Entidad originadora:	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS
Fecha	24 – Mayo - 2024

1. TIPO DE VIGENCIA FUTURA SOLICITADA

La solicitud de cupo de vigencia futura corresponde a:

Vigencia futura ordinaria de conformidad con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003. (Para los casos en que se busca adicionar y/o prorrogar contratos en ejecución, se debe hacer mención del artículo 2.8.1.7.1.1 del Decreto 1068 de 2015).

2. IDENTIFICACIÓN PRESUPUESTAL

De acuerdo con la Ley No. 2342 del 2023 “Por la cual se decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Ley de Apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2024” con el Decreto 0163 del 14 de febrero de 2024 “Por el cual se modifica el Decreto 2295 de 2023 "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2024, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos"” y con la Resolución No. 391 del 16 de febrero de 2024, “Por la cual se modifica el Artículo 3° de la Resolución 033 del 12 de enero de 2024 del Instituto Nacional de Vías de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 0163 de 14 de febrero de 2024 “Por el cual se modifica el Decreto 2295 de 2023””; al proyecto 2401-0600-0075 “MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO CARRETERA LAS ANIMAS-SANTA CECILIA-PUEBLO RICO-FRESNO-BOGOTÁ. TRANSVERSAL LAS ANIMAS-BOGOTÁ. CHOCÓ, RISARALDA, CALDAS, TOLIMA, CUNDINAMARCA.”, se le asignaron los siguientes recursos:

RECURSO	DESCRIPCIÓN	VALOR
11	Otros Recursos del Tesoro	$ 47.177.868.620
21	Otros Recursos de Terceros	$ 20.000.000.000
TOTAL		**$ 67.177.868.620**

3. VALORES SOLICITADOS DE VIGENCIAS FUTURAS

Se cuenta con la apropiación presupuestal en la presente vigencia para respaldar el trámite de la Vigencias Futuras, teniendo en cuenta lo preceptuado en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003.

No se requiere de documento CONPES por cuanto los recursos se ejecutarán en el actual periodo de Gobierno 2022 – 2026

A continuación, se presenta el valor por el cual se solicita Vigencia Futura Ordinaria.

Vigencia	Fuente	Contrato Obra	Contrato Interventoría	Valor Total
2024	Nación	$ 1.500.000.000	$ 500.000.000	**$ 2.000.000.000**
2025	Propios	$ 93.036.000.000	$ 6.964.000.000	**$ 100.000.000.000**
2026	Propios	$ 90.964.000.000	$ 7.036.000.000	**$ 98.000.000.000**
TOTAL		**$ 185.500.000.000**	**$ 14.500.000.000**	**$ 200.000.000.000**

La apropiación de la presente vigencia fiscal esta respaldad con los siguientes Certificado de Disponibilidad Presupuestal, el cual se encuentra incluido en la Plataforma Integrada de Inversión Pública (PIIP).:

CDP		Objeto	Fuente	Valor Total	Valor a Utilizar
No.	Fecha				
98224	15/05/2024	DEO SOL CE OAP 150524 SMCN - CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO Y/O ATENCIÓN DE PUNTOS CRITICOS DEL CORREDOR VIAL CARRETERA TRANSVERSAL CENTRAL DEL PACIFICO (QUIBDO-PEREIRA), LOCALIZADO EN DEPARTAMENTOS CHOCO RISARALD	Nación	$ 1.500.000.000	$ 1.500.000.000
98724	15/05/2024	SMCN -SOL DEO CE OAP 15/05/2024 INTERVENTORIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, JURIDICA Y AMBIENTAL PARA LA CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO Y/O REHABILITACION Y/O MANTENIMIENTO Y/O ATENCIÓN DE PUNTOS CRITICOS DEL CORREDOR VIAL CARRETERA TRANSVERSA	Nación	$ 500.000.000	$ 500.000.000
VALOR TOTAL				**$ 2.000.000.000**	**$ 2.000.000.000**

Así mismo, se presenta certificación remitida por el Grupo de Presupuesto del INVIAS, en la cual señala que en la presente vigencia se cuentan con recursos para respaldar el presente trámite.

4. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN LA SOLICITUD DE VIGENCIAS FUTURAS

4.1. ANTECEDENTES

El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS – han considerado pertinente realizar inversiones en la infraestructura vial que permitan el cumplimiento de metas físicas y fortalezcan la presencia del Estado en las regiones del país, así como también la consolidación de la Red Vial Nacional favoreciendo conexiones estratégicas en y entre las regiones de Colombia desde el punto de vista logístico, geográfico, social, de seguridad y economía.

En relación con el modo carretero, el PND 2023-2026 tiene dentro de sus objetivos, mejorar la calidad del transporte en términos de capacidad/estado de la infraestructura y la prestación de servicios para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios para lo cual se promueve la continuidad en el mejoramiento de la red vial no concesionada que se encuentre en afirmado, priorizando intervenciones sobre el corredor definidos como “puntos críticos” y aquellos que contribuyan a la consolidación en conectividad territorial.

Durante los últimos años, a través del Instituto Nacional de Vías se han orientado y aunado esfuerzos para mejorar las condiciones de movilidad y niveles de servicio en los corredores de comercio exterior que conecte a los departamentos del centro del país con los puertos de Atlántico y Pacífico; a pesar de estos esfuerzos, y debido a la importancia estratégica, se han identificado necesidades de ampliación y mejoramiento de la red vial de carreteras para brindar mejores condiciones de competitividad en el flujo de bienes y pasajeros y facilidades de acceso a la oferta social del Estado, especialmente, en corredores viales que han sido intervenidos a través de diferentes programas de obra pública y que cuentan con intervenciones y necesidades que requieren ser atendidas y materializadas mediante la ejecución de obras civiles, en tal sentido, en marco de la estrategia para el transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y competitividad del PND.

Es así que el Instituto Nacional de Vías – INVIAS – continuará con el mejoramiento del corredor vial carretera transversal central del pacifico (Quibdó-Pereira), localizado en los departamentos de Choco y Risaralda, promoviendo así la consolidación territorial, las metodologías que permitan e incentiven el uso de tecnologías alternativas y el aprovechamiento total del potencial de la infraestructura existente como Potencia Mundial de la Vida.

Durante los últimos años, a través del Instituto Nacional de Vías se han orientado esfuerzos para mejorar las condiciones de movilidad y niveles de servicio en corredores de comercio exterior que conectan a través de programas de obra pública tales como; “Programa de Infraestructura Vial de Integración y Desarrollo Regional” adoptado mediante documento CONPES 3261 de 2003 modificado con el CONPES 3272 de 2004; “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” sobre el cual se declaró su importancia estratégica mediante el CONPES 3536 de 2008, “Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad” mediante documento CONPES 3706 de 2011; “Programa Vías para la Equidad” documento CONPES 3840 de 2015; “Proyecto de Mejoramiento y Mantenimiento de Vías para la Conectividad Regional”-CONPES 3906 de 2017; “Declaración de importancia estratégica del proyecto vías para el Chocó: Transversal Quibdó-Medellín y Transversal Central del Pacífico” documento CONPES 3889 de 2017, entre otros, los cuales han permitido mejorar las condiciones en vías de la red vial nacional y vías departamentales y de ciudades principales a lo largo del territorio nacional. Adicionalmente, a través de la herramienta denominada Contratos Plan, se realizaron intervenciones en la red secundaria, prioritaria para facilitar la integración regional y la conectividad de zonas apartadas con nodos dinamizadores de la economía en diferentes departamentos del país.

El 17 de agosto de 2016, en ejercicio del derecho fundamental a manifestarse pública y pacíficamente, la sociedad civil del departamento del Chocó inició una protesta social expresada a través de un paro cívico, que se prolongó hasta el día 23 del mismo mes y año, fecha en la cual se suscribió el acuerdo entre el Gobierno Nacional y el Comité Cívico departamental por la salvación y la dignidad del Chocó, del cual surge el decreto 766 de 2018 Vías e Infraestructura Paro Cívico, por el cual se crea un espacio de interlocución, participación y seguimiento al cumplimiento de los acuerdos del Gobierno Nacional que se denomina, "Comisión del seguimiento a los acuerdos del paro cívico departamental por la salvación y dignidad del Chocó" – de los compromisos adquiridos en el paro cívico surgen la Transversal Central del Pacífico y el Corredor Quibdó Medellín, corredores que hasta el 2023 tuvo en ejecución los contratos 1432 de 2017 y 1723 de 2020; 1433 de 2017; 1757 de 2020 y actualmente se encuentra en ejecución el contrato 1456 de 2017 de los cuales un

alto porcentaje de los recursos fueron distribuidos en el departamento de Chocó y otro poco en los departamentos de Antioquia y Risaralda, puesto que las vías que conectan al Chocó con el interior del país, necesariamente continúan en estos departamentos, y que para la culminación de estos sectores se realizaron los debidos tramites de adición y vigencias futuras que permitan culminar el corredor vial que conecta los departamentos de Antioquia y Chocó, razón por la cual los nuevos procesos de licitación comprenden la ejecución de los tramos que hacen falta por intervenir para complementar la pavimentación del corredor vial y la atención de sitios críticos, mediante la estabilización de taludes.

4.2. LOCALIZACIÓN

En la siguiente imagen se registra el corredor objeto de intervención con la ejecución del proyecto resaltando la priorización para las rutas 1307, 5002 y 5003

El corredor se ubica en las Regiones Andina y Pacífica, al Centro oriente del Departamento del Chocó y al occidente del Departamento de Risaralda. La vía está clasificada como carretera primaria del orden Nacional, Rutas 5002 y 5003, de calzada sencilla, con anchos de vía de 8 metros en que incluye dos carriles, bermas y cunetas, con radios de curvatura horizontales que oscilan entre los 10 m y 100 m y con pendientes entre el 4% y el 16%, en topografía variada entre plana, montañosa y escarpada.

El corredor comienza en el poblado de las Ánimas (PR00+0000) de la Ruta 5002, el tramo entre el (PR00+0000) al (PR21+000), fue intervenida por el Plan 2500 (Contrato 1659 de 2005. La longitud total del corredor es de 217 kilómetros de los cuales se encuentran a nivel de pavimento 210 km y con la solicitud de las vigencias futuras se pretende pavimentar la totalidad del corredor

En el departamento del Chocó, la carretera se encuentra en la zona de bosque húmedo tropical, con una temperatura promedio de 27° C, pluviosidad de 7000 mm anuales y una altura variable entre 47 y 78 m.s.n.m. La principal actividad económica es la minería y en menor escala la agricultura de pan coger, se observa además una significativa explotación maderera.

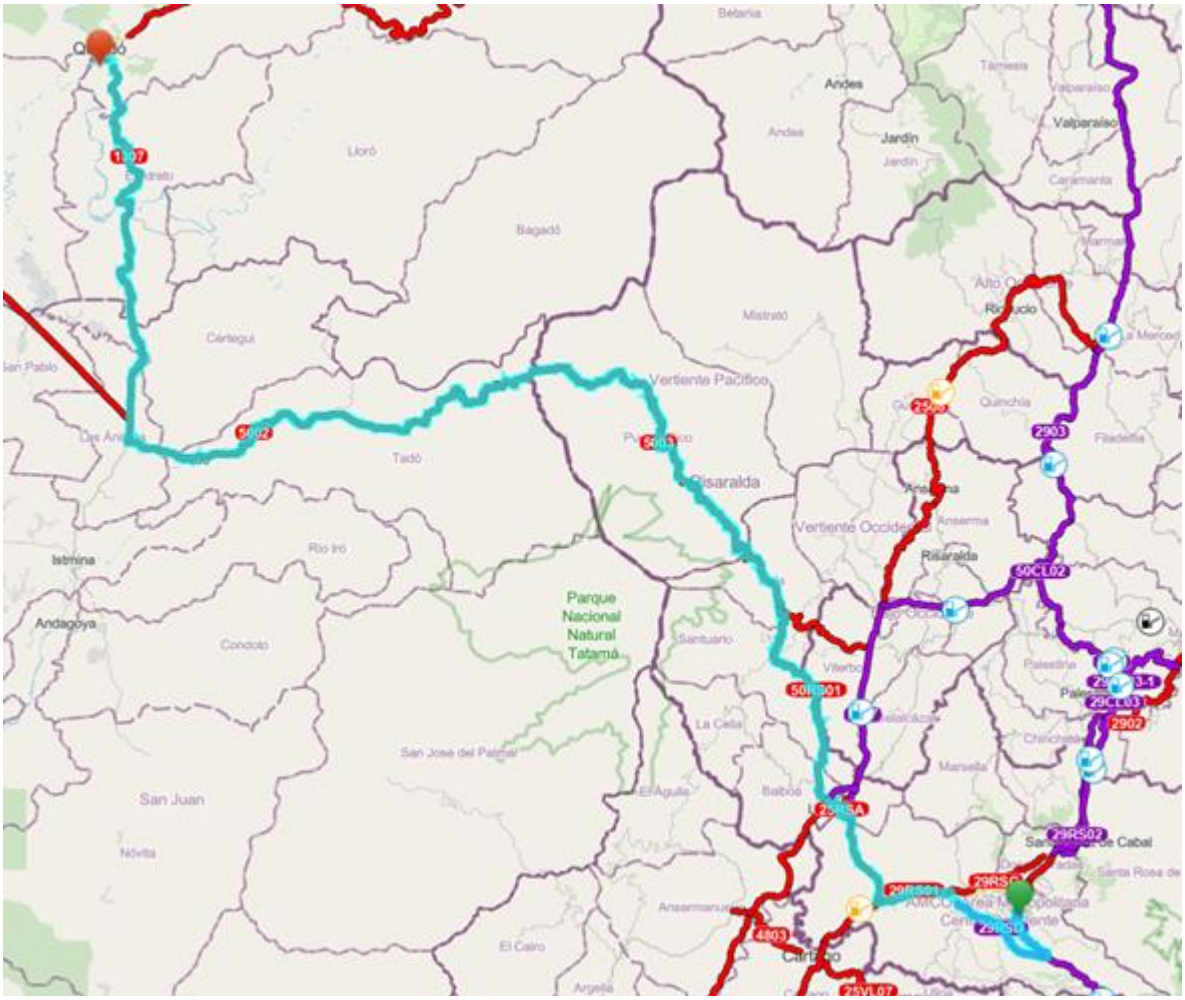


Figura 1 Localización general del corredor vial

4.3. JUSTIFICACION

El corredor está conformado por las Rutas 1307, 5002 y 5003, la cual permite la comunicación entre los departamentos de Choco y Risaralda a través de los municipios de Pereira, La Virginia, Apía, Pueblo Rico, Guarato, Mumbú, Playa de Oro, Tadó, Las Ánimas y Quibdó al Centro oriente del Departamento del Chocó y al occidente del Departamento de Risaralda.

La vía recorre las cuencas de los ríos Apía y Mapa sobre la parte inferior de su valle aluvial, bordeando su cauce a media ladera muy cerca en distancia y altura del río. Se trata de una zona donde la red de drenaje permite pocos puentes y un gran número de obras menores. El corredor vial Quibdó-Pereira cuenta con una longitud aproximada de 210 Km.

En el departamento del Chocó, la carretera se encuentra en la zona de bosque húmedo tropical, con una temperatura promedio de 27 °C, pluviosidad de 7000 mm anuales y una altura variable entre 47 y 78 m.s.n.m. La principal actividad económica es la minería y en menor escala la agricultura, se observa además una significativa explotación maderera. Los

departamentos del Chocó y Risaralda son regiones que se desarrollan alrededor de centros dinámicos como Bogotá, Cali y Medellín, siendo este un corredor que cumple una labor primordial en los procesos de producción, comercialización de productos, integración regional y nacional, por lo que es primordial consolidar una red de transporte articulada y eficiente, que con adecuados niveles de servicio y de capacidad, facilite la movilidad de pasajeros y la conexión de los centros de producción con los centros de consumo y con los corredores de comercio exterior, para de esta forma contribuir al logro de una mayor competitividad y productividad de las regiones y del país. El proyecto tiene como objetivos fundamentales mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico, disminuir significativamente los costos de operación vehicular, mejorar la dinámica de comercialización de productos de la región, así como del turismo, desarrollo socioeconómico a nivel regional y nacional, con el consecuente mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y de los usuarios de la(s) vía(s) objeto de atención.

De conformidad con lo previsto en el artículo 2º de la Ley 105 de 1993 corresponde a la Nación, a través del Ministerio de Transporte y sus organismos adscritos y vinculados, llevar a cabo la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas; garantizar que toda persona pueda circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley; así como la seguridad de las personas aspecto éste que constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

A partir de dichas competencias, la misma ley definió la infraestructura del transporte a cargo de la Nación, como aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, dentro de la cual se incluye la Red Nacional de Carreteras, que involucra no solo la malla vial en estricto sentido, sino las zonas, facilidades y señalización que permitan la adecuada circulación y en lo posible, la prestación de servicios públicos básicos, para el tránsito de personas y bienes en condiciones adecuadas de accesibilidad y seguridad.

Mediante Decreto 1292 de 2021, mediante el cual se modifica y establece la estructura actual del Instituto Nacional de Vías – INVIAS –, como entidad pública adscrita al Ministerio de Transporte en cuyo objeto principal tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial, marítima y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte; pero además establece como funciones específicas a su cargo, establecidas en el artículo segundo del mencionado Decreto, que se relacionan directamente con las competencias atribuidas a la Entidad para acometer la elaboración y ejecución de los planes, programas y proyectos que abarcan desde la construcción hasta la conservación y atención de emergencias que se presenten con ocasión del uso de la infraestructura a su cargo, y además confiriéndole la capacidad de suscribir contratos y convenios que le permitan desarrollar los objetivos que le han sido encomendados.

Por lo anterior, la entidad considera necesario mejorar las condiciones de especificaciones técnicas de las carreteras para brindar mayor seguridad y comodidad a los usuarios de la misma, siendo necesaria su intervención, sujeta a las limitaciones presupuestales correspondientes.

En tal sentido el Instituto Nacional de Vías – INVIAS –, encargado de promover procesos de desarrollo sostenible e innovación tecnológica y normativa para la ejecución de políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura de transporte carretero, férreo, fluvial y marítimo, que contribuyan a la competitividad y modernización de la infraestructura del país, líder del desarrollo técnico nacional en el área de vías y puentes, conocedor de los riesgos asociados a la desconexión vial de las regiones y sus efectos sociales y económicos así como de las formas de mitigarlos, ha puesto en marcha una importante estrategia, justamente con el propósito de estar mejor preparados para atender emergencias viales y de puentes en todo el territorio con mayor prontitud.

Con el presente trámite se pretende atender la problemática de accidentabilidad y necesidades sociales, prediales y ambientales del corredor vial carretera transversal central del pacifico (Quibdó-Pereira), localizado en los departamentos de Chocó y Risaralda, en especial transporte de carga pesada que transita por las rutas nacionales 5002 y 5003 la cual permite la comunicación entre los departamentos de Choco y Risaralda a través de los municipios de Pereira, La Virginia, Apía, Pueblo Rico, Guarato, Mumbú, Playa de Oro, Tadó, Las Ánimas y Quibdó al Centro oriente del Departamento del Chocó y al occidente del Departamento de Risaralda.

Aunado a lo anterior, por el mencionado paso nacional se encuentran instituciones educativas que aumentan la probabilidad de materialización de los riesgos de accidentalidad vial generando condiciones de riesgo en la operación de la vía, toda vez que los vehículos que transitan deben atravesar el área poblada de varias municipalidades y zonas de demanda demográfica importante y sus áreas aledañas al paso nacional que requieren de su atención.

A continuación, se relacionan los sectores, tramos y/o punto específico a intervenir:

ATENCIÒN DE SÌTIOS CRÌTICOS				
No.	**RUTA**	**DEPARTAMENTO**	**PR INICIAL**	**PR FINAL**
1	5002	CHOCÒ	PR 4+450	PR 4+650
2	5002	CHOCÒ	PR 12+700	PR 12+850
3	5003	RISARALDA	PR 3+400	PR 3+750
4	5003	RISARALDA	PR 10+080	PR 16+170
5	5003	RISARALDA	PR 12+700	PR 12+958
6	5003	RISARALDA	PR 17+280	PR 17+641
7	5003	RISARALDA	PR 18+620	PR 18+735
8	5003	RISARALDA	PR 18+800	PR 18+979
9	5003	RISARALDA	PR 34+000	PR 38+736
10	5003	RISARALDA	PR 34+020	PR 34+335
11	5003	RISARALDA	PR 35+870	PR 36+006
12	5003	RISARALDA	PR 36+870	PR 37+019
13	5003	RISARALDA	PR 38+140	PR 38+357
14	5003	RISARALDA	PR 40+300	PR 40+361
15	5003	RISARALDA	PR 40+370	PR 40+413
16	5003	RISARALDA	PR 40+430	PR 40+627
17	5003	RISARALDA	PR 42+210	PR 42+303
18	5003	RISARALDA	PR 42+730	PR 42+969
19	5003	RISARALDA	PR 44+835	PR 45+002
20	5003	RISARALDA	PR 45+100	PR 45+335
21	5003	RISARALDA	PR 45+550	PR 45+637
22	5003	RISARALDA	PR 45+910	PR 46+234
23	5003	RISARALDA	PR 47+550	PR 47+696
24	5003	RISARALDA	PR 48+100	PR 48+268
25	5003	RISARALDA	PR 48+400	PR 48+467
26	5003	RISARALDA	PR 49+660	PR 49+789

ATENCIÒN DE SÌTIOS CRÌTICOS				
No.	**RUTA**	**DEPARTAMENTO**	**PR INICIAL**	**PR FINAL**
27	5003	RISARALDA	PR 49+800	PR 50+150
28	5003	RISARALDA	PR 50+100	PR 50+153
29	5003	RISARALDA	PR 50+350	PR 50+812
30	5003	RISARALDA	PR 57+600	PR 57+670
31	5003	RISARALDA	PR 57+870	PR 58+234

Los sitios críticos identificados anteriormente, cuentan con estudios y diseños fase 3, que permiten la intervención inmediata, sin embargo, teniendo el conocimiento de las condiciones geomorfológicas del corredor, no se descarta que, durante la ejecución del proyecto, se puedan activar más sitios críticos que requieran ser intervenidos de tal manera que se garanticen las condiciones de transitabilidad del corredor.

Por otra parte, dentro los compromisos del presente gobierno en pro de garantizar óptimas condiciones de transitabilidad en el corredor, se identificaron sectores pendientes por pavimentar los cuales cuentan con estudios y diseños a fase III y que requieren intervención inmediata toda vez que estos sectores se encuentran identificados como sectores críticos con posible pérdida de banca, los estudios y diseños, indican que el tipo de pavimento debe ser rígido, por lo tanto se deberán estabilizar los mismos y se deberán desarrollar obras complementarias tales como muros de contención, anclajes, pilotes entre otras actividades. Los sectores identificados son los siguientes:

SECTORES PARA INTERVENIR CON PAVIMENTO					
No.	**RUTA**	**DEPARTAMENTO**	**PR INICIAL**	**PR FINAL**	**LONGITUD mts**
1	5003	RISARALDA	PR 3+200	PR 3+550	350
2	5003	RISARALDA	PR 10+080	PR 10+685	605
3	5003	RISARALDA	PR 10+900	PR 11+010	110
4	5003	RISARALDA	PR 12+300	PR 12+400	100
5	5003	RISARALDA	PR 15+070	PR 15+340	270
6	5003	RISARALDA	PR 16+000	PR 16+161	161
7	5003	RISARALDA	PR 16+587	PR 17+930	1343
8	5003	RISARALDA	PR 18+445	PR 18+820	375
9	5003	RISARALDA	PR 18+973	PR 19+150	177
10	5003	RISARALDA	PR 19+220	PR 19+910	690
11	5003	RISARALDA	PR 20+275	PR 20+394	119
12	5003	RISARALDA	PR 20+490	PR 20+640	150
13	5003	RISARALDA	PR 22+600	PR 23+470	870
14	5003	RISARALDA	PR 24+669	PR 24+775	106
15	5003	RISARALDA	PR 24+800	PR 24+940	140
16	5003	RISARALDA	PR 25+160	PR 25+450	290
17	5003	RISARALDA	PR 29+405	PR 29+500	95
18	5003	RISARALDA	PR 49+800	PR 50+130	330
TOTAL					**6.281**

El proyecto no cuenta con licencia ambiental y su desarrollo se enmarca dentro de los lineamientos de la guía ambiental PAGA, por ello las condiciones ambientales debe tener en cuenta la adquisición de zonas de depósito de material estéril (ZODMES) teniendo en cuenta que el área de influencia del proyecto presenta altas pendientes y el paso de cauces como la quebrada ciato el rio Tatamá y el rio San Juan entre otros lo que genera dificultades para conseguir un sitio que cumpla con las condiciones ambientales requeridas por la autoridad ambiental, actividades que se mencionan a continuación:

No.	Ruta	PR	Vereda	Nombre cauce	Comentarios
1	5003	PR57+600	Apia	Agua linda	requiere actividad de ocupación de cauce
2	5003	PR 49+900	Zanjón Seco	Zanjón seco	requiere actividad de ocupación de cauce
3	5003	PR 38+170	Ciato	S/N	requiere actividad de ocupación de cauce

No.	Ruta	PR	Vereda	Nombre cauce	Comentarios
4	5003	PR 36+670	Ciato	S/N	requiere actividad de ocupación de cauce
5	5003	PR19+365	Los mandarinos	S/N	requiere actividad de ocupación de cauce
6	5003	PR19+135	Los mandarinos	S/N	requiere actividad de ocupación de cauce
7	5003	PR12+790	Piunda	la quiebra	requiere actividad de ocupación de cauce
8	5003	PR10+050	Itauri	Santísima Trinidad	requiere actividad de ocupación de cauce
9	5002	PR67+700	Cicuepa	Rio San juan	requiere actividad de ocupación de cauce
10	5003	PR 18+400 al 18+800	El Ruso	N/A	requiere actividad de aprovechamiento forestal

Siendo la gestión social un área de gran impacto para el desarrollo del contrato, se evalúa integralmente cada uno de sus programas y el alcance que se logra garantizar a ejecutar dentro de los plazos contractuales, principalmente en el cumplimiento de los programas PAGA y la inversión en las obras sociales que a la fecha cuentan con un avance significativo en el desarrollo de la etapa de estudios y diseños y que no presentan dificultades en términos técnicos, jurídicos, sociales, ambientales, gubernamentales, entre otros, que se han evidenciado limitantes para lograr proyectar una fecha de inicio en la ejecución de sus obras.

A continuación, se relacionan dieciocho (18) obras sociales que deben ser tenidas como altamente relevantes para el contrato como son:

No.	COMUNIDAD	OBRA SOCIAL
1	PIEDRAS BACHICHI	CONSTRUCCIÓN PASARELA PEATONAL
2	VDA ITAURI	CONSTRUCCIÓN CAPILLA
3	VDA ITAURI	TRASLADO ESCUELA ITAURY
4	VDA ITAURI	CONSTRUCCIÓN CASETA COMUNAL
5	VDA ITAURI	CONSTRUCCIÓN PUENTE PEATONAL
6	DE ANIMAS	CONSTRUCCIÓN JARDÍN INFANTIL
7	SANTA CECILIA	MEJORAMIENTO ESCUELA EL SILENCIO
8	SANTA CECILIA	MEJORAMIENTO ESCUELA PIO XII
9	SANTA CECILIA	MEJORAMIENTO ESCUELA REMOLINOS
10	SANTA CECILIA	MEJORAMIENTO ESCUELA GITO
11	SANTA CECILIA	MEJORAMIENTO ESCUELA SAN PEDRO CLAVER
12	SANTA CECILIA	CONSTRUCCIÓN CANAL DE AGUAS PITAL
13	SANTA CECILIA	CONSTRUCCIÓN CANAL DE AGUAS CINTO
14	SANTA CECILIA	REHABILITACIÓN ACUEDUCTO GITO
15	MUMBÚ	SENDEROS ECOLÓGICOS
16	MUMBÚ	MEJORAMIENTO CANCHA MULTIFUNCIONAL
17	MUMBÚ	CONSTRUCCIÓN DE 4 KIOSKOS 4X4
18	MUMBÚ	RECUPERACIÓN TUBERÍA ACUEDUCTO

Vale la pena resaltar, que de los 32 proyectos sociales que se han adelantado estudios y diseños desde el contratista de obra 1757-2020, la gran mayoría de ellos han sido incorporados a la gestión social del proyecto por los compromisos INVIAS con las comunidades arraigadas a lo largo del corredor vial, ante los argumentos de ser obras por reclamaciones colectivas, obras por compensación social de las presuntas afectaciones de contratos anteriores INVIAS, bajo la firma de actas de reunión y/o actas de acuerdos se fueron sumando obras sociales sin los lineamientos del programa de participación comunitaria OPC, definidos en el apéndice E del proyecto, , las responsabilidades del contratista de obra y de la interventoría y las conclusiones en el alcance de la participación de la comunidad en los siguientes aspectos

- Las comunidades podrán participar activamente en la etapa inicial de cada proyecto con la entrega de con información, permisos, autorizaciones y predios de titularidad pública o comunitaria no contestada

• Las comunidades podrán participar activamente en la etapa de ejecución del proyecto con insumos, materiales, mano de obra de apoyo individual o en minga comunitaria. Así mismo, en los talleres y capacitación adelantadas por parte del contratista de obra.

• Las comunidades podrán participar activamente en la etapa final y/o post ejecución, con las actividades de mantenimiento, conservación y uso adecuado de las obras, entre otras

Se aclara, que dentro del desarrollo de los 6 proyectos “OPC” en ejecución se ha logrado evidenciar que la comunidad ha presentado un alta participación teniendo presente que los presupuestos designados para los proyectos no pueden exceder las disposiciones contempladas y las destinaciones de cada rubro, toda vez que no se pueden extralimitar los lineamientos definidos en el apéndice E, principalmente en el posible cobro de un doble AIU en los ítems no previstos dentro de la bolsa social, por lo cual se conmina a previamente avanzar lograr concertar formalmente toda ejecución socia dando cumplimiento a las disposiciones de los documentos contractuales y manual de la interventoría.

4.4. METAS

A continuación, se presentan las metas para la presente solicitud.

4.4.1. VIGENCIA 2024

Producto	Actividad	Departamento	Sector	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Meta	Recursos
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco	Las Animas - Mumbú	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	50,00	$ 300.000.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	15,00	$ 90.000.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Risaralda	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	8,60	$ 51.648.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	79,00	$ 474.000.000
Vía habilitada por emergencia	Habilitar vía por emergencia	Choco	Las Animas - Mumbú	Vía primaria habilitada por emergencia	Kilómetros	0,20	$ 128.133.934
Vía habilitada por emergencia	Habilitar vía por emergencia	Choco	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria habilitada por emergencia	Kilómetros	0,50	$ 52.997.493
Vía habilitada por emergencia	Habilitar vía por emergencia	Risaralda	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria habilitada por emergencia	Kilómetros	0,30	$ 69.685.333
Vía habilitada por emergencia	Habilitar vía por emergencia	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria habilitada por emergencia	Kilómetros	0,40	$ 166.868.573
Vía primaria mejorada	Pavimentar vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria pavimentada	Kilómetros	0,15	$ 666.666.667
Total 2024							**$ 2.000.000.000**

4.4.2. VIGENCIA 2025

Producto	Actividad	Departamento	Sector	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Meta	Recursos
Vía primaria mejorada	Pavimentar vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria pavimentada	Kilómetros	4,30	$ 50.703.598.608
Vía primaria mejorada	Realizar gestión social y ambiental para mejoramiento de la vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Contratos de obra con supervisión y seguimiento al cumplimiento de los PMA y PAGA	Número	1,00	$ 7.308.998.667
Vía primaria mejorada	Realizar gestión social y ambiental para mejoramiento de la vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Consultas previas en proceso de seguimiento y cierre	Número	1,00	$ 8.276.366.138
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco	Las Animas - Mumbú	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	50,00	$ 330.000.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	15,00	$ 99.000.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Risaralda	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	8,61	$ 56.812.800
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	79,00	$ 521.400.000
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Las Animas - Mumbú	Sitio crítico estabilizado (2401)	Número	2,00	$ 699.023.592
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Sitio crítico estabilizado (2401)	Número	6,00	$ 14.593.922.278
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Sitio crítico estabilizado (2401)	Número	9,00	$ 17.410.877.917
Total							**$ 100.000.000.000**

4.4.3. VIGENCIA 2026

Producto	Actividad	Departamento	Sector	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Meta	Recursos
Vía primaria mejorada	Pavimentar vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria pavimentada	Kilómetros	1,83	$ 25.545.513.610
Vía primaria mejorada	Realizar gestión social y ambiental para mejoramiento de la vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Contratos de obra con supervisión y seguimiento al cumplimiento de los PMA y PAGA	Número	1,00	$ 8.285.893.320
Vía primaria mejorada	Realizar gestión social y ambiental para mejoramiento de la vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Consultas previas en proceso de seguimiento y cierre	Número	1,00	$ 10.537.014.643
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco	Las Animas - Mumbú	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	50,00	$ 359.700.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	15,00	$ 107.910.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Risaralda	Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	8,61	$ 61.925.952
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	79,00	$ 568.326.000

Producto	Actividad	Departamento	Sector	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Meta	Recursos
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Sitio crítico estabilizado (2401)	Número	14,00	$ 52.533.716.475
Total							**$ 98.000.000.000**

4.4.4. METAS TOTALES

Producto	Actividad	Departamento	Sector	Nombre del Indicador	Unidad de Medida	Meta	Recursos Total
Vía primaria mejorada	Pavimentar vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Vía primaria pavimentada	Kilómetros	6,28	$ 76.915.778.885
Vía primaria mejorada	Realizar gestión social y ambiental para mejoramiento de la vía	Risaralda	Santa Cecilia - Asia	Contratos de obra con supervisión y seguimiento al cumplimiento de los PMA y PAGA	Número	4,00	$ 34.408.272.768
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento rutinario	Choco - Risaralda	Las Animas - Mumbú Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria con mantenimiento rutinario	Kilómetros	457,82	$ 3.020.722.752
Vía habilitada por emergencia	Habilitar vía por emergencia	Choco Risaralda	Las Animas - Mumbú Mumbú - Santa Cecilia	Vía primaria habilitada por emergencia	Kilómetros	1,40	$ 417.685.333
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco Risaralda	Las Animas - Mumbú Santa Cecilia - Asia	Sitio crítico estabilizado (2401)	Número	31,00	$ 85.237.540.262
Total							**$ 200.000.000.000**

4.5. CRONOGRAMA

Licitación Publica			
Etapa	**Actividad**	**Fecha de Inicio**	**Fecha de fin**
Etapa precontractual	Publicar pliegos borrador	22/05/2024	1/08/2024
	Publicar pliegos definitivos	1/08/2024	15/08/2024
	Realizar adendas	15/08/2024	20/09/2024
	Informe de evaluación y publicación de ofertas	21/09/2024	21/09/2024
	Informe de adjudicación	21/09/2024	1/10/2024
Etapa contractual	Ejecución de obras	15/10/2024	31/07/2026

Notas:
- El cronograma detallado se anexa en la Plataforma Integrada de Inversión Pública (PIIP).
- Se aclara que la PIIP no permite registrar las fechas de las diferentes actividades de la etapa precontractual, motivo por el cual las fechas allí incluidas corresponden a la ejecución de los contratos.

5. PRINCIPALES VARIABLES QUE INCIDEN EN EL CÁLCULO DE LOS MONTOS SOLICITADOS

El valor solicitado contempla costos de interventoría, ejecución de las obras y/o compra de predios requeridas a partir de los diseños aprobados, cuyas actividades están

contempladas en los ítems contractuales que hacen parte de los contratos de obra e interventoría de los sectores objeto de trámite.

Estos comprenden, entre otras, las siguientes actividades: Desmonte y limpieza en zonas no boscosas, demolición de estructuras, Excavaciones en material común de la Explanación y Canales, Suministro e instalación de materiales granulares como subbase y base granular, imprimaciones, riego de liga, suministro e instalación de mezcla asfáltica, construcción de estructuras de contención en concreto reforzado con cimentación profunda, filtros y rellenos estructurales, obras hidráulicas de drenaje, suministro e instalación de la señalización vertical, horizontal, defensas metálicas, zonas duras para paso peatonal, entre otras.

Los costos presentados a continuación, contemplan costos de: mano de obra, insumos, materiales, equipos y transportes, al igual que ajustes que incorporan las posibles variaciones en los precios base de ejecución de acuerdo con la variabilidad de los índices que regulan la construcción publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE.

PRESUPUESTO DE OBRA	
ITEM	**VALOR**
EXPLANACIONES	$ 423.910.834
AFIRMADOS, SUBBASES Y BASES	$ 1.249.678.120
PAVIMENTOS ASFÁLTICOS	$ 710.087.884
PAVIMENTOS DE CONCRETO	$ 43.026.557.180
ESTRUCTURAS Y DRENAJES	$ 18.346.923.884
OBRAS SUBTERRANEAS	$ 49.623.399.164
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD	$ 374.572.548
OBRAS VARIAS	$ 2.660.494.179
TRANSPORTES	$ 4.049.551.029
ITEMS NO PREVISTOS	$ 27.072.251.680
SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS	**$ 147.537.426.502**
PROVISIÓN PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES	$ 2.628.167.478
VALOR TOTAL BÁSICO DE OBRAS	**$ 150.165.593.980**
VALOR IVA (OBRA) (AIU=30%; U=5%; IVA 19% SOBRE UTILIDAD OBRA)	**$ 1.097.363.956**
SUBTOTAL OBRAS INCLUYE IVA	**$ 151.262.957.936**
BASICO MANTENIMIENTO RUTINARIO (G)	**$ 1.903.816.861**
VALOR IVA MANTENIMIENTO RUTINARIO (H)	**$ 361.725.203**
VALOR MANTENIMIENTO RUTINARIO INCLUYE IVA I=(G+H)	**$ 2.265.542.064**
GESTIÓN AMBIENTAL (INCLUYE IVA y % ADMINISTRACIÓN)	**$ 31.971.500.000**
VALOR TOTAL DEL CONTRATO OBRA	**$ 185.500.000.000**

PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	
ITEM	**VALOR ($)**
COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL	
PERSONAL PROFESIONAL	$ 2.535.040.000
PERSONAL TÉCNICO	$ 1.311.070.000
PERSONAL ADMINISTRATIVO	$ 398.610.000
PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO	$ 180.170.000
OTROS COSTOS DE PERSONAL	$ 573.052.352
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL	**$ 4.997.942.352**
FACTOR MULTIPLICADOR	**2,36**
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL	**$ 11.795.143.950**
OTROS COSTOS DIRECTOS	
VIÁTICOS	$ 62.500.000

PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	
ITEM	**VALOR ($)**
COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA	$ 240.155.000
OTROS COSTOS	$ 87.075.000
SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS	**$ 389.730.000**
SUBTOTAL COSTOS BÁSICOS	**$ 12.184.873.950**
PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL	
SUBTOTAL COSTOS BÁSICOS	**$ 12.184.873.950**
IVA = 19%	**$ 2.315.126.050**
COSTO TOTAL INTERVENTORÍA	**$ 14.500.000.000**

RESUMEN DE LOS PRESUPUESTOS	
PRESUPUESTO DE OBRA	$ 185.500.000.000
PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	$ 14.500.000.000
TOTAL PRESUPUESTO	**$ 200.000.000.000**

Nota: El presupuesto detallado se anexa en la Plataforma Integrada de Inversión Pública (PIIP).

6. FINANCIACIÓN

A continuación, se presenta el Plan de Inversiones con los recursos a los cuales se les solicita Vigencia Futura Ordinaria.

Vigencia	Fuente	Contrato Obra	Contrato Interventoría	Valor Total
2024	Nación	$ 1.500.000.000	$ 500.000.000	**$ 2.000.000.000**
2025	Propios	$ 93.036.000.000	$ 6.964.000.000	**$ 100.000.000.000**
2026	Propios	$ 90.964.000.000	$ 7.036.000.000	**$ 98.000.000.000**
TOTAL		**$ 185.500.000.000**	**$ 14.500.000.000**	**$ 200.000.000.000**

7. MARCO DE GASTO DE MEDIANO PLAZO

Se anexa archivo en Excel donde se detallan los montos solicitados en cada vigencia fiscal que se encuentran incluidos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector, y las matrices donde se visualiza fácilmente los valores que incluyan las vigencias futuras ya aprobadas y en trámite para la entidad.

8. CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE AUSTERIDAD

Tratándose de cupos de vigencias futuras que afecten el presupuesto de gastos de inversión, la información solicitada para este tipo de trámites no aplica.

9. OBJETO

El presente trámite tiene como fin solicitar la autorización de Vigencias Futuras Ordinarias por valor de **$198.000.000.000**, necesarias para adelantar los procesos de la obra e interventoría tendientes la contratación de la Construcción Y/O Mejoramiento Y/O Rehabilitación Y/O Mantenimiento Y/O Atención De Puntos Críticos Del Corredor Vial Carretera Transversal Central Del Pacifico (Quibdó-Pereira), Localizado En Los Departamentos De Choco Y Risaralda, a través del proyecto:

Sección	240200	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS
Programa	2401	RED VIAL PRIMARIA
Subprograma	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
Proyecto	0075	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO CARRETERA LAS ANIMAS-SANTA CECILIA-PUEBLO RICO-FRESNO-BOGOTÁ. TRANSVERSAL LAS ANIMAS-BOGOTÁ. CHOCÓ, RISARALDA, CALDAS, TOLIMA, CUNDINAMARCA.
	51102d	5 CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTEGRACIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA y LA MULTIMODALIDAD

Vigencia	Fuente	Valor
2024	Nación	$ 2.000.000.000
2025	Propios	$ 100.000.000.000
2026	Propios	$ 98.000.000.000

Cordialmente,



Firmado digitalmente por GERMAN PEÑA MATEUS

GERMAN PEÑA MATEUS
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Elaboró: SMCN Camilo Andrés Gómez Bocanegra
GSCP Nancy Carolina Cortes
OAP A. Leonardo Balaguera Rivera
Revisó: OAP Pilar Cely Andrade
Aprobó: Germán Peña Mateus
Fecha: 24 – Mayo - 2024