Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

Al contestar cite este radicado: 2026S-VBOG-078584
Fecha: 2026-10-16 14:41:49

DOCTOR
DIEGO GARCÍA ALFONSO
REPRESENTANTE A LA CAMARA
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
CARRERA 7 No. 8-68 PRIMER PISO. OFIC 430 B
utl-diego.garcia@camara.gov.co
BOGOTÁ D.C., BOGOTA

ASUNTO: Respuesta Radicados INVIAS No. 2026E-VUVRAZ-105787, No 2026E-VUVRAZ-107951 (Traslado MT No. 20261081352221) y No. 2026E-VUVRAZ-110540 (Traslado ANI No. 20262000383231) Proposición No. 008 de 2026 - Invitación a la Sesión Descentralizada Yopal (Casa

Respetado Representante García:

Cordial saludo,

En atención a su petición, radicada a esta Entidad mediante el oficio del asunto, por medio de la cual remite el cuestionario propuesto en el marco de la Proposición No. 008 de 2026, a continuación, se brinda respuesta de fondo, dentro del ámbito de las competencias del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, conforme a la información reportada por la Dirección Técnica y de Estructuración y la Dirección de Ejecución y Operación, así:

1. Informe cuales son los planes que mejorar la vía nacional Transversal del Cusiana, que permanentemente se encuentra cerrada o con restricción vehicular para transporte de carga, con ocasión de las fallas geológicas y particularmente, porque los gobiernos solo asignan pequeñas partidas para mantenimiento incluyendo las emergencias. La vía del Cusiana siendo tan importante para el país, no tiene las especificaciones técnicas que cualquier vía nacional tiene.

El Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, en el marco de sus competencias y de acuerdo con las condiciones técnicas, geológicas y presupuestales del corredor, ha adelantado acciones orientadas a conservar la infraestructura vial, atender las afectaciones que comprometen la movilidad y la seguridad de los usuarios, y evaluar alternativas para el mejoramiento de la Transversal del Cusiana, Ruta Nacional 6211.

En desarrollo de estas actuaciones, el INVÍAS ha destinado recursos para la ejecución de obras de mantenimiento, mejoramiento, atención de sitios críticos y recuperación de la infraestructura vial, a través de los siguientes contratos:

- Contrato de Obra No. 1858 de 2020 cuyo objeto consistió en *"MEJORAMIENTO, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DE SOGAMOSO Y MEJORAMIENTO Y*

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TRANSVERSAL DEL CUSIANA SOGAMOSO-AGUAZUL, EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE EN MARCO DEL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA LA REACTIVACIÓN DE LAS REGIONES" MODULO 1".

Fecha de inicio: 19 de marzo de 2021
Fecha de terminación: 31 de enero de 2025
Valor del contrato de obra: $158.655.798.396

- Contrato de interventoría No 1860 de 2020, con objeto contractual *"INTERVENTORÍA PARA LAS OBRAS DE MEJORAMIENTO, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DE SOGAMOSO Y MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TRANSVERSAL DEL CUSIANA SOGAMOSO AGUAZUL, EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE EN MARCO DEL PROGRAMA DE OBRA PUBLICA "CONCLUIR Y CONCLUIR PARA LA REACTIVACIÓN DE LAS REGIONES" (MODULO 1).*

  Fecha de inicio: 19 de marzo de 2021
  Fecha de terminación: 31 de enero de 2025
  Valor de la interventoría: $ 13.656.203.313

- Contrato de Obra 3015 de 2024 de objeto "*URGENCIA MANIFIESTA PARA RESTABLECER LA CONECTIVIDAD VIAL DE LOS SITIOS CRÍTICOS UBICADOS ENTRE EL CORREGIMIENTO DE CURISÍ Y EL MUNICIPIO DE PAJARITO, DE LA VÍA TRANSVERSAL CUSIANA VÍA SOGAMOSO - AGUAZUL, RUTA 6211, ENTRE LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE"*

  Fecha de inicio: 30 de agosto de 2024
  Fecha de terminación: 29 de abril de 2025
  Valor de la interventoría: $ 16.889.876.696 1.577.978.095

- Contrato de Interventoría No. 3192 de 2024 con objeto *"INTERVENTORÍA PARA LA URGENCIA MANIFIESTA PARA RESTABLECER LA CONECTIVIDAD VIAL DE LOS SITIOS CRÍTICOS UBICADOS ENTRE EL CORREGIMIENTO DE CURISÍ Y EL MUNICIPIO DE PAJARITO, DE LA VÍA TRANSVERSAL CUSIANA, RUTA 6211, ENTRE LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE."*

  Fecha de inicio: 30 de agosto de 2024
  Fecha de terminación: 29 de abril de 2025
  Valor de la interventoría: $ 1.577.978.095

Estas intervenciones reflejan las acciones desarrolladas por el Instituto para atender las necesidades de infraestructura del corredor y mantener, en los sectores técnicamente viables las condiciones de transitabilidad.

Actualmente, el Instituto tiene en ejecución el Contrato de Obra No. 1697 de 2025 cuyo objeto es: *"OBRAS DE MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS*

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

DE LA CARRETERA TRANSVERSAL DEL CUSIANA SOGAMOSO AGUAZUL, RUTA NACIONAL 6211 Y GESTIÓN PREDIAL DE VARIANTE SOGAMOSO EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE", al cual se ejerce seguimiento, control y vigilancia en el marco del Contrato de Interventoría No. 1724 de 2025; estos contratos ascienden a un valor $15.567.236.996 y $1.432.763.004 respectivamente y la fecha de terminación está prevista para el 31 de octubre de 2026.

De manera complementaria, el Instituto adelanta la estructuración de nuevas intervenciones para el corredor, entre ellas se adelanta la estructuración de dos (2) procesos:

- Proceso Principal: LP-DEO-SGI-028-2026 con objeto *"MANTENIMIENTO PERIÓDICO EN LA TRANSVERSAL DEL CUSIANA, RUTA NACIONAL 6211 EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE"* con un presupuesto de $ 11.666.909.500.
- Proceso Interventoría: CMA-DEO-SGI-045-2026 con objeto *"INTERVENTORÍA INTEGRAL PARA EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO EN LA TRANSVERSAL DEL CUSIANA, RUTA NACIONAL 6211 EN LOS DEPARTAMENTOS DE BOYACÁ Y CASANARE"* con presupuesto de 1.800.000.000.

En relación con los cierres y las restricciones a la circulación, es preciso señalar que las decisiones adoptadas en los sectores afectados responden a las condiciones de estabilidad geotécnica y estructural identificadas mediante las evaluaciones técnicas correspondientes, y tienen como propósito prevenir riesgos y salvaguardar la integridad de los usuarios de la vía.

En consecuencia, dichas medidas deben entenderse como actuaciones de gestión de la seguridad en la transitabilidad del corredor, frente a condiciones que pueden comprometer la operación segura del corredor, y no únicamente como una consecuencia de las actividades ordinarias de mantenimiento. Su adopción, modificación o levantamiento depende de las condiciones verificadas en cada sector y de las disposiciones de tránsito aplicables.

Así mismo, el INVIAS adelanta las gestiones técnicas y administrativas orientadas a definir las acciones de intervención de mediano y largo plazo que permitan atender de manera integral las condiciones que presenta el corredor, procurando la adecuada priorización de las necesidades y la optimización de los recursos públicos disponibles.

Estas gestiones se desarrollan de manera paralela a las intervenciones de mantenimiento, mejoramiento y atención de sitios críticos actualmente en ejecución, con el propósito de atender las necesidades inmediatas del corredor y, simultáneamente, avanzar en la definición de soluciones de mayor alcance.

2. Para resolver el grave deterioro de la vía incluyendo viaductos nuevos que se cayeron, el Ministerio de Transporte ha pensado en contratar nuevos diseños o concesionar mediante Alianza Pública Privada APP un paquete llave en mano u otro modelo contractual. Informar ampliamente la solución que plantea su Despacho.

En relación con las gestiones de mediano y largo plazo señaladas en la respuesta anterior, es importante precisar que la Transversal Cusiana en el sector comprendido entre Curisí y Pajarito, presenta condiciones particulares que requieren un mayor nivel de conocimiento de

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

las características del corredor, antes de avanzar hacia la definición de una solución de intervención de mayor alcance. En particular, las condiciones geológicas y geotécnicas del sector hacen necesario reducir la incertidumbre técnica y contar con información suficiente para soportar la evaluación y definición de alternativas de solución.

Para ello, resulta necesario conocer las metodologías, tecnologías y estrategias que actualmente ofrece el mercado para desarrollar un análisis del corredor geotécnico, de manera que sea posible obtener una caracterización regional del corredor y optimizar la adquisición de información.

En este sentido, el INVIAS adelanta las actuaciones técnicas preparatorias orientadas a fortalecer el conocimiento del corredor y determinar los insumos requeridos para su intervención. Para tal efecto, adelanta la solicitud de Información a Proveedores (SIP), SIP-DTE-SPI-042-2026 "*SOLICITUD DE INFORMACIÓN A PROVEEDORES PARA REALIZAR LOS ESTUDIOS DEL CORREDOR GEOTÉCNICO EN LA VÍA SOGAMOSO - EL CRUCERO - AGUAZUL SECTOR CURISÍ - PAJARITO, DEPARTAMENTO DE BOYACÁ*", con el propósito de identificar las capacidades técnicas existentes en el mercado, así como los recursos, tiempos de ejecución y costos asociados al desarrollo de este tipo de estudios, información que servirá de soporte para la estructuración técnica, administrativa y financiera de un futuro proceso de contratación.

Como antecedente de estas actuaciones, en el marco de las gestiones adelantadas por el INVIAS para este corredor, se suscribió el Contrato de Consultoría No. 1713 de 2022, cuyo objeto fue realizar los *"Estudios para la solución definitiva a la problemática que se presenta en el sector comprendido entre Curisí – Pajarito, departamento de Boyacá"* por valor de $1.042.211.520 y finalizada el 13 de junio de 2024. En desarrollo de dicho contrato se formularon y evaluaron alternativas para la solución del corredor, cuyo análisis fue sometido al trámite de Diagnóstico Ambiental de Alternativas (DAA) ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA. No obstante, mediante Auto No. 9865 del 7 de noviembre de 2025, la ANLA declaró no elegible ninguna de las alternativas presentadas y, posteriormente, mediante Auto No. 000324 del 26 de enero de 2026, confirmó dicha decisión al resolver el recurso de reposición interpuesto por el INVIAS. En consecuencia, ninguna de las alternativas desarrolladas en el marco de dicha consultoría cuenta actualmente con viabilidad ambiental para continuar el proceso de licenciamiento.

En este contexto, los resultados del proceso anterior constituyen un antecedente para las actuaciones que actualmente adelanta el Instituto, por lo que se requiere fortalecer la información técnica del corredor y, con base en los estudios que se adelanten, establecer las alternativas que resulten procedentes para su atención.

La definición del mecanismo contractual y del alcance de una eventual intervención estará sujeta a los resultados de los estudios y a la estructuración técnica, administrativa y financiera que corresponda.

3. En el mismo sentido, informar sobre la vía nacional de la Ruta Libertadora que no tiene fecha para que se tenga completamente pavimentada con las obras necesarias.

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

El Instituto Nacional de Vías adelanta el proyecto Ruta de los Libertadores mediante el Contrato de Obra No. 978 de 2021, suscrito con el Consorcio Vías Nacionales, cuyo objeto es: *"Mejoramiento, mantenimiento y gestión predial, social y ambiental sostenible del corredor Belén–Socha–Sácama–La Cabuya–Paz de Ariporo, en los departamentos de Boyacá y Casanare, en el marco del programa "Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030", Módulo 4.* El contrato inició el 23 de junio de 2021 y tiene como fecha de terminación vigente el 31 de agosto de 2029.

El Contrato de Obra cuenta con un valor inicial de $322.790.128.920 y adiciones por valor de $20.059.840.972, para un valor total de $342.849.969.892. La interventoría está a cargo del Consorcio Interventorías Colombia, mediante el Contrato No. 1038 de 2021, por valor de $27.399.730.108, con las mismas fechas de inicio y terminación vigente.

En conjunto, los contratos de obra e interventoría representan una inversión de $370.249.700.000, distribuida entre las vigencias 2021 y 2029. Para la vigencia 2026, la distribución presupuestal contempla $41.612.637.363 para obra y $3.387.362.637 para interventoría, que suman $45.000.000.000.

El proyecto se desarrolla en los departamentos de Boyacá y Casanare y comprende tres (3) vías nacionales:

- La Ruta 6404, entre los municipios Belén y Sácama.
- La Ruta 6405, entre los municipios Sácama y La Cabuya
- La Ruta 6514, entre los municipios Paz de Ariporo y La Cabuya.

Su alcance incluye estudios y diseños, mantenimiento periódico, atención de emergencias, gestión predial, social y ambiental, así como intervenciones de mejoramiento y obras complementarias necesarias para la seguridad vial y la transitabilidad del corredor.

El corredor cuenta con una longitud total geográfica de 233 kilómetros, dentro de este contrato se contempló en su alcance una metafísica de 46 kilómetros de pavimentación nueva, distribuidos en:

- 23 kilómetros en la Ruta 6404, Belén–Sácama.
- 15 kilómetros en la Ruta 6405, Sácama–La Cabuya.
- 8 kilómetros en la Ruta 6514, Paz de Ariporo–La Cabuya.

El anexo técnico establece que esta meta corresponde a la priorización de intervenciones durante los primeros años del proyecto, de acuerdo con los recursos presupuestales del contrato, sin eximir al contratista de la atención de mayores metas físicas dentro del alcance contractual. Los recursos asignados financian, por tanto, las actividades de pavimentación y los demás componentes previstos para la intervención del corredor.

De acuerdo con el informe semanal de interventoría No. 275, con corte al 2 de octubre de 2026, el componente técnico registra un avance físico programado del 60.88% frente a un avance físico ejecutado del 57.88%. En paralelo, el comportamiento del presupuesto consolida una inversión financiera programada del 52.08% frente a una inversión ejecutada del 52.51% sobre el valor contractual del proyecto, la ejecución acumulada del componente de estructura de pavimento es:

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

- 9,67 kilómetros en la Ruta 6404, Belén–Sácama.
- 12,68 kilómetros en la Ruta 6405, Sácama–La Cabuya.
- 4,71 kilómetros en la Ruta 6514, Paz de Ariporo–La Cabuya
- Total reportado de 27,06 kilómetros

Estas cantidades corresponden al avance de dicho componente y deben distinguirse de la terminación integral y del recibo de los tramos, que requieren completar las obras de drenaje, señalización y demás actividades aplicables.

De manera paralela, se han desarrollado actividades de mantenimiento mediante parcheo y conformación de la calzada existente, así como intervenciones en sectores críticos, construcción de estructuras de contención, obras de drenaje y atención de emergencias.

Entre estas actuaciones se destacan:

- Las obras de contención en los sectores El Estanquito y El Alto, en la Ruta 6404.
- La intervención del puente San Pascual, en la Ruta 6405.
- La construcción de cunetas, alcantarillas, filtros y box culverts en diferentes frentes de obra.
- La atención de la emergencia en el puente Eduardo Román Basurto, sobre el río Ariporo, en la Ruta 6514.
- La intervención del sector El Boche, localizado en el PR30+300 de la Ruta 6404, donde se instaló un puente metálico provisional para atender la emergencia y se adelanta la construcción de un nuevo puente y de obras de protección del cauce.

Al corte señalado, se registra trabajos de construcción de llaves y colocación de bolsacretos en ambos costados de la quebrada. Estas intervenciones responden a la necesidad de atender las afectaciones del sector, mejorar la estabilidad de la infraestructura y garantizar la conectividad y transitabilidad en este punto del corredor. Por ello, la inversión y el avance del proyecto comprenden tanto los kilómetros de pavimentación ejecutados como las actuaciones de mantenimiento, construcción de puentes, obras de protección y recuperación de sectores críticos.

En este contexto, el Contrato de Obra No. 978 de 2021 tiene una meta de pavimentación reportada de 46 kilómetros y una fecha de terminación vigente del 31 de agosto de 2029. Para alcanzar una metafísica superior que exceda el alcance y la financiación del contrato vigente, y avanzar hacia la pavimentación integral de la Ruta de los Libertadores (que tiene aproximadamente 233 Km de extensión), se requiere la asignación de recursos adicionales y la suscripción de nuevos contratos que permitan ejecutar las intervenciones restantes. En consecuencia, la fecha de terminación del contrato actual corresponde a su alcance y no representa la culminación de la pavimentación de la totalidad del corredor.

4. Informar si el gobierno nacional tiene interés real de impulsar el proyecto de navegabilidad del Rio Meta, con la construcción de los puertos fluviales e incluso con los puentes, teniendo en cuenta que la gran frontera agrícola y pecuaria de Colombia se encuentra en los Llanos. Explicar el resultado de los estudios realizados al respecto por el Ministerio o el INVIAS.

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

Frente al proyecto de navegabilidad del río Meta, es pertinente señalar que este ha sido objeto de estudios y gestiones por parte del Gobierno Nacional durante diferentes vigencias, reconociéndose su importancia como corredor estratégico para la integración regional y el transporte de carga y pasajeros entre la Orinoquía y otras regiones del país.

Como antecedente, en el año 2000 se realizó el estudio de demanda del río Meta, cuyos resultados identificaron un potencial de utilización de la hidro vía asociado principalmente al comercio de productos de la zona de influencia del corredor. Posteriormente, mediante el Documento CONPES 3396 del 28 de noviembre de 2005, se declaró estratégico el proyecto de recuperación de la navegabilidad del río Meta y se contemplaron recursos para el desarrollo de infraestructura portuaria y obras hidráulicas orientadas al mejoramiento de las condiciones de navegación. No obstante, las condiciones económicas, productivas y de frontera de la región, así como los cambios presentados en el comportamiento del río, incidieron en el desarrollo y ritmo de ejecución de las inversiones previstas.

En 2013 se realizó una actualización de los estudios de navegabilidad, en la cual se evidenció un bajo nivel de movilización de carga y pasajeros y se señaló que el mejoramiento de las condiciones de navegación se encontraba relacionado con el desarrollo económico de la región, particularmente de la Altillanura, y con la evolución del comercio internacional con Venezuela. En este contexto, la infraestructura portuaria desarrollada y los estudios adelantados constituyen antecedentes para la reactivación y aprovechamiento del corredor fluvial.

De acuerdo con la información con que cuenta el INVIAS, actualmente la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI adelanta la estructuración de una iniciativa pública para el proyecto de navegabilidad del río Meta, orientada a analizar alternativas para la reactivación del corredor y el aprovechamiento de su potencial productivo y de integración regional.

En atención a que la estructuración y definición de las actuaciones actualmente previstas para el proyecto están siendo realizadas por la ANI, el INVIAS dio traslado mediante oficio No. 2026S-VBOG-074044 del 1 de octubre de 2026, con el fin de que, en el marco de sus competencias, complemente y actualice la información relacionada con los estudios adelantados, sus resultados, el alcance de la iniciativa y las actuaciones previstas para su eventual desarrollo, incluida la infraestructura portuaria y demás obras asociadas.

Esperamos que la información suministrada sea de utilidad y quedamos atentos cualquier insumo adicional que se requiera.

Cordialmente,

JUAN CAMILO OSTOS ROMERO
DIRECTOR GENERAL

Proyectado por: Edna Samantha Rodriguez Pinzon
Revisado por: Ricardo Antonio Corredor Parra, Enlace Congreso, Laura Geraldine Sandoval Barrera, Mary Lorena Trujillo Ramirezg

Aprobado por: Ricardo Antonio Corredor Parra, Mary Lorena Trujillo Ramirez

Copia Interna a: ENLACE CONGRESO ()
Copia Externa a: JOSE VICENTE CARREÑO CASTRO (CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA)

INVIAS
Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

Juan Camilo Ostos Romero, Director General, 2026-10-16T14:41:53-05:00, Documento firmado digitalmente. Escanee el código QR para validarlo.

REGISTRO DE FIRMAS DIGITALES

OSTOS ROMERO JUAN CAMILO - 1057570612

16/10/2026 14:41:57 COT -05

CBTD-7OAG-OF1O-TG77-S179-2179-7178-16

Fecha: 2026-10-16T14:41:54-05:00
Juan Camilo Ostos Romero
1057570612
Director General
DIRECCIÓN GENERAL
Instituto Nacional de Vías