

Entidad originadora: INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**Fecha** 04/11/2025

1. TIPO DE VIGENCIA FUTURA SOLICITADA

Vigencia futura excepcional en aplicación del artículo 11 de la Ley 819 de 2003. (Artículo 2.8.1.7.1.3 y 2.8.1.7.1.10 del Decreto 1068 de 2015)

2. IDENTIFICACIÓN PRESUPUESTAL

Proyecto 2401-0600-0149 “CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS DEL CHOCÓ: ANIMAS - NUQUÍ; QUIBDÓ - PEREIRA Y QUIBDÓ - MEDELLÍN ANTIOQUIA, CALDAS, CHOCÓ, RISARALDA.” Identificado con BPIN 202500000025099, el cual fue estructurado y formulado en la presente vigencia fiscal.

3. VALORES SOLICITADOS DE VIGENCIAS FUTURAS

Por tratarse de una Vigencia Futura Excepcional, no necesita de recursos en la presente vigencia fiscal que amparen su trámite.

Teniendo en cuenta que la ejecución excede el periodo actual de gobierno, la presente solicitud se soporta en el documento CONPES 4161 del 29 de septiembre de 2025, y en el documento de Aval Fiscal aprobado por el CONFIS en sesión del 10 de septiembre de 2025.

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

VIGENCIA	FUENTE	QUIBDÓ - MEDELLÍN		QUIBDÓ - PEREIRA		GERENCIA INTEGRAL	TOTAL
		OBRA	INTERVENTORIA	OBRA	INTERVENTORIA		
2026	Nación	\$ 86.125.000.000	\$ 3.875.000.000	\$ 3.500.000.000	\$ 1.500.000.000	\$ 10.000.000.000	\$ 105.000.000.000
2027	Nación	\$ 49.170.000.000	\$ 3.875.000.000	\$ 15.391.875.000	\$ 4.500.000.000		\$ 72.936.875.000
2028	Nación	\$ 50.761.350.000	\$ 3.875.000.000	\$ 42.623.851.875	\$ 4.500.000.000		\$ 101.760.201.875
2029	Nación	\$ 52.400.440.500	\$ 3.875.000.000	\$ 32.782.479.331	\$ 4.500.000.000		\$ 93.557.919.831
TOTAL		\$ 238.456.790.500	\$ 15.500.000.000	\$ 94.298.206.206	\$ 15.000.000.000	\$ 10.000.000.000	\$ 373.254.996.706

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 esfuerzos para mejorar las condiciones de movilidad y niveles de servicio en corredores de comercio exterior que conectan a los departamentos del centro del país con los puertos del Atlántico y Pacífico colombianos, 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 Documento CONPES 3272 de 2004; “Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad” sobre el cual se declaró su importancia estratégica mediante el Documento 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”- Documento 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.

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.

A continuación, se presentan las inversiones que se han realizado en el corredor Quibdó – Medellín:

No CONTRATO	No PROCESO	CONTRATISTA	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN ACTUAL	VALOR ACTUAL	% AVANCE
1432-2017	LP-DO-SRN-041-2017	LATINCO S.A.	29/12/2017	30/09/2023	\$321.256	100%
1456-2017	LP-DO-SRN-042-2017	CONSORCIO CONEXIÓN ANTIOQUIA – CHOCO EXPLANAN S.A.S 74% TRAINCO S.A.S. 25% HAROLD FERNANDO ROZO ZAPATA 1%	29/12/2017	31/12/2024	\$117.631	94,74%
1458-2017	CMA-DO-SRN-092-2017	CONSORCIO INTERDISEÑOS – INTEGRAL INTERDISEÑOS INTERNACIONAL S.A.S. 60% INTEGRAL INGENIERIA DE SUPERVISION S. A. S. 40%	29/12/2017	31/12/2024	\$20.800	99%
1723-2020	LP-DT-050-2020	CONSORCIO VIAS Y EQUIPOS PACIFICO 2021 INGENIERIA DE VIAS S.A.S. 70% EQUIPOS Y TRITURADOS S.A.S 30%	19/03/2021	15/10/2023	\$173.346	100%
1832-2020	CMA-DT-174-2020	CONSORCIO VIAL ODISEO GRUPO POSSO S.A.S. 40% D&B INGENIEROS CIVILES S.A.S. 25% CONSULTORES INTERVENTORES COLOMBIANOS S.A.S. 5% ABIF INGENIEROS S.A.S. 10% ANTONIO JOSE PEDRAZA JIMENEZ 20%	19/03/2021	30/11/2023	\$20.903	100%
4303/2024	LP-DEO-SMCN-050-2024	CONSORCIO CONEXION MEDELLIN - QUIBDO EXPLANAN S.A.S. 90% ARISTA INFRAESTRUCTURA S.A.S 10%	21/11/2024	31/07/2026	\$153.399	5%

Por otra parte, en el corredor Quibdó – Pereira, se han realizado las siguientes inversiones:

CONTRATO	NÚMERO PROCESO	CONTRATISTA	FECHA INICIO	FECHA TERMINACIÓN CONTRACTUAL	VALOR ACTUAL	% AVANCE
1433-2017	LP-DO-SRN-040-2017	INGENIERIA Y VIAS SAS INGENIERIA Y VIAS SAS	29/12/2017	1/12/2022	\$ 129.193	100%
1442-2017	CMA-DO-SRN-093-2017	CONSORCIO VIAS PARA EL CHOCO TPF GETINSA EUROESTUDIOS COLOMBIA 70% CB INGENIEROS S.A.S 30% TPF GETINSA EUROESTUDIOS COLOMBIA 70% CB INGENIEROS S.A.S 30%	29/12/2017	1/12/2022	\$ 10.898	100%
1757-2020	LP-DT-050-2020	CONSORCIO MEGA VIAS CHOCO INGENIERIA Y VIAS S.A.S. 50% MEGAPROYECTO VIAL SIGLO XXI S.A.S. 50%	19/03/2021	31/12/2023	\$ 205.694	100%
1832-2020	CMA-DT-174-2020	CONSORCIO VIAL ODISEO GRUPO POSSO S.A.S. 40% D&B INGENIEROS CIVILES S.A.S. 25% CONSULTORES INTERVENTORES COLOMBIANOS S.A.S. 5% ABIF INGENIEROS S.A.S. 10% ANTONIO JOSE PEDRAZA JIMENEZ 20%	19/03/2021	31/12/2023	\$ 21.108	100%
2415-2024	LP-DEO-SMCN-011-2024	CONSORCIO SANTA LORENA Ingeniería, transporte y maquinaria S.A. 90% ELEMENTAL SAS 10%	6/08/2024	31/10/2025	\$ 17.857	91%
2556-2024	CMA-DEO-SMCN-020-2024	CONSORCIO INTECSA CONSULTORES Intecsa 50% CONSULTORES DEL OCCIDENTE SAS 50%	6/08/2024	31/10/2025	\$ 2.700	88%
4328-2024	LP-DEO-SMCN-054-2024	CONSORCIO SAN ALONSO Ingeniería, transporte y maquinaria S.A. 40% Horacio Vega Cárdenas (10.00%) VNF SAS (40.00%) HARINSA NAVASFALT INFRAESTRUCTURA S.A.S (10.00%)	11/12/2024	31/07/2026	\$ 197.301	13%
4329-2024	CMA-DEO-SMCN-091-2024	CONSORCIO INTERVIAL 091 ECG INGENIERIA SAS (92.00%) Soluciones Avanzadas de ingeniería y Construcción (8.00%)	11/12/2024	31/07/2026	\$ 15.250	15%

4.2. LOCALIZACIÓN

4.2.1. Quibdó – Medellín

El corredor Quibdó – Medellín (primavera) tiene una longitud de 207,63 km, dicho eje vial está ubicado en la región Andina y Pacífica, en el noreste del país. Ambos sectores cuentan con diversidad de flora y fauna; en el departamento del Chocó se encuentran las selvas del Darién y las cuencas de los ríos Atrato y San Juan y en el departamento de Antioquia se encuentran numerosos páramos, estos departamentos cruzan las cordilleras central y occidental, su relieve es uno de los más escarpados del mundo. La topografía de la región es de tipo montañosa y escarpada, características propias de zona de cordillera.

El corredor vial que comunica al departamento de Antioquia con el departamento del Chocó, corresponde al sector de cruce de la Vertiente Occidental de la Cordillera Occidental, caracterizada por particulares condiciones ambientales en términos geológicos - geotécnicos, vegetación y de pluviosidad, lo cual sumado a las condiciones topográficas condicionan bajas especificaciones geométricas de la vía, con el cruce de laderas naturales que presentan problemas de inestabilidad, deficiencias en el control natural de los drenajes, cauces intermitentemente torrenciales y la influencia en algunos sectores de la dinámica del Río Atrato.

Se presenta una zonificación de los materiales de corte identificados en los taludes a lo largo del recorrido. Es así como esta sectorización destaca la presencia de rocas sedimentarias de granulometrías finas, macizos rocosos de origen volcánico, afectados por diferentes grados de meteorización y depósitos de vertiente presentes en diferentes sitios del corredor vial, el cual está conformado por laderas de pendientes fuertes y prolongadas: unas son macizos rocosos fracturados, otras son depósitos coluviales y las últimas son suelos naturales. Al realizar los cortes para la vía en estas laderas pendientes se tiene que excavar la ladera en franjas con alturas de más de 50 metros en algunos casos, para conformar terrazas y bermas que permitan ajustar el relieve y ampliar la vía al ancho que se especifica en el diseño geométrico.



Figura 1 Localización general del corredor vial

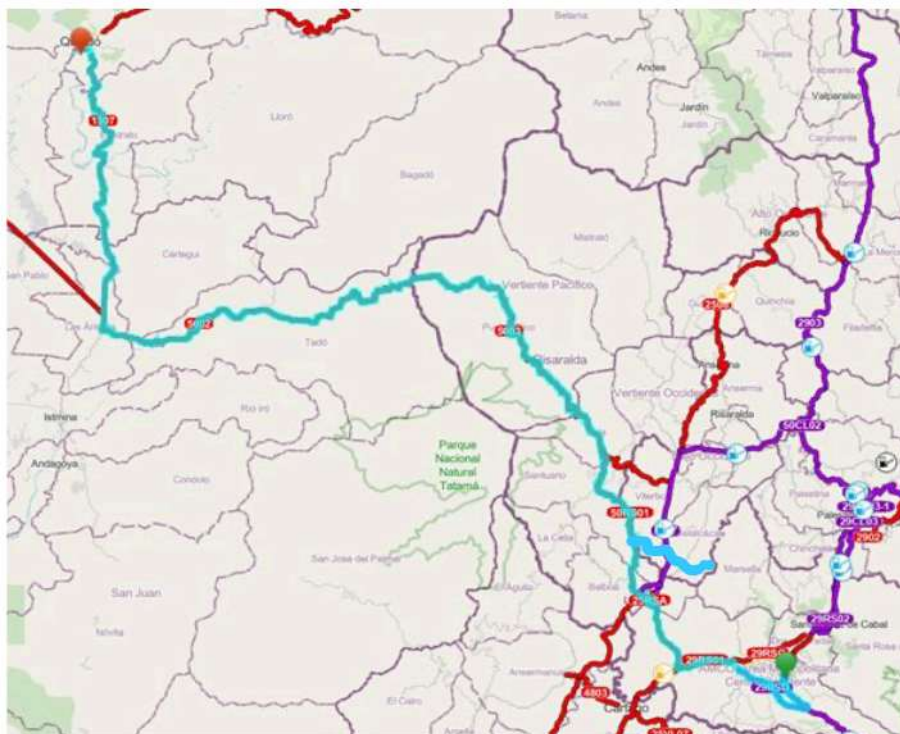
4.2.2. Quibdó - Pereira

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.



4.3. JUSTIFICACION

4.3.1. Quibdó – Medellín

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 los departamentos del centro del país con los puertos del Atlántico y Pacífico colombianos, 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, así como 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, el Documento CONPES 3889 de 2017, el cual declara de importancia estratégica el proyecto vías para el Chocó: transversal

Quibdó-Medellín y transversal Central del Pacífico, otorgándose por parte del CONFIS, el aval fiscal para la inversión inicial priorizada de 440.000 millones de pesos, el 13 de junio de 2017; fecha a partir de la cual se iniciaron las gestiones para la continuación del mejoramiento de las vías Transversal Quibdó - Medellín y Transversal Central del Pacífico.

En línea con lo anterior, y dada la importancia de esta región del país en términos de desarrollo económico y social, el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “*Colombia Potencia Mundial De La Vida*”, señala en el Artículo 290- “*Política Para El Desarrollo Integral Del Pacífico*” lo siguiente:

“En el marco del cierre de brechas territoriales de desarrollo económico y social y con el fin de dar prioridad al avance en el cumplimiento de los 176 acuerdos priorizados del Paro Cívico de Buenaventura, el Plan Integral Especial de Desarrollo de Buenaventura según los términos del artículo 5, parágrafos 4 y 5 y del artículo 10 de la Ley 1872 de 2017; los acuerdos del Paro Cívico del Chocó y de las comunidades del Norte del Cauca y de la costa pacífica Nariñense; los Planes de Acción Territorial - PATR- para la subregión del Pacífico Medio, del Pacífico y frontera Nariñense, Alto Patía y Norte del cauca, Chocó y los planes definidos por las comunidades víctimas del conflicto armado, el Gobierno nacional bajo la coordinación de la Vicepresidencia de la República y con el apoyo técnico del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, diseñarán e implementarán una política pública integral que contenga una hoja de ruta que priorice proyectos estratégicos y las asignaciones presupuestales requeridas, dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, para el desarrollo integral del Pacífico, conforme los criterios de priorización que defina el Gobierno” (negrita fuera de texto).

Es así como dentro de la Líneas de Inversión para el departamento del Chocó, se contempla:

- Intervención de la infraestructura regional, (vías secundarias, terciarias, muelles y aeródromos) mediante circuitos estratégicos que permiten la conectividad, convergencia regional y adaptabilidad climática.
- Fortalecimiento de la infraestructura y sistema de transporte férreo, aéreo, fluvial, marítimo y terrestre.
- Inclusión productiva y financiera de pequeños y medianos productores rurales.

Por lo expuesto anteriormente, se ha considerado pertinente continuar las inversiones para el “SOLUCION PUNTO CRITICO PR 96+086 RUTA 6002, MEJORAMIENTO, GESTION PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CARRETERA MEDELLIN-QUIBDÓ EN LOS DEPARTAMENTOS DEL CHOCÓ Y ANTIOQUIA”, siendo este uno de los proyectos estratégicos del Plan Nacional de Desarrollo, que hace parte de las transformaciones de convergencia regional, que van a aportar entre otros, a transformaciones como lo son: Derecho humano a la alimentación; Seguridad humana y Justicia social. Este mejoramiento de la infraestructura vial permitirá además fortalecer la presencia del Estado en esta región 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.

Para ello, se hace necesario, gestionar recursos en las vigencias futuras 2026, 2027, 2028 y 2029, para adelantar la licitación pública, que tiene por objeto: “MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CARRETERA MEDELLIN - QUIBDÓ EN LOS DEPARTAMENTOS DEL CHOCÓ Y ANTIOQUIA”

El proceso de licitación tiene como objeto, la construcción de la solución y/o estabilización del sector localizado en el PR 96+086 de la vía el corredor Medellín - Quibdó; logrando una intervención total del corredor paralelamente a los contratos en ejecución.

En resumen, con la inversión de estos recursos, se logra: la solución y/o estabilización del sector localizado en el PR 96+086 RUTA 6002 dando solución definitiva a la inestabilidad presentada en el sector y garantizando el tránsito seguro del corredor.

EL corredor es sensible en aspectos como la Gestión Social, Predial, Ambiental y de Sostenibilidad, dada la diversidad ambiental y de grupos étnicos que habitan en el área de influencia del proyecto:

- La región donde se adelanta el proyecto tiene un régimen de lluvias altas en gran parte del año; se presentan altas precipitaciones, razón por la cual es de suma importancia señalar que esta situación afecta el rendimiento de las actividades; genera desprendimiento de material sobre la vía, afectando los rendimientos y los avances de las actividades; además de poner en riesgo la transitabilidad y seguridad de los usuarios de la vía.
- A lo largo del corredor Quibdó – Medellín, tienen asiento diferentes comunidades, con diferentes etnias (indígena, mestiza, palenquera), las cuales a medida que avanza el mejoramiento de la carretera, realizan diferentes tipos de exigencias como compensaciones, que se transforman en requerimiento económicos, para autorizar por parte de estas comunidades, la realización de actividades de obra en sus territorios.

Finalmente, el presente trámite tiene como fin solicitar la autorización de Vigencias Futuras Excepcionales necesarias para adelantar el proceso de licitación pública que tiene por objeto “MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CARRETERA MEDELLIN - QUIBDÓ EN LOS DEPARTAMENTOS DEL CHOCÓ Y ANTIOQUIA.”, al igual que contratar la interventoría para que realice el seguimiento y control al contrato derivado de la licitación en comento.

4.3.2. Quibdó - Pereira

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.

El corredor vial Quibdó (Chocó) - Pereira (Risaralda) cuenta con una longitud aproximada de 210 Km. entre capitales departamentales, teniendo dentro de sus necesidades primarias, la intervención en algunos sitios específicos identificados, ubicados sobre la Ruta 5002 (Las Animas PR00+000 - Santa Cecilia PR73+608), así como, en la Ruta 5003 (Santa Cecilia PR00+000 – Asia PR79+000).

En lo que respecta a los puntos particulares detectados en la Ruta 5002, se considera la intervención prioritaria de los mismos en de las primeras anualidades, por tratarse de sectores que requieren pronta atención por el estado de afectación actual que presentan, involucrando básicamente la construcción de los puentes en los puntos identificados como: PR50+002, PR56+840, PR58+513, PR63+873, PR69+645 y PR73+057. Así mismo, el Muro del PR69+900 es una prioridad crítica, dada la situación actual de estabilidad de la infraestructura existente y la necesidad urgente de intervenir para garantizar la seguridad vial.

Las actividades clave para la reparación de los puntos relacionados previamente para ser atendidos en la Ruta 5002, incluyen (entre otros):

- Excavación en roca y material común de la explanación y canales
- Conformación de la calzada existente
- Riego de imprimación con emulsión asfáltica CRL-57
- Aplicación de mezcla densa y semidensa en caliente (MDC-19 y MSC-25)
- Fresado de pavimento asfáltico y excavaciones adicionales
- Uso de concreto de resistencia $f'c$ 28 MPa
- Instalación de acero de refuerzo ($F_y=420$ MPa) y estructuras metálicas
- Fabricación, transporte, montaje y pintura de estructuras metálicas para barandas

Sin embargo, tras revisar las condiciones actuales de la infraestructura y los trabajos necesarios, se ha determinado que la reparación y estabilización de la banca, así como el refuerzo y rehabilitación de los puentes, mediante la inversión de los recursos solicitados, permitirán asegurar la correcta ejecución de las intervenciones y la pronta resolución de los problemas identificados.

Por otra parte, en lo que concierne a intervenciones a adelantar para los puntos detectados sobre la Ruta 5003, los cuales se ubican específicamente en el PR59+500, PR59+600, PR62+100, PR63+250, PR64+750, PR67+000, PR67+600, PR67+700, PR67+870 y PR67+950, presentan importantes problemas de pérdida de banca, los cuales requieren intervención oportuna. Esta vía es de alta circulación, siendo una arteria clave para el transporte y la conectividad de la región. La pérdida de banca en varios tramos de la carretera compromete la estabilidad estructural de la vía, lo que aumenta el riesgo de deslizamientos, hundimientos y otros fenómenos geotécnicos que podrían afectar gravemente la seguridad de los usuarios.

En lo que respecta a las actividades representativas para la reparación de los puntos enunciados anteriormente para ser atendidos en la Ruta 5003, incluyen (entre otros):

- Demolición de estructuras
- Subbase Granular clase A
- Excavaciones varias en material común en seco

- Relleno para estructuras con recebo
- Pilote tipo Caissons preexcavados en concreto vaciado 'in situ' de resistencia $f'c=28$ MPa, diámetro 1.50 m, incluye la excavación en material común, no incluye acero de refuerzo
- Concreto resistencia $f'c$ 28 MPa
- Acero de refuerzo $Fy=420$ MPa (incluye transporte)

Acorde a lo anterior, las rutas en cuestión presentan varios problemas estructurales graves, como pérdidas de banca y puentes en estado de deterioro avanzado. La inestabilidad de los puentes, constituyen un riesgo técnico importante, poniendo en peligro tanto la seguridad de los usuarios como la funcionalidad de la vía. Además, las pérdidas de banca comprometen la estabilidad del terreno y la estructura de la carretera, lo que puede generar deslizamientos, hundimientos y aumentar el riesgo de accidentes, especialmente en una vía de alto tránsito y carga, como es el caso de las Rutas 5002 y 5003.

Así mismo, la banca desempeña un papel fundamental en la estabilidad estructural de la vía, ya que actúa como soporte esencial de la carretera. La pérdida de banca afecta directamente la integridad de esta, lo que podría causar un deterioro aún mayor, afectando la seguridad de los usuarios, dado que la circulación constante de vehículos pesados genera cargas dinámicas que aceleran el desgaste de la infraestructura, así como, el riesgo de accidentes incrementa considerablemente. En este contexto, la intervención inmediata es crucial para prevenir daños mayores y asegurar la transitabilidad de la vía. El no atender esta problemática de manera pronta y oportuna podría llevar a fallas estructurales graves, que generarían una crisis de seguridad vial, altos costos adicionales en reparaciones, al igual que, intermitencia en la circulación de vehículos por este corredor vial, generando retrasos y demoras sobre el transporte de pasajeros y mercancías.

La atención en los puntos PR50+002, PR56+840, PR58+513, PR73+057, PR63+873, PR69+645, y el Muro 69+900 en la Ruta 5002 Las Ánimas - Santa Cecilia donde se detallan intervenciones prioritarias en accesos a puentes y muros identificados, con el objetivo de garantizar la transitabilidad, seguridad vial y estabilidad de la infraestructura, puntos que requieren atención inmediata.

Es una prioridad crítica, dada la situación actual de la infraestructura y la necesidad urgente de intervenir dichos sitios para garantizar la seguridad vial. La ruta en cuestión presenta varios problemas estructurales graves, como pérdidas de banca y puentes en estado de deterioro avanzado. La inestabilidad de estos puentes, que constituye un riesgo técnico importante, pone en peligro tanto la seguridad de los usuarios como la funcionalidad de la vía. Además, las pérdidas de banca comprometen la estabilidad del terreno y la estructura de la carretera, lo que puede generar deslizamientos, hundimientos y aumentar el riesgo de accidentes, especialmente en una vía de alto tránsito y carga, como es el caso de la Ruta 5002.

A si mismo la atención en los puntos PR67+700, PR67+000, PR59+500, PR59+600, PR62+100, PR63+250, PR64+750, PR67+600, PR67+870 y PR67+950 en la Ruta 5003 Santa Cecilia - Asia, se puede mencionar que dentro actividades requeridas para mitigar o eliminar los riesgos se considera:

R59+500-Talud / Muro-Estabilización con anclajes y geomalla

PR59+600-Talud / Muro-Drenaje profundo y cobertura vegetal
PR62+100-Muro de contención-Muro en concreto reforzado y cuneta de coronación
PR63+250- obras complementarias
PR64+750-Talud-Conformación de terrazas y subdrenajes
PR67+000- tratamientos hidráulicos
PR67+600- Adecuación estructural y ensanche
PR67+700- Intervención por socavación y control hidráulico
PR67+870-Muro de contención Reparación estructural y obras de drenaje
PR67+950-Talud Estabilización y revegetalización

Se presentan constantes problemas de pérdida de banca, los cuales requieren intervención inmediata. Estas vías son de alta circulación, siendo clave para el transporte y la conectividad de la región. La pérdida de banca en varios tramos de la carretera compromete la estabilidad estructural de la vía, lo que aumenta el riesgo de deslizamientos, hundimientos y otros fenómenos geotécnicos que podrían afectar gravemente la seguridad de los usuarios.

Las actividades clave para la reparación de estos tramos incluyen:

- Excavación en roca y material común de la explanación y canales
 - Conformación de la calzada existente
 - Riego de imprimación con emulsión asfáltica CRL-57
 - Aplicación de mezcla densa y semidensa en caliente (MDC-19 y MSC-25)
 - Fresado de pavimento asfáltico y excavaciones adicionales
 - Uso de concreto de resistencia $f'c$ 28 MPa
 - Instalación de acero de refuerzo ($F_y=420$ MPa) y estructuras metálicas
 - Fabricación, transporte, montaje y pintura de estructuras metálicas para barandas
 - Demolición de estructuras
 - Subbase Granular clase A
 - Excavaciones varias en material común en seco
 - Relleno para estructuras con recebo
 - Pilote tipo caisson preexcavados en concreto vaciado 'in situ' de resistencia $f'c=28$ MPa, diámetro 1.50 m, incluye la excavación en material común, no incluye acero de refuerzo
 - Concreto resistencia $f'c$ 28 MPa
 - Acero de refuerzo $F_y=420$ MPa (incluye transporte)
- **Cumplimiento de normativa y lineamientos técnicos**

Las intervenciones propuestas están alineadas con: las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras, última actualización (2022), Ensayo de Materiales para Carreteras del Instituto Nacional de Vías vigentes. Las cantidades fueron estimadas, considerando criterios técnicos del Manual de Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras (INVIAS),

Para la elaboración de las cantidades de obra presentadas en las cartillas técnicas y norma de diseño de puentes (CCP-14) así:

- Cartilla de Obras Menores de Drenaje y Estructuras Viales

Esta cartilla, adoptada mediante resolución, recoge lineamientos estandarizados para diseño y presupuestos en redes terciarias y férreas. Incluye: Esquemas estructurales típicos (muros de contención, estribos, puentes tipo placa, box culvert). Dimensionamientos geométricos básicos y referencias a códigos y normativas vigentes.

- Cartilla Guía para Evaluación de Cantidades y Presupuestos

Capítulo 3 – Muros de Contención Presenta tipos de muros (concreto armado y sus datos técnicos.

Estas cartillas proporcionan un marco metodológico que permite identificar, clasificar, cuantificar y valorizar adecuadamente las actividades constructivas, asegurando que los procesos de planificación y ejecución respondan a las condiciones reales del terreno y al tipo de intervención requerida.

Se ha realizado una estimación técnica referencial basada en intervenciones típicas de INVIAS, a continuación, se presenta la tabla estimada por punto de referencia:

RUTA	PUNTO DE REFERENCIA (PR)	ALTURA ESTIMADA DEL MURO (M)	OBSERVACIONES
5002	PR69+900	3.5 – 4.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Muro de contención en talud con socavación media
5003	PR59+500	4.0 – 5.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Talud vertical con riesgo alto de deslizamiento
5003	PR59+600	3.5 – 4.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Talud inclinado, necesidad de muro y drenaje
5003	PR62+100	2.5 – 3.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Estabilización de banca lateral
5003	PR63+250	2.0 – 2.5 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Protección de base de puente y talud
5003	PR64+750	3.0 – 3.5 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Deslizamiento parcial, muro
5003	PR67+000	3.5 – 4.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Muro de contención lateral, posible recalce
5003	PR67+600	4.0 – 5.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Inestabilidad crítica en zona curva
5003	PR67+700	2.5 – 3.0 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Requiere muro de protección y drenaje
5003	PR67+870	3.5 m aprox.	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Muro de concreto con drenaje profundo
5003	PR67+950	3.0 – 3.5 m	OBRAS DE ARTE PARA VIAS DE LA RED TERCIARIA Y FÉRREA -MH1 de 2 pag 38-42 Estabilización con sistema de contención y vegetación

En este contexto, los especialistas coinciden en la urgencia de una intervención oportuna para evitar un deterioro aún mayor. La falta de atención inmediata no solo aumentaría significativamente los costos de reparación a largo plazo, sino que también podría interrumpir el tráfico de manera prolongada, incrementando los riesgos para los usuarios. Por lo tanto, es imprescindible llevar a cabo medidas correctivas de forma urgente para garantizar la estabilidad de la vía y la seguridad de los conductores.

Por lo mencionado anteriormente, para el seguimiento del proyecto por parte de la entidad, es fundamental contar con un equipo de personal profesional y especializado, que gestione integralmente todas las etapas de este, como lo son: estructuración, fase precontractual y ejecución. Esta necesidad se acentúa debido a que la actual planta de personal de la entidad resulta insuficiente para atender la magnitud y complejidad del proyecto, y contar con este equipo permitirá asegurar el seguimiento y control del cronograma de ejecución, así como el control y verificación de las metas y presupuesto.

Según el manual de interventoría del Instituto Nacional de Vías (Invías), se requieren profesionales en áreas como ingeniería civil, gestión ambiental, gestión social, gestión predial, jurídica y administración financiera de la entidad. Estos profesionales aportan conocimientos técnicos a lo largo de las diversas etapas del proyecto, permitiendo evaluar la calidad de los productos y procesos entregados, revisión y trámite de actas de costos y obra además de los trámites internos de los proyectos.

El equipo de profesionales especializados se encargará de supervisar el cumplimiento de normativas y medidas de mitigación. De igual forma, un abogado especializado es necesario para resolver los aspectos y controversias legales que surjan durante la ejecución, garantizando el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes.

El trabajo coordinado de este equipo multidisciplinario garantizará la adecuada supervisión y ejecución del proyecto, cumpliendo con las normas y procedimientos establecidos en el manual de interventoría de Invías y alineándose con los objetivos institucionales.

Esta labor requerirá una articulación continua en áreas como planeación, presupuesto, gestión jurídica, ambiental, predial y social, además de contratación, levantamiento de información, seguimiento técnico y financiero, revisión de documentos, causación y pago de cuentas, así como procesos de liquidación contractual. La participación de este equipo será fundamental para garantizar la correcta ejecución operativa, técnica y administrativa del proyecto, conforme a las pautas exigidas y los objetivos estratégicos definidos en el documento CONPES 4161 de 2025.

Finalmente, el presente trámite tiene como fin solicitar la autorización de Vigencias Futuras Excepcionales para la SOLUCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS Y MANTENIMIENTO DE LAS RUTAS 5002 Y 5003 DE LA CARRETERA QUIBDÓ – PEREIRA EN LOS DEPARTAMENTOS DE CHOCÓ Y RISARALDA EN EL MARCO DEL PROGRAMA VIAS PARA PAZ y su Interventoría para las vigencias 2026, 2027, 2028 y 2029.

4.4. METAS

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

4.4.1. VIGENCIA 2026

Vigencia	Nombre Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Totales
2026	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	0,37	\$ 68.190.000.000
2026	Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 6.210.000.000
2026	Sitio crítico estabilizado	Realizar la gestión ambiental	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Medidas ambientales ejecutadas	-	\$ 7.200.000.000
2026	Sitio crítico estabilizado	Realizar la gestión predial	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Predios adquiridos	-	\$ 4.200.000.000
2026	Sitio crítico estabilizado	Realizar la gestión social	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Pasivos sociales saneados	-	\$ 4.200.000.000
2026	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	1,00	\$ 4.937.121.466
2026	Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 62.878.534
2026	Sitio crítico estabilizado	Realizar la gerencia integral	Nacional	Nacional	Nacional - Nacional	Número	Informes de gerencia integral realizados	288,00	\$ 10.000.000.000
Total									\$ 105.000.000.000

4.4.2. VIGENCIA 2027

Vigencia	Nombre Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Totales
2027	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	0,24	\$ 47.650.958.918
2027	Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	2,85	\$ 5.394.041.082
2027	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	1,00	\$ 17.672.870.590
2027	Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Unión Panamericana	Las Animas - Cartegui	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	1,00	\$ 1.963.450.000
2027	Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 255.554.410
Total									\$ 72.936.875.000

4.4.3. VIGENCIA 2028

Vigencia	Nombre Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Totales
2028	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	0,19	\$ 38.491.285.891
2028	Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	7,90	\$ 16.145.064.109
2028	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	5,00	\$ 44.401.785.418
2028	Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	1,00	\$ 2.093.990.000



COLOMBIA
POTENCIA DE LA
VIDA

Justificación Técnico-Económica Trámite Vigencias Futuras



Hacienda

Vigencia	Nombre Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Totales
2028	Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 628.076.457
Total									\$ 101.760.201.875

4.4.4. VIGENCIA 2029

Vigencia	Nombre Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Totales
2029	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	0,20	\$ 40.166.194.100
2029	Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	7,00	\$ 16.109.246.400
2029	Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Risaralda	Apia	Santa Cecilia - Asia	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	10,00	\$ 34.502.438.732
2029	Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Risaralda	Apia	Santa Cecilia - Asia	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	1,20	\$ 2.286.590.000
2029	Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Risaralda	Apia	Santa Cecilia - Asia	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 493.450.599
Total									\$ 93.557.919.831

4.4.5. METAS TOTALES

METAS TOTALES VIGENCIA FUTURA								
Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Total
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	1,00	\$ 194.498.438.909
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	7,00	\$ 67.011.777.474
Sitio crítico estabilizado	Construir obras para estabilizar sitio crítico	Risaralda	Apia	Santa Cecilia - Asia	Número	Sitio crítico estabilizado (2401)	10,00	\$ 34.502.438.732
Sitio crítico estabilizado	Realizar la gerencia integral	Nacional	Nacional	Nacional - Nacional	Número	Informes de gerencia integral realizados	288,00	\$ 10.000.000.000
Sitio crítico estabilizado	Realizar la gestión ambiental	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Medidas ambientales ejecutadas	0,00	\$ 7.200.000.000
Sitio crítico estabilizado	Realizar la gestión predial	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Predios adquiridos	0,00	\$ 4.200.000.000
Sitio crítico estabilizado	Realizar la gestión social	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Pasivos sociales saneados	0,00	\$ 4.200.000.000
Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 6.210.000.000
Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	3,00	\$ 946.509.401
Sitio crítico estabilizado	Realizar y/o ajustar estudios y diseños	Risaralda	Apia	Santa Cecilia - Asia	Número	Estudios o diseños realizados (2401)	1,00	\$ 493.450.599
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Carmén de Atrato	Quibdó - La Mansa	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	17,75	\$ 37.648.351.591

METAS TOTALES VIGENCIA FUTURA								
Producto	Actividad	Departamento	Municipio	Sector	Unidad de Medida	Nombre del Indicador	Meta	Recursos Total
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Tadó	Las Animas - Mumbú	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	1,00	\$ 2.093.990.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Choco	Unión Panamericana	Las Animas - Certeguí	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	1,00	\$ 1.963.450.000
Vía primaria mantenida	Realizar mantenimiento periódico	Risaralda	Apia	Santa Cecilia - Asia	Kilómetros	Vía primaria con mantenimiento periódico	1,20	\$ 2.286.590.000
Total								\$ 373.254.996.706

4.5. CRONOGRAMA

Licitación Pública			
Etapas	Actividad	Fecha de Inicio	Fecha de fin
Etapas precontractual	Publicar pliegos borrador	31/10/2025	14/11/2025
	Publicar pliegos definitivos	18/11/2025	3/12/2025
	Realizar adendas	28/11/2025	28/11/2025
	Informe de evaluación y publicación de ofertas	5/12/2025	11/12/2025
	Informe de adjudicación	12/12/2025	17/12/2025
Etapas contractual	Ejecución de obras	02/03/2026	31/12/2029

Concurso de méritos			
Etapas	Actividad	Fecha de Inicio	Fecha de fin
Etapas precontractual	Publicación de pliegos	31/10/2025	14/11/2025
	Realizar adendas	18/11/2025	3/12/2025
	Admitir ofertas	28/11/2025	28/11/2025
	Publicar ofertas	5/12/2025	11/12/2025
	Informe de adjudicación	12/12/2025	17/12/2025
Etapas contractual	Ejecución de obras	02/03/2026	31/12/2029

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

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: explanaciones, bases, subbases y afirmados, pavimentos asfálticos, estructuras y drenajes, señalización, 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.

5.1. PRESUPUESTO QUIBDÓ – MEDELLÍN

PRESUPUESTO DE OBRA	
ITEM	VALOR
PRELIMINARES Y EXPLANACIONES	\$ 8.037.351.043
BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS	\$ 1.479.226.000
PAVIMENTOS	\$ 48.038.516.000
ESTRUCTURAS Y DRENAJES	\$ 61.187.006.083
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	\$ 645.382.546
OBRAS VARIAS	\$ 1.413.260.630
TRANSPORTES	\$ 3.447.449.943
OBRAS ESPECIALES	\$ 18.530.659.996
SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS	\$ 142.778.852.242
VALOR IVA (OBRA) (AIU=30%; U=5%. IVA 19% SOBRE UTILIDAD OBRA)	\$ 1.043.383.920
PROVISIÓN PARA OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, INCLUYENDO IVA (B)	\$ 21.529.141.145
PROVISIÓN PARA AJUSTES, INCLUYENDO IVA ©	\$ 49.605.413.192
PROVISION PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA (C)	\$ 500.000.000
VALOR TOTAL BÁSICO DE OBRAS	\$ 215.456.790.500
ESTUDIOS Y DISEÑOS (INCLUYE IVA)	\$ 6.000.000.000
PROVISIÓN PARA INSTRUMENTACIÓN GEOTÉCNICA (INCLUYE IVA) (K)	\$ 2.000.000.000
GESTIÓN SOCIAL Y/O AMBIENTAL Y/O PREDIAL Y/O SOSTENIBILIDAD (INCLUYE IVA) (L)	\$ 15.000.000.000
VALOR TOTAL DEL CONTRATO OBRA	\$ 238.456.790.500

PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	
ITEM	VALOR
COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL	
PERSONAL PROFESIONAL	\$ 3.380.160.000
PERSONAL TÉCNICO	\$ 474.240.000
PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO	\$ 130.560.000
PERSONAL ADMINISTRATIVO	\$ 208.800.000
OTROS COSTOS DE PERSONAL	\$ 620.000.000
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL	\$ 4.813.760.000
FACTOR MULTIPLICADOR	2,36
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL	\$ 11.360.473.600
OTROS COSTOS DIRECTOS	
VIÁTICOS	\$ 175.000.000
COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA	\$ 570.720.000
OTROS COSTOS	\$ 199.200.000
SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS	\$ 944.920.000
SUBTOTAL COSTOS BASICOS	\$ 12.305.393.600

PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL	\$ 4.508.324.297,00
SUBTOTAL COSTOS BASICOS	\$ 16.813.717.897
IVA = 19%	\$ 3.194.606.400
COSTO TOTAL INTERVENTORÍA	\$ 15.500.000.000

RESUMEN DE LOS PRESUPUESTOS	
PRESUPUESTO DE OBRA	\$ 238.456.790.500
PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	\$ 15.500.000.000
TOTAL, PRESUPUESTO	\$ 253.956.790.500

5.2. PRESUPUESTO QUIBDÓ - PEREIRA

PRESUPUESTO DE OBRA	
ITEM	VALOR
PRELIMINARES Y EXPLANACIONES	\$ 131.794.922
BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS	\$ 1.203.271.106
PAVIMENTOS ASFÁLTICOS	\$ 2.516.851.667
ESTRUCTURAS Y DRENAJES	\$ 85.468.314.565
SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	\$ 808.256.809
TRANSPORTES	\$ 218.948.665
Ajuste al peso	\$ 1.327
SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS	\$ 90.347.439.061
IVA DE OBRAS (19% DE LA UTILIDAD DE LAS OBRAS)	\$ 660.231.285
TOTAL DE OBRAS, INCLUYENDO IVA (A)	\$ 91.007.670.346
PROVISIÓN PARA AJUSTES, INCLUYENDO IVA ©	\$ 2.000.575.860
VALOR TOTAL DE OBRAS (INCLUYE IVA) (O) = A + B + C + D	\$ 93.008.246.206
ESTUDIOS Y DISEÑOS (INCLUYE IVA)	\$ 1.289.960.000
VALOR TOTAL DEL CONTRATO OBRA	\$ 94.298.206.206

PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	
ITEM	VALOR
COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL	
PERSONAL PROFESIONAL	\$ 3.184.400.000
PERSONAL TÉCNICO	\$ 696.000.000
PERSONAL AUXILIAR TÉCNICO	\$ 217.600.000
PERSONAL ADMINISTRATIVO	\$ 232.000.000
OTROS COSTOS DE PERSONAL	\$ 220.000.000
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL	\$ 4.550.000.000
FACTOR MULTIPLICADOR	2,35
SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL	\$ 10.692.500.000
OTROS COSTOS DIRECTOS	
VIÁTICOS	\$ 250.000.000
COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA	\$ 858.400.000
OTROS COSTOS	\$ 188.000.000
SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS	\$ 1.296.400.000
SUBTOTAL COSTOS BASICOS	\$ 11.988.900.000

PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL	-
SUBTOTAL COSTOS BASICOS	\$ 11.988.900.000
IVA = 19%	\$ 3.011.100.000
COSTO TOTAL INTERVENTORÍA	\$ 15.000.000.000

RESUMEN DE LOS PRESUPUESTOS	
PRESUPUESTO DE OBRA	\$ 94.298.206.206
PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	\$ 15.000.000.000
TOTAL, PRESUPUESTO	\$ 109.298.206.206

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

RESUMEN GENERAL DE LOS PRESUPUESTOS	
PRESUPUESTO DE OBRA	\$ 332.754.996.706
PRESUPUESTO DE INTERVENTORÍA	\$ 30.500.000.000
GERENCIA INTEGRAL	\$ 10.000.000.000
TOTAL, PRESUPUESTO	\$ 373.254.996.706

6. FINANCIACIÓN

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

VIGENCIA	FUENTE	QUIBDÓ - MEDELLÍN		QUIBDÓ - PEREIRA		GERENCIA INTEGRAL	TOTAL
		OBRA	INTERVENTORIA	OBRA	INTERVENTORIA		
2026	Nación	\$ 86.125.000.000	\$ 3.875.000.000	\$ 3.500.000.000	\$ 1.500.000.000	\$ 10.000.000.000	\$ 105.000.000.000
2027	Nación	\$ 49.170.000.000	\$ 3.875.000.000	\$ 15.391.875.000	\$ 4.500.000.000		\$ 72.936.875.000
2028	Nación	\$ 50.761.350.000	\$ 3.875.000.000	\$ 42.623.851.875	\$ 4.500.000.000		\$ 101.760.201.875
2029	Nación	\$ 52.400.440.500	\$ 3.875.000.000	\$ 32.782.479.331	\$ 4.500.000.000		\$ 93.557.919.831
TOTAL		\$ 238.456.790.500	\$ 15.500.000.000	\$ 94.298.206.206	\$ 15.000.000.000	\$ 10.000.000.000	\$ 373.254.996.706

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 Excepcionales por valor de **\$ 373.254.996.706**, necesarias para adelantar los procesos de

la obra e interventoría tendientes la contratación de la SOLUCIÓN PUNTO CRITICO PR 96+086 RUTA 6002, MEJORAMIENTO, GESTION PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CARRETERA MEDELLIN-QUIBDÓ EN LOS DEPARTAMENTOS DEL CHOCÓ Y ANTIOQUIA EN EL MARCO DEL PROGRAMA VIAS PARA PAZ y su Interventoría para la vigencia 2026, 2027, 2028 y 2029, así como también la SOLUCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS Y MANTENIMIENTO DE LAS RUTAS 5002 Y 5003 DE LA CARRETERA QUIBDÓ – PEREIRA EN LOS DEPARTAMENTOS DE CHOCÓ Y RISARALDA EN EL MARCO DEL PROGRAMA VIAS PARA PAZ y su Interventoría para las vigencias 2026, 2027, 2028 y 2029, a su vez incluye gerencia integral para la vigencia 2026 a través del proyecto 2401-0600-149 “CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS DEL CHOCÓ: ANIMAS - NUQUI; QUIBDÓ - PEREIRA Y QUIBDÓ - MEDELLÍN ANTIOQUIA, CALDAS, CHOCÓ, RISARALDA”, en el presupuesto de gastos de inversión del Instituto Nacional de Vías, para las vigencias 2026 – 2029

Cordialmente,



CR. (RA) GERMAN PUENTES AGUILAR
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Elaboró: SMCN José David Alarcón y Víctor Gutiérrez
GSCP Ing. Camilo Andres Gómez Bocanegra
OAP Sergio Andres Ramirez Barrios
Revisó: OAP Sergio Alejandro Prieto Leal
Aprobó: German Puentes Aguilar
Fecha: 04 de noviembre de 2025