



DG 45578

Bogotá D. C., 25 de agosto de 2021

Doctora

OLGA LUCÍA GRAJALES GRAJALES.

SECRETARIA COMISION SEGUNDA DE RELACIONES EXTERIORES COMERCIO EXTERIOR
DEFENSA Y SEGURIDAD CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA CAMARA DE
REPRESENTANTES

CRA 7 8 68 EDIF NUEVO DEL CONGRESO

3904050

debates.comisionsegunda@camara.gov.co

Bogotá

Asunto: Respuesta a su radicado en la Entidad bajo el No. 73836 del 18 de agosto de 2021.

Respetada doctora Olga Lucía:

En atención al oficio, dirigido al Despacho y radicado según el asunto, mediante el cual solicita dar respuesta a la Proposición No.007 (21 de julio 2021), nos permitimos dar respuesta a los numerales del cuestionario anexo, de acuerdo con nuestra competencia de la siguiente manera:

Pregunta 1:

1.- ¿Cuánto es el tiempo de ejecución presupuestado para la realización del corredor vial Puente Arimena - Puerto Carreño?

Respuesta:

Se precisa que el proyecto en mención forma parte de la estrategia integral del Gobierno Nacional que a través del Instituto Nacional de Vías invierte \$2,1 billones en proyectos que permiten la conexión desde el Pacífico con la Orinoquia Colombiana, de los cuales \$45.156 millones permitieron avanzar en los estudios y diseños del corredor vial, \$1,23 billones de pesos se ejecutan a través de siete (7) proyectos y \$856.600 millones adicionales en cuatro (4) proyectos que serán contratados en los próximos meses en marco de los programas Vías para la Legalidad y de Reactivación 2.0.

Con estos proyectos, este gobierno ratifica su compromiso por impulsar la consolidación del eje vial que conecte Puerto Carreño con el puerto de Buenaventura, corredor de vital importancia para la conectividad regional y la competitividad del país.

DG 45578

En particular con el corredor Puerto Carreño- Puente Arimena, este fue declarado importancia de importancia estrategia en marco del programa “*Vías para la Legalidad para la reactivación económica Visión 2030*”, garantizando una inversión de \$500.000 millones a lo largo de las vigencias 2021-2030, lo que permitirá por primera vez avanzar en su pavimentación a través de contratos de obra pública del INVIAS.

En tal sentido, el sector Puente Arimena – El viento- Santa Cecilia ya se encuentra con contratos suscritos- 974-2021 (Obra) y 1065-2021 (interventoría)- y en ejecución desde el 28 de junio del 2021, con una inversión de \$236.418 millones. Este corredor tiene la garantía de transitabilidad, mantenimiento y atención de emergencias para todo el tramo en ejecución durante la totalidad del plazo estimada de terminación diciembre de 2030.

2.- ¿Cuál es el plazo de ejecución del tramo Puente Arimena- El Viento?

El plazo contractual establecido para el corredor Puente Arimena - el Viento- Santa Cecilia son 114 meses. Como ya se indicó, los contratos que soportan el proyecto descrito iniciaron desde el 28 de junio del 2021, y en la actualidad se lleva un avance del 87% de la etapa de Preconstrucción, el inicio de gestiones sociales, prediales, ambientales y de sostenibilidad que le permiten iniciar las actividades de construcción y/o mejoramiento en los sectores liberados por concepto de estudios y diseños. Igualmente, la atención de los puntos críticos donde se está garantizando la transitabilidad en la totalidad del corredor.

Pregunta:

3. ¿Cómo es el trámite para la planeación de construcción de vías nuevas de primer orden?

Respuesta:

De acuerdo con el artículo 20 de la ley 105 de 1997, se establece que la PLANEACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.”

Los artículos 41 a 43 y 45 de la Ley 105 de 1993, dictan sobre la planeación del transporte y la infraestructura, lo siguiente:

“ARTÍCULO 41.- Conformación del plan sectorial. El Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura será un componente del Plan Nacional de Desarrollo y estará conformado por:

DG 45578

a. Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales, armónicas con las contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

b. El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

ARTÍCULO 42.- Parte general del plan sectorial. En la parte general del Plan Sectorial se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política de transporte adoptada por el Gobierno, de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en concordancia con lo dispuesto en los artículos 7, 8 y 9 del Decreto 2171 de 1992.

ARTÍCULO 43.- Planes de inversión y planes modales. El Plan de Inversiones de Transporte e Infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

El Plan de Transporte e Infraestructura, desagregado por temas, contendrá Planes Modales de Transporte, con el fin de singularizar la inversión en cada modo de transporte a nivel Nacional. La parte general del Plan Sectorial será aplicable, en lo pertinente, a cada modo de transporte. El Plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal. (...)

ARTÍCULO 45.- Competencia para la elaboración del Plan Sectorial y Planes Modales. Corresponde al Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las Entidades Rectoras de los diferentes modos de transporte, la elaboración del proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura.”

En conclusión, la Entidad adelanta la planeación institucional de acuerdo con los planes sectoriales, las políticas específicas que define el Gobierno Nacional, y las necesidades departamentales y/o municipales enmarcadas dentro del Plan Nacional de Desarrollo, haciendo uso de procesos estratégicos, misionales, de apoyo y evaluación para materializar las obras de construcción priorizadas.

4. ¿A qué se denomina fases de un proyecto de construcción vial y en qué consiste cada una?

Con el fin de adelantar la construcción de un proyecto vial, se requiere la realización de estudios de ingeniería, que entre otras, se encuentran indicadas en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 *“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”*

De otra parte, se denomina fase de un proyecto de construcción vial a las etapas o divisiones del proyecto necesarias para su realización, desde su inicio, planificación, ejecución seguimiento y cierre. Las fases de un proyecto de construcción vial son:

DG 45578

a. Etapa de preconstrucción: Esta etapa como mínimo se adelanta con factibilidad técnica y durante su ejecución de proyecto se lleva a la etapa de estudios y diseños a Fase de soluciones de ingeniería construibles.

b. Etapa de Ejecución: Inicio de actividades de construcción.

c. Etapa de Operación: Es la etapa de operación de la vía, donde se identifican y ejecutan el mantenimiento rutinario y/o periódico.

Pregunta:

5. ¿Qué ventajas tiene para la Nación esta etapa previa en la construcción de vías nuevas de primer orden?

Respuesta:

Los estudios de ingeniería a nivel de factibilidad técnica, son requeridos para cualquier tipo de proyecto ya sean vías de primer o tercer orden, para su construcción o mejoramiento, ya que los mismo permiten establecer condiciones y características base del proyecto que permiten efectuar una estimación económica para su ejecución, y con ello realizar las gestiones de financiación para la posterior contratación de las obras, la que de acuerdo con las características propias del proyecto, en especial el horizonte de tiempo para su ejecución, tienen una metodología técnica de implantación a la condiciones del momentos de inicio de obras, así como la complementación y/o optimización de dichos estudios de ingeniera.

Pregunta:

6. ¿Cuáles son los estudios ambientales y en qué momento de la planeación de las vías nuevas de primer orden se hacen?

Respuesta:

Dependiendo del tipo de proyecto se determinan cuáles son los estudios ambientales que se deben adelantar, toda vez que existen proyectos de mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación que no requieren del trámite de licencia ambiental y proyectos nuevos que si lo requieren, en el primer caso aplica la elaboración del Plan de Adaptación a la Guía Ambiental-PAGA, el cual es un instrumento de autorregulación contractual y que incluye todos los permisos, autorizaciones y trámites ambientales que se requieran para la ejecución del proyecto y en el segundo caso, se deben adelantar todas las etapas del licenciamiento ambiental:

DG 45578

1. Solicitud de pronunciamiento de Necesidad de Diagnóstico de Alternativas Ambientales – NDA.
2. Elaboración de Diagnóstico de Alternativas Ambientales – DAA, con el respectivo pronunciamiento de la alternativa seleccionada.
3. Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental – EIA, con el respectivo pronunciamiento de obtención de licencia ambiental.
4. En caso de requerirse por optimización de diseños, podrá analizarse la necesidad o no de adelantar una modificación de licencia ambiental.

Al respecto, dependiendo de si aplica el PAGA o licencia ambiental, se puede establecer en cuál de las fases de los proyectos a las que se hace referencia en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, se definen lo correspondiente a los trámites que se deben adelantar desde la gestión ambiental.

Para la materialización de proyectos viales, los requerimientos ambientales son los establecidos para la consecución de cada uno de los permisos, trámites y Licencias ambientales según el tipo de proyecto desarrollado y enmarcados en el Decreto 1076 de 2015 MADS, de manera general se realizan los siguientes estudios:

a.- Permisos ambientales

- Aprovechamiento forestal (Aprovechamiento de especies forestales)
- Levantamiento de Veda (Aprovechamiento de especies de flora en veda nacional)
- Calidad del Agua (Ocupación de Cauce)
- Calidad del Aire (Emisiones atmosféricas PM10, PM2,5, SOX, NOX)
- Ruido Ambiental (Áreas urbanas)

b.- Tramites Ambientales

- Sustracción de reserva Forestal (Estudios de Flora y Fauna)
- Línea base ambiental (componente biótico, abiótico y socioeconómico)
- Ecología (Análisis de fragmentación de paisajes, conectividad, biodiversidad)
- Uso del Suelo (Coberturas de la tierra, uso recomendado del suelo)

DG 45578

- Compensaciones ambientales (ecología del paisaje, biodiversidad)

c.- Licencia Ambiental

- Aprovechamiento forestal (Aprovechamiento de especies forestales)
- Levantamiento de Veda (Aprovechamiento de especies de flora en veda nacional)
- Calidad del Agua (Ocupación de Cauce)
- Calidad del Aire (Emisiones atmosféricas PM10, PM2,5, SOX, NOX)
- Ruido Ambiental (Áreas urbanas)
- Sustracción de reserva Forestal (Estudios de Flora y Fauna)
- Línea base ambiental (componente biótico, abiótico y socioeconómico)
- Ecología (Análisis de fragmentación de paisajes, conectividad, biodiversidad)
- Uso del Suelo (Coberturas de la tierra, uso recomendado del suelo)
- Compensaciones ambientales (ecología del paisaje, biodiversidad)

Como lo establece el apéndice D Gestión Ambiental de cada uno de los proyectos estructurados por parte del INVIAS, el cual establece:

De acuerdo con la legislación ambiental aplicable, el Decreto 1076 de 2015, o aquellos que los sustituyan, y sus reglamentarios, especialmente lo estipulado en los artículos 2.2.2.5.1.1 y 2.2.5.4.3, así como la Ley 1682 de 2013, Decretos 769 y 770 de 2014, el Contratista deberá revisar y analizar el alcance de las obras contratadas con el objeto de tener claridad si el proyecto se ejecuta bajo los lineamientos generales de las Guías de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura (elaboración del Plan de Adaptación de la Guía Ambiental – PAGA) y/o bajo los lineamientos de Licenciamiento Ambiental, en cuyo caso el Contratista debe elaborar los estudios ambientales necesarios (Diagnóstico Ambiental de Alternativas – DAA, Estudio de Impacto Ambiental –EIA, entre otros) y realizar la gestión necesaria para la obtención de la respectiva Licencia Ambiental haciéndose responsable del cumplimiento de la misma; conforme al alcance y contenido señalados en los reglamentos sobre licencias expedidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales: Ley 99 de 1993, Decreto 1076 de 2015 (o aquellos que los sustituyan o modifiquen), y los términos de referencia que establezca la autoridad ambiental, hasta el recibo a satisfacción por parte de la misma, previa aprobación de la Interventoría.

DG 45578

Los tramites y permisos ambientales se realizan en la etapa de ejecución contractual de la obra, bajo los requerimientos de la legislación ambiental existente, se realizan los estudios ambientales mencionados con anterioridad, en el caso de requerir Licencia Ambiental esta se solicita ante la autoridad ambiental competente antes de la contratación de las obras (ESTABLECIDO EN LA LEY 734 DE 2002 Y DEMAS NORMAS DE CONTRATACION DE OBRAS PUBLICAS)

Pregunta:

7. ¿Cuándo se obtiene el licenciamiento ambiental?

Respuesta:

El Decreto 1076 de 2015 establece los proyectos que son objeto de licencia ambiental:

“ARTÍCULO 2.2.2.3.2.2. Competencia de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:

6. En el sector marítimo y portuario:

- a) La construcción o ampliación y operación de puertos marítimos de gran calado;
- b) Los dragados de profundización de los canales de acceso a puertos marítimos de gran calado;
- c) La estabilización de playas y de entradas costeras.

7. La construcción y operación de aeropuertos internacionales y de nuevas pistas en los mismos.

8. Ejecución de obras públicas:

8.1. Proyectos de la red vial nacional referidos a:

- a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma;
- b) La construcción de segundas calzadas; salvo lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 2.2.2.5.1.1 del presente Decreto.
- c) La construcción de túneles con sus accesos.

8.2 Ejecución de proyectos en la red fluvial nacional referidos a:

DG 45578

- a) La construcción y operación de puertos públicos;
- b) Rectificación de cauces, cierre de brazos, meandros y madrevejas;
- c) La construcción de espolones;
- d) Desviación de cauces en la red fluvial;
- e) Los dragados de profundización en canales navegables y en áreas de deltas;

8.3. La construcción de vías férreas y/o variantes de la red férrea nacional tanto pública como privada;

8.4. La construcción de obras marítimas duras (rompeolas, espolones, construcción de diques) y de regeneración de dunas y playas;

ARTÍCULO 2.2.2.3.2.3. Competencia de las Corporaciones Autónomas Regionales.

Las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, los Grandes Centros Urbanos y las autoridades ambientales creadas mediante la Ley 768 de 2002, otorgarán o negarán la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades, que se ejecuten en el área de su jurisdicción

5. En el sector marítimo y portuario:

- a) La construcción, ampliación y operación de puertos marítimos que no sean de gran calado;
- b) Los dragados de profundización de los canales de acceso a los puertos que no sean considerados como de gran calado;
- c) La ejecución de obras privadas relacionadas con la construcción de obras duras (rompeolas, espolones, construcción de diques) y de regeneración de dunas y playas.

6. La construcción y operación de aeropuertos del nivel nacional y de nuevas pistas en los mismos.

7. Proyectos en la red vial secundaria y terciaria:

- a) La construcción de carreteras, incluyendo puentes y demás infraestructura asociada a la misma;
- b) La construcción de segundas calzadas; salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo del artículo 2.2.2.5.1.1. del presente Decreto.

DG 45578

- c) La construcción de túneles con sus accesos.
- 8. Ejecución de obras de carácter privado en la red fluvial nacional:
 - a) La construcción y operación de puertos;
 - b) Rectificación de cauces, cierre de brazos, meandros y madrevejas;
 - c) La construcción de espolones;
 - d) Desviación de cauces en la red fluvial;
 - e) Los dragados de profundización en canales y en áreas de deltas.

9. La construcción de vías férreas de carácter regional y/o variantes de estas tanto públicas como privadas.”

Ahora bien, puntualmente con relación al momento en el que se debe solicitar la licencia ambiental, es preciso aclarar que esta debe ser obtenida previamente a la ejecución de las actividades constructivas, a excepción de las obras de emergencia, siempre y cuando la autoridad ambiental determine que se pueda realizar de forma paralela de conformidad con lo establecido en el artículo 43 de la Ley 1682 de 2013.

En este sentido, de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley 1682 de 2013, “el proceso de licenciamiento ambiental podrá iniciarse una vez se cuente con los Estudios de Factibilidad y el Estudio de Impacto Ambiental. A partir de tales estudios la autoridad ambiental deberá realizar la evaluación y adoptar la decisión respectiva. Lo anterior sin perjuicio de la información adicional que de manera excepcional podrá solicitar la autoridad ambiental para tomar la decisión correspondiente.”

Con respecto a quién se encarga de adelantar la obtención de la licencia ambiental, en la práctica se cuenta con consultores que adelantan todo el trámite, la cual una vez obtenida es posteriormente cedida al contratista que vaya a ejecutar las obras, si así se encuentra establecido en las obligaciones contractuales, como se indica en el artículo 40 de la Ley 1682 de 2013.

Pregunta:

8. En la estructuración de una licitación para vía nueva de primer orden, indique puntualmente cómo se cuantifica la necesidad de recursos y las especificaciones técnicas que se deben tener en cuenta.

DG 45578

Respuesta:

El INVIAS, de manera periódica estructura y contrata programas de obra pública, además de los cerca de 150 procesos licitatorios anuales promedio, en la red a cargo de la que cuenta con información técnica disponible de estudios, visitas técnicas de campo y se apoya en el conocimiento y documentos técnicos de distintas fuentes como: Administradores Viales, Direcciones Territoriales, gestor técnico del proyecto y Unidades Ejecutoras del Instituto, entre otros. Estos insumos técnicos de factibilidad existentes son analizados en la estructuración del proyecto en la que se revisan entre otros, las necesidades del corredor, estas se clasifican en: construcción de vía nueva (Calzada sencilla, doble calzada, segunda calzada, etc.), mejoramiento, mantenimiento de la vía actual.

Con la base de las necesidades técnicas que arrojan los estudios disponibles se estructuran las condiciones y obligaciones contractuales exigidas en la licitación. En relación con la determinación de recursos, identificadas las principales actividades a ejecutar y las respectivas cantidades de obra, tomando los análisis de precios unitarios estandarizados del INVIAS que consultan las especificaciones general de carreteras, se determinara el presupuesto oficial estimado para la obra.

Pregunta:

9. ¿Cuál es la diferencia contractual entre mejoramiento de vías y construcción de vías nuevas?

Respuesta:

De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, las actividades de construcción *“Son aquellas obras nuevas que incluyen el levantamiento o armado de algún tipo de infraestructura de transporte.”* y las de mejoramiento son *“Cambios en una infraestructura de transporte con el propósito de mejorar sus especificaciones técnicas iniciales.”*

Es así como se entiende el mejoramiento como el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o puentes, para lo cual, se hace necesaria la construcción de obras en infraestructura ya existente, que permitan una adecuación de la vía a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Y la construcción de vía nueva corresponde a la intervención en un espacio físico en el cual no existía y este representa un aumento en la malla vial disponible, no se trata de intervenciones sobre vías existentes.

Se destacan las siguientes diferencias más relevantes:

- Para una construcción de una vía nueva se debe tramitar una licencia ambiental, mientras que en el mejoramiento se tramita el PAGA.

DG 45578

- En la vía nueva se trabajan sobre los estudios del suelo y alternativas definidas por el consultor, mientras que en el mejoramiento se tiene una trazabilidad del comportamiento del uso de la vía en el tiempo y su nuevo estudio.

Pregunta:

10. ¿En qué etapa se encuentra la estructuración de la licitación del tramo Puerto Carreño – La Esmeralda – Santa Cecilia?

Respuesta:

En el proceso de licitación LP-DT-065-2020, adelantado por el Instituto Nacional de Vías, el cual tuvo por objeto: “Realizar la Contratación de las Obras de Construcción y/o Mejoramiento y/o Rehabilitación y/o Mantenimiento de los Corredores Viales para la Reactivación Llanos Orientales, Orinoquia y Amazonía del Programa de Obra Pública “Vías para la Legalidad y la Reactivación, Visión 2030”, localizados en los departamentos de Meta, Vichada, Guaviare, Huila y Caquetá”, incluía el Módulo 3 con el objeto de contratar el “MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, GESTIÓN PREDIAL, SOCIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE DE LA CONEXIÓN PACÍFICO – ORINOQUÍA SECTOR SANTA CECILIA - JURIEPE - PUERTO CARREÑO (PUENTE ARIMENA – VIENTO; JURIEPE – PUERTO CARREÑO), EN LOS DEPARTAMENTOS DE META Y VICHADA, EN MARCO DE LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA, MEDIANTE EL PROGRAMA DE OBRA PÚBLICA “VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030””. No obstante, de acuerdo con la Resolución 897 del 6 de abril de 2021 este se declaró desierto y a la fecha se avanza en la estructuración de las condiciones del nuevo proceso de selección que se espera iniciar en el mes de octubre de 2021.

11. ¿Qué proyectos de inversión en infraestructura fluvial en el Vichada están actualmente viabilizados?

Respuesta:

En la presente vigencia se adelantan inversiones en el departamento del Vichada por valor de \$2.171,39 millones, para la ejecución de los siguientes proyectos:

- Construcción de muelles fluviales en el municipio de Santa Rosalía. Departamento del Vichada. Mediante el contrato No. 1146/2021 y contrato de interventoría No. 1226/2021 se asignaron \$ 1.700,14 millones de pesos.
- Mantenimiento del muelle de Puerto Carreño. Próximo a iniciarse el contrato 1248/2021 y contrato 1409/2021 para el mantenimiento a los muelles de La Banqueta, Meta, San Jose del Guaviare, Puerto Leguizamo y Puerto Carreño. En este último se realizarán intervenciones por valor de \$132,06 millones.

DG 45578

- Mantenimiento de los ferrys denominados Juriepe y Muco en departamento del Vichada. Se suscribió el contrato de obra No.1245/2021 y contrato de interventoría No. 1224/2021 para realizar intervenciones a dos ferrys, valor inversión: \$ 339,19

Pregunta:

13. ¿De qué manera el departamento del Vichada y sus municipios pueden obtener recursos para inversión en infraestructura vial, fluvial y aérea?

Respuesta:

El Instituto Nacional de Vías, ha venido desarrollando las respectivas gestiones que permitan la atención de corredores estratégicos, es así que para el Departamento de Vichada en la estrategia del programa Colombia Rural, se han realizado inversiones por \$9.224 millones.

En la parte fluvial, con un inversión histórica de \$4.162 en marco del programa Colombia Fluvial se benefician de intervenciones fluviales los municipios de Juriepe -muco y santa Rosalía.

Por lo anterior, el Instituto ha logrado dar continuidad a proyectos de infraestructura en ejecución y la puesta en marcha de nuevas iniciativas de inversión para el Departamento de Vichada con inversiones en proyectos de infraestructura de transporte del orden **de los \$746.413 millones**, cifras que reflejan el compromiso que tiene el Gobierno Nacional con el Departamento a través del Ministerio de Transporte y del INVIAS.

Es importante precisar que la presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 62 Ley 4 de 1913 y la Ley 5 de 1992, igualmente esta entidad estará atenta a suministrar cualquier información adicional que se requiera y sea competencia de esta Entidad.

Cordial saludo,

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA

Director General

C.C. Ministra de Transporte - Angela María Orozco Gómez - Cl.24 No. 62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera
INVIAS - DIRECCIÓN OPERATIVA
INVIAS - DIRECCIÓN TÉCNICA

Proyectó: VICTORIA ELENA GOMEZ GOMEZ

Revisó: GERMAN PEÑA MATEUS
ADRIANA BERMUDEZ
PAOLA CONSTANZA ROMERO MARTINEZ

Instituto Nacional de Vías
EDIFICIO CENTRAL POINT, CALLE 25 G No.73 B -90
PISOS 4-5-6-Y-8.
PBX: 3770600
<http://www.invias.gov.co>