**Justificación Técnico-Económica y Legal**
**Trámite de Vigencias Futuras**

| | |
|---|---|
| Entidad originadora: | INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS |
| Fecha | **03 de diciembre de 2025** |

## 1. TIPO DE VIGENCIA FUTURA SOLICITADA

La solicitud de cupo de vigencia futura corresponde a:

**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

De acuerdo con el Decreto 1523 del 18 de diciembre de 2024 "Por el cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y el presupuesto de gastos para la vigencia fiscal del 1º. de enero al 31 de diciembre de 2025" con el Decreto 1621 del 30 de diciembre de 2024 “Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2025, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos” y con la Resolución No. 006 del 3 de enero el 2025 “Por la cual se incorpora el presupuesto de ingresos y gastos del Instituto Nacional de Vías para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2025”; al proyecto 2402-0600-016 “CONSTRUCCIÓN , MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO-NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ-PEREIRA, QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR), LA BALSA-SUÁREZ-MORALES (CAUCA), PIVIJAY-APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA-ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN-GUAPI CAUCA””, no se le asignaron recursos en la presente vigencia.

## 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.

| **CONSTRUCCIÓN , MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO-NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ-PEREIRA, QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR), LA BALSA-SUÁREZ-MORALES (CAUCA), PIVIJAY-APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA-ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN-GUAPI CAUCA** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Sector** | **Vigencia** | **Fuente** | **Valor Obra** | **Valor Interventoría** | **Inversión Total** |
| Argelia - El Plateado | 2026 | Nación | $ 4.150.000.000 | $ 850.000.000 | **$ 5.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 26.416.410.000 | $ 5.410.590.000 | **$ 31.827.000.000** |
| | 2028 | Nación | $ 45.348.170.500 | $ 9.288.179.500 | **$ 54.636.350.000** |
| | 2029 | Nación | $ 78.733.784.984 | $ 11.306.919.816 | **$ 90.040.704.800** |
| | 2030 | Nación | $ 101.219.748.167 | $ 14.707.659.263 | **$ 115.927.407.430** |
| | 2031 | Nación | $ 121.135.198.704 | $ 14.987.148.274 | **$ 136.122.346.978** |
| **TOTAL** | | | **$ 377.003.312.355** | **$ 56.550.496.853** | **$ 433.553.809.208** |
| | | | | | |
| Vía El Aro | 2026 | Nación | $ 48.851.851.852 | $ 4.148.148.148 | **$ 53.000.000.000** |
| **TOTAL** | | | **$ 48.851.851.852** | **$ 4.148.148.148** | **$ 53.000.000.000** |
| | | | | | |
| Arauquita - Saravena | 2026 | Nación | $ 2.700.000.000 | $ 300.000.000 | **$ 3.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 23.810.410.170 | $ 2.645.601.130 | **$ 26.456.011.300** |
| | 2028 | Nación | $ 77.692.889.700 | $ 8.632.543.300 | **$ 86.325.433.000** |
| | 2029 | Nación | $ 103.384.512.149 | $ 11.487.168.017 | **$ 114.871.680.166** |
| **TOTAL** | | | **$ 207.587.812.019** | **$ 23.065.312.447** | **$ 230.653.124.466** |
| | | | | | |
| Mompox - Pinillos | 2026 | Nación | $ 3.720.000.000 | $ 280.000.000 | **$ 4.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 19.732.740.000 | $ 1.485.260.000 | **$ 21.218.000.000** |
| | 2028 | Nación | $ 40.649.523.153 | $ 3.059.641.528 | **$ 43.709.164.681** |
| | 2029 | Nación | $ 41.868.655.496 | $ 3.151.404.177 | **$ 45.020.059.673** |
| | 2030 | Nación | $ 47.743.639.048 | $ 4.423.694.295 | **$ 52.167.333.343** |
| **TOTAL** | | | **$ 153.714.557.697** | **$ 12.400.000.000** | **$ 166.114.557.697** |
| | | | | | |
| Samaniego - La Llanada - Sotomayor | 2026 | Nación | $ 2.860.000.000 | $ 390.000.000 | **$ 3.250.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 7.760.950.296 | $ 1.058.311.404 | **$ 8.819.261.700** |
| | 2028 | Nación | $ 22.563.809.704 | $ 3.046.432.995 | **$ 25.610.242.699** |
| **TOTAL** | | | **$ 33.184.760.000** | **$ 4.494.744.399** | **$ 37.679.504.399** |
| | | | | | |
| Convención - La Mata | 2026 | Nación | $ 6.164.000.000 | $ 536.000.000 | **$ 6.700.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 25.962.344.800 | $ 2.257.595.200 | **$ 28.219.940.000** |
| | 2028 | Nación | $ 53.482.430.288 | $ 4.650.646.112 | **$ 58.133.076.400** |
| | 2029 | Nación | $ 68.858.628.996 | $ 5.987.706.869 | **$ 74.846.335.865** |
| | 2030 | Nación | $ 75.121.454.074 | $ 6.028.051.819 | **$ 81.149.505.893** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **TOTAL** | | | **$ 229.588.858.158** | **$ 19.460.000.000** | **$ 249.048.858.158** |
| | | | | | |
| Puente, Puerto Asís - Teteye | 2026 | Nación | $ 2.700.000.000 | $ 300.000.000 | **$ 3.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 20.409.063.750 | $ 2.267.673.750 | **$ 22.676.737.500** |
| | 2028 | Nación | $ 43.026.125.625 | $ 4.780.680.625 | **$ 47.806.806.250** |
| | 2029 | Nación | $ 53.433.530.754 | $ 5.937.058.973 | **$ 59.370.589.727** |
| | 2030 | Nación | $ 59.601.178.345 | $ 6.622.353.149 | **$ 66.223.531.494** |
| **TOTAL** | | | **$ 179.169.898.474** | **$ 19.907.766.497** | **$ 199.077.664.971** |
| | | | | | |
| Vías del Guavio | 2026 | Nación | $ 6.300.000.000 | $ 700.000.000 | **$ 7.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 31.561.244.550 | $ 3.506.804.950 | **$ 35.068.049.500** |
| | 2028 | Nación | $ 50.264.349.273 | $ 5.584.927.697 | **$ 55.849.276.970** |
| | 2029 | Nación | $ 60.888.901.112 | $ 6.765.433.457 | **$ 67.654.334.569** |
| | 2030 | Nación | $ 50.837.066.343 | $ 5.648.562.927 | **$ 56.485.629.270** |
| | 2031 | Nación | $ 54.099.819.629 | $ 5.602.795.197 | **$ 59.702.614.826** |
| **TOTAL** | | | **$ 253.951.380.907** | **$ 27.808.524.228** | **$ 281.759.905.135** |
| | | | | | |
| Gerencia Integral | 2026 | Nación | | | **$ 9.000.000.000** |
| | | | | | |
| **TOTAL, INVERSIÓN** | | | **$ 1.483.052.431.462** | **$ 167.834.992.572** | **$ 1.659.887.424.034** |

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

### 4.1. ANTECEDENTES

El Artículo 2° de la Constitución Política establece que "(…) Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general, y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (…)".

Que de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 113 y 288 de la Constitución Política, los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaborarán armónicamente para la realización de sus fines; igualmente, las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los Principios de Coordinación, Concurrencia y Subsidiariedad.

Que el Artículo 3º de la Ley 489 de 1998 señala que la Función Administrativa se desarrollará conforme a los principios constitucionales, en particular los atinentes a la buena fe, igualdad, moralidad, celeridad, economía, imparcialidad, eficacia, eficiencia, participación, publicidad, responsabilidad y transparencia.

Que el Artículo 4º de la precitada ley, establece que la finalidad de la Función Administrativa es buscar la satisfacción de las necesidades generales de todos los habitantes, de conformidad con los principios consagrados en la Constitución Política, por lo cual los organismos, entidades y personas encargadas del ejercicio de funciones administrativas, deben ejercerlas consultado el interés general.

Que, en virtud de los principios de coordinación y colaboración armónica, el artículo 6° de la Ley 489 de 1998, obliga a las autoridades administrativas a garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones, para lograr los fines y cometidos estatales, y, en consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones.

Que el artículo 14 de la Ley 489 de 1998, en desarrollo del artículo 211 de la Constitución Política, permite la delegación de funciones de los organismos y entidades administrativas del orden nacional el favor de entidades descentralizadas o entidades territoriales.

El Instituto Nacional de Vías -INVIAS- es una entidad del orden nacional, adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de 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 Gobierno Nacional, para solucionar necesidades de conectividad, transitabilidad y movilidad de los usuarios, con tecnología sostenible y un talento humano calificado, íntegro, visionario y comprometido, contribuyendo a la competitividad y modernización de la infraestructura del país.

El propósito del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 (PND 2022-2026) Colombia, potencia mundial de la vida, se profundiza en la comprensión desde el territorio sobre las dinámicas económicas, sociales y culturales, donde se pone en primer plano la interacción entre el campo y la ciudad. Gracias a los diálogos regionales, los objetivos del PND 2022-2026 se han definido de manera colectiva, respetando las diversidades territoriales, étnicas y culturales.

Bajo las cinco transformaciones que componen el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026, este se enfoca en su capítulo 5 en la Convergencia Regional, constituida a partir de la identificación de las necesidades de cambio y la priorización de acciones para el cambio desde las realidades de los ciudadanos. En el punto 2 del mencionado capitulo, Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios, se propone el impulso a modelos de desarrollo supramunicipal que aprovechen las economías de escala y su vocación productiva para reducir las brechas regionales y la segregación socioespacial y socioeconómica.

Uno de los componentes de esta estrategia es la Intervención de vías regionales (secundarias y terciarias), terminales fluviales y aeródromos. El país contará con una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como servicios aéreos. Con el fin de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios se intervendrá la red de transporte en tres partes:

a) El mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales.
b) Vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales.
c) Aeródromos, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo.

De acuerdo con lo establecido previamente, la convergencia regional es el proceso de reducción de brechas sociales y económicas entre hogares y regiones en el país, que se logra al garantizar un acceso adecuado a oportunidades, bienes y servicios. Para garantizar

esta convergencia, es necesario avanzar en el fortalecimiento de los vínculos intra e interregionales.

Las disparidades en Colombia se expresan en temas socioeconómicos y territoriales. El 82% de los más de mil municipios del país se encuentran por encima del promedio nacional de pobreza multidimensional (26%) y dentro de estos, 281 municipios tienen incidencias de pobreza dos o más veces por encima de la media nacional. En 2021 la pobreza multidimensional rural fue de 31,1%, mientras que la urbana fue de 11,5%; es decir, una brecha de 19,6 puntos porcentuales.

La proporción de familias que reside en viviendas inadecuadas en el campo triplica el porcentaje que presentan las ciudades. El déficit de vivienda en los municipios por fuera del Sistema de Ciudades es de 54%, comparado con el 42% de las ciudades uninodales y el 20% de las aglomeraciones urbanas, evidenciando que el mayor porcentaje de déficit habitacional se presenta en las áreas periféricas del país, mientras que los municipios que hacen parte del Sistema de Ciudades presentan menores carencias.

Los territorios no aprovechan sus potencialidades y vocaciones productivas, ni los beneficios del encadenamiento entre el campo, las ciudades y el mundo. Según el Índice de Ciudades Modernas 2020 (ICM), los municipios rurales dispersos tienen el menor desarrollo, con 12 puntos por debajo de ciudades y aglomeraciones, con brechas significativas al interior del mismo dominio geográfico (30 puntos en el ICM).
Bajo la acción de la convergencia regional la infraestructura de transporte determina de manera importante la brecha de productividad regional. La convergencia regional implica fortalecer y consolidar vínculos espaciales y poblacionales, a diferentes escalas, con el fin de:

i. Lograr la integración socioeconómica y ambiental intrarregional (vínculos intrarregionales: intraurbanos, urbano-rurales, y subregionales)
ii. Lograr la productividad, competitividad e innovación y el acceso a bienes y servicios (vínculos interregionales y con el mundo).

En este sentido, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, ha venido trabajando arduamente en el procesos de innovación, regulación en materiales y nuevas tecnologías aplicables a la infraestructura de transporte, obteniendo grandes resultados que redundaran en grandes beneficios técnicos, ambientales y sociales, permitiendo así aportar a la reducción de las brechas sociales en el territorio nacional y en especial, solucionar las problemáticas de conectividad y desarrollo de nuestra Colombia profunda, el Gobierno del cambio le apuesta a integrar soluciones ingenieriles al servicio de nuestro territorio nacional con enfoque social y ambiental, que permita propender su implementación para el beneficio del país. En tanto, para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías secundarias y terciarias se realizará la implementación de estas nuevas tecnologías que garanticen la transitabilidad en las vías a intervenir.

En virtud de todo lo expuesto, es que el PND 2022-2026, priorizó proyectos para atender las necesidades de los colombianos en los territorios más apartados, con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios y así se creó el programa Colombia Avanza que contempla CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO,

MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS, programa que plantea intervenciones en las siguientes zonas:

- CARTAGO-NOVITA (CHOCO)
- BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO)
- QUIBDÓ-PEREIRA
- QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO)
- VÍA EL ARO (ANTIOQUIA)
- ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA)
- MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR)
- LA BALSA-SUÁREZ-MORALES (CAUCA)
- PIVIJAY-APURE (MAGDALENA)
- SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO)
- LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER)
- MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR)
- LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE)
- EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA)
- MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA)
- ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO)
- PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO)
- PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO)
- CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA)
- EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA)
- VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA)
- VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO)
- VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA)
- PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA-ACHÍ (SUCRE)
- POPAYÁN-GUAPI CAUCA

Por tal razón, las Entidades Territoriales tramitaran ante el Instituto Nacional de Vías - INVIAS los permisos de intervención a través de los cuales se realizará el mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias priorizadas. Posteriormente el Instituto adelanta los procesos de contratación en cualquiera de las modalidades de selección permitidas por la Ley para celebrar los respectivos contratos de obra e interventoría, en todo caso, cuando aplique, seguir el procedimiento de conformidad con los documentos tipo expedidos por COLOMBIA COMPRA EFICIENTE teniendo en cuenta lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, Ley 1150 del 2007, Ley 1474 del 2011, Ley 1882 del 2018, Ley 2022 del 2020, Decreto No. 1082 del 2015, Decreto No. 342 del 2019, Decreto No. 2096 del 21 de noviembre del 2019, Resolución No. 1798 del 2019, Resolución No. 044 del 2020, Resolución No. 240 del 2020 y demás normas vigentes y aplicables a la materia, a fin de seleccionar a los contratistas idóneos que ejecuten las actividades.

Finalmente es importante resaltar que, para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías terciarias, el Gobierno nacional promoverá mecanismos de concurrencia de recursos con entidades territoriales. Así mismo, se fortalecerá la institucionalidad del sector transporte con el propósito de lograr la ejecución de los proyectos priorizados, llevando a cabo una gobernanza que no solo se limita a la acción estatal y coordinada de las

instituciones frente a las dinámicas públicas, sino que se expande en términos de participación para la toma de decisiones, su configuración y gestión al ámbito participativo amplio.

el Gobierno nacional ha identificado la necesidad de concentrar esfuerzos en corredores estratégicos a partir de los criterios establecidos para identificar los Proyectos De Interés Nacional Estratégico (PINES) y que fueron aprobados por la Comisión Intersectorial de Proyectos Estratégicos (CIPE), que permiten superar el rezago histórico en conectividad de regiones con alto potencial productivo y turístico, pero con profundas carencias sociales y logísticas. Estos corredores, se ubican en zonas con altas necesidades en términos de conectividad física en los departamentos de Chocó, Antioquia, Risaralda, Cauca, Nariño, Putumayo, Huila, Cundinamarca, Boyacá, Arauca, Norte de Santander, Córdoba, Bolívar, Sucre y La Guajira, teniendo en cuenta la importancia de estas intervenciones en infraestructura vial para potenciar la competitividad, el desarrollo económico nacional y regional, el turismo, la disminución de pobreza y el cierre de brechas sociales.

Por lo anteriormente expuesto, se requiere tramitar la autorización de vigencias futuras para realizar las siguientes intervenciones:

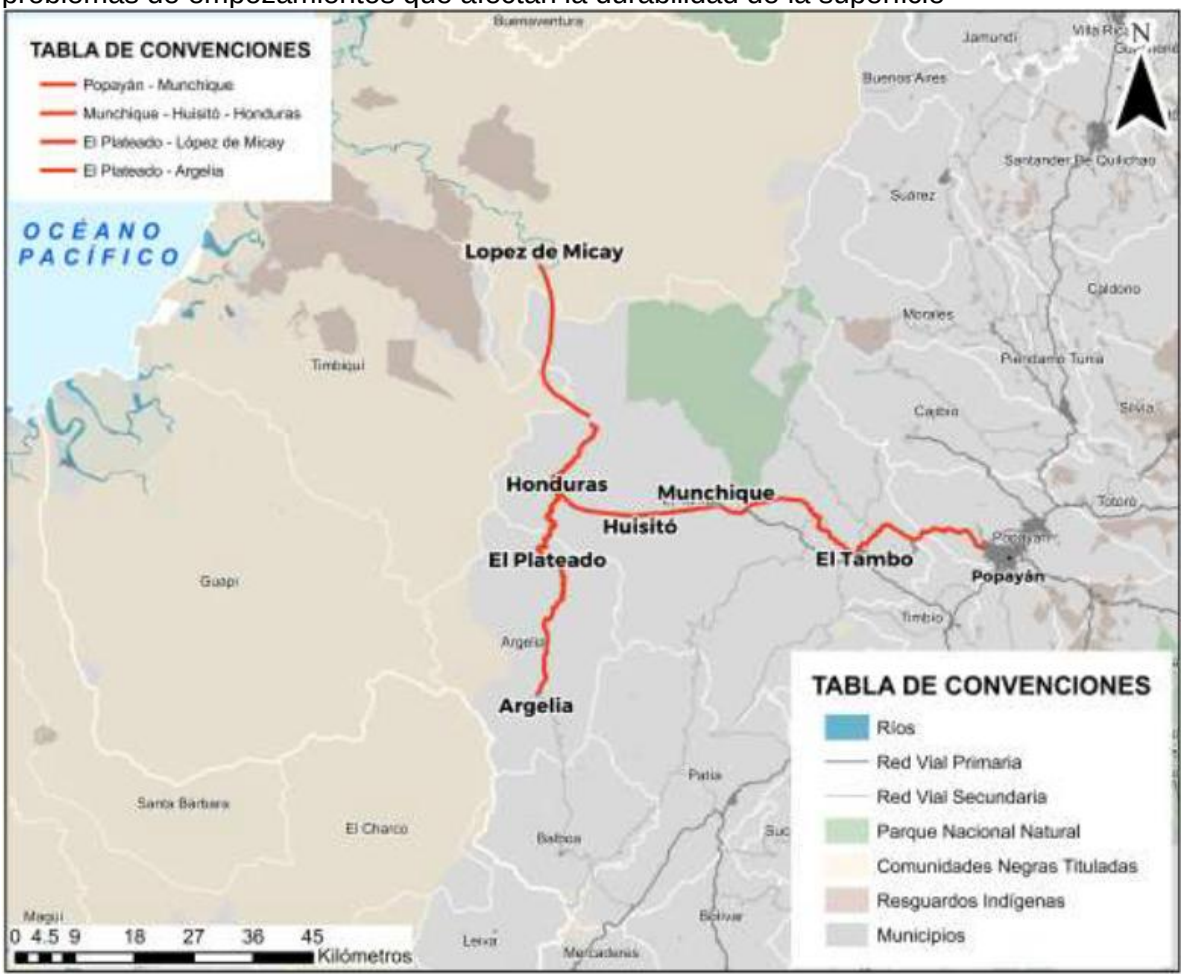
- MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA ARAUQUITA – SARAVENA, EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161.
- CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO PUTUMAYO Y MEJORAMIENTO DE SUS VIAS DE ACCESO EN EL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161.
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA LA MATA - CONVENCIÓN EN LOS DEPARTAMENTOS DE NORTE SANTANDER Y CESAR EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161
- MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO VÍAS DEL GUAVIO GUASCA – GACHETÁ – UBALÁ – GACHALÁ – MAMBITA Y MEDINA – MAMBITA – SANTA MARIA) EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA ARGELIA – EL PLATEADO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VIÁ MOMPOX - PINILLOS EN EL DEPARTAMENTO BOLIVAR EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA SAMANIEGO – LA LLANADA - SOTOMAYOR EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161

- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA El ARO LA GALERA LA SIERRA LA GRANJA VEREDA QUEBRADA DEL MEDIO LA ASUNCIÓN ITUANGO YARUMAL HASTA SALIR A LA VÍA PRIMARIA TRONCAL DE OCCIDENTE, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161

## 4.2. LOCALIZACIÓN

### 4.2.1. ARGELIA – EL PLATEADO

Argelia El Plateado: El corredor existente entre Argelia y El Plateado tiene una longitud aproximada de 33 km. Según el Invías (2025), este presenta una vía en afirmado con un ancho variable entre 4 y 6 metros, calzada sencilla y drenajes en estado regular o malo con problemas de empozamientos que afectan la durabilidad de la superficie



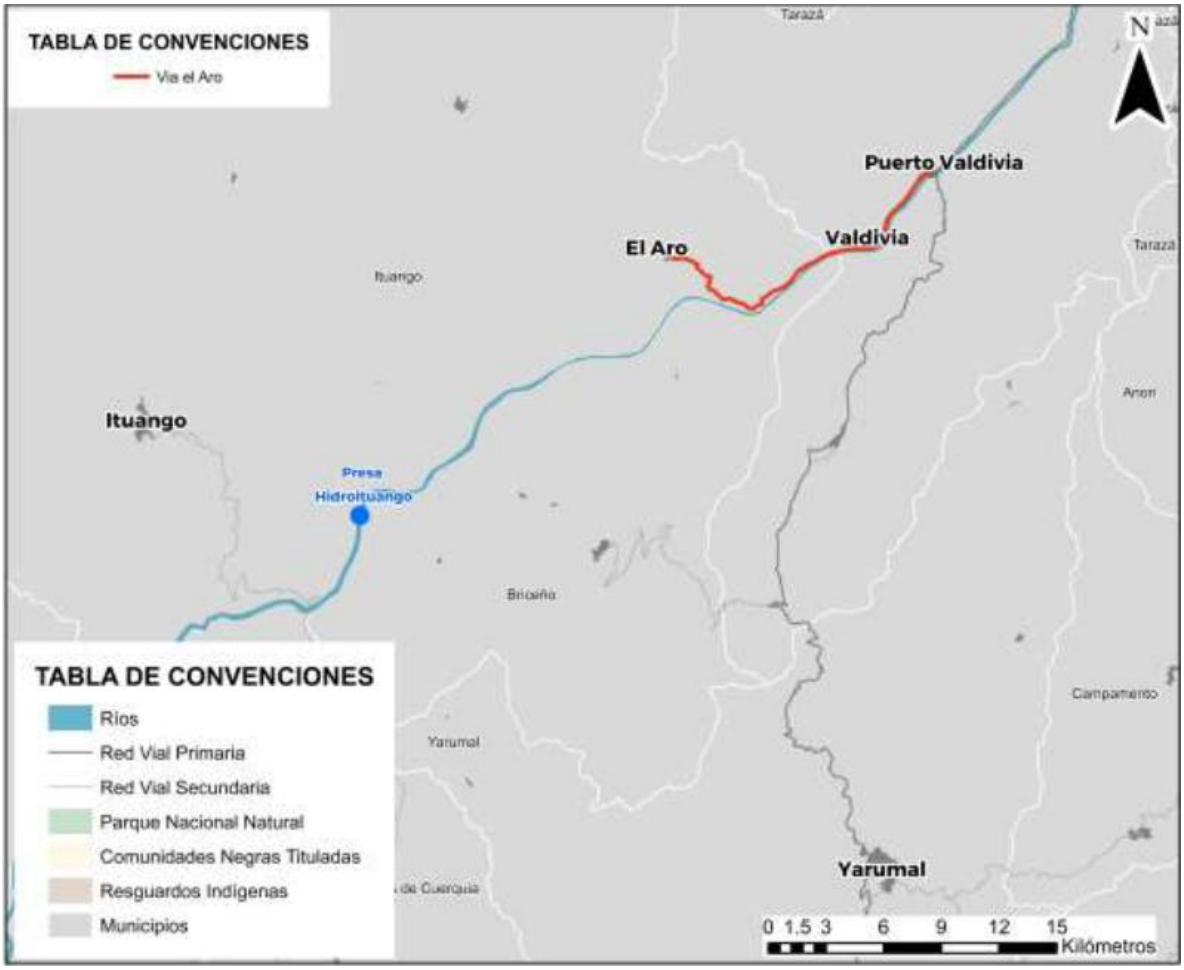

### 4.2.2. VÍA EL ARO

El corredor comunica el corregimiento El Aro con Puerto Valdivia, como se ve en el Mapa. En la actualidad este recorrido tiene una duración aproximada de 10 horas y sigue la ruta El Aro La Galera La Sierra La Granja Vereda Quebrada del Medio La Asunción Ituango

Yarumal hasta salir a la vía primaria Troncal de Occidente. Debido a la ausencia de una vía en la actualidad, no hay una conectividad directa desde El Aro hacia Puerto Valdivia.

De acuerdo con el Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz, se documentan episodios continuos de amenazas y desplazamientos asociados con la disputa territorial entre grupos armados. En el periodo 2014-2016 se usó el desplazamiento forzado como estrategia de control, y en 2020 el municipio de Ituango registró desplazamientos masivos que afectaron a 963 personas en varias veredas del territorio cercano a El Aro (Defensoria del Pueblo, 2017).

La ubicación estratégica de la vía a El Aro la convierte en un eje fundamental para la conectividad de este corregimiento con otras zonas rurales y urbanas de Ituango, así como con proyectos de desarrollo regional como el Proyecto Hidroeléctrico Ituango. Se resalta que, el corredor se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos para el departamento de Antioquia, del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

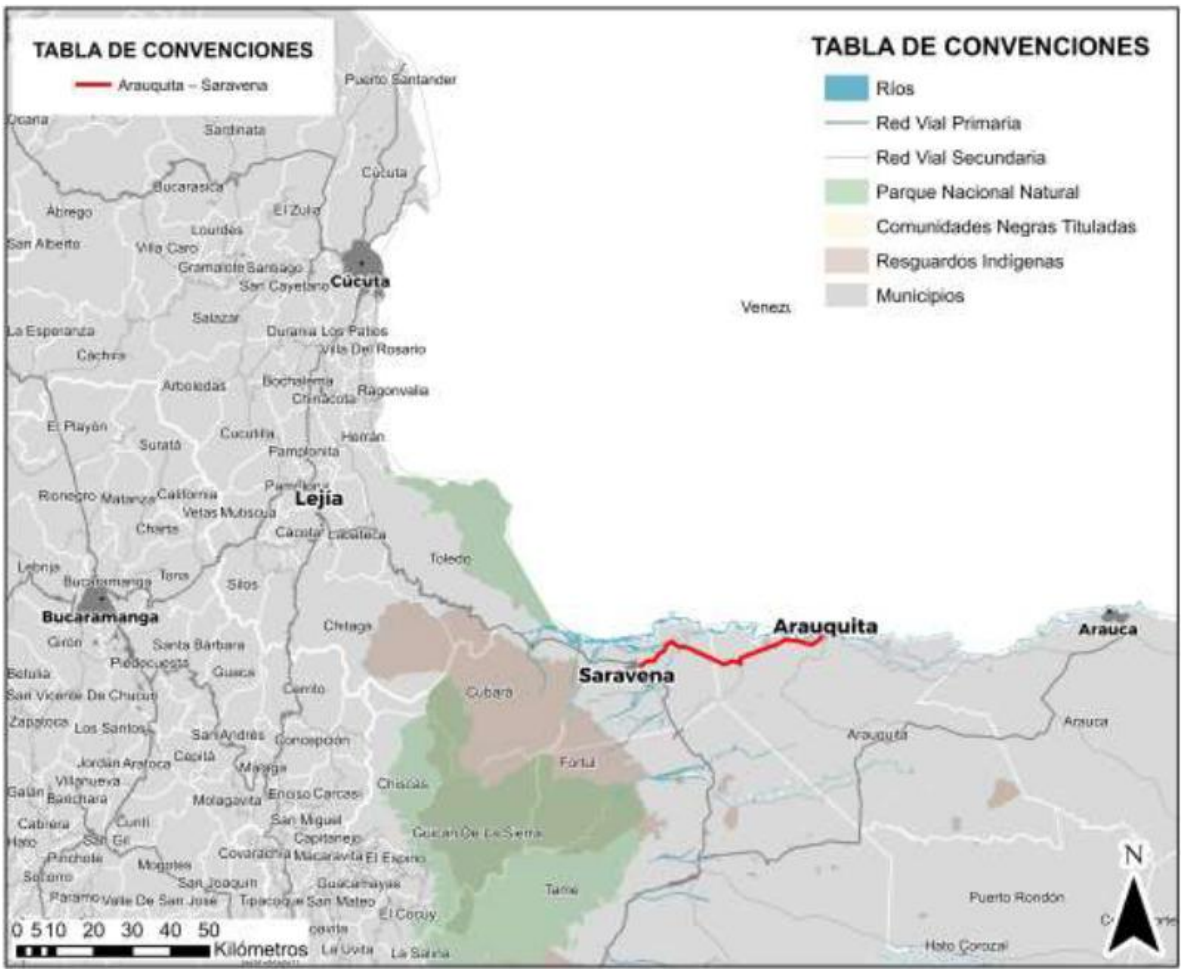



### 4.2.3. Arauquita - Saravena

La conexión Arauquita Saravena, situada en el departamento de Arauca, corresponde a un tramo de la vía secundaría Saravena-Arauquita-Arauca (La Antioqueña), identificada con código 65AR05, como se indica en el Mapa. Su propósito principal es el de conectar el norte del departamento para permitir el movimiento de personas y mercancías entre las cabeceras municipales de Arauca, Arauquita y Saravena.

La infraestructura vial corresponde al tramo Arauquita Saravena ubicado en los municipios de Arauquita y Saravena, que están clasificados como ZOMAC y PDET. Respecto al corredor, fue identificado como prioritario por la Estrategia de Convergencia Regional del DNP por su funcionalidad de conectividad de las cabeceras municipales y centros poblados al interior del departamento y con el sistema de ciudades. Según el Plan Vial Departamental de Arauca 2009-2018 (Ministerio de Transporte, 2025), está categorizado de importancia estratégica, siendo el segundo en orden de prioridad dentro de las vías departamentales. Adicionalmente, se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos Estratégicos para el Departamento de Arauca del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Según el Invías (2025), el tramo vial cuenta con una longitud aproximada de 58,1 km, en un terreno predominante plano, una sola calzada de dos carriles con un ancho de sección transversal de aproximadamente 9 metros, los cuales se encuentran pavimentados y en mal estado en su totalidad. Los problemas más comunes incluyen baches, fisuras y desgaste del asfalto, lo cual afecta la transitabilidad y la seguridad de los usuarios; adicionalmente, se presentan empozamientos a lado y lado de la vía. Se identifican necesidades de intervención de 20 km en sectores priorizados de acuerdo con el diagnostico e inventario de daños del sector.



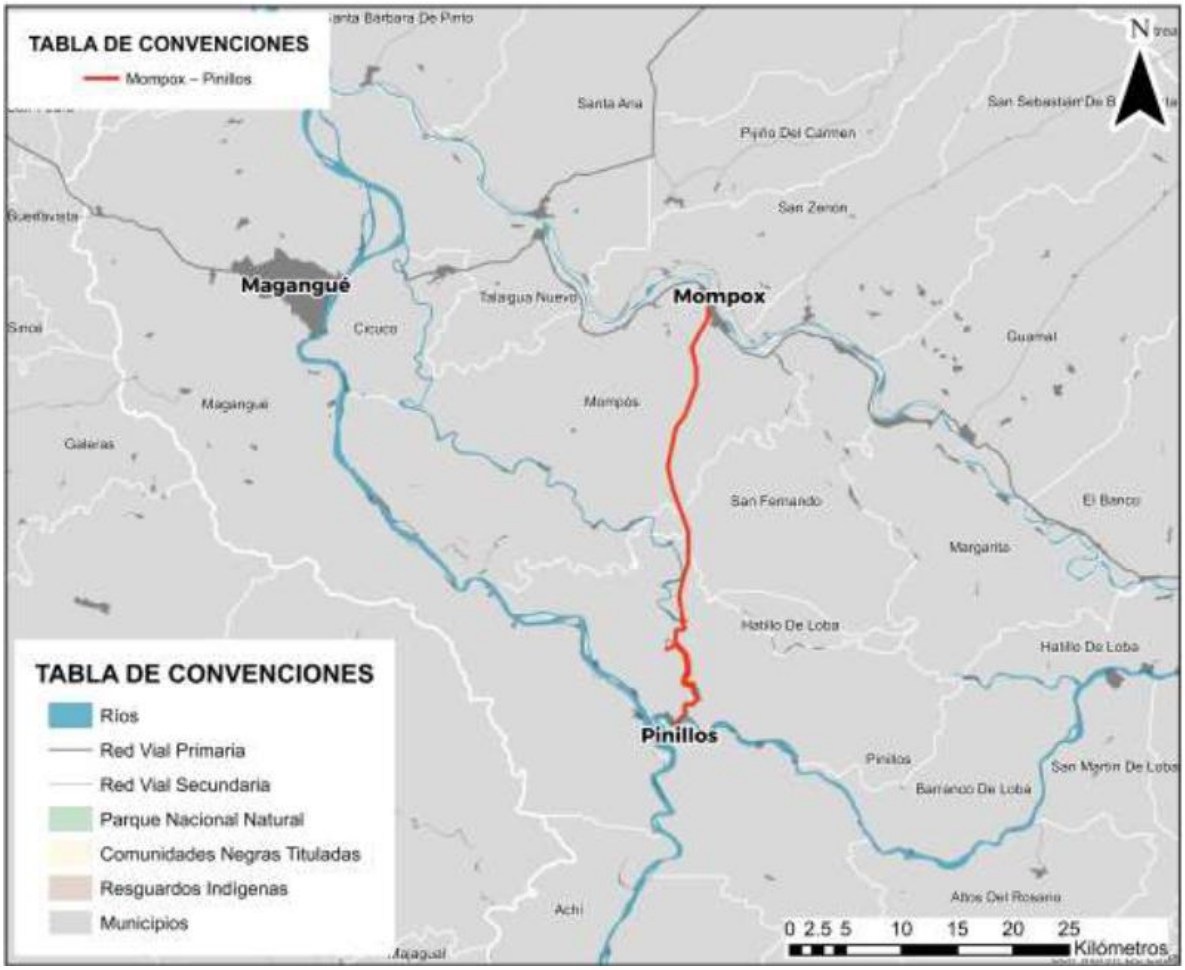

### 4.2.4. MOMPOX - PINILLOS

La zona por intervenir se encuentra localizada en zona rural del municipio de Pinillos, hacia el norte, específicamente en un sector que a futuro podría convertirse en zona de expansión urbana de Pinillos. Según lo informado por Invías (2025), es una vía existente en afirmado de aproximadamente 38 km, en mal estado. Actualmente, se encuentra en ejecución el mejoramiento de 1 km.

Este municipio se encuentra ubicado en el departamento de Bolívar, en la isla de Santa Bárbara, en la extensa región llamada Depresión Momposina, sobre la margen derecha del Río Magdalena, a una hora y media en chalupa del municipio de Magangué, aproximadamente. Es territorio de planicies inundables entre brazos del río Magdalena y complejos de ciénagas; alta disponibilidad hídrica y marcada estacionalidad de inundaciones, lo que condiciona la producción, el transporte y la vivienda.

A pesar de que el municipio de Pinillos tiene un gran potencial como despensa agrícola, pesquera y reserva natural en la zona, enfrenta problemas de movilidad debido a la deficiencia de las vías que encarecen el costo del transporte, y por ende el costo de vida de sus pobladores, lo que impide a esta población tener un acceso competitivo a los

mercados. Esto se refleja en la no superación de los altos índices de pobreza de la mayoría de sus habitantes.




### 4.2.5. SAMANIEGO – LA LLANADA – SOTOMAYOR

El tramo de vía secundaria con código 1702, ubicado en el departamento de Nariño, tiene una longitud de 42,14 km; de ellos, aproximadamente 6 km están pavimentados y 3 km adicionales se encuentran en ejecución.

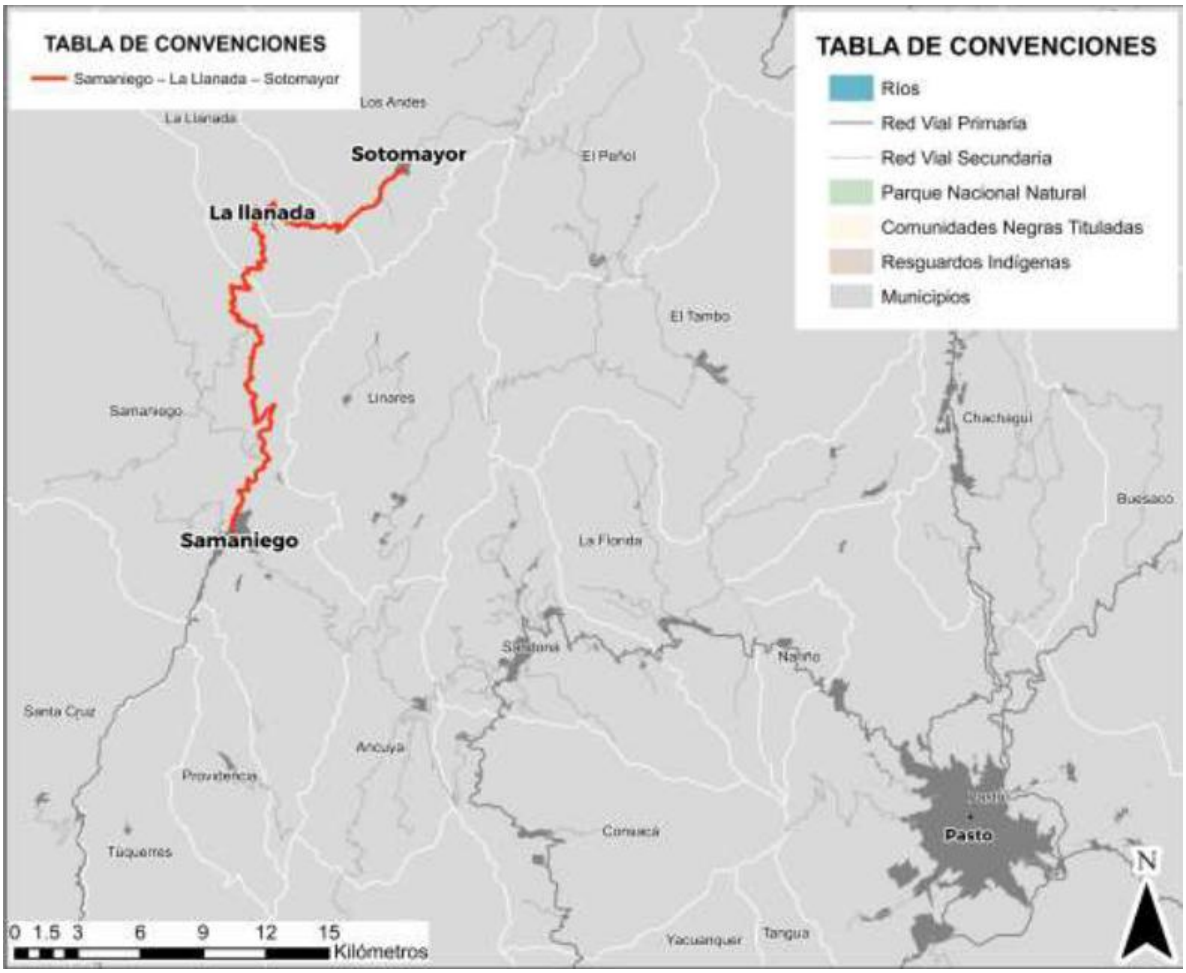
El corredor articula tres cabeceras de municipios ZOMAC de la subregión de Los Abades en el occidente nariñense: La Llanada, que se caracteriza por su economía basada en la minería; Samaniego, que basa su economía en la agricultura, así como por su industria artesanal. El municipio con Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) Sotomayor (Los Andes), basa su economía en la agricultura.

La subregión de los Abades enfrenta una situación compleja desde hace años, marcada por la violencia de grupos armados ilegales que intentan controlar el territorio. En 2024 se reportó allí una crisis humanitaria, que produjo aproximadamente 5.000 personas desplazadas, comunidades confinadas y denuncias de reclutamiento forzado. De acuerdo con el Observatorio de Drogas de Colombia, a 2023, Samaniego contaba con 758 hectáreas

de coca, La Llanada con 131 hectáreas y Sotomayor (Los Andes) con 340 hectáreas (Ministerio de Justicia, 2023) .

Según el Plan Vial Departamental, aprobado por el Ministerio de Transporte en el 2021 (Ministerio de Transporte, 2025), el corredor vial está clasificado como estratégico en la posición 16 de 114 tramos viales evaluados. Además, este corredor vial fue incluido en el Pacto Nariño

De acuerdo con lo informado por el Invías (2025), el tramo vial presenta deficiencias en obras de drenaje, conformación de calzada, terraplenes, disminuyendo significativamente los niveles de servicio y capacidad vial de los corredores a intervenir. Lo anterior debido a la falta de actividades de mejoramiento y mantenimiento y la inexistencia de una estructura de vial que cumpla con las condiciones técnicas y de seguridad requeridas.




### 4.2.6. TRANSVERSAL DEL CATATUMBO – CONVENCIÓN – LA MATA

El tramo comprendido entre Convención (Norte de Santander) y La Mata (Cesar) cuenta con una longitud aproximada de 60 km. Al departamento de Cesar corresponde 11,8 km, de los cuales 6,4 (del cruce de La Mata al corregimiento Ayacucho) se encuentran en pavimento. El estado es bueno en su mayoría (3,4 km), aunque algunos pequeños sectores

muestran pavimento en deterioro, sin señalización ni cunetas y falta de mantenimiento de alcantarillas (Invías, 2025).

la vía desde Ayacucho a Convención se encuentra en subrasante de arcilla amarilla con fragmentos de roca, en una longitud de 53,6 km aproximadamente. El estado es regular y malo en su mayor parte, no tiene bombeo y en algunos tramos la banca es muy estrecha. Las estructuras presentes en la vía no tienen las especificaciones para su funcionalidad óptima, no cuentan con las obras de drenaje y contención, carecen de mantenimiento periódico y rutinario; además, hay presencia de derrumbes, lodo y material de arrastre por crecientes de quebradas en la temporada invernal (Invías, 2025).




### 4.2.7. PUENTE PUERTO ASÍS – TETEYÉ

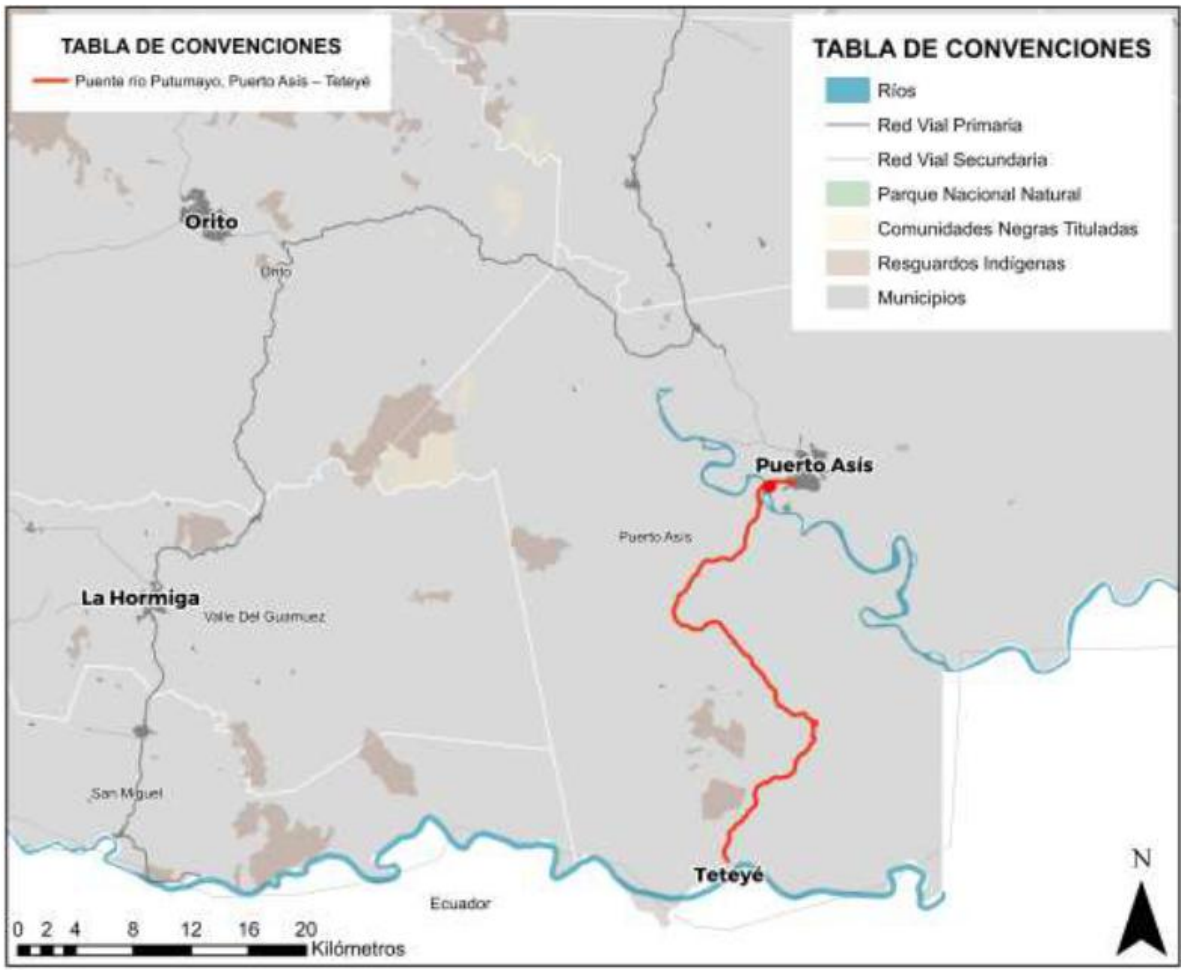
El corredor Puerto Asís-Teteyé permite la conectividad de las inmediaciones de la cabecera municipal de Puerto Asís con su zona rural, particularmente con las zonas ubicadas al costado sur del rio Putumayo.

El municipio de Puerto Asís está clasificado como ZOMAC y PDET. Respecto al corredor, fue identificado como prioritario por la Estrategia de Convergencia Regional del DNP, por su funcionalidad de conectividad entre la cabecera municipal y los centros poblados del

municipio. Según el Plan Vial Municipal de Puerto Asís (Ministerio de Transporte, 2025), el corredor es el tercero en orden de prioridad para el municipio. Adicionalmente, se encuentra enlistado en el capítulo Proyectos estratégicos para el departamento de Putumayo del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

Según el Invías (2025), actualmente se presenta dificultad de conectividad entre el casco urbano de Puerto Asís y el corredor en mención, debido a la presencia del río Putumayo, pues en el área conocida como La Esmeralda, el flujo de pasajeros y carga entre las dos orillas del río, se realiza en embarcaciones tipo ferry. La falta de una estructura vial eficiente, segura y confiable que permita la conexión del casco urbano del municipio de Puerto Asís con sus zonas rurales dificulta el intercambio comercial, aumentando los tiempos de viaje y costos de operación que traen como consecuencia la baja competitividad desde la perspectiva de transporte, específicamente en las ubicadas al costado sur del rio Putumayo.

La zona de La Esmeralda, donde actualmente se encuentra el muelle fluvial, se ubica en el valle del río Putumayo, en una zona en que el río presenta condiciones meándricas con una dinámica fuerte, pues muestra una divagación de su cauce que da lugar a estrangulamiento y abandono de meandros.



### 4.2.8. VÍAS DEL GUAVIO

La Vías del Guavio, referentes a la Troncal del Guavio (Ministerio de Transporte, 2025)14 y la vía Puente Guavio Santa María, permiten la conectividad de las provincias del Guavio y Medina en el departamento de Cundinamarca y el municipio de Santa María en el departamento de Boyacá, como se indica en el Mapa 9. Así mismo, por su ubicación estratégica, es considerada como una vía alterna para conectar el Altiplano con los Llanos Orientales.

La falta de conectividad eficiente de la región dificulta su desarrollo económico asociado a explotación minera, producción agrícola, ganadera, ecosistemas estratégicos además del abastecimiento de energía en los departamentos de Boyacá, Cundinamarca y Meta.

Para la conectividad de la región del Guavio se han priorizado 4 corredores, de los cuales se describe su estado a continuación:

El corredor que conecta las poblaciones de Gachalá, Palomas, Mámbita, San Pedro de Jagua y Medina es una vía secundaria a cargo del departamento de Cundinamarca, identificada con código 5011, denominada en el Plan Vial Departamental como Gachalá Medina Cruce Marginal de la Selva, hace parte de la Troncal del Guavio y presenta el puesto octavo en orden de prioridad para el departamento. Este se divide en dos tramos que presentan necesidades:

Tramo 1: Gachalá (Santa Marta) Cruce Mámbita (Ubalá B): Según el Invías (2025), el tramo de vía Gachalá-Mámbita discurre sobre un terreno tipo ondulado-montañoso, con pendientes altas que oscilan entre el 4 % y el 9 %. Tiene 34,9 Km de longitud y se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m. Además, aproximadamente el 75% de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 23% pavimentado y el 2 % en placa huella, los cuales presentan desgaste en la superficie de rodadura, hundimientos, pendiente fuertemente pronunciada, gran porcentaje de humedad y poca estabilidad (carpeta asfáltica y placa huella).

Tramo 2: Cruce Mámbita (Ubalá B) Medina: Según el Invías (2025), el tramo de vía entre Mámbita y Medina discurre sobre un terreno tipo ondulado, con pendientes altas que oscilan entre el 3 % y el 6 %. Presenta 51,1 Km de longitud. Se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m. Aproximadamente el 30 % de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 70 % está pavimentada con presencia de desgaste en la carpeta asfáltica.

Tramo 3: Guasca Gachetá Ubalá Gachalá: Según el Invías (2025), corresponde a la vía secundaria Guasca-Gachetá-Ubalá-Cruce Santa Marta, con código 5009, a cargo del departamento de Cundinamarca. Hace parte de la Troncal del Guavio y presenta el puesto octavo en orden de prioridad según el Plan Vial Departamental de Cundinamarca. La vía conecta los sectores desde el casco urbano del municipio Ubalá, pasando por la vereda San Juan de Ubalá, Inspección de Sueva del municipio de Junín, hasta el municipio de Guasca. Este corredor vial con una longitud aproximada de 85 km está conformado por una calzada de un ancho de vía promedio de 6 m; presenta una estructura de pavimento flexible en malas condiciones mostrando afectaciones de la superficie de rodadura, deterioro y

perdida de las capas de pavimento existente, figuración incipiente, hundimiento, baches y ausencia de obras de drenaje transversal y longitudinal en puntos específicos.

Tramo 4: Santa María-Puente Guavio: Según el Invías (2025), la vía conocida como Santa María-Puente Guavio es una vía secundaria identificada con código 56BY09, a cargo del departamento de Boyacá. Es denominada vía Santa María Límites con Cundinamarca y se le asigna prioridad estratégica por el Plan Vial Departamental de Boyacá. La vía presenta una longitud de 17,9 km y un ancho aproximado de 5 m con superficie en afirmado. Se encuentra en malas condiciones por el paso de quebradas y riachuelos que han socavado la banca en diferentes sectores. Desde el Puente sobre el río Batá hasta el puente sobre el río Guavio, la vía se encuentra en afirmado, pero presenta mejores condiciones y un ancho promedio cercano a los 6 m.

Considerando el estado general de los corredores, las actividades se enfocarán en el mejoramiento de la transitabilidad de los sectores críticos, priorizando mejorar laconectividad de la región. Respecto de los tramos priorizados, es importante resaltar que fueron identificados como prioritarios por la Estrategia de Convergencia Regional del DNP y se encuentran enlistados en los capítulos Proyectos estratégicos para el departamento de Cundinamarca y Proyectos estratégicos para el departamento de Boyacá del Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022-2026 (DNP, 2023).

## 4.3. JUSTIFICACION

### 4.3.1. Argelia – El Plateado

En los últimos años, Cauca ha enfrentado problemas de seguridad, crisis humanitaria, violación de derechos humanos y bloqueos constantes por parte de diferentes comunidades en la vía Panamericana, la principal arteria que conecta el departamento con el resto del país. Según la Misión de Observación Electoral (2025), entre enero y mayo de 2025, se contabilizaron en Colombia 134 hechos de violencia contra liderazgos, de los cuales 59 fueron letales, siendo el Cauca uno de los departamentos más afectados y con mayor participación en estos casos. La persistencia de asesinatos y atentados contra líderes en el Cauca confirma la alta vulnerabilidad del territorio, donde la ausencia de infraestructura vial y la débil presencia institucional han facilitado la continuidad de economías ilícitas y actores armados ilegales, lo que refuerza la necesidad de priorizar inversiones en conectividad y desarrollo para contrarrestar estas dinámicas.

Como lo informó el INVIAS (2025), la baja calidad de la infraestructura vial limita la conexión del Cañón del Micay con el interior del país y restringe la movilidad de personas y mercancías, con efectos negativos en el desarrollo socioeconómico local. Según lo informado por la Estrategia de Convergencia Regional, se identificó que: (i) Argelia se encuentra a más de cuatro horas de la ciudad más cercana y (ii) Guapi, Timbiquí y López de Micay carecen de conexión efectiva a la red carretera, lo que profundiza la desconexión física de la región (DNP, 2025). Esta situación es consecuencia de las marcadas dificultades topográficas que complican el trazado y construcción de vías en la zona, caracterizada por terrenos montañosos, presencia de ríos y alta inestabilidad geológica (Invías, 2025).

El anhelo histórico del departamento del Cauca es la comunicación por carretera con la costa pacífica y una de las máximas aspiraciones que desde hace años tienen los habitantes de esta región, es la construcción y pavimentación de una vía que comunique la Capital del departamento del Cauca con todos sus municipios. Esto mejoraría las oportunidades de la región pacífica caucana e impulsaría su desarrollo.

La vía Argelia – El Plateado, los bajos niveles de desarrollo de la infraestructura vial hacía la costa pacífica en el departamento del Cauca tiene como consecuencia un aumento drástico en los tiempos de viaje, aislamiento de la población, altos costos de desplazamientos, dificultades para el acceso oportuno a los servicios de salud, limitantes para la asistencia de los estudiantes a los centros educativos, un aumento considerable en los costos de los productos y en los transportes de carga y pasajeros, aunado a que el desplazamiento marítimo tiene aspectos desfavorables como largos recorridos y una alta accidentalidad e incluso mayor inseguridad.

Según el INVIAS (2025), las especificaciones técnicas insuficientes afectan la funcionalidad de las vías existentes en el Cañón del Micay. Muchas de las vías que buscan articular esta región con el resto del país fueron construidas bajo lineamientos de diseño que no responden a las condiciones climáticas, geotécnicas y de tránsito actuales. La utilización de parámetros técnicos desactualizados, sumada a la conformación de tramos viales improvisados o sin especificaciones claras, ha resultado en infraestructura de baja calidad y poca durabilidad, por lo anterior dentro de las estrategias del gobierno nacional se prevé intervenciones priorizadas de 25km de mejoramiento incluyendo las gestiones, sociales, ambientales y prediales en el sector Argelia – El Plateado.

### 4.3.2. Vía al Aro

El centro poblado de El Aro, en jurisdicción del municipio de Ituango (Antioquia), ha enfrentado históricamente graves problemas de aislamiento geográfico debido a la precariedad de su infraestructura vial. La conexión terrestre con Puerto Valdivia y con el casco urbano de Ituango se realiza a través de un corredor en condiciones deficientes, compuesto en su mayoría por tramos en afirmado, altamente vulnerables a derrumbes, pérdida de banca y deterioro por la fuerte pluviosidad y la compleja topografía montañosa de la zona.

Este rezago en conectividad ha limitado por décadas el acceso de la población a servicios básicos de salud, educación y comercio, encareciendo los costos de transporte de personas y productos agrícolas, y restringiendo la integración productiva y social con el resto del departamento de Antioquia. La situación de aislamiento ha estado acompañada de condiciones de vulnerabilidad social y económica, derivadas también del impacto histórico del conflicto armado en la región.

En este contexto, el Gobierno nacional, a través del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 – “Colombia, potencia mundial de la vida”, priorizó la intervención de corredores estratégicos en territorios apartados, bajo el transformador de Convergencia Regional y el Programa Colombia Avanza, orientado a reducir brechas de conectividad y garantizar la presencia efectiva del Estado. Asimismo, el CONPES de Vías para la Paz ha declarado la importancia estratégica de este tipo de proyectos en zonas históricamente afectadas por el conflicto y con bajos niveles de inversión estatal.

La vía Puerto Valdivia – El Aro – Ituango se identifica, en este marco, como una intervención necesaria y prioritaria que permitirá superar condiciones históricas de aislamiento, garantizar la movilidad permanente de las comunidades rurales, apoyar la operación del Proyecto Hidroeléctrico Ituango (Hidroituango) y contribuir al fortalecimiento de la integración territorial del norte de Antioquia con el resto del país.

El proyecto se ubica en el departamento de Antioquia, en los municipios de Valdivia e Ituango, específicamente en el corredor que conecta el centro poblado de El Aro con el municipio de Ituango y con la troncal de la Ruta al Mar en Puerto Valdivia. Se trata de una región con topografía altamente montañosa, caracterizada por pendientes pronunciadas, suelos inestables y alta pluviosidad, condiciones que generan dificultades permanentes para la transitabilidad y el mantenimiento vial.

Actualmente, la vía se encuentra en condiciones precarias, conformada en su mayoría por tramos en afirmado sin pavimentación y con deterioro progresivo de la capa de rodadura. Los deslizamientos, la pérdida de banca y el anegamiento por lluvias son frecuentes, ocasionando cierres parciales o totales de la vía y afectando la movilidad de la población. Esta situación limita el acceso oportuno a servicios básicos de salud, educación y comercio, e incrementa los costos de transporte de bienes y personas.

El área de influencia corresponde a comunidades rurales de difícil acceso, con altos índices de aislamiento histórico, condiciones de pobreza y vulnerabilidad socioeconómica, y rezago en inversión pública. La vía constituye el único acceso terrestre al centro poblado de El Aro, lo que le otorga un carácter estratégico para garantizar la movilidad cotidiana de sus habitantes y la conexión con Ituango y con el resto del departamento.

Adicionalmente, la zona reviste importancia nacional por su cercanía al Proyecto Hidroeléctrico Ituango (Hidroituango), siendo esta vía un corredor clave para su operación, mantenimiento y abastecimiento logístico. Por lo tanto, la intervención de la vía no solo responde a las necesidades locales de movilidad y conectividad, sino que también tiene un impacto regional y nacional en términos de integración territorial, competitividad y seguridad.

A partir de los estudios especializados realizados sobre el corredor, los cuales permiten establecer las características actuales de la vía, los aspectos físicos y ambientales que inciden en su desarrollo, y los parámetros de diseño requeridos para garantizar su funcionalidad y seguridad. Teniendo en cuenta estos insumos se formulan intervenciones proyectadas y aseguran que las soluciones planteadas respondan a las necesidades. A continuación, se relacionan los más importantes para el presente capitulo:

1. Estudio de tránsito, capacidad y niveles de servicio: El análisis de tránsito evidenció una demanda creciente de vehículos, con predominio de transporte de carga y pasajeros, lo que genera condiciones de saturación en varios tramos del corredor. Los niveles de servicio proyectados indican que, de no intervenirse, la capacidad de la vía se verá comprometida, afectando la movilidad y la seguridad vial. Este diagnóstico justifica la necesidad de obras de ampliación, mejoramiento geométrico y fortalecimiento de la infraestructura vial.

2. Estudios topográficos: Se adelantaron levantamientos topográficos de detalle que permitieron caracterizar la geometría existente y definir el trazado de la vía en sus diferentes secciones. Con esta información se proyectaron alineamientos, pendientes y radios de curva acordes con las normas de diseño vigentes, asegurando la funcionalidad y seguridad del corredor.

3. Trazado y diseño geométrico, seguridad y señalización vial: El estudio de diseño geométrico planteó soluciones para mejorar la transitabilidad, corrigiendo curvas críticas, pendientes elevadas y restricciones de visibilidad. Se incluyó la propuesta de señalización vertical y horizontal conforme al Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, así como elementos de seguridad vial que mitiguen el riesgo de accidentalidad.

4. Estudio geológico y geomorfológico: Se identificaron unidades litológicas y condiciones geomorfológicas relevantes para la estabilidad del corredor. El análisis evidenció sectores con susceptibilidad a movimientos en masa y procesos de inestabilidad, lo cual hace necesario implementar medidas de estabilización, drenaje y control de erosión para garantizar la seguridad de los usuarios.

5. Estudio de suelos y fundaciones: El análisis geotécnico de suelos permitió establecer la capacidad portante y las características mecánicas de los materiales, información que se utilizó en el diseño de pavimentos, cimentaciones y estructuras de soporte. Se definieron espesores y tipos de capas para garantizar la durabilidad de la vía y la seguridad estructural de los puentes y pontones proyectados.

6. Estudio de hidrología, hidráulica y socavación: El componente hidrológico e hidráulico permitió identificar las principales cuencas y drenajes que inciden sobre el trazado vial. Se proyectaron obras de drenaje transversal y longitudinal, así como protecciones contra socavación en puntos críticos, garantizando el adecuado manejo de aguas superficiales y reduciendo el riesgo de afectaciones por avenidas torrenciales.

7. Estudio de estabilidad de taludes y terraplenes: Se evaluaron las condiciones de estabilidad de taludes y terraplenes existentes y proyectados, identificando zonas de alta susceptibilidad a deslizamientos. Con base en los resultados, se propusieron soluciones de estabilización mediante muros de contención, drenes, revegetalización y otras técnicas de ingeniería que minimizan el riesgo de afectaciones estructurales y ambientales.

8. Estudio y diseño de estructuras: El proyecto contempla la construcción y mejoramiento de estructuras como puentes, pontones y obras de contención. El diseño se desarrolló considerando cargas de diseño, sismicidad de la zona y características geotécnicas del terreno, con el fin de garantizar seguridad, funcionalidad y vida útil adecuada de las obras.

Así las cosas, la utilización de parámetros técnicos desactualizados, sumada a la conformación de tramos viales improvisados o sin especificaciones claras, ha resultado en infraestructura de baja calidad y poca durabilidad, por lo anterior dentro de las estrategias del gobierno nacional se prevé intervenciones priorizadas de 5.2km de mejoramiento incluyendo las gestiones, sociales, ambientales y prediales en el sector VÍA El ARO LA GALERA LA SIERRA LA GRANJA VEREDA QUEBRADA DEL MEDIO LA ASUNCIÓN ITUANGO YARUMAL HASTA SALIR A LA VÍA PRIMARIA TRONCAL DE OCCIDENTE

### 4.3.3. Arauquita – Saravena

La Via Arauquita - Saravena situado en el departamento Arauca, cuenta con una longitud aproximada de 58,1 km, corresponde a una vía secundaría de los cuales se encuentran pavimentados y en su totalidad en mal estado, se encuentra en un terreno que es predominante plano, cuenta con una sola calzada de dos carriles con un ancho de calzada. esta vía se encuentra en un estado de deterioro significativo, con daños notables en su pavimentación. Los problemas más comunes incluyen baches, fisuras y desgaste del asfalto, lo cual afecta la transitabilidad y la seguridad de los usuarios. Adicionalmente, se presentan empozamientos a lado y lado de la vía.

De acuerdo con lo anterior, se presenta el estado actual de la vía:

| Tramos | | Longitud (km) | Estado actual |
|---|---|---|---|
| Tramo I | Saravena- Puerto Nariño | 12,8 | Carpeta de Rodadura deteriorada, obras de drenaje tipo alcantarillas obstruidas y colapsadas |
| Tramo II | Puerto Nariño - La esmeralda | 20 | Pavimento en buen estado |
| Tramo III | La esmeralda San Lorenzo | 14 | Carpeta de Rodadura deteriorada, obras de drenaje tipo alcantarillas obstruidas y colapsadas |
| Tramo IV | San Lorenzo-Peralonso | 5 | Afectación de la via por efecto de la ola invernal teniendo en cuenta que el rio Arauca, impactó de manera directa sobre la banca |
| Tramo V | Peralonso - Arauquita | 6,4 | Carpeta de Rodadura deteriorada, y en algunos tramos perdida de la capa de rodadura. |

De acuerdo con lo anterior, se ha visto la necesidad de realizar trabajos de rehabilitación de la vía, dado el desgaste natural y el incremento del tráfico vehicular, especialmente relacionado con la industria petrolera en la región y así mismo asegurar el adecuado drenaje de la vía, lo cual implica la construcción de alcantarillas y descoles con un diámetro mínimo de 0,90 m, adicionalmente, se plantea el cambio de las alcantarillas existentes que no cumpla con el diámetro mínimo de 90 cm de diámetro.

Por otra parte, es primordial el mantenimiento constante debido a las condiciones climáticas y geográficas de la región. Las lluvias pueden causar deterioro rápido de la vía, creando dificultades para los habitantes y el transporte de mercancías.

El proyecto abarca el mejoramiento de 20 km, mediante la recuperación de su estructura y/o carpeta asfáltica y ampliación de la calzada, así como el mantenimiento periódico en sectores priorizados y 42,2 kilómetros de mantenimiento rutinario.

Es importante manifestar que la vía Arauquita-Saravena es una arteria crucial para el transporte en el departamento, ya que permite la movilidad de personas y mercancías entre ambos municipios. El mejoramiento de la vía, el reemplazo y construcción de las obras de

drenaje y subdrenaje, contribuirá a una mayor seguridad vial y reducirá el riesgo de accidentes, garantizando un tránsito más seguro para los usuarios.

Además, el proyecto busca dar continuidad al servicio de transporte terrestre, vital para el desarrollo económico de Arauca. Al mejorar la vía, se facilita un tránsito más fluido y eficaz, promoviendo la conexión entre localidades y beneficiando especialmente a las zonas rurales y de difícil acceso. Esta mejor conectividad favorece la integración regional, unificando y fortaleciendo las relaciones comerciales, culturales y sociales dentro de la región.

#### 4.3.4. Mompox – Pinillos

El corredor vial Mompox – Pinillos, ubicado en el departamento de Bolívar, constituye un eje de conectividad fundamental para la integración territorial de la Depresión Momposina. Este tramo, contemplado dentro de los proyectos estratégicos del programa Vías para la Paz, presenta un alto grado de deterioro y deficiencias estructurales que afectan la movilidad, incrementan los costos de operación vehicular y limitan el acceso de las comunidades a bienes y servicios básicos.

El proyecto ha sido priorizado en el Plan Plurianual de Inversiones del PND 2022–2026 y cuenta con una inversión estimada superior a 167 mil millones de pesos, lo que ratifica su importancia estratégica para la región Caribe y para el desarrollo nacional.

Desde la perspectiva económica, el mejoramiento del corredor permitirá ahorros significativos en costos de operación vehicular y tiempos de viaje, gracias a la rehabilitación de tramos críticos, la atención de puntos de drenaje y la modernización de la infraestructura. Estas intervenciones se traducen en un impacto directo sobre la reducción de costos logísticos y en el fortalecimiento de la cadena productiva de la región, que se caracteriza por actividades agrícolas, pesqueras y comerciales.

En el ámbito social, la vía Mompox – Pinillos cumple una función esencial al articular comunidades que han enfrentado históricamente condiciones de aislamiento geográfico y limitado acceso institucional. Su mejoramiento fortalecerá la seguridad vial, incrementará la movilidad intermunicipal y permitirá que la población cuente con mejores condiciones de acceso a servicios de salud, educación y oportunidades de empleo. De igual forma, la rehabilitación del corredor consolidará el turismo cultural y patrimonial en el municipio de Mompox, reconocido como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, generando un círculo virtuoso de desarrollo local sostenible.

En términos estratégicos, la intervención de este corredor representa un aporte directo a la inclusión territorial, la equidad regional y el cierre de brechas, en concordancia con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 y con las políticas nacionales de conectividad y desarrollo regional. De esta manera, la vía Mompox – Pinillos se configura como un proyecto de alto impacto que fortalece la integración regional, dinamiza la economía local, mejora la calidad de vida de la población y refuerza la presencia del Estado en la región Caribe.

El corredor vial Mompox – Pinillos, ubicado en el departamento de Bolívar, constituye un eje de conectividad fundamental para la integración territorial de la Depresión Momposina.

Este tramo, contemplado dentro de los proyectos estratégicos del programa Vías para la Paz, presenta un alto grado de deterioro y deficiencias estructurales que afectan la movilidad, incrementan los costos de operación vehicular y limitan el acceso de las comunidades a bienes y servicios básicos.

Con las inversiones programadas se prevé la ejecución de 15 km de estructura de pavimento, así como obras complementarias de drenaje requeridas en esta, que principalmente presenta zonas cenagosas y el mantenimiento del corredor en los sitios priorizados

### 4.3.5. Samaniego – La Llanada – Sotomayor

El corredor vial Samaniego – La Llanada – Sotomayor, identificado con el código 1702, se localiza en el departamento de Nariño y tiene una longitud aproximada de 42,14 km, de los cuales únicamente 6 km están pavimentados y 3 km adicionales se encuentran actualmente en ejecución.

Esta vía secundaria articula tres cabeceras municipales de la subregión de los Abades: Samaniego, cuya economía se sustenta en la agricultura y la artesanía; La Llanada, con base en la minería; y Sotomayor (Los Andes), municipio clasificado como PDET, que depende principalmente de la agricultura.

La subregión de los Abades enfrenta una compleja situación social y humanitaria. Ha sido escenario de la presencia de grupos armados ilegales que buscan controlar el territorio, lo cual en 2024 generó crisis humanitarias con cerca de 5.000 personas desplazadas, comunidades confinadas y denuncias de reclutamiento forzado. De acuerdo con el Observatorio de Drogas de Colombia, los municipios del corredor sumaban en 2023 más de 1.200 hectáreas de cultivos de coca, lo que evidencia la necesidad de una estrategia integral de sustitución de economías ilícitas y fortalecimiento institucional.

Desde el punto de vista técnico, el corredor presenta deficiencias en obras de drenaje, conformación de calzada y terraplenes, lo que reduce de manera significativa su nivel de servicio y capacidad vial. La ausencia de mantenimiento regular y de una estructura acorde con los estándares técnicos y de seguridad vial incrementa los riesgos de accidentalidad y dificulta la movilidad de personas y mercancías.

El Plan Vial Departamental, aprobado en 2021 por el Ministerio de Transporte, clasificó esta vía en la posición 16 entre 114 corredores evaluados, confirmando su importancia estratégica para la conectividad de Nariño. Además, fue incluida en el Pacto Nariño como una de las prioridades para el cierre de brechas regionales.

La intervención prevista contempla actividades de mejoramiento, mantenimiento, obras de drenaje y atención de sitios críticos en al menos 6 km del corredor.

Estas acciones permitirán mejorar la transitabilidad, reducir los tiempos de viaje y los costos de operación vehicular, además de favorecer la movilidad segura y continua de la población. En este contexto, la vía Samaniego – La Llanada – Sotomayor se justifica plenamente como un proyecto que responde a la necesidad de fortalecer la conectividad en una zona PDET, impulsar la diversificación productiva lícita, mejorar las condiciones sociales y económicas

de comunidades históricamente marginadas, y consolidar la presencia del Estado. De esta manera, el corredor constituye una herramienta clave para el desarrollo sostenible, la inclusión territorial y la construcción de paz en el occidente nariñense.

Con las inversiones programadas se prevé la ejecución de 6 km de estructura de pavimento, así como obras complementarias de drenaje requeridas en esta zona y el mantenimiento del corredor en los sitios priorizados.

### 4.3.6. Transversal del Catatumbo – Convención – La Mata

El corredor vial La mata – Convenciones, cuenta con una longitud aproximada de 60 Km de los cuales 6,4 Km (Del cruce de La Mata al corregimiento Ayacucho) actualmente se encuentran en pavimento y su estado es bueno en su mayoría (3,4 km), aunque algunos pequeños sectores muestran pavimento en deterioro, sin señalización ni cunetas y falta limpieza de alcantarillas.

La vía desde Ayacucho a Convención se encuentra en sub-rasante de arcilla amarilla con fragmentos de roca, en una longitud de 53,6 Km aproximadamente, su estado es regular y malo en su mayor parte, no tiene bombeo y en algunos tramos se hace necesaria la ampliación de la banca.

De acuerdo con lo anterior, las estructuras presentes en la vía generalmente no tienen las especificaciones para su funcionalidad óptima, requiriendo trabajos de ampliación y/o construcción, con los respectivos estudios hidráulicos, geotécnicos y estructurales. Además, estas vías no cuentan con las obras de drenaje, contención.

Con base en la evaluación técnica de las dificultades expuestas, se define la necesidad de priorizar el mejoramiento de 30 Km que se encuentran actualmente en afirmado desde Convenciones (K60+000) hacia La Mata (K0+000). Las actividades de mejoramiento integral de la vía contemplan la construcción de la estructura de pavimento, ampliación de la via, obras de drenaje y de contención tales como la construcción de obras de drenaje (alcantarillas, box culvert, cunetas) ya que es un corredor que sufre constantemente de pérdidas de banca y deslizamientos.

Adicionalmente, se plantea actividades de mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario en los casos puntuales que se requiera, esto con el fin de mantener en buenas condiciones el corredor a lo largo de los años de intervención del proyecto. Adicionalmente, se requiere la recuperación de la transitabilidad segura mediante la remoción de derrumbes, limpieza de lodo y material de arrastre por crecientes de quebradas en la temporada invernal. De acuerdo con lo anterior, estas intervenciones son necesarias con el fin de disminuir la probabilidad de cierres garantizando a los usuarios seguridad, circulación permanente y ahorros de tiempo de viajes.

Los recursos asignados para este proyecto se destinarán a mejorar la vía, con el objetivo de garantizar la seguridad y comodidad de los desplazamientos. Las principales actividades para ejecutar incluyen:

- Mejoramiento y pavimentación de la vía la Mata-Convención

- Construcción o rehabilitación de las obras de drenaje y subdrenajes necesarias, según revisión, ajuste y complementación de los estudios y diseños.

- Revisión, ajuste, actualización, modificación o complementación de los estudios y diseños existentes, incluyendo el cálculo estructural del pavimento y otras obras necesarias para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial.

Estas intervenciones llevarán los estudios y diseños existentes a la fase III para la ejecución de las obras prioritarias y necesarias para mejorar la vía. Esto contribuirá al bienestar de los usuarios, reflejado en la seguridad y comodidad del desplazamiento.

Mejoramiento a lo largo del corredor en una longitud aproximada de 30 km, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización y demás obras que faciliten la transitabilidad, así como, el mantenimiento a lo largo del corredor en los sectores priorizados.

### 4.3.7. Puente Puerto Asís – Teteyé

La falta de una estructura vial eficiente, segura y confiable que permita la conexión del casco urbano del municipio de Puerto Asís con sus zonas rurales, específicamente las ubicadas al costado sur del rio Putumayo, dificulta en gran medida el intercambio comercial, aumentando los tiempos de viaje y costos de operación que traen como consecuencia la baja competitividad desde la perspectiva de transporte de pasajeros y carga. La ausencia de una conexión vial entre los costados del rio Putumayo, requiere de la implementación de una solución vial, específicamente de un puente que permita el paso a través del mismo, por lo cual, se contempla la construcción con los respectivos accesos puente sobre el río Putumayo cuya longitud es de 920 m, que soporten el tráfico vehicular departamental e interdepartamental. Adicionalmente esta solución traerá beneficios debido a su cercanía con la frontera colombo ecuatoriana, fortaleciendo el crecimiento económico, la productividad y competitividad de la región.

El ancho total del puente es de 12 m dentro de los cuales se encuentran 2 calzadas de 3.65 m, dos bermas de 0.60 m, dos new jersey de 0.35 m, dos zonas de peatones de 1.20 m, y dos bordillos de 0.20 m. Las barandas utilizadas son new jersey de 1.10 m de altura para la zona vehicular. En la zona de peatones, la baranda es metálica de 1.10 m de altura y se apoya sobre un bordillo de concreto.

Actualmente, existe una red vial terciaria que puede ser aprovechable para dar acceso al puente. En el costado norte se encuentra la vía al muelle La Esmeralda, la cual parte desde el casco urbano de Puerto Asís y finaliza en el sector del muelle con una longitud aproximada de 2,20 kilómetros, siendo usada para transportar la carga que entra y sale del puerto. Esta vía actualmente se encuentra en afirmado, lo que genera gran cantidad de material particulado por la circulación de automotores sobre la mismas.

La obra proyectada contribuir al desarrollo sostenible y a la integración del país mediante una red vial eficiente, cómoda y segura, resuelve encontrar en este proyecto con una estructura (puente y accesos) que contemple los conceptos de sostenibilidad y que permita mejorar la transitabilidad, favorecer la conectividad y el dinamismo de flujos de transporte de bienes, mercancías y personas, garantizando la conservación del entorno físico, biótico

y social del área del proyecto y a su vez, contribuyendo con en el fortalecimiento de la competitividad de los municipios y Departamentos reduciendo el impacto de los recursos disponibles.

La construcción del puente y sus obras complementarias permitirá la creación de una conexión vial continua a través de una red vial eficiente, cómoda y segura. Esto beneficiará a los habitantes del área de influencia al facilitar su movilidad, aumentar la seguridad en el tránsito y mejorar la calidad de vida. Además, este proyecto fomentará el comercio y la distribución de productos locales de manera más ágil, fortaleciendo así el desarrollo sostenible de la región.

Los estudios y diseños pertinentes del proyecto aseguran que este se lleve a cabo con rigurosidad técnica, coordinando todas las áreas temáticas relacionadas. La infraestructura vial propuesta satisfará los requisitos mínimos de seguridad, comodidad y tránsito, contribuyendo a una red vial eficiente que favorecerá el desarrollo económico y social del Departamento de Putumayo.

### 4.3.8. Vías del Guavio

La vía Sueva – Ubalá se encuentra en la provincia del Guavio, en el departamento de Cundinamarca. Localizada al oriente del departamento, es una provincia de gran importancia por sus grandes reservas forestales e hídricas. Limita al norte con las provincias de Sabana Centro y Almeidas, al sur con las provincias de Oriente y Medina, al oeste con Bogotá y al este con el departamento de Boyacá.

El corredor vial se encuentra en pavimento flexible y actualmente presenta deterioro a lo largo del mismo, con un ancho de carril promedio de 6.0 m. A lo largo de su recorrido, se evidencia un deterioro en el pavimento, caracterizado por piel de cocodrilo de severidad alta, desgaste superficial por fatiga, hundimientos y pérdida de banca, así como fisuras en media luna que comprometen la seguridad de los usuarios. Adicionalmente, las obras hidráulicas existentes presentan daños estructurales con presencia de vegetación y sedimentos. En algunas zonas, no hay suficientes obras de drenaje, lo que ocasiona inundaciones en temporada de lluvias, afectando la vialidad y la comunidad.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia una falta de mantenimiento adecuado, lo que impacta negativamente en la funcionalidad óptima de la vía. Aunque se han realizado inversiones en el corredor, estas no han sido suficientes para garantizar la transitabilidad en condiciones seguras en toda la vía. Existen sectores con inestabilidad, por lo cual es necesario realizar intervenciones para la construcción de estructuras de contención y mejorar las condiciones existentes del corredor, garantizando la seguridad vial y facilitando el transporte, reduciendo los costos y el tiempo para los habitantes y comerciantes que transitan la zona.

A raíz de la evaluación técnica de las dificultades mencionadas, se identifica la necesidad de priorizar actividades de mejoramiento sectores priorizados entre Gachetá y Ubalá, los cuales se encuentran actualmente en mal estado. Las actividades de mejoramiento integral de la vía contemplan la reconstrucción de la estructura del pavimento, ampliación de la vía, y obras de contención y drenaje, tales como la construcción de alcantarillas, box culverts y

cunetas, ya que es un corredor que sufre constantemente de pérdida de banca y deslizamientos.

Tramo 1: Gachalá (Santa Marta) Cruce Mámbita (Ubalá B): Según el Invías (2025), el tramo de vía Gachalá-Mámbita discurre sobre un terreno tipo ondulado-montañoso, con pendientes altas que oscilan entre el 4 % y el 9 %. Tiene 34,9 Km de longitud y se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m. Además, aproximadamente el 75% de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 23% pavimentado y el 2 % en placa huella, los cuales presentan desgaste en la superficie de rodadura, hundimientos, pendiente fuertemente pronunciada, gran porcentaje de humedad y poca estabilidad (carpeta asfáltica y placa huella).

Tramo 2: Cruce Mámbita (Ubalá B) Medina: Según el Invías (2025), el tramo de vía entre Mámbita y Medina discurre sobre un terreno tipo ondulado, con pendientes altas que oscilan entre el 3 % y el 6 %. Presenta 51,1 Km de longitud. Se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m. Aproximadamente el 30 % de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 70 % está pavimentada con presencia de desgaste en la carpeta asfáltica.

Tramo 3: Guasca Gachetá Ubalá Gachalá: Según el Invías (2025), corresponde a la vía secundaria Guasca-Gachetá-Ubalá-Cruce Santa Marta, con código 5009, a cargo del departamento de Cundinamarca. Hace parte de la Troncal del Guavio y presenta el puesto octavo en orden de prioridad según el Plan Vial Departamental de Cundinamarca. La vía conecta los sectores desde el casco urbano del municipio Ubalá, pasando por la vereda San Juan de Ubalá, Inspección de Sueva del municipio de Junín, hasta el municipio de Guasca. Este corredor vial con una longitud aproximada de 85 km está conformado por una calzada de un ancho de vía promedio de 6 m; presenta una estructura de pavimento flexible en malas condiciones mostrando afectaciones de la superficie de rodadura, deterioro y perdida de las capas de pavimento existente, figuración incipiente, hundimiento, baches y ausencia de obras de drenaje transversal y longitudinal en puntos específicos.

Tramo 4: Santa María-Puente Guavio: Según el Invías (2025), la vía conocida como Santa María-Puente Guavio es una vía secundaria identificada con código 56BY09, a cargo del departamento de Boyacá. Es denominada vía Santa María Límites con Cundinamarca y se le asigna prioridad estratégica por el Plan Vial Departamental de Boyacá. La vía presenta una longitud de 17,9 km y un ancho aproximado de 5 m con superficie en afirmado. Se encuentra en malas condiciones por el paso de quebradas y riachuelos que han socavado la banca en diferentes sectores. Desde el Puente sobre el río Batá hasta el puente sobre el río Guavio, la vía se encuentra en afirmado, pero presenta mejores condiciones y un ancho promedio cercano a los 6 m.

#### 4.3.9. Gerencia Integral

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 tramite de actas de costos y obra además de los tramites 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.

## 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 | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 1.566.265.060 | 1,00 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 301.204.819 | 4,00 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 414.013.907 | 1,00 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 663.696.936 | 1,00 |

| Vigencia | Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 2.054.819.278 | 0,90 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Antioquia | Ituango | El Aro - Puerto Valdivia | Kilómetros | $ 53.000.000.000 | 5,20 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Número | $ 1.716.350.222 | 0,61 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Número | $ 1.097.338.667 | 0,39 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Kilómetros | $ 186.311.111 | 0,10 |
| 2026 | Vía terciaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Número | $ 670.904.086 | 0,40 |
| 2026 | Vía terciaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Número | $ 1.006.356.129 | 0,60 |
| 2026 | Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 929.095.914 | 0,57 |
| 2026 | Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 1.393.643.871 | 0,85 |
| 2026 | Vía terciaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Número | $ 82.386.364 | 1,00 |
| 2026 | Vía terciaria mejorada | Realizar gestión social para mejoramiento de via terciaria | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Número | $ 2.551.656.392 | 1,00 |
| 2026 | Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Kilómetros | $ 615.957.244 | 0,40 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Número | $ 1.086.956.522 | 1,00 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Número | $ 1.086.956.522 | 1,00 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Número | $ 760.869.565 | 0,35 |

| Vigencia | Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Número | $ 1.413.043.478 | 0,65 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 1.293.478.261 | 0,90 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 1.058.695.652 | 0,74 |
| 2026 | Puente construido en vía terciaria | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Número | $ 2.166.666.667 | 0,57 |
| 2026 | Vía terciaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Número | $ 833.333.333 | 1,00 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Número | $ 1.190.000.000 | 0,60 |
| 2026 | Vía secundaria mejorada | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Número | $ 793.333.333 | 0,40 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 2.157.166.667 | 1,18 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 1.153.833.333 | 0,63 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachetá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 501.666.667 | 0,27 |
| 2026 | Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 1.204.000.000 | 0,66 |
| 2026 | Vía terciaria mejorada | Realizar la gerencia integral para el mejoramiento de vía secundaria | Nacional | | | Número | $ 9.000.000.000 | 300,00 |
| **Total** | | | | | | | **$ 93.950.000.000** | |

### 4.4.2. VIGENCIA 2027

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 3.373.493.976 | 1,00 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 3.301.204.819 | 16,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Número | $ 963.855.422 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 12.397.108.434 | 1,60 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 11.791.337.349 | 4,95 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Número | $ 3.444.444.444 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Número | $ 1.888.888.889 | 8,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Número | $ 1.777.777.778 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Número | $ 2.333.333.333 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Número | $ 1.711.111.111 | 6,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Número | $ 1.000.000.000 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Arauca | Saravena | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 7.618.000.000 | 0,90 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Arauca | Arauquita | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 2.533.566.856 | 0,30 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Kilómetros | $ 2.281.888.889 | 1,10 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Kilómetros | $ 1.867.000.000 | 0,90 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 7.679.569.892 | 1,80 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 5.759.677.419 | 1,50 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 2.312.043.012 | 1,30 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 5.466.709.677 | 3,07 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Kilómetros | $ 6.761.363.636 | 2,00 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Kilómetros | $ 2.057.898.064 | 1,30 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Número | $ 3.695.652.174 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Número | $ 3.478.260.870 | 12,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Número | $ 2.065.217.391 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Número | $ 2.717.391.304 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Número | $ 2.282.608.696 | 9,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Número | $ 978.260.870 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 5.302.874.783 | 0,75 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 2.756.521.739 | 0,40 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimientos periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 1.913.478.261 | 1,20 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimientos periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 3.029.673.912 | 1,90 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Puente construido en vía terciaria | Elaboración, revisión, actualización y/o ajuste de estudios y diseños. | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Número | $ 1.611.111.111 | 0,43 |
| Puente construido en vía terciaria | Construir puente en vía terciaria (puentes, pontones, puente colgante, entre otros). | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Número | $ 21.065.626.389 | 0,11 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Número | $ 3.886.121.759 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Número | $ 4.666.666.667 | 14,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Número | $ 4.000.000.000 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Número | $ 1.701.858.950 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Número | $ 4.555.555.556 | 16,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Número | $ 2.111.111.111 | 1,00 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 6.083.096.247 | 3,10 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 3.253.749.156 | 1,70 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachetá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 1.414.673.544 | 0,70 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 3.395.216.510 | 1,80 |
| | | | | | | **$ 174.285.000.000** | |

### 4.4.3. VIGENCIA 2028

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Predios adquiridos | Número | $ 270.352.353 | 4,00 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 37.257.831.325 | 4,00 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 17.108.166.322 | 6,50 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Medidas ambientales ejecutadas | Número | $ 1.666.666.667 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Predios adquiridos | Número | $ 1.149.204.774 | 9,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Pasivos sociales saneados | Número | $ 555.555.556 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Medidas ambientales ejecutadas | Número | $ 1.666.666.667 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión predial | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Predios adquiridos | Número | $ 766.136.517 | 4,00 |
| Vía secundaria mejorada | Realizar la gestión social | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Pasivos sociales saneados | Número | $ 555.555.556 | 1,00 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Arauca | Saravena | Argelia - El Plateado | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 30.138.222.222 | 3,80 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Arauca | Arauquita | Argelia - El Plateado | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 27.982.536.153 | 3,52 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Saravena | Arauquita - Sravena | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 15.433.888.888 | 6,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 6.411.000.000 | 2,70 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria mejorada | Kilómetros | $ 7.905.913.979 | 1,70 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria mejorada | Kilómetros | $ 12.640.885.111 | 1,90 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 12.472.043.011 | 7,00 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 10.690.322.580 | 6,00 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Vía terciaria mejorada | Kilómetros | $ 16.167.377.808 | 4,00 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Nariño | La Llanada | Samaniego - La Llanada - Sotomayor | Vía terciaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 9.442.864.891 | 9,30 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 38.265.652.174 | 5,20 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 15.944.021.739 | 2,10 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 1.957.600.000 | 0,70 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 1.965.802.487 | 0,90 |
| Puente construido en vía terciaria | Construir puente en vía terciaria (puentes, pontones, puente colgante, entre otros). | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Puente construido en vía terciaria existente | Número | $ 47.806.806.250 | 0,25 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 21.622.222.222 | 3,50 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 18.533.333.333 | 2,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 6.748.300.208 | 3,10 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachalá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 3.609.555.926 | 1,60 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachetá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 1.569.372.141 | 0,70 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 3.766.493.140 | 1,80 |
| | | | | | | | **$ 372.070.350.000** | |

### 4.4.4. VIGENCIA 2029

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 72.086.035.586 | 6,80 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 17.954.669.214 | 5,90 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Arauca | Sarvena | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 71.288.000.000 | 8,40 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Arauca | Arauquita | Argelia - El Plateado | Kilómetros | $ 36.322.933.333 | 4,28 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Sarvena | Arauquita - Sravena | Kilómetros | $ 5.123.746.833 | 2,13 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Arauca | Arauquita | Arauquita - Sravena | Kilómetros | $ 2.137.000.000 | 0,90 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 3.592.102.684 | 0,69 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 21.062.365.591 | 3,10 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 10.182.795.699 | 5,00 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Kilómetros | $ 10.182.795.699 | 5,00 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 46.716.444.561 | 6,50 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 25.629.891.304 | 3,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 1.630.434.783 | 0,80 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Kilómetros | $ 869.565.217 | 0,45 |
| Puente construido en vía terciaria | Construir puente en vía terciaria (puentes, pontones, puente colgante, entre otros). | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Número | $ 55.481.700.838 | 0,29 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Kilómetros | $ 3.888.888.889 | 0,85 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 24.711.111.111 | 4,00 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 21.622.222.222 | 2,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 9.168.030.531 | 4,00 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachalá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 4.903.830.284 | 2,30 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachetá | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 2.132.100.123 | 1,00 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Kilómetros | $ 5.117.040.298 | 2,40 |
| **TOTAL** | | | | | | **$ 451.803.704.800** | |

### 4.4.5. VIGENCIA 2030

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 83.654.625.608 | 6,10 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 32.272.781.822 | 9,70 |
| Vía terciaria mejorada | Mejorar las especificaciones técnicas iniciales de vías terciarias (placa huella, pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria mejorada | Kilómetros | $ 25.718.522.652 | 4,31 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Santa Cruz de Mompox | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 12.207.143.396 | 6,00 |
| Vía terciaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías terciarias | Bolivar | Pinillos | Santa Cruz de Mompox - Pinillos | Vía terciaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 14.241.667.295 | 7,00 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 52.939.575.542 | 7,55 |
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cesar | La Gloria | Convención - La Mata | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 28.047.457.241 | 4,00 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Norte de Santander | El Carmen | Convención - La Mata | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 162.473.110 | 0,10 |
| Puente construido en vía terciaria | Construir puente en vía terciaria (puentes, pontones, puente colgante, entre otros). | Putumayo | Puerto Asís | Puerto Asís - Teteyé | Puente construido en vía terciaria existente | Número | $ 66.223.531.494 | 0,35 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 26.488.888.889 | 4,00 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 16.555.555.556 | 2,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 5.779.709.474 | 2,30 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachalá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 3.091.472.510 | 1,20 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachetá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 1.344.118.482 | 0,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 3.225.884.359 | 1,30 |
| **TOTAL** | | | | | | | **$ 371.953.407.430** | |

### 4.4.6. VIGENCIA 2031

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria mejorada | Mejorar especificaciones técnicas iniciales de vías secundarias (pavimentos, estructuras y obras drenajes, entre otros). | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 117.771.735.447 | 7,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cauca | Argelia | Argelia - El Plateado | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 18.350.611.531 | 5,40 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 24.951.582.657 | 3,50 |
| Vía terciaria mejorada | Realizar la gestión ambiental | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Vía secundaria mejorada | Kilómetros | $ 17.822.559.041 | 2,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Ubalá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 7.279.243.444 | 2,45 |

| Nombre Producto | Actividad | Departamento | Municipio | Sector | Nombre del Indicador | Unidad de Medida | Nación | Meta |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachalá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 3.893.548.820 | 1,30 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Cundinamarca | Gachetá | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 1.692.847.313 | 0,50 |
| Vía secundaria con mantenimiento periódico o rutinario | Realizar mantenimiento periódicos y/o rutinario a vías secundarias | Boyacá | Santa Maria | Vías del Guavio | Vía secundaria con mantenimiento | Kilómetros | $ 4.062.833.551 | 1,30 |
| **TOTAL** | | | | | | | **$ 195.824.961.804** | |

## 4.5. CRONOGRAMA

### 4.5.1. Argelia – El Plateado

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2031 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2031 |

### 4.5.2. Vía El Aro

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/01/2026 | 31/10/2026 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/01/2026 | 31/10/2026 |

### 4.5.3. Arauquita - Saravena

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2029 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2029 |

### 4.5.4. Mompox - Pinillos

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2030 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2030 |

### 4.5.5. Samaniego – La Llanada – Sotomayor

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2028 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2028 |

### 4.5.6. Transversal Del Catatumbo – Convención – La Mata

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/01/2026 | 31/12/2030 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/01/2026 | 31/12/2030 |

### 4.5.7. Puente Puerto Asís – Teteyé

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2030 |

| Concurso de méritos | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2030 |

### 4.5.8. Vías Del Guavio

| Licitación Publica | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Etapa precontractual | Publicar pliegos borrador | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Publicar pliegos definitivos | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Realizar adendas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Informe de evaluación y publicación de ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2031 |

| **Concurso de méritos** | | | |
|---|---|---|---|
| **Etapa** | **Actividad** | **Fecha de Inicio** | **Fecha de fin** |
| Etapa precontractual | Publicación de pliegos | 20/11/2025 | 1/12/2025 |
| | Realizar adendas | 2/12/2025 | 5/12/2025 |
| | Admitir ofertas | 4/12/2025 | 4/12/2025 |
| | Publicar ofertas | 9/12/2025 | 15/12/2025 |
| | Informe de adjudicación | 18/12/2025 | 23/12/2025 |
| Etapa contractual | Ejecución de obras | 2/03/2026 | 31/12/2031 |

**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 asfalticos, 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.

### 5.1.1. Presupuesto Argelia – El Plateado

| **PRESUPUESTO DE OBRA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 5.905.772.788 |
| BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS | $ 29.970.296.367 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 68.096.753.661 |
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 179.370.153.676 |

| | |
|---|---|
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 9.141.896.697 |
| OBRAS VARIAS | $ 26.807.054.686 |
| TRANSPORTES | $ 4.748.340.700 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 324.040.268.575** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 41.132.489.593** |
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 142.577.718** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 1.296.161.074** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 366.611.496.960** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 2.679.084.016** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 369.290.580.976** |
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 550.868.457** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 7.161.862.922** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 377.003.312.355 |

| **PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $12.224.909.689 |
| PERSONAL TÉCNICO | $2.645.714.995 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $1.127.616.907 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $0 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | $512.345.383 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $16.510.586.974 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $38.964.985.260 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | |
| **VIÁTICOS** | $247.408.424 |

| | |
|---|---|
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $5.620.150.978 |
| **OTROS COSTOS** | $1.006.153.495 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $6.873.712.896 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $45.838.698.156 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $1.682.727.771 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $47.521.425.927 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $9.029.070.926 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$56.550.496.853** |

### 5.1.2. Presupuesto Vía El Aro

| **PRESUPUESTO DE OBRA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 16.649.668.241 |
| BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS | $ 3.205.504.339 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 7.018.498.437 |
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 17.569.919.063 |
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 651.877.470 |
| OBRAS VARIAS | |
| TRANSPORTES | $ 120.272.113 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 45.215.739.663** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 3.362.194.160** |
| **PLAN DE MANEJO DE TRANSITO** | **$ 21.069.889** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 247.659.824** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 48.846.663.536** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 0** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 48.846.663.536** |
| **CARACTERIZACION VIAL** | **$ 5.188.316** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 0** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 48.851.851.852 |

| **PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA** |
|---|

| ITEM | VALOR |
|---|---|
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $ 816.249.010 |
| PERSONAL TÉCNICO | $ 387.192.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $ 0 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $ 0 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | $ 0 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $ 1.203.441.010 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $ 2.406.882.020 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | $ 94.208.550 |
| **VIÁTICOS** | $ 0 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $ 10.680.000 |
| **OTROS COSTOS** | $ 455.008.386 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $ 559.896.936 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $ 2.966.778.956 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $ 519.059.824,00 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $ 3.485.838.780 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $ 662.309.368 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$ 4.148.148.148** |

### 5.1.3. Presupuesto Arauquita - Saravena

| PRESUPUESTO DE OBRA | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 10.735.882.848 |
| BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS | $ 63.922.207.806 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 42.971.071.671 |
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 33.933.884.686 |
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 1.844.578.673 |
| OBRAS VARIAS | $ 0 |
| TRANSPORTES | $ 213.289.157 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 153.620.914.841** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 31.011.311.720,00** |
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 3.085.889.669,00** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 0** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 187.718.116.230** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 673.568.627,00** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 188.391.684.857** |

| | |
|---|---|
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 2.532.320.000,00** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 16.663.807.162,00** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 207.587.812.019 |

| **PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $ 4.180.600.000 |
| PERSONAL TÉCNICO | $ 490.000.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $ 83.300.000 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $ 0 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | $ 0 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $ 4.753.900.000 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $ 11.219.204.000 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | $ 0 |
| **VIÁTICOS** | $ 75.600.000 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $ 1.729.700.000 |
| **OTROS COSTOS** | $ 213.150.000 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $ 2.018.450.000 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $ 13.237.654.000 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $ 6.144.961.502 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $ 19.382.615.502 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $ 3.682.696.945 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$ 23.065.312.447** |

### 5.1.4. Presupuesto Mompox - Pinillos

| **PRESUPUESTO DE OBRA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 13.770.117.556 |
| PUENTE | $ 66.356.279.150 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 67.092.040.063 |

| | |
|---|---|
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 479.091.358 |
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 0 |
| CARACTERIZACION VIAL | $ 55.900.000 |
| TRANSPORTES | $ 0 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 147.753.428.127** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 4.043.250.575** |
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 0** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 358.026.995** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 152.154.705.697** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 0** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 152.154.705.697** |
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 1.559.852.000** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 0** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 153.714.557.697 |

| **PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $ 2.225.980.000 |
| PERSONAL TÉCNICO | $ 604.200.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $ 90.540.000 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $ 0 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | $ 0 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $ 2.920.720.000 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $ 6.892.899.200 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | $ 0 |
| **VIÁTICOS** | $ 112.480.000 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $ 1.751.248.000 |
| **OTROS COSTOS** | $ 592.215.000 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $ 2.455.943.000 |

| | |
|---|---|
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $ 9.348.842.200 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $ 1.071.325.867 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $ 10.420.168.067 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $ 1.979.831.933 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$ 12.400.000.000** |

### 5.1.5. Presupuesto Samaniego – La Llanada – Sotomayor

| **PRESUPUESTO DE OBRA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 4.318.575.155 |
| PUENTE | $ 122.983.619 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 600.161.956 |
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 16.050.887.670 |
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 783.383.034 |
| CARACTERIZACION VIAL | $ 0 |
| TRANSPORTES | $ 0 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 21.875.991.433** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 1.546.554.306** |
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 0** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 358.026.995** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 23.780.572.734** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 0** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 23.780.572.734** |
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 72.500.000** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 2.245.457.625** |
| **VALOR TOTAL BÁSICO DE OBRAS** | **$ 24.121.449.058** |
| **VALOR AIU** | **$ 7.236.434.717** |
| **VALOR IVA SOBRE UTILIDAD** | **$ 207.821.919** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 33.184.760.000 |

| PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $ 1.045.724.000 |
| PERSONAL TÉCNICO | $ 119.016.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $ 34.000.000 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $ 0 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | $ 0 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $ 1.198.740.000 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $ 2.829.026.400 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | $ 0 |
| **VIÁTICOS** | $ 55.200.000 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $ 429.582.000 |
| **OTROS COSTOS** | $ 82.500.000 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $ 567.282.000 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $ 3.396.308.400 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $ 380.787.734 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $ 3.777.096.134 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $ 717.648.265 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$ 4.494.744.399** |

### 5.1.6. Presupuesto Transversal Del Catatumbo – Convención – La Mata

| PRESUPUESTO DE OBRA | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 35.261.724.196 |
| BASES, SUBBASES | $ 48.919.791.000 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 54.330.801.710 |
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 8.171.059.990 |
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 6.519.486.304 |
| CARACTERIZACION VIAL | $ 0 |
| TRANSPORTES | $ 1.536.613.440 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 154.739.476.640** |
| **IVA 19%** | **$ 1.130.788.483** |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS + IVA** | **$ 155.870.265.123** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 15.846.980.027** |

| | |
|---|---|
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 360.000.000** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 0** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 172.077.245.150** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 0** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 172.077.245.150** |
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 2.000.000.000** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 16.000.000.000** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES, INCLUYE IVA (C)** | **$ 39.511.613.008** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 229.588.858.158 |

| **PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $ 4.811.523.534 |
| PERSONAL TÉCNICO | $ 726.840.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $ 195.300.000 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $ 193.140.000 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | $ 0 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $ 5.926.803.534 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $ 13.987.256.341 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | $ 0 |
| **VIÁTICOS** | $ 43.740.000 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $ 849.840.000 |
| **OTROS COSTOS** | $ 329.220.000 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $ 1.222.800.000 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $ 15.210.056.340 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $ 1.142.884.837 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $ 16.352.941.177 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $ 3.107.058.824 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$ 19.460.000.000** |

### 5.1.7. Presupuesto Puente Puerto Asís – Teteyé

| PRESUPUESTO DE OBRA | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| A - TERRAPLEN DE APROXIMACIÓN IZQUIERDO (COSTADO NORTE) | $ 4.737.024.304 |
| B - ACCESO PUENTE TRAMO 1 (COSTADO NORTE) | $ 9.988.657.102 |
| C - PUENTE TRAMO 2 (ELEMENTO CENTRAL) | $ 64.590.415.033 |
| D - ACCESO PUENTE TRAMO 3 (COSTADO SUR) | $ 10.428.140.571 |
| E - TERRAPLEN DE APROXIMACIÓN DERECHO (COSTADO SUR) | $ 40.096.175.812 |
| F - PROTECCIÓN DE MARGEN IZQUIERDA (COSTADO NORTE) | $ 4.733.710.841 |
| G - PROTECCIÓN DE MARGEN DERECHA (COSTADO SUR) | $ 1.072.235.986 |
| H - GLORIETA | $ 2.702.196.363 |
| I - CONFORMACIÓN Y DESMONTE OBRAS DE PROTECCIÓN PILA 8 PUENTE | $ 266.526.154 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 138.615.082.166** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 7.687.271.834** |
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 1.500.000.000** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 147.802.354.000** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 1.080.094.125** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 148.882.448.125** |
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 4.150.000.000** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 14.093.096.954** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES** | **$ 12.044.353.395** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 179.169.898.474 |

| PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $4.692.600.000 |
| PERSONAL TÉCNICO | $560.000.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $84.000.000 |

| | |
|---|---|
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | $0 |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | $5.336.600.000 |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $12.594.376.000 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | |
| **VIÁTICOS** | $44.000.000 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $1.528.800.000 |
| **OTROS COSTOS** | $243.600.000 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $1.816.400.000 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $14.410.776.000 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $2.318.439.544 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $16.729.215.544 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $3.178.550.953 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$19.907.766.497** |

### 5.1.8. Presupuesto Vías Del Guavio

| **PRESUPUESTO DE OBRA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| PRELIMINARES Y EXPLANACIONES | $ 56.085.889.284 |
| BASES, SUBBASES Y AFIRMADOS | $ 24.305.257.110 |
| PAVIMENTOS ASFÁLTICOS | $ 64.237.122.526 |
| ESTRUCTURAS Y DRENAJES | $ 7.749.918.719 |
| SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDA VIAL | $ 1.916.155.077 |
| OBRAS VARIAS | $ 199.881.675 |
| TRANSPORTES | $ 34.726.632.006 |
| **SUBTOTAL BÁSICO DE LAS OBRAS** | **$ 189.220.856.397** |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES DE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y/O ADICIONALES, (INCLUYE OBRAS Y GESTIÓNES AMBIENTALES DEL PAGA Y EIA)** | **$ 7.081.972.024** |
| **PROVISIÓN PARA JORNADAS DE TRABAJO 24 HORAS DIARIAS 7 DIAS DE LA SEMANA** | **$ 2.500.000.000** |
| **LICENCIAS AMBIENTALES/TRAMITES AMBIENTALES** | **$ 0** |
| **VALOR BÁSICO DE OBRAS, INCLUYE OBRAS COMPLEMENTARIAS Y AJUSTES** | **$ 198.802.828.421** |
| **VALOR IVA (OBRA) (19% SOBRE UTILIDAD OBRA)** | **$ 1.452.789.900** |
| **SUBTOTAL OBRAS (INCLUYE IVA)** | **$ 200.255.618.321** |

| | |
|---|---|
| **REVISIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O MODIFICACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS Y/O ELABORACION DEL CÁLCULO DE LA ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO Y/O CÁLCULOS ESTRUCTURALES Y/O DE OBRAS REQUERIDAS PARA GARANTIZAR LA ESTABILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL** | **$ 1.785.000.000** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 18.829.182.638** |
| **PROVISIÓN PARA GESTIÓN SOCIAL , PREDIAL, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD NO MODIFICABLE (Incluye PAGA e IVA19%)** | **$ 33.081.579.948** |
| **VALOR TOTAL DEL PROYECTO** | $ 253.951.380.907 |

| **PRESUPUESTO DE INTERVENTORIA** | |
|---|---|
| **ITEM** | **VALOR** |
| **COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL** | |
| PERSONAL PROFESIONAL | $7.599.800.000 |
| PERSONAL TÉCNICO | $560.000.000 |
| PERSONAL ADMINISTRATIVO | $84.000.000 |
| OTROS COSTOS DE PERSONAL | |
| PROVISIÓN JORNADAS 7X24 | |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = SUMATORIA** | **$ 8.243.800.000** |
| **FACTOR MULTIPLICADOR** | 2,36 |
| **SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL (A)** | $19.455.368.000 |
| **OTROS COSTOS DIRECTOS** | |
| **VIÁTICOS** | $44.000.000 |
| **COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA** | $1.911.000.000 |
| **OTROS COSTOS** | $304.500.000 |
| **SUBTOTAL OTROS COSTOS DIRECTOS = SUMATORIA DE = (B)** | $2.259.500.000 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (A) + (B) = (C)** | $21.714.868.000 |
| **PROVISIÓN PARA AJUSTES Y/O FRENTE ADICIONAL = (D)** | $1.653.639.755 |
| **SUBTOTAL COSTOS BASICOS = (C) + (D) = (E)** | $23.368.507.755 |
| **IVA = 19% * (E) = (F)** | $4.440.016.473 |
| **COSTO TOTAL DE INTERVENTORIA** | **$27.808.524.228** |

**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 extraordinaria.

| CONSTRUCCIÓN , MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO-NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ-PEREIRA, QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR), LA BALSA-SUÁREZ-MORALES (CAUCA), PIVIJAY-APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA-ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN-GUAPI CAUCA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Sector** | **Vigencia** | **Fuente** | **Valor Obra** | **Valor Interventoría** | **Inversión Total** |
| Argelia - El Plateado | 2026 | Nación | $ 4.150.000.000 | $ 850.000.000 | **$ 5.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 26.416.410.000 | $ 5.410.590.000 | **$ 31.827.000.000** |
| | 2028 | Nación | $ 45.348.170.500 | $ 9.288.179.500 | **$ 54.636.350.000** |
| | 2029 | Nación | $ 78.733.784.984 | $ 11.306.919.816 | **$ 90.040.704.800** |
| | 2030 | Nación | $ 101.219.748.167 | $ 14.707.659.263 | **$ 115.927.407.430** |
| | 2031 | Nación | $ 121.135.198.704 | $ 14.987.148.274 | **$ 136.122.346.978** |
| **TOTAL** | | | **$ 377.003.312.355** | **$ 56.550.496.853** | **$ 433.553.809.208** |
| | | | | | |
| Vía El Aro | 2026 | Nación | $ 48.851.851.852 | $ 4.148.148.148 | **$ 53.000.000.000** |
| **TOTAL** | | | **$ 48.851.851.852** | **$ 4.148.148.148** | **$ 53.000.000.000** |
| | | | | | |
| Arauquita - Saravena | 2026 | Nación | $ 2.700.000.000 | $ 300.000.000 | **$ 3.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 23.810.410.170 | $ 2.645.601.130 | **$ 26.456.011.300** |
| | 2028 | Nación | $ 77.692.889.700 | $ 8.632.543.300 | **$ 86.325.433.000** |
| | 2029 | Nación | $ 103.384.512.149 | $ 11.487.168.017 | **$ 114.871.680.166** |
| **TOTAL** | | | **$ 207.587.812.019** | **$ 23.065.312.447** | **$ 230.653.124.466** |
| | | | | | |
| Mompox - Pinillos | 2026 | Nación | $ 3.720.000.000 | $ 280.000.000 | **$ 4.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 19.732.740.000 | $ 1.485.260.000 | **$ 21.218.000.000** |
| | 2028 | Nación | $ 40.649.523.153 | $ 3.059.641.528 | **$ 43.709.164.681** |
| | 2029 | Nación | $ 41.868.655.496 | $ 3.151.404.177 | **$ 45.020.059.673** |
| | 2030 | Nación | $ 47.743.639.048 | $ 4.423.694.295 | **$ 52.167.333.343** |
| **TOTAL** | | | **$ 153.714.557.697** | **$ 12.400.000.000** | **$ 166.114.557.697** |
| | | | | | |
| Samaniego - La Llanada - Sotomayor | 2026 | Nación | $ 2.860.000.000 | $ 390.000.000 | **$ 3.250.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 7.760.950.296 | $ 1.058.311.404 | **$ 8.819.261.700** |
| | 2028 | Nación | $ 22.563.809.704 | $ 3.046.432.995 | **$ 25.610.242.699** |
| **TOTAL** | | | **$ 33.184.760.000** | **$ 4.494.744.399** | **$ 37.679.504.399** |
| | | | | | |
| Convención - La Mata | 2026 | Nación | $ 6.164.000.000 | $ 536.000.000 | **$ 6.700.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 25.962.344.800 | $ 2.257.595.200 | **$ 28.219.940.000** |
| | 2028 | Nación | $ 53.482.430.288 | $ 4.650.646.112 | **$ 58.133.076.400** |
| | 2029 | Nación | $ 68.858.628.996 | $ 5.987.706.869 | **$ 74.846.335.865** |
| | 2030 | Nación | $ 75.121.454.074 | $ 6.028.051.819 | **$ 81.149.505.893** |
| **TOTAL** | | | **$ 229.588.858.158** | **$ 19.460.000.000** | **$ 249.048.858.158** |
| | | | | | |
| Puente, Puerto Asís - Teteye | 2026 | Nación | $ 2.700.000.000 | $ 300.000.000 | **$ 3.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 20.409.063.750 | $ 2.267.673.750 | **$ 22.676.737.500** |
| | 2028 | Nación | $ 43.026.125.625 | $ 4.780.680.625 | **$ 47.806.806.250** |
| | 2029 | Nación | $ 53.433.530.754 | $ 5.937.058.973 | **$ 59.370.589.727** |
| | 2030 | Nación | $ 59.601.178.345 | $ 6.622.353.149 | **$ 66.223.531.494** |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **TOTAL** | | | **$ 179.169.898.474** | **$ 19.907.766.497** | **$ 199.077.664.971** |
| | | | | | |
| Vías del Guavio | 2026 | Nación | $ 6.300.000.000 | $ 700.000.000 | **$ 7.000.000.000** |
| | 2027 | Nación | $ 31.561.244.550 | $ 3.506.804.950 | **$ 35.068.049.500** |
| | 2028 | Nación | $ 50.264.349.273 | $ 5.584.927.697 | **$ 55.849.276.970** |
| | 2029 | Nación | $ 60.888.901.112 | $ 6.765.433.457 | **$ 67.654.334.569** |
| | 2030 | Nación | $ 50.837.066.343 | $ 5.648.562.927 | **$ 56.485.629.270** |
| | 2031 | Nación | $ 54.099.819.629 | $ 5.602.795.197 | **$ 59.702.614.826** |
| **TOTAL** | | | **$ 253.951.380.907** | **$ 27.808.524.228** | **$ 281.759.905.135** |
| | | | | | |
| Gerencia Integral | 2026 | Nación | | | **$ 9.000.000.000** |
| | | | | | |
| **TOTAL, INVERSIÓN** | | | **$ 1.483.052.431.462** | **$ 167.834.992.572** | **$ 1.659.887.424.034** |

## 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 **$ 1.659.887.424.034**, necesarias para adelantar los procesos de la obra e interventoría tendientes la contratación de:

- MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA ARAUQUITA – SARAVENA, EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $230.653.124.466
- CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO PUTUMAYO Y MEJORAMIENTO DE SUS VIAS DE ACCESO EN EL DEPARTAMENTO DE PUTUMAYO EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 199.077.664.971.
- MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA LA MATA - CONVENCIÓN EN LOS DEPARTAMENTOS DE NORTE SANTANDER Y CESAR EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE

LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 249.048.858.158

- MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VÍAS DEL GUAVIO GUASCA – GACHETÁ – UBALÁ – GACHALÁ – MAMBITA Y MEDINA – MAMBITA – SANTA MARIA) EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 281.759.905.135
- MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA ARGELIA – EL PLATEADO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAUCA EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 433.553.809.208
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VIÁ MOMPOX - PINILLOS EN EL DEPARTAMENTO BOLIVAR EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 166.114.557.697
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA SAMANIEGO – LA LLANADA - SOTOMAYOR EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 37.679.504.399
- MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA VÍA El ARO LA GALERA LA SIERRA LA GRANJA VEREDA QUEBRADA DEL MEDIO LA ASUNCIÓN ITUANGO YARUMAL HASTA SALIR A LA VÍA PRIMARIA TRONCAL DE OCCIDENTE, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN EL MARCO DE LA DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS QUE HACEN PARTE DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA PAZ CONPES 4161 Y SU INTERVENTORÍA. Por valor de $ 53.000.000.000
- Gerencia integral para el acompañamiento integral del proyecto por valor total de $ 9.000.000.000, en la vigencia 2026.

a través del proyecto 2402-0600-0016 “CONSTRUCCIÓN , MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO-NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ-PEREIRA, QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR), LA BALSA-SUÁREZ-MORALES (CAUCA), PIVIJAY-APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA

GUARANDA-ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN-GUAPI CAUCA", en el marco del programa Vías Para la Paz CONPES 4161.

| | | |
|---|---|---|
| Sección | 240200 | INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS |
| Programa | 2402 | INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL |
| Subprograma | 0600 | INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE |
| Proyecto | 0016 | CONSTRUCCIÓN , MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO-NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ-RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ-PEREIRA, QUIBDÓ-MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA-SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX-PINILLOS (BOLÍVAR), LA BALSA-SUÁREZ-MORALES (CAUCA), PIVIJAY-APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO-LA LLANADA-SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA-CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ-SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS-SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO-ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO-EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES-VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN-BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS-TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL-RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO-BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA-PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA-ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN-GUAPI CAUCA |
| Subproyecto | 51102A | 5.CONVERGENCIA REGIONAL /A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCIARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS |

Cordialmente,

Firmado digitalmente por OLANO CAJIAO RAUL ALEJANDRO

**RAÚL ALEJANDRO OLANO CAJIAO**
Jefe Oficina Asesora de Planeación (E)

**Elaboró**: GSCP Ing. Camilo Andres Gómez Bocanegra
OAP Sergio Andres Ramirez Barrios

**Revisó**: OAP Sergio Alejandro Prieto Leal
**Aprobó:** OAP Raúl Alejandro Olano Cajiao
**Fecha:** 03 de diciembre de 2025