseño y atención de puntos críticos, obras hidráulicas y de señalización y en general las obras necesarias para garantizar la transitabilidad de los usuarios. Además, se adicionaron recursos para el

DG 21852

desarrollo de una segunda etapa mediante la cual se pretende atender sitios críticos, localizados en las siguientes abscisas PR75+400, PR 75+550; PR 105+500; PR 106+000 entre San Francisco y el Pepino; a la fecha se encuentran en la elaboración de los estudios y diseños para su desarrollo.

De esta manera, el Instituto Nacional de Vías ha venido trabajando en la obtención de la Modificación de la Licencia Ambiental para la culminación de los sectores 2 y 3, de la siguiente manera:

- A través del contrato No. 944 de 2018 se elaboró el Documento de respuesta al Auto 244 del 05 de junio de 2018, en el cual la Dirección de Bosques Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible solicita aclaraciones a las metodologías utilizadas en el proceso de toma de información de especies de flora silvestre en veda nacional, además de solicitar precisiones referentes a los resultados obtenidos en los componentes de epifitas, helechos y árboles en veda nacional y regional, así como lo referido con la información geográfica presentada y cartografía relacionada; para el cual se realizaron labores de campo tendientes a coleccionar la información requerida para la imposición de medidas para la conservación de especies de flora silvestre sujetas a veda, la cual fue radicada el 27 de marzo de 2020 ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA.
- En cuanto al documento de Sustracción de Reserva, el 10 de octubre de 2014 el INVIAS remitió la información para la solicitud de sustracción definitiva y temporal de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa a la Dirección de Bosques Biodiversidad y Servicios Ecosistémicos del Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (DBBSE – MADS).

Mediante Auto No 390 del 28 de octubre de 2014 la DBBSE – MADS, dio inicio al trámite de solicitud de sustracción de un área de la RFPCARM. Mediante Auto 20 de 6 de febrero de 2015, la DBBSE – MADS, requirió al INVIAS, información adicional para continuar con la evaluación de la solicitud de sustracción definitiva y temporal de un área de la RFPCARM.

Mediante Auto 1044 de 29 de abril de 2015, DBBSE – MADS, resuelve un recurso de reposición, requiriendo información al INVIAS, para continuar con la evaluación de la solicitud de sustracción definitiva y temporal de un área de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa.

El 23 de noviembre de 2015, el INVIAS radicó ante la DBBSE – MADS, la información adicional requerida mediante Auto 020 del 2015 y 1044 de 2015. Donde el 16 de octubre de 2019 la DBBSE – MADS, solicitó al INVIAS allegar una certificación expedida por el Ministerio del Interior, sobre la presencia o no de comunidades negras y/o indígenas y sobre la existencia de territorios indígenas o tierras de las comunidades negras legalmente constituidos o en proceso de constitución en el área de solicitud de la sustracción de la Reserva Forestal de la Cuenca Alta del Río Mocoa.

DG 21852

El 17 de diciembre de 2019, el INVIAS remite información adicional para la certificación de comunidades étnicas ante el Ministerio del Interior. El 29 de abril del 2020 el INVIAS solicitó a la DBBSE – MADS se pronuncie sobre la procedencia de la consulta previa con comunidades étnicas para el proyecto.

Posteriormente, mediante Resolución ST-0354 de 22 de mayo de 2020, el Ministerio del Interior – Dirección Nacional de Consulta Previa, resuelve que procede la consulta previa con las Comunidades Indígenas: Resguardo Indígena Kamentsa Inga de San Francisco y Resguardo Indígena Kamentsa

Biya de Sibundoy. Pronunciamento que fue radicado ante la DBBSE – MADS el 04 de junio de 2020 por parte del INVIAS, donde finalmente el 09 de junio de 2020 la DBBSE – MADS informa que *“No es posible adoptar una decisión de fondo respecto de la solicitud de sustracción definitiva tramitada dentro del expediente SRF 318, hasta tanto el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS allegue las respectivas actas de protocolización de consulta previa”*.

Pregunta:

“(…) ¿En qué vigencia presupuestal tiene previsto el Gobierno Nacional asignar los recursos y reiniciar las obras? (...)”.

Respuesta:

El INVIAS ha venido adelantando la estructuración técnica del proyecto de la etapa de construcción de los sectores 2 y 3 bajo las metodologías BIM, M5C, PDR, incluidas en el memorando de entendimiento firmado entre la Presidencia de Colombia y la Embajada Británica. Las metodologías mencionadas anteriormente, buscan la estructuración rigurosa mediante la planificación, preparación y ejecución de los proyectos de infraestructura sostenible y así poder llegar a la materialización del proyecto.

En relación con la financiación de las obras, en las condiciones presupuestales que se recibió el INVIAS actualmente no se cuenta con espacio fiscal a mediano plazo requerido para avanzar en su contratación, razón por la cual en el Instituto como estrategia en articulación con el Ministerio de Transporte avanza en la estructuración de un CONPES que garantice inversiones a lo largo de 10 años requeridos para la terminación del proyecto; en tal sentido se presentó la necesidad de aval fiscal por \$ 1.2 billones, gestión sobre la cual se espera pronunciamiento de su viabilidad una vez se defina el nuevo Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Igualmente, es importante manifestar que a la fecha el INVIAS ha venido realizando en su totalidad los trámites ambientales requeridos por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en el marco de la modificación de la Licencia Ambiental 2170 de 2008 que permita construir y/o terminar el proyecto la Variante San Francisco- Mocoa.

DG 21852

OBRAS EN NARIÑO.

Vía Espriella - Río Mataje.

Por falta de presupuesto este corredor binacional presenta problemas de terminación de las obras complementarias, de ahí que es urgente habilitar esta vía que tanto lo necesita la región pacífica nariñense para conectarse a través de Tumaco con el Ecuador.

Pregunta:

“(…) ¿Cuáles son las razones para que el gobierno nacional no ha cumplido con el compromiso adquirido de financiar los \$50 mil millones que hacen falta para que el tramo de Vía Espriella - ¿Río Mataje se pueda poner al servicio, según estudios las obras cuestan \$80 mil millones de pesos? (…)”

Respuesta:

La Carretera Espriella – Río Mataje tiene una longitud aproximada de 19,02 km sobre los cuales el INVIAS adelanta Contrato de Obra No. 654 de 2014, por medio de la atención del mejoramiento: Espriella (PR0+000) – PR14+140 y la construcción entre el PR14+140 – Puente Internacional Mataje (PR19+018), con una longitud aproximada de 4,88 Km, el cual a la fecha tiene una inversión acumulada de \$225.665 millones incluida la interventoría.

Cabe señalar, que el proyecto se encontró desfinanciado y con pendientes técnicos por resolver que permitieran su ejecución, luego de una gerencia detallada y su categorización de proyecto estratégico, se En relación con los compromisos de financiación del proyecto, es importante indicar que el Instituto Nacional de Vías durante las vigencias 2019 y 2020, en marco de la limitadas disponibilidades presupuestales del marco de fiscal con que se encontró la entidad, se han incorporado \$70.762 millones de pesos que sumados al esfuerzo conjunto del departamento de Nariño, durante este gobierno el proyecto se han dispuesto \$87.709 millones así:

Vigencia 2018: \$16.946.282.060
Vigencia 2019: \$29.762.380.457
Vigencia 2020: \$41.000.000.000
Total, Recursos: \$87.708.662.517

Cabe señalar que la conexión del paso Binacional entre Colombia y Ecuador técnicamente se encuentra realizada, quedando en ejecución las actividades de mejoramiento del corredor, así mismo es importante considerara que la operación de este nuevo corredor requiere además de la terminación de

DG 21852

la obra física que el compete al INVIAS, la apertura formal por cancelería de este nuevo eje vial tal como se encuentra establecido en los compromisos el último gabinete binacional con el Ecuador.

Finalmente, se informa que en razón a que el proyecto se encuentra en ejecución, se adelantan las valoraciones técnicas para establecer si para la terminación integral del corredor esto es la obra física, obligaciones sociales, prediales y ambientales, se requieren recursos adicionales a los \$70.762 ya incorporados al contrato.

“VIA PASTO - CHACHAGUI

Luego de la Minga Social Indígena del Cauca, el Ministerio de Transporte y el INVIAS, se comprometieron a ejecutar obras de infraestructura prioritarias en Nariño como la doble cazada Pasto - Aeropuerto Chachagüí.

Se dijo que se ejecutará la obra que está abandonada desde el kilómetro 8 hasta el kilómetro 21 y que se garantizará la terminación de la vía en el año 2020.

“(...) ¿A hoy cuál es el estado del avance de la obra? (...)”.

Ya que la crisis de la pandemia no es motivo para no reiniciar la obra, puesto que el decreto 636 de 2020 artículo 3 numeral 18 permite que en esta crisis del Covid-19 si puede la ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, así como la cadena de suministros de materiales e insumos relacionados con la ejecución de las mismas.”

Respuesta.

Respecto a la vía Pasto-Chachagüí le informamos lo siguiente:

El Instituto, reactivó este proyecto abandonado desde el año 2015, el cual luego de una valoración técnica de las obras parcialmente ejecutadas se adelantó el proceso de licitación pública que concluyó en el contrato 2768 de 2019, cuyo objeto es: “Actualización y/o Complementación de los Estudios y Diseños para el Mejoramiento y Mantenimiento del par Vial Alto de Daza Ruta 25 NRE incluida la Culminación de la Construcción del Puente Bermúdez en el Departamento de Nariño”, por valor de \$22.247 millones incluida interventoría y con de 12 meses. Con el proyecto se pretende realizar la terminación del puente Bermúdez el cual tiene una longitud de 160 m, está ubicado entre el PR5+580 y el PR 5+740 sobre el Rio Bermúdez, así mismo el mejoramiento de 1,0 Km de vía, el mantenimiento de 6.1Km y la actualización y/o complementación de los estudios y diseños del Par Vial Alto de Daza entre el PR0+000 y el PR 6+100.

DG 21852

El Proyecto se inició el 10 de febrero de 2020 y tiene fecha de finalización prevista el 15 de marzo de 2021, debido a la suspensión otorgada entre el 24 de marzo y el 26 de abril de 2020, por la pandemia del Covid-19, los contratos de obra e Interventoría reiniciaron labores el 27 de abril de 2020.

Actualmente se adelanta la auscultación de las obras existentes del puente Bermúdez, realizando perforaciones a la cimentación, así mismo se encuentra en proceso la actualización y/o complementación de los estudios y diseños del Par Vial Alto de Daza (Pasto-Chachagüí) entre el PR0+000 y el PR 6+100.

CUESTIONARIO H.R. ELIZABETH JAY-PANG DIAZ

La isla de San Andrés está sufriendo por temas de acceso y conectividad.

Desde el mes de enero han sido notificados a INVIAS sobre el mal estado de varios sectores de la vía nacional Circunvalar de San Andrés, tales como en el sector de **Sound Bay en el punto PR20+500** donde se están viendo comprometidos 50 metros lineales aproximadamente de afectación directa de vía, sin contar con las zonas que no son visualmente detectables y están socavadas.

Se ha identificado la afectación directa 2 predios y 4 viviendas conexas al deterioro de la vía.

Así mismo por efectos de la Erosión en ese mismo sector se ven comprometidos un total de 13 predios con un total de 24 unidades de vivienda entre las que se diferencian varios hoteles, comercio y una Iglesia.

Otro punto que resalta en el sector de Sound Bay es el punto PR19+650, donde se ven afectados 40 metros lineales directos de vía, además de 90 metros aproximadamente que se encuentran descubiertos y sin protección como los bolsacretos o cualquier otra estructura que proteja la vía del impacto del mar. Los Sanadresanos se ven obligados a recorrer entre 2.5 kilómetros accediendo por la vía de FOUR CORNER la cual no tiene más de un 30% de pavimentación y 5 kilómetro aproximadamente por la vía de PEPPER HILL comúnmente conocida como el radar hasta poder regresar por la vía de TOM HOOKER.

Pregunta 1:

“(...) De acuerdo a lo anterior, Señora Ministra, ¿Cuánto tienen pensado tomar acciones para la isla de San Andrés y sobre todo INVIAS en realizar la intervención e inicio de obras de reparación en estos tramos mencionados? (...)”.

DG 21852

Respuesta:

Con ocasión del fenómeno natural climático conocido como mar de leva, el cual se caracteriza por fuertes vientos y alto oleaje del mar caribe; las fuertes olas han impactado y afectado la vía Circunvalar de San Andrés en varios sectores, de los cuales el más crítico actualmente se encuentra ubicado en el sector Sound Bay entre el PR20 + 0415 al PR20+0465, en este sector se presentó afectación de las obras de protección existentes, y el impacto de las fuertes olas ha venido erosionando la estructura de soporte de la vía.

Por todo lo anterior y dadas las mencionadas afectaciones a la infraestructura vial, el Instituto Nacional de Vías ha venido adelantado acciones tendientes a garantizar la movilidad y la seguridad del tránsito por la Circunvalar, tales como la señalización de los puntos más críticos, ubicados en el Sector de Sound Bay PR20+0420 y en el Sector San Luis PR19+0600 y autorizó el cierre total de la vía entre el Sector PR19+0200 y el PR20+800, mediante la expedición de la Resolución No.00938 del 15 de abril de 2020 y se dispuso el uso de vías alternas, ubicadas en el PR 19+0200, la vía Tomm Hooker y en el PR 20+0800, la vía Sound Bay Road.

Finalmente, en marco de las restricciones fiscales del presupuesto de la actual vigencia, el INVIAS adelanta las gestiones que permitan viabilizar la inversión requerida para adelantar las intervenciones prioritarias en estas afectaciones.

Pregunta 2:

“(...) ¿También consideramos que se debería realizar mantenimientos en diferentes puntos donde se evidencia un notable deterioro de las vías y que pueden representar un alto riesgo de accidentalidad, en tal sentido cuando se van a programar por parte de INVIAS un cronograma de mantenimientos? (...)”

Respuesta:

El INVIAS para la infraestructura a cargo en el Departamento de San Andrés y Providencia, por medio de la estrategia de administración vial y microempresarios, garantizó recursos por \$2.562 millones con los que se tienen contratadas las intervenciones de mantenimiento rutinario hasta julio de 2022.

CUESTIONARIO H.R JEZMY BARRAZA

DG 21852

Pregunta 6:

“(...) Por favor indique los recursos destinados al mejoramiento y construcción de vías terciarias, identifique cuáles son los tramos viales que están siendo intervenidos actualmente, su longitud y el monto de la destinación para cada uno de estos (...)”.

Respuesta:

El Instituto Nacional de Vías INVIAS, a través de la Subdirección Red Terciaria y Férrea se permite remitir el cuadro de Excel denominado Proyectos SRT, en el cual se describen los proyectos que actualmente adelanta la INVIAS en la Red Terciaria, su alcance e inversión.

Es importante precisar que la presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 62 Ley 4 de 1913 y la Ley 5 de 1992, igualmente esta entidad estará atenta a suministrar cualquier información adicional que se requiera y sea competencia de esta Entidad.

Cordial Saludo,

Original Firmado Por
JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA
Director General

C.C. INVIAS - DIRECCIÓN TÉCNICA
INVIAS - DIRECCIÓN OPERATIVA

Proyectó: MIRYAM DIAZ PEÑA

Revisó: VICTORIA ELENA GOMEZ GOMEZ
GERMAN PEÑA MATEUS
LINA MARIA BUENO
PAOLA CONSTANZA ROMERO MARTINEZ

