CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Aprobada 25/08/26

DIEGO FRAN
Representante a la Cámara

PROPOSICIÓN DEBATE DE CONTROL POLITICO #007

Inversión pública y competitividad regional: situación de la infraestructura de transporte de Santander y futuro de la doble calzada La Virgen–La Cemento

El suscrito Representante a la Cámara por el departamento de Santander, en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por la Ley 5ª de 1992 en sus artículos 6 numeral 3, 233, 234, 249 y siguientes, y 264 numeral 3, mediante los cuales se regula la función de control político del Congreso de la República, la citación de servidores públicos, el trámite de proposiciones con cuestionario y la facultad de los congresistas para citar a los funcionarios autorizados por la Constitución Política y la ley, se permite presentar la siguiente proposición de citación a debate de control político:

Cítese a

AUTORIDADES Y ENTIDADES DEL ORDEN NACIONAL CITADAS A DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

1. Ministro(a) de Transporte.
2. Ministro(a) de Hacienda y Crédito Público.
3. Director(a) del Departamento Nacional de Planeación —DNP—.
4. Director(a) General del Instituto Nacional de Vías —INVIAS—.
5. Presidente(a) de la Agencia Nacional de Infraestructura —ANI—.
6. Director(a) General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales —ANLA—.
7. Director(a) General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil —AEROCIVIL—.
8. Director(a) Ejecutivo(a) de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena —CORMAGDALENA—.
9. Presidente(a) de Ecopetrol S. A.
10. Presidente(a) de la Financiera de Desarrollo Territorial —FINDETER—.

COMISIÓN TERCERA
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Recibido Por: Jean Carlos
Fecha: 20 agosto 2026
Hora: 11:16 am
Número de Radicado: 203

Los funcionarios y representantes anteriormente relacionados deberán rendir informe y absolver el cuestionario anexo, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, relacionado con el estado actual de la infraestructura de transporte del departamento de Santander; los avances físicos, financieros y administrativos de los proyectos; los obstáculos técnicos, contractuales, ambientales, presupuestales, prediales y sociales; las responsabilidades institucionales; las fuentes de financiación; los procesos de licenciamiento; y la ruta de ejecución prevista para su culminación.

Invitese a:

AUTORIDADES TERRITORIALES, ENTIDADES DEPARTAMENTALES Y MUNICIPALES

11. Gobernador(a) del departamento de Santander.
12. Alcalde(sa) del municipio de Bucaramanga.
13. Alcalde(sa) del municipio de Rionegro, Santander.
14. Alcalde(sa) del municipio de Lebrija.
15. Alcalde(sa) del Distrito Especial de Barrancabermeja.
16. Alcalde(sa) del municipio de Girón.
17. Alcalde(sa) del municipio de Piedecuesta.
18. Alcalde(sa) del municipio de San Gil.
19. Alcalde(sa) del municipio de Puerto Wilches.
20. Secretario(a) de Infraestructura del departamento de Santander.
21. Secretario(a) de Infraestructura del municipio de Bucaramanga.
22. Gerente del Instituto Financiero para el Desarrollo de Santander – IDESAN –.

ORGANISMOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

23. Procuraduría General de la Nación.
24. Contraloría General de la República.
25. Defensoría del Pueblo.

26. Personería Municipal de Bucaramanga.

ENTIDADES AMBIENTALES, DE SERVICIOS PÚBLICOS, ACADÉMICAS Y DE DESARROLLO

27. Director(a) General de la Corporación Autónoma Regional de Santander —CAS—.
28. Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga —CDMB—.
29. Empresa Pública de Alcantarillado de Santander —EMPAS—.
30. Rector(a) de la Universidad Industrial de Santander —UIS—.

GREMIOS, ORGANIZACIONES EMPRESARIALES, TÉCNICAS Y DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL

31. Presidente(a) Ejecutivo(a) de la Cámara de Comercio de Bucaramanga / Cámara de Comercio de Bucaramanga.
32. Presidente(a) Ejecutivo(a) de la Cámara de Comercio de Barrancabermeja / Cámara de Comercio de Bucaramanga.
33. Director(a) Ejecutivo(a) de ProSantander / ProSantander.
34. Director(a) Ejecutivo(a) de ProBarrancabermeja / ProBarrancabermeja.
35. Presidente(a) de la Sociedad Santandereana de Ingenieros —SSI— / Sociedad Santandereana de Ingenieros.
36. Gremios del transporte.
37. Transportadores.
38. Comerciantes.
39. Organizaciones sociales.
40. Veedurías ciudadanas.
41. Usuarios de la infraestructura de transporte y de los proyectos objeto del debate.

REPRESENTANTES DE COMUNIDADES

40. Veeduría ciudadana : doble calzada la virgen - la cemento
41. Representantes de la comunidad de Punta Betín.
42. Representantes de la comunidad del Kennedy.
43. Representantes de la comunidad de Los Colorados.
44. Representantes de las comunidades de Rionegro.
45. Representantes de las demás comunidades de las comunas 1 y 2 de Bucaramanga.
46. Representantes de las comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto vial La Virgen – La Cemento.
47. Representantes de las comunidades y organizaciones sociales ubicadas en las áreas de influencia de los demás proyectos de infraestructura de transporte objeto del debate.

El debate comprenderá los proyectos de infraestructura de transporte, especialmente los relacionados con infraestructura vial, fluvial y férrea que se relacionan a continuación:

1. Proyecto vial de la doble calzada La Virgen - La Cemento
2. Navegabilidad del río Magdalena entre Barrancabermeja y Bocas de Ceniza.
3. Corredor férreo La Dorada–Chiriguaná y su conexión con Puerto Voluntad.
4. Troncal del Magdalena Medio 1 y 2, anteriormente Ruta del Sol.
5. Concesión Bucaramanga–Barrancabermeja–Yondó, Ruta del Cacao.
6. Unidad Funcional 8 de la Ruta del Cacao.
7. Convenio 1113 de 2016 y programa Vías de las Cigarras.
8. Par vial de Rionegro y doble calzada entre Lebrija y la concesión Bucaramanga–Barrancabermeja.
9. Concesión Bucaramanga–Pamplona.
10. Corredor Bucaramanga–Zipaquirá y concesión Los Comuneros.
11. Transversal del Carare.
12. Corredor San Gil–Charalá–Duitama.

13. Corredor Curos–Málaga.
14. Proyecto Yuma, tramo La Virgen–Intercambiador de Puerto Wilches.
15. Variante de San Gil.
16. Troncal Central del Norte.
17. Corredor San Gil–Mogotes–San Joaquín–Onzaga.
18. Corredor Zapatoca–Galán–La Fuente–Barichara.
19. Anillo Vial Metropolitano —AVEM—.
20. Accesos terrestres y conectividad vial con el aeropuerto internacional Palonegro.

JUSTIFICACIÓN

La presente citación a debate de control político se fundamenta en la necesidad de que el departamento de Santander cuente con una **respuesta institucional clara, integral, coordinada y verificable frente al estado actual de sus principales proyectos de infraestructura de transporte**, así como con una hoja de ruta concreta que permita superar los retrasos, dificultades técnicas, contractuales, ambientales, prediales, sociales, administrativas y presupuestales que han afectado su estructuración, financiación y ejecución.

Santander es uno de los departamentos de mayor relevancia económica, productiva e industrial del país y constituye un territorio estratégico para la articulación del centro de Colombia con la costa Caribe, el río Magdalena, los puertos y la frontera con Venezuela. No obstante, su desarrollo, competitividad e integración regional continúan condicionados por el rezago de su infraestructura de transporte, el deterioro y las limitaciones de capacidad de corredores estratégicos, la insuficiencia de recursos y la falta de continuidad y culminación de proyectos fundamentales para la movilidad de pasajeros y mercancías.

Estas deficiencias incrementan los costos logísticos y los tiempos de desplazamiento, afectan la seguridad vial, dificultan el acceso de las comunidades a bienes y servicios y reducen las posibilidades de integración territorial y económica del departamento. Asimismo, generan impactos directos sobre los sectores agrícola, industrial, comercial,

turístico y de servicios, cuya competitividad depende de una infraestructura vial, férrea, fluvial y aeroportuaria eficiente, segura y articulada.

En este contexto, el debate pretende abordar de manera integral la situación de los principales proyectos y corredores de infraestructura de transporte de Santander, determinando su estado físico, financiero, contractual, administrativo y ambiental; las responsabilidades y competencias de las entidades involucradas; las fuentes de financiación disponibles y faltantes; los obstáculos que han impedido su avance; y las decisiones que deberán adoptar las autoridades nacionales y territoriales para garantizar su continuidad y culminación.

Dentro de este análisis integral reviste especial importancia el **proyecto vial de la doble calzada La Virgen – La Cemento**, cuya incorporación al presente debate resulta necesaria por su carácter estratégico para la movilidad del área metropolitana de Bucaramanga, la conectividad regional y la salida de Santander hacia el norte del país.

La construcción de la doble calzada La Virgen – La Cemento ha sido objeto durante varios años de anuncios, estudios, revisiones técnicas, ajustes institucionales, convenios y compromisos interadministrativos, así como de discusiones relacionadas con su financiación y ejecución, sin que se haya logrado consolidar una solución definitiva que permita materializar integralmente el proyecto. Esta situación ha generado incertidumbre entre la ciudadanía, las comunidades ubicadas en su área de influencia, los sectores productivos, los gremios, los transportadores, los usuarios del corredor y las autoridades territoriales, quienes requieren conocer con precisión el estado real del proyecto, las dificultades que persisten y la ruta institucional para avanzar hacia su ejecución.

Este corredor constituye una conexión fundamental entre el norte de Bucaramanga, el municipio de Rionegro y la salida de Santander hacia el norte del país. Sin embargo, sus condiciones actuales evidencian una problemática acumulada relacionada con congestión vehicular, insuficiencia de capacidad vial, riesgos para la seguridad de conductores y peatones, deterioro de la movilidad cotidiana, incremento de los

tiempos de desplazamiento y mayores costos logísticos, circunstancias que afectan directamente la calidad de vida de las comunidades y la competitividad regional.

A ello se suma la existencia de **puntos críticos en la denominada vía de Las Cigarras, de la cual hace parte el tramo La Virgen – La Cemento**, históricamente identificados por las comunidades, las autoridades y los demás actores territoriales. Entre ellos se encuentran el propio sector de La Virgen – La Cemento, el denominado "Paso Malo", el sector y puente peatonal de Los Colorados y otros puntos ubicados dentro del área de influencia del corredor. Estas zonas requieren respuestas institucionales concretas, no solamente en relación con la ejecución definitiva de la doble calzada, sino también mediante la adopción de intervenciones transitorias, complementarias y de mitigación que permitan atender de manera inmediata los problemas existentes de movilidad, seguridad vial y conectividad.

Uno de los asuntos centrales que justifica el control político es la necesidad de establecer con precisión la **situación de financiación del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento**. La iniciativa ha estado vinculada a convenios interadministrativos, compromisos de cofinanciación y alternativas presupuestales que han contemplado, entre otras fuentes, recursos asociados al recaudo de peajes. Sin embargo, persisten interrogantes frente a la disponibilidad efectiva de dichos recursos, particularmente teniendo en cuenta la situación del peaje de Rionegro (Santander) y los compromisos asociados al peaje de Lebrija.

Por tal razón, resulta indispensable determinar cuál es el valor actualizado del proyecto, qué recursos se encuentran efectivamente asegurados, cuál es el déficit financiero existente, cuál ha sido o sería el destino de los recursos asociados a los recaudos previstos para la iniciativa, qué efectos ha producido la suspensión o no operación del peaje de Rionegro (Santander), cuál es la situación presupuestal y contractual relacionada con el peaje de Lebrija y qué alternativas reales de financiación y cofinanciación se encuentran actualmente en evaluación por parte de las autoridades nacionales y territoriales para garantizar el cierre financiero, la priorización y la ejecución de las obras.

Por otra parte, en materia fluvial, resulta indispensable establecer las acciones que se adelantarán para garantizar la navegabilidad permanente del río Magdalena desde Barrancabermeja hasta la costa Caribe. Se requiere conocer el estado de los estudios y diseños, las obras civiles necesarias, las fuentes de financiación y el modelo que será adoptado para superar las soluciones temporales sustentadas exclusivamente en dragados periódicos.

El aprovechamiento del río Magdalena es esencial para reducir los costos de transporte, fortalecer la actividad portuaria de Barrancabermeja y avanzar hacia un verdadero sistema multimodal. Por ello, deben precisarse las responsabilidades y actuaciones del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, CORMAGDALENA, el Departamento Nacional de Planeación y las demás entidades competentes.

En materia férrea, se requiere conocer el impacto que tendrá la concesión La Dorada–Chiriguaná sobre Santander, las inversiones previstas dentro del territorio departamental y la posibilidad de construir una conexión directa entre el corredor férreo y Puerto Voluntad, en Barrancabermeja.

Esta conexión permitiría integrar el transporte fluvial, férreo y carretero, aprovechar la infraestructura portuaria existente y consolidar a Barrancabermeja como un centro logístico estratégico. En consecuencia, debe determinarse su viabilidad técnica, jurídica, ambiental, social, económica y financiera, al igual que su costo estimado y sus posibles fuentes de financiación.

En cuanto a las concesiones viales, persisten interrogantes sobre el avance físico, financiero, predial, ambiental y social de proyectos como la Troncal del Magdalena Medio 1 y 2, la concesión Bucaramanga–Barrancabermeja–Yondó, conocida como Ruta del Cacao, y las obras pendientes de la Unidad Funcional 8.

La culminación de la Unidad Funcional 8 es fundamental para garantizar una conexión eficiente entre Bucaramanga y el Magdalena Medio. Por esta razón, deben definirse las obras requeridas, su valor, las fuentes de financiación, el impacto que podrían tener

sobre el plazo de la concesión o las tarifas de los peajes y el cronograma previsto para su terminación.

También requiere especial atención la ejecución del Convenio 1113 de 2016 y del programa Vías de las Cigarras, concebidos para financiar y ejecutar obras metropolitanas con recursos provenientes de los peajes de Rionegro y Lebrija.

La pérdida de recaudo del peaje de Rionegro, los cambios en la administración del convenio, los retrasos en la ejecución de las obras y las dudas sobre la gestión de los recursos hacen necesario establecer las responsabilidades de FINDETER, IDESAN, la Gobernación de Santander, la Nación y los municipios involucrados.

Resulta indispensable conocer el estado del par vial de Rionegro, la doble calzada de Lebrija, el tramo La Virgen–La Cemento y las demás intervenciones contempladas, así como los recursos disponibles, los contratos celebrados, los costos actualizados y los cronogramas de ejecución.

La liquidación anticipada de la concesión Bucaramanga–Pamplona constituye igualmente un asunto de interés público. Se requiere conocer el resultado económico de la liquidación, el monto de las inversiones realizadas, el alcance de las obras ejecutadas y el destino de los recursos comprometidos mediante vigencias futuras.

La conexión entre Bucaramanga, Pamplona, Cúcuta y la frontera con Venezuela es estratégica para el comercio y la integración regional. Por ello, debe evaluarse la estructuración de una nueva alternativa que corrija las dificultades técnicas, ambientales y sociales que afectaron el proyecto anterior.

En el corredor Bucaramanga–Zipaquirá se requiere esclarecer la situación de la vía después de la liquidación de la concesión Los Comuneros, el estado de mantenimiento del corredor, los recursos recaudados mediante peajes, las inversiones realizadas y los contratos actualmente vigentes.

También debe evaluarse la posibilidad de utilizar los estudios y diseños disponibles para estructurar una solución que incluya obras de rehabilitación, ampliación, terceros

carriles y dobles calzadas, garantizando una conexión adecuada entre Santander y el centro del país.

Los proyectos ejecutados mediante contratos de obra pública presentan igualmente dificultades que ameritan un control político riguroso. Entre ellos se encuentran la Transversal del Carare, el corredor San Gil–Charalá–Duitama, la vía Curos–Málaga, el Proyecto Yuma, la Variante de San Gil, la Troncal Central del Norte, el corredor San Gil–Mogotes–San Joaquín–Onzaga y el tramo Zapatoca–Galán–La Fuente–Barichara.

En la Transversal del Carare, los movimientos en masa y los graves problemas de estabilidad geológica han afectado la movilidad y han obligado a implementar soluciones provisionales. Es necesario establecer la inversión histórica realizada, el avance de los contratos, el costo de las obras pendientes y los resultados de los estudios destinados a definir si se requiere modificar el trazado.

En el corredor San Gil–Charalá–Duitama se deben precisar las inversiones realizadas, las metas físicas alcanzadas, la distribución de los recursos entre Santander y Boyacá y las dificultades relacionadas con los trámites y permisos ambientales.

La vía Curos–Málaga continúa siendo una necesidad prioritaria para la provincia de García Rovira. Las comunidades requieren información clara sobre los recursos invertidos, los compromisos presupuestales asumidos, el avance de las obras y el valor necesario para culminar la pavimentación y mejoramiento del corredor.

El Proyecto Yuma es esencial para conectar el río Magdalena y el sector industrial de Barrancabermeja con la Troncal del Magdalena Medio. Sin embargo, permanecen tramos inconclusos debido a la falta de recursos y a las dificultades relacionadas con la reubicación de asentamientos.

Por esta razón, deben establecerse los aportes, obligaciones y responsabilidades del Gobierno nacional, el INVIAS, Ecopetrol, el departamento de Santander y las entidades territoriales involucradas, así como el cronograma previsto para la culminación de las obras pendientes.

La Variante de San Gil también requiere una revisión integral. Su ejecución parcial no ha permitido solucionar plenamente los problemas de congestión y movilidad del municipio. Es necesario conocer el estado contractual del proyecto, el valor requerido para terminarlo, las causas de los mayores costos y las fuentes de financiación disponibles.

Asimismo, deben explicarse las decisiones relacionadas con los procesos contractuales publicados en el SECOP y analizarse la viabilidad de utilizar mecanismos alternativos de financiación, entre ellos la contribución de valorización.

En la Troncal Central del Norte se requiere conocer las inversiones realizadas, las obras pendientes y las acciones previstas para garantizar una movilidad segura entre Santander, Boyacá y Norte de Santander, especialmente en los sectores afectados por dificultades de orden público.

Por su parte, los corredores San Gil–Mogotes–San Joaquín–Onzaga y Zapatoca–Galán–La Fuente–Barichara presentan reducciones significativas frente a las metas de pavimentación inicialmente establecidas. Las entidades responsables deben explicar las causas técnicas, administrativas, ambientales, contractuales y presupuestales que originaron dichas modificaciones.

El Anillo Vial Metropolitano —AVEM— también debe ser objeto de seguimiento institucional. Se trata de un proyecto estratégico para mejorar la conexión entre Girón y Piedecuesta, descongestionar el área metropolitana y ofrecer una alternativa de movilidad regional.

No obstante, persisten interrogantes relacionados con los estudios y diseños, el licenciamiento ambiental, la adquisición de predios, el presupuesto definitivo y el esquema de financiación. Las entidades competentes deben informar el estado real del proyecto y presentar una ruta cierta para garantizar su viabilidad y ejecución.

De igual manera, resulta necesario evaluar las condiciones de acceso y conectividad terrestre con el aeropuerto internacional Palonegro, infraestructura fundamental para el desarrollo económico, empresarial y turístico de Santander.

Las dificultades expuestas no corresponden a hechos aislados. En su conjunto, evidencian problemas de planeación, articulación institucional, financiación, contratación y continuidad administrativa que han impedido la culminación oportuna de obras esenciales para el departamento.

En consecuencia, el presente debate de control político tiene como finalidad obtener información completa, clara y verificable; establecer las responsabilidades de cada entidad; revisar la destinación y ejecución de los recursos públicos; identificar las causas de los retrasos, suspensiones y modificaciones; y exigir soluciones concretas frente a cada proyecto.

También se busca que las autoridades presenten cronogramas actualizados, fuentes ciertas de financiación, metas físicas verificables y compromisos institucionales que puedan ser objeto de seguimiento por parte de la corporación pública, los organismos de control, las veedurías ciudadanas y las comunidades.

La infraestructura de transporte no puede continuar siendo un obstáculo para el desarrollo económico y social de Santander. El departamento requiere vías seguras y eficientes, una adecuada conexión con el río Magdalena, el fortalecimiento del transporte férreo, mejores accesos aeroportuarios y proyectos metropolitanos que respondan a las necesidades actuales y futuras de la región.

Por las anteriores razones, se encuentra plenamente justificada la realización del presente debate de control político como un escenario de rendición de cuentas, coordinación institucional y adopción de compromisos concretos que permitan superar el rezago histórico de Santander y garantizar la ejecución y culminación de sus proyectos estratégicos de infraestructura de transporte.

CUESTIONARIO

I. PROYECTO DOBLE CALZADA LA VIRGEN – LA CEMENTO.

I. ESTADO REAL DEL PROYECTO Y RUTA DE EJECUCIÓN

1. ¿Cuál es el estado actual del proyecto de la doble calzada vial La Virgen – La Cemento? Sírvase discriminar el avance técnico, financiero, predial, ambiental, social, jurídico y contractual.
2. ¿El proyecto se encuentra actualmente en condiciones de iniciar ejecución? En caso afirmativo, indique qué requisitos ya están cumplidos. En caso negativo, precise cuáles son los requisitos pendientes, la entidad responsable de resolverlos y el plazo estimado para superarlos.
3. ¿La obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento va a ser ejecutada o no? Sírvase responder de manera expresa e indicar cuál es la decisión institucional actual frente a la priorización y ejecución del proyecto.
4. ¿Cuál es la ruta concreta que propone el Gobierno Nacional y las entidades vinculadas en el convenio 1113 de 2016 para que el proyecto pase de la etapa de estudios, anuncios y mesas técnicas a la etapa de ejecución?
5. ¿Existe un cronograma actualizado para la priorización y ejecución del proyecto? En caso afirmativo, remítase copia e indique fechas estimadas para actualización de estudios y diseños, cierre financiero, gestión predial, licencias ambientales, contratación, inicio de obra y entrega. En caso negativo, explique por qué no existe y cuándo será adoptado.
6. ¿Cuáles son los principales obstáculos que han impedido la ejecución del proyecto durante los últimos veinte (20) años? Sírvase clasificarlos en obstáculos técnicos, financieros, prediales, ambientales, sociales, jurídicos e institucionales.
7. ¿Qué decisiones y acciones concretas deben adoptarse para desatascar el proyecto y qué entidad es responsable de cada una de ellas?
8. ¿Qué compromisos verificables asumirán las entidades citadas para que Santander tenga una respuesta definitiva sobre el futuro de esta obra?

II. COMPETENCIAS INSTITUCIONALES Y CONVENIO 1113 DE 2016

9. ¿Cuál es el estado actual del Convenio Interadministrativo 1113 de 2016 y qué obligaciones continúan vigentes para cada una de las entidades vinculadas?

10. ¿Qué entidad tiene actualmente la responsabilidad principal sobre la priorización y ejecución del tramo La Virgen – La Cemento? Sírvase explicar el fundamento jurídico, contractual, financiero y técnico de la respuesta.
11. ¿Existe alguna controversia o diferencia de interpretación sobre si la ejecución del proyecto es competencia de la Nación, del departamento de Santander, del municipio de Bucaramanga o de otra entidad atendiendo a las competencias en términos de infraestructura vial? En caso afirmativo, indique en qué consiste, qué entidad la ha planteado y cómo se resolverá.
12. ¿Qué obligaciones específicas tienen el Ministerio de Transporte, INVIAS, ANI, FINDETER, Aerocivil, Gobernación de Santander, Alcaldía de Bucaramanga e IDESAN dentro del proyecto de la doble calzada La Virgen - La Cemento? Indique además cuáles de ellas se encuentran aún pendiente de ejecución y cumplimiento.
13. ¿Qué obras del Convenio 1113 de 2016 ya fueron ejecutadas, cuáles se encuentran en ejecución, cuáles están pendientes y en qué lugar de prioridad se encuentra el proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
14. ¿La doble calzada La Virgen – La Cemento es una obra actualmente priorizada dentro del Convenio 1113 de 2016? En caso negativo, indique de quién o quiénes depende la decisión de priorización de la obra y cuales son los fundamentos con base en los cuales se ha omitido su priorización tras diez (10) años de vigencia del convenio 1113 de 2006.
15. ¿Qué modificaciones, otrosíes o ajustes se han realizado al Convenio 1113 de 2016 que afecten directa o indirectamente la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

III. FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

16. ¿Cuál es el costo total actualizado del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento? Sírvase discriminar costos de obra, interventoría, gestión predial, compensaciones sociales, obligaciones ambientales, actualización de estudios y diseños, redes de servicios públicos y demás componentes necesarios para la ejecución del proyecto.

17. ¿Cuál es la cifra total de recursos financieros que se encuentran actualmente disponibles para la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento y en qué fuente presupuestal, fiduciaria o contractual reposan?
18. ¿Cuál es el déficit financiero actual del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
19. ¿Cuál será la fuente real de financiación para ejecutar la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento? Sírvase indicar si se contempla financiación de la Nación, Gobernación de Santander, Alcaldía de Bucaramanga, peajes, vigencias futuras, regalías, crédito público, APP, valorización, patrimonio autónomo u otra alternativa.
20. ¿Existe actualmente cierre financiero para la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento? En caso negativo, indique qué monto financiero falta, qué entidad debe gestionarlo y en qué fecha se espera contar con una solución financiera de cierre para la ejecución de la obra.
21. ¿Cuántos recursos se han recaudado históricamente con destino al Convenio 1113 de 2016 y cuánto de ese recaudo se ha destinado específicamente al proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
22. ¿Cuál ha sido el destino de los recursos recaudados por los peajes vinculados al Convenio 1113 de 2016? Sírvase discriminar recaudo, compromisos, pagos realizados, saldos disponibles y obligaciones pendientes.
23. ¿Qué impacto tuvo la suspensión del cobro del peaje de Rionegro (Santander) sobre la financiación del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
24. ¿Qué alternativas se están evaluando para reemplazar o complementar los recursos financieros que se esperaban del peaje de Rionegro (Santander)para financiar la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
25. ¿El Gobierno Nacional está dispuesto a concurrir financieramente para la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento? En caso afirmativo, indique monto, fuente y plazo. En caso negativo, explique las razones.
26. ¿Actualmente el Gobierno Nacional tiene prevista la inversión regionalizada de recursos presupuestales para el proyecto de la doble calzada La Virgen - La

Cemento en el Departamento de Santander en lo que resta de la vigencia fiscal 2026 y lo que se proyecta para la vigencia fiscal 2027?

27. ¿Actualmente el Gobierno Nacional tiene prevista la inversión regionalizada de recursos presupuestales para proyectos de infraestructura de transporte en el Departamento de Santander en lo que resta de la vigencia fiscal 2026 y lo que se proyecta para la vigencia fiscal 2027?
28. ¿Qué participación financiera se espera de la Gobernación de Santander y de la Alcaldía de Bucaramanga para lograr la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

IV. ESTUDIOS, DISEÑOS Y COMPONENTE TÉCNICO

27. ¿Los estudios y diseños existentes para la doble calzada La Virgen – La Cemento se encuentran vigentes y técnicamente actualizados?
28. ¿Qué componentes de los estudios y diseños requieren actualización? Sírvase precisar alcance, costo, entidad responsable y tiempo estimado.
29. ¿Cuál es el diseño técnico actualmente previsto para el corredor? Indique longitud, número de carriles, intersecciones, puentes, retornos, pasos peatonales, obras de drenaje, estabilización de taludes, redes de servicios públicos y obras complementarias.
30. ¿Cuáles son los puntos críticos (técnicos - sociales - ambientales - financieros-jurídicos) actuales del corredor y qué solución específica se propone para cada uno de ellos?
31. ¿El proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento contempla soluciones de seguridad vial para peatones, motociclistas, transporte público, transporte de carga y comunidades vecinas? Detalle cuáles.
32. ¿Cuál es el estado de las redes de servicios públicos que podrían interferir con la ejecución de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento y qué entidades deben intervenir para su traslado, protección o reposición?
33. ¿Qué acciones pueden ejecutarse de manera anticipada mientras se logra el cierre financiero total del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

V. COMPONENTE AMBIENTAL

35. ¿Cuál es el estado actual de las licencias ambientales aplicables al proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
36. ¿Las licencias ambientales vigentes permiten iniciar la ejecución de las obras proyectadas o requiere modificaciones, actualizaciones, permisos adicionales o cumplimiento de obligaciones previas?
37. ¿Qué obligaciones ambientales se encuentran pendientes de cumplimiento y qué entidad es responsable de cada una?
38. ¿Existe algún riesgo ambiental, sancionatorio o de pérdida de vigencia que pueda afectar la ejecución del proyecto?
39. ¿Qué medidas de manejo ambiental se contemplan para proteger fuentes hídricas, cobertura vegetal, fauna, estabilidad de taludes, manejo de residuos, ruido, material particulado y demás impactos ambientales derivados de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
40. ¿Qué articulación existe entre ANLA, CDMB, Alcaldía de Bucaramanga, Gobernación de Santander y demás entidades competentes para garantizar la viabilidad ambiental del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

VI. GESTIÓN PREDIAL Y COMPONENTE SOCIAL

41. ¿Cuántos predios requiere el proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento y cuál es el estado actual de la gestión predial? Sírvase discriminar predios adquiridos, en negociación, con avalúo, en proceso de expropiación, con dificultades jurídicas y pendientes por iniciar gestión.
42. ¿Cuál es el costo financiero actualizado de la gestión predial pendiente?
43. ¿Qué entidad es responsable de culminar la gestión predial y cuál es el cronograma para hacerlo?
44. ¿Existen predios con conflictos de titularidad, ocupaciones, posesiones, procesos judiciales o dificultades de adquisición? En caso afirmativo, indique cuántos y cómo se resolverán.

45. ¿Cuáles comunidades, barrios, sectores o familias se verían impactadas directa o indirectamente por la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
46. ¿Existe un plan de gestión social, reasentamiento, compensación o atención a comunidades ubicadas en el área de influencia del proyecto? En caso afirmativo, remítase copia. En caso negativo, indique cuándo será formulado.
47. ¿Qué solución institucional se tiene prevista para comunidades como Punta Betín y demás sectores que puedan resultar afectados por el trazado o ejecución de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
48. ¿Cómo se garantizará que el desarrollo del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento no desconozca los derechos de las comunidades del área de influencia?
49. ¿Qué espacios de participación ciudadana se han realizado y cuáles se tienen previstos antes del inicio de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
50. ¿Qué entidad será responsable de atender quejas, solicitudes, impactos sociales y compromisos comunitarios durante la etapa de ejecución de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

VII. PEAJE DE RIONEGRO Y ESQUEMA DE RECAUDO

51. ¿Cuál es la posición oficial de cada entidad frente a una eventual reactivación del peaje de Rionegro?
52. ¿La reactivación del peaje de Rionegro es indispensable para financiar la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento? Sírvase responder de manera expresa y soportada.
53. ¿Qué estudios financieros, sociales, jurídicos o de tráfico existen sobre la eventual reactivación del peaje de Rionegro?
54. ¿Cuál sería el impacto económico para la ciudadanía y para los usuarios del corredor en caso de reactivarse dicho peaje?
55. ¿Qué garantías tendría la ciudadanía de que los recursos recaudados por peajes se destinarán efectivamente a las obras prometidas?

56. ¿Qué alternativas financieras diferentes al peaje de Rionegro han sido evaluadas para financiar el proyecto?
57. ¿Cuál es el estado actual del peaje de Lebrija dentro del esquema financiero del Convenio 1113 de 2016 en relación específicamente con la de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
58. ¿Qué porcentaje de los recursos de peajes se encuentra comprometido en otras obligaciones y cuánto podría destinarse realmente al proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

VIII. IMPACTO EN MOVILIDAD, COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE VIDA

59. ¿Cuál es el diagnóstico actualizado de movilidad del corredor La Virgen – La Cemento?
60. ¿Cuáles son los tiempos promedio actuales de desplazamiento en este corredor y cómo se verían reducidos con la ejecución del proyecto?
61. ¿Cuál es el impacto actual de la congestión en transporte de carga, transporte público, movilidad cotidiana, accidentalidad y costos logísticos?
62. ¿Qué afectaciones concretas está generando la no ejecución de la obra de la doble calzada La Virgen – La Cemento sobre Bucaramanga, Rionegro, el área metropolitana y el departamento de Santander?
63. ¿Qué beneficios concretos se esperan con la ejecución del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento en materia de movilidad, seguridad vial, competitividad, conectividad regional y calidad de vida?
64. ¿Qué medidas de corto plazo se implementarán para mejorar la movilidad y seguridad vial mientras se define la ejecución definitiva de la doble calzada?

IX. TRANSPARENCIA, SEGUIMIENTO Y COMPROMISOS

65. ¿Qué entidad liderará, a partir de este debate, la mesa institucional de seguimiento al proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?
66. ¿Con qué periodicidad se entregarán informes públicos sobre el avance del proyecto de la doble calzada La Virgen – La Cemento?

67. ¿Se comprometen las entidades citadas a publicar un cronograma único, una matriz de responsables, una matriz de riesgos y un plan de acción para destrabar el proyecto?
68. ¿Qué compromisos concretos, verificables y con fecha cierta asumirá cada entidad para avanzar en la solución de la problemática?
69. ¿Cuál será la fecha máxima en la que los Santandereanos tendremos una decisión definitiva sobre la financiación y ejecución del proyecto?
70. ¿Qué consecuencias institucionales se derivarán si las entidades responsables no cumplen los compromisos adquiridos en el marco del debate de control político?

II. INFRAESTRUCTURA FLUVIAL

Para Santander y el país es indispensable garantizar la navegabilidad del rio Magdalena desde Barrancabermeja hasta la costa, durante todo el año. Para lograrlo es necesario adelantar unas obras civiles de canalización, que a la fecha se encuentran a nivel de diseños, estudios que tienen un costo de $ 10 mil millones. La institución responsable de la ejecución de las mismas es Cormagdalena. Forman parte de la junta directiva de esa corporación, entre otros, el departamento de Santander y Prosantander. Se requiere decisión política para, una vez terminados los diseños, asignar los recursos necesarios para la construcción de las obras y/o reestructurar una nueva APP para garantizar navegabilidad del rio, durante todo el año. Recuérdese que durante el gobierno Santos la APP adjudicada a Navelena (cuyo principal accionista era Odebrecht) fracasó a raíz del escándalo de corrupción. Recuérdese que durante el gobierno Duque entre al ANI y Cormagdalena licitaron una nueva APP que fue declarada desierta.

Preguntas

Después del fracaso de Navelena y de declarar desierta la segunda licitación para concesionar la navegabilidad desde Barrancabermeja hasta Bocas de Ceniza, una vez

tenga los diseños de las obras civiles a ejecutar: ¿qué planea el presente gobierno? ¿Seguir contratando el dragado? ¿reestructurar una nueva APP?

III. INFRAESTRUCTURA FÉRREA

La concesión férrea del tramo La Dorada – Chiriguaná fue adjudicada en el presente año y tiene por objeto conectar el centro del país con los puertos de la costa caribe, atravesando 25 municipios de 5 departamentos (Caldas, Antioquia, Santander, Norte de Santander y Cesar). Tiene una longitud de 525 kilómetros y cuenta con una asignación presupuestal de $3.4 billones. Por falta de voluntad política la concesión no tuvo en cuenta la construcción del tramo de conexión ferroviaria con el puerto Voluntad (Impala – transfigura), a la fecha subutilizado, sobre el río magdalena, limitando la opción de desarrollar la opción de transporte multimodal rio – ferrocarril – carretera.

Preguntas

Dado que la ANI bajo el esquema de APP estructuró la concesión para adjudicar las obras, operación y mantenimiento de los 522 kilómetros del corredor férreo la Dorada – Chiriguaná, ¿Cuántos kilómetros de vía corresponden al Departamento de Santander? ¿Habida cuenta que existe el puerto fluvial sobre el Río Magdalena en Barrancabermeja denominado Puerto Voluntad, antes Impala, ¿cuál es la posibilidad de integrar el transporte fluvial con el férreo en territorio Santandereano? ¿Incluyó el tramo que une el corredor férreo con el puerto Voluntad sobre el río? ¿Es factible hacerlo en un futuro? ¿Cuál sería el valor estimado del tramo? ¿Hay circunstancias físicas, legales, financieras, económicas o sociales que obliguen a descartar la conexión de Puerto Voluntad al corredor férreo?

IV. INFRAESTRUCTURA VIAL

Para analizar la red vial nacional en Santander conviene ordenarlo en dos grandes bloques:

1. **Tramos concesionados**

2. **Tramos Contratados por obra pública.**

1. **TRAMOS CONCESIONADOS:** En Santander, a la fecha existe una histórica deuda del gobierno nacional, a través de la ANI, dado que el balance en la ejecución y desarrollo de los tramos concesionados ha sido muy pobre por no decir una serie de fracasos que han golpeado la competitividad de la región. A continuación, se relacionan los tramos concesionados:

   a. **Concesión Ruta del Sol o Troncal del Magdalena Medio 1 y 2:** Después del fracaso y escándalo de corrupción de Odebrecht, la ANI reestructuró y adjudicó dos proyectos (uno por 3.7 billones y otro por 3.6 millones aproximadamente) por concesión a la empresa KMA. Gr Ortiz, para la construcción de la doble calzada entre Puerto Salgar – Barrancabermeja (260 kms) y Barrancabermeja – Curumaní (270 Kms). A la fecha el nivel de ejecución es del 17% y avanza satisfactoriamente.

Preguntas

¿Cuál es el nivel de avance, físico, financiero, de gestión predial de las dos concesiones? Contractualmente están previstos los Comités Técnicos ¿Quiénes conforman los Comités y cuáles son sus funciones?

   b. **Concesión Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó. Ruta del Cacao:** Este proyecto tiene 152 kilómetros de vía, construcción de dobles calzadas, túneles, viaductos y mejoramiento de la infraestructura existente. La concesión se encuentra en operación parcial, mientras continúan las obras pendientes de la Unidad Funcional 8. Esta obra será la conexión óptima entre Bucaramanga y el Magdalena medio.

Preguntas

¿Cuál es el nivel de avance de la solución del conflicto que surgió a raíz de la ejecución de la Unidad Funcional 8? ¿Se tienen definidas las obras para la

culminación de la UF 8? ¿Cuál es el valor de la inversión? ¿Cuál es el impacto de esa inversión en el plazo de la concesión o el valor de los peajes? ¿Por qué se modificó el trazado original? ¿Cuál es el cronograma detallado previsto para la culminación del proyecto?

c. **Concesión Zona Metropolitana de Bucaramanga.** Este proyecto adjudicado por la ANI en el 2006 y que fracasó, tenía por objeto construir la doble calzada al aeropuerto (única obra que construyó el concesionario) y la doble calzada a Lebrija y a Rionegro (la virgen - la cemento), además de mantener y modernizar algunos tramos viales metropolitanos. Ante el fracaso nació el Convenio 1113 de 2016 mediante el cual la nación entregaba a la región, vías y peajes, para que con los recursos de los peajes de Rionegro y Lebrija se terminaran las obras. Se designó a Idesan, un ente departamental que también fracasó, y posteriormente fue entregada la administración, operación y ejecución de los proyectos relacionados en el convenio Findeter, con el nombre de Vías de las Cigarras.

   Sin embargo, a raíz de la vandalización del peaje de Rionegro las aspiraciones de ejecutar las obras que inicialmente se habían planteado en el convenio se aplazaron y a pesar de los esfuerzos de Findeter el desarrollo de este no presenta un buen balance.

   Por la vandalización del peaje de Rionegro, a mayo, se ha perdido de recaudar aproximadamente $200 mil millones. Actualmente, apoyados en los recursos del peaje de Lebrija se construye un par vial en la vía de Rionegro (4 kms) y se adelanta la doble calzada entre la entrada al casco urbano de Lebrija y el inicio de la Concesión B/manga- Barrancabermeja.

Preguntas

De acuerdo con el Convenio, ¿cuáles son las funciones de Findeter como operador del Convenio? ¿Findeter recibe remuneración por la labor? ¿Cuál es el monto de la remuneración? ¿Cuál es el nivel de avance de las obras del Par Vial

en construcción? ¿Quién era o es responsable de revisar los diseños antes de convocar la licitación? ¿Cuál era el costo inicial y cuál será el valor final? ¿A cuánto ascenderá el valor de la doble calzada del Tramo La Virgen – La Cemento? ¿Cuál es el cronograma previsto para ejecución del proyecto?

d. **Concesión Bucaramanga – Pamplona**: Este proyecto también fracasó (2016 - 2025) y a la fecha la información con la que se cuenta establece que se liquidó con una ejecución del 11% de su objeto. Esta concesión se adjudicó en el 2016 al grupo Solarte bajo el esquema de APP para optimizar y rehabilitar la vía construyendo nuevas calzadas, puentes y construir el tramo C1 – C2 (que fue el tramo más controvertido tanto técnica como socialmente) entre Florida y la vía a Cúcuta. Por diversos problemas ambientales, de licenciamiento, conflictos con los alcaldes de Florida, entre otros, se decidió terminar el contrato de manera anticipada por la inviabilidad para ejecutarlo. La vía incluyendo el peaje del picacho ya retornó al Invias.

   A la fecha no se ha tratado ni solicitado reestructurar el proyecto para adelantar una nueva concesión y la posibilidad de la nueva Venezuela exigiría una vía eficiente para interconectar el centro de Colombia con el vecino país. En mi criterio, la opción de una nueva concesión, sin los errores técnicos de la anterior, es factible y una oportunidad para conectar el proyecto AVEM directamente con la salida a Pamplona arrancando del punto denominado el Buey y aprovechando la vía existente de propiedad del municipio de Piedecuesta, pasando por el corregimiento de Sevilla. Además, ya se cuenta con la totalidad de los estudios que se habían realizado para la anterior concesión. Es una oportunidad.

Preguntas

¿Qué cifras arrojó la liquidación del contrato de esta concesión? ¿Qué destino tuvieron los recursos comprometidos, por vigencias futuras para el proyecto? ¿A

cuánto ascendió la inversión realizada por el concesionario? ¿Cuál fue el alcance físico de las obras ejecutadas? ¿Es posible reestructurar una nueva concesión que no considere el tramo C1 – C2?

e. **Concesión Bucaramanga – Zipaquirá:** Esta concesión denominada concesión LOS COMUNEROS se celebró en el 2006 y se liquidó en el 2021. Esa concesión fue celebrada entre el INVIAS y el Consorcio Vial los Comuneros como un contrato de mantenimiento.

A raíz de la liquidación el tramo Bucaramanga – Zipaquirá pasó a cargo del INVIAS y debido a problemas de mantenimiento los 5 peajes se los tomó la comunidad desde hace 8 meses. En negociaciones entre la comunidad y el INVIAS, en las que participa la SSI, se logró que se asignaran $ 64 mil millones para adelantar obras correspondientes a mantenimiento rutinario y periódico. Conviene llamar la atención en el sentido de que de los 120 mil millones que se recaudaban en ese tramo a través de los peajes, el INVIAS solo invertía el 17% de ese recaudo.

Preguntas

¿A la fecha hay algún litigio entre el INVIAS y el Consorcio Vial Los Comuneros? ¿Cuál es el estado actual del corredor nacional 45 A? ¿Cuánto se recaudó por concepto de peajes, entre 2022 y 2025 y a cuánto ascendió la inversión anual en el corredor? ¿Qué tipo de contratos se adelantan en ese corredor y a cuánto asciende el valor de los mismos? ¿Qué ha ocurrido con el Convenio Vías de Los Comuneros suscrito entre la Nación y el Departamento de Santander?

2. **TRAMOS CONTRATADOS POR OBRA PÚBLICA:** A continuación, se relacionan los tramos en ejecución, contratados como obra pública:

a. **Transversal del Carare:** El tramo Barbosa - Vélez – Landázuri – Cimitarra – Puerto Araujo tiene una longitud de 135 kilómetros de los

cuales, debido a graves problemas geológicos, se movieron en masa 2,5 kilómetros. Por emergencia se asignaron $180 mil millones para recuperar la transpirabilidad. Urge adelantar los estudios necesarios para definir si se debe cambiar el corredor debido a los graves problemas de estabilidad. A la fecha la movilidad es provisional por carreteables construidos.

Preguntas

Sobre este contrato informarnos:

- A la fecha cuántos recursos se han invertido en los últimos 30 años en la rehabilitación y pavimentación de este tramo en COP a 2026.
- Objeto y alcance del contrato que hay en ejecución, recursos asignados, nivel de avance y principales problemas.
- Inversión ejecutada, valor requerido para concluir las obras.
- Nivel de avance de los estudios sobre la modificación del corredor.

b. **San Gil – Charalá – Duitama:** A través de un contrato celebrado a 8 años por un valor de $310 mil millones, con vigencias futuras, se adelantan obras para intervenir 41 kilómetros entre Charalá y Duitama. Las obras se han concentrado especialmente en Boyacá, en razón a que el licenciamiento que debe tramitarse ante la CAS ha sido muy complejo en contraste con los trámites que se adelantan en Boyacá. Las obras más importantes han tenido que ver con estabilización de taludes y solución de puntos críticos.

Preguntas

Sobre el contrato **San Gil – Charalá – Duitama favor** informarnos:

- Objeto y alcance original del contrato que hay en ejecución, recursos asignados, nivel de avance.
- Cuánto estaba previsto invertir anualmente, cuánto se ha asignado y cuánto se ha ejecutado.

- Estado actual de metas físicas, inversión ejecutada, valor requerido para concluir las obras.
- Qué porcentaje de inversión se ha ejecutado en Santander.

c. **Tramo Curos – Málaga:** Se adelanta un contrato con un plazo de 8 años para la pavimentación. Anualmente se le asignan sumas aproximadas a los $60 mil millones. El gobierno Petro se comprometió a asignar $360 mil millones. Promesa que a la fecha se ha incumplido.

Preguntas

Sobre el contrato que a continuación relaciono **Curos – Málaga** favor **informarnos:**

- Objeto y alcance original del contrato que hay en ejecución, recursos asignados, nivel de avance.
- Qué otras entidades han ejecutado recursos en esta vía.
- A cuánto ascienden los recursos asignados a este corredor vial nacional en los últimos 20 años en pesos del 2026.

d. **Proyecto Yuma. Tramo La virgen – Intercambiador de Wilches:** El proyecto Yuma de 30 kilómetros interconecta el río magdalena con la Troncal del Magdalena. Ya están construidos 5 intercambiadores y 25 kilómetros en doble calzada. Los aproximadamente 5 kilómetros que faltan (en la mitad del tramo) tienen problemas de reubicación de unos asentamientos subnormales y de recursos. La financiación del proyecto está apoyada por Ecopetrol, el Dpto., el municipio de Barranca y el Invias. El actual gobierno no asignó recurso alguno a este proyecto.

Preguntas

Sobre el contrato **La virgen – Intercambiador de Wilches,** Favor informarnos:

- Cuál es la razón de la parálisis de la construcción de este tramo y a cuánto podrá ascender el valor de esta doble calzada.

- Cuando arrancó la construcción del proyecto Yuma.

e. **La Variante de San Gil:** La variante de San Gil tiene una longitud de 9.6 kilómetros de los cuales se ha construido la mitad. El presente gobierno prometió asignar $80 mil millones para avanzar en la ejecución del proyecto y como mínimo conectar la ruta 045 con la salida para Barichara. Si bien la licitación se publicó en el Secop, apoyado en un CDP expedido por el Minhacienda, en el mes de mayo del presente año, el aviso desapareció y finalmente la promesa quedó en expectativas. La terminación de la variante exige una inversión de aproximadamente $150 mil millones ($30 mil millones/ kilómetro).

Pregunta sobre este contrato, informarnos:

- Objeto y alcance original del contrato de construcción. Recursos asignados y estado actual del proyecto. Meta física alcanzada en kilómetros.
- Razón por la cual se presentaron, de acuerdo con el informe de veeduría de la Cámara de Comercio de Bucaramanga 205 ítems nuevos.
- Valor requerido para concluir la variante y fuentes de financiación del proyecto.

f. **La Troncal Central del Norte:** la TCN une Duitama con Pamplona (305 kilómetros), pasando por Capitanejo y Málaga y por el páramo del Almorzadero. La pavimentación del tramo de 20 kilómetros en el sector de Cerrito y las variantes de Concepción y Cácota mejoraron notablemente el tránsito por esta troncal. Lamentablemente los problemas de orden público han generado una importante reducción del TPD en esta vía. Para la pavimentación total solo faltan unos pequeños tramos de cierre.

Pregunta

Sobre el proyecto en mención Favor informarnos:

- Objeto y alcance original del contrato, recursos asignados, nivel de avance.
- Inversión ejecutada, valor requerido para concluir las obras

g. **Corredor San Gil – Mogotes – San Joaquín - Onzaga.** Con recursos provenientes del Invias (gobierno nacional), el departamento durante la pasada administración (2023) contrató la pavimentación del tramo San Gil – Mogotes – San Joaquín – Onzaga, por un valor de $88 mil millones y un plazo de 5 años. El alcance inicial era pavimentar 25 kilómetros y a la fecha el alcance se ha reducido a 8 kilómetros.

h. **Tramo Zapatoca – Galán – la Fuente – Barichara.** Con recursos provenientes del Invias (gobierno nacional), el departamento contrató la pavimentación del tramo de 54 kilómetros entre Zapatoca y Barichara por $143 mil millones y un plazo de 5 años. Por múltiples problemas técnicos, administrativos y ambientales, entre otros, el alcance de la pavimentación se ha reducido a menos de 30.

Preguntas:

Sobre los mencionados contratos que a continuación relaciono: **Corredor San Gil – Mogotes – San Joaquín – Onzaga; Tramo Zapatoca – Galán – la Fuente – Barichara, Favor informarnos:**

- Objeto y alcance original de cada contrato que hay en ejecución, recursos asignados, nivel de avance.
- La razón de la parálisis de los mencionados contratos.

i. **Proyecto AVEM.** El proyecto ANILLO VIAL METROPOLITANO AVEM, que tiene una longitud de 30 kilómetros, es en esencia una variante que une los municipios de Girón con Piedecuesta y su construcción fue contratado (para desarrollar una calzada) por la administración anterior,

sin diseños ni licencias, sin predios, financiado con recursos del departamento. La actual administración departamental propuso desarrollar el proyecto en doble calzada y estudiar la opción de adelantar el proyecto con financiación parcial por el sistema de valorización. A la fecha, si bien la Asamblea Departamental aprobó el estudio de prefactibilidad (UIS) y se adelanta el estudio de factibilidad (UIS), no se ha logrado el licenciamiento ambiental ni la terminación de los diseños y entrega del presupuesto definitivo.

Remítase a los funcionarios citados el cuestionario anexo, conforme a lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992.

DIEGO FRAN ARIZA PEREZ
Representante a la Cámara por Santander
Partido de la U