

RESPUESTA A LOS REQUERIMIENTOS EMITIDOS POR EL HONORABLE TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE SANTANDER A TRAVES DE LA M.P SOLANGE BLANCO VILLAMIZAR Y MEDIANTE AUTO DEL 28 DE ABRIL DE 2023, NOTIFICADO EL 2 DE MAYO DE 2023 VÍA CORREO ELECTRONICO.

La Gerencia de Grandes Proyectos 3 del INVIAS, en coordinación con la Interventoría en cabeza de Consorcio Reactivaciones 2021 según contrato 1002 de 2021 y el Supervisor del contrato de interventoría No. 1002-2021, presentan respuesta a los requerimientos en los siguientes términos:

I. EN CUANTO A LAS CONSIDERACIONES

“Para el Tribunal es claro que, a la fecha se están ejecutando los contratos de obra e interventoría que tienen por objeto el mantenimiento y pavimentación del corredor vial que de Los Cursos conduce a Málaga Santander. Igualmente se conoce que, el plazo de ejecución abarca hasta la vigencia fiscal del año 2029, decisión que, deviene de la respectiva etapa de planeación o precontractual.”

“Empero, es un hecho notorio, y así lo ha expresado la comunidad en este proceso y en los medios de comunicación que, a la fecha, y pese a que el contrato de obra lleve tres años de ejecución, los avances son escasos y poco notorios, salvo contadas excepciones como lo sería el Puente Hisgaura; aunado a ello y aunque obren en el expediente sendos informes rendidos por el INVIAS, en los que se muestran los avances de las obras y de los puntos críticos, no es identificable, como bien lo manifiesta la señora Agente del Ministerio Público el porcentaje de la vía que a la fecha se encuentra pavimentado, y sobre el que no habría necesidad de volver a realizar intervención alguna; tampoco se conoce, el avance en los puntos críticos, si estos tiene una solución definitiva ya identificada, sobre todo en los que el mismo INVIAS dice, ya tienen estudios aprobados y terminados.”

Al respecto, de manera atenta el Instituto Nacional de Vías se permite realizar las siguientes precisiones, respecto a las siguientes afirmaciones:

1. *“Empero, es un hecho notorio, y así lo ha expresado la comunidad en este proceso y en los medios de comunicación que, a la fecha, y pese a que el contrato de obra lleve tres años de ejecución, los avances son escasos y poco notorios, salvo contadas excepciones como lo sería el Puente Hisgaura;...”*

RESPUESTA:

Se precisa que el contrato de obra y de Interventoría, tiene orden de inicio a partir del 25 de junio de 2021 y fecha prevista de finalización el 24 de diciembre de 2029. Esto quiere decir que a la fecha el proyecto lleva una ejecución de un año y once meses y no tres años como se manifiesta.

Frente a la afirmación de que los avances son escasos y poco notorios, es importante mencionar que las actividades de mejoramiento y particularmente las de pavimentación, llevan consigo una serie de actividades previas, las cuales deben ser ejecutadas de manera secuencial y en su totalidad para finalmente llegar a la pavimentación de la vía; adicionalmente el contratista tienen como obligación contractual, realizar de manera oportuna la atención de todas las emergencias que se presentan en todo el corredor, con el fin de garantizar transitabilidad y seguridad de los usuarios.

Teniendo en cuenta lo anterior a continuación citamos las actividades requeridas antes de iniciar la instalación de pavimento:

- Estudios y diseños
- Permisos de aprovechamiento forestal y levantamiento de veda, ocupación de cauce, concesión de aguas, emisiones atmosféricas, licencia minera, licencia ambiental, viabilidad ambiental sitios de nivelación topográfica.
- Permisos de intervención voluntaria y todas las gestiones prediales que conlleven a la adquisición de las franjas necesarias
- Obras de explanación para ampliación de la vía

- Construcción de obras hidráulicas que garanticen el adecuado manejo de aguas, como alcantarillas, box culvert, filtros longitudinales, cunetas, bordillos y zanjas de coronación.
- Obras de estabilización y protección como, muros de contención con cimentación profunda y/o superficial, instalación de pernos de anclaje activos y/o pasivos, malla de alta de resistencia, manto y revegetalización para control de erosión y drenes horizontales
- Instalación de capas granulares que conforman la estructura del pavimento como subbase granular y base granular

Luego de realizar cada una de las anteriores actividades, continúan las siguientes:

- Instalación de carpeta asfáltica o lo que suele llamarse comúnmente pavimento
- Señalización

Solo hasta este momento y ejecutadas todas las actividades anteriores, se puede decir que está terminado un tramo o sector de pavimento.

Aunado a lo anterior, cada una de las actividades en ejecución se programan de acuerdo con las disponibilidades presupuestales que fueron asignadas en cada una de las vigencias fiscales o años del proyecto. Lo que se ha priorizado en este proyecto, se ha ido ejecutando buscando el balance adecuado en la atención no solamente del compromiso de pavimentar, sino también de atender los sitios críticos, atender emergencias, realizar mantenimiento, adelantar las gestiones ambientales, prediales y sociales.

Es así como a la fecha el proyecto reporta avances significativos que se mencionan a continuación:

METAS	AVANCE ACUMULADO	INVERSIÓN CORTE ABRIL 2023
MEJORAMIENTO DE LA VÍA	9,4 Km	\$ 32.676.772.681,00
PAVIMENTACIÓN	3,2 Km	
SITIO CRITICO LA JUDIA	45%	\$ 9.008.702.239,00
MANTENIMIENTO (tramos en afirmado)	63 Km	\$ 2.190.047.817,00
EMERGENCIAS	7 und	\$ 6.460.594.657,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS (FASE III)	19,35 km	\$ 1.621.709.063,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS (FASE III)	12 und	\$ 1.788.370.235,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS (MITIGACIÓN)	1 und	

Concluyendo que se cuentan con:

- 13.65 km priorizados con estudios y diseños a fase III aprobados por interventoría, es decir, listos para ser ejecutados en obra en actividades de mejoramiento y 5,7 km para rehabilitación integral, en los municipios de Málaga, Guaca, Santa Barbara y Piedecuesta. Es importante mencionar que los estudios y diseños completos comprenden al menos 8 volúmenes o capítulos entre los cuales se tienen los estudios de tránsito, geométrico, señalización y seguridad vial, geología, suelos, estabilidad y estabilización de taludes, pavimentos, hidrología e hidráulica, y estructuras:

10.0 kilómetros entre el PR 63+150 al PR 73+000 Guaca

1.70 kilómetros entre el PR 108+600 al PR 110+600 Santa Bárbara

1.95 kilómetros entre el PR 122+050 al PR 124+000 Piedecuesta

5.70 kilómetros entre el PR1+365 al PR7+000 Málaga - rehabilitación

- 12 sitios críticos priorizados con estudios y diseños definitivos y 1 sitio crítico con estudios y diseños con obras de mitigación, de los cuales 5 cuentan con estudios al 100% y 8 tienen un avance entre 50% y 80%.
- 6.20 km de obras preliminares para la pavimentación de la vía entre las que se encuentran excavaciones, obras hidráulicas, capas granulares, obras de estabilización y protección)
- 3.20 km en pavimentación:
 - 1.7 kilómetros entre el PR 122+000 al PR 124+000 Piedecuesta
 - 1.0 kilómetros entre el PR 108+600 al PR 110+600 Piedecuesta
 - 0.5 kilómetros entre el PR 63+350 al PR 64+000 Guaca
- 63 km de mantenimiento permanente a los tramos en afirmado que incluyen actividades de conformación de la calzada y adición de material en los sitios que lo requieran
- Intervención definitiva de un sitio crítico, el cual se encuentra en ejecución, conocido como La Judia, con la construcción de un puente con longitud 100 m y obras complementarias como cortes y estabilización de taludes, obras hidráulicas entre otros.

- 7 sitios críticos atendidos como emergencia que garantizaron transitabilidad y seguridad vial, remoción de derrumbes; sin embargo dichas intervenciones impactan la meta física del proyecto por la inversión de recursos que ha demandado su intervención, sin mencionar que la atención de emergencias obliga a disponer personal, equipo, maquinaria, materiales y recursos de manera prioritaria

De esta manera se evidencia que el contratista se encuentra ejecutando cada una de las actividades previas requeridas para la pavimentación, así como la atención de emergencias e intervención de sitios críticos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales asignadas para cada vigencia, así:

VIGENCIA	VALOR	EJECUTADO
* 2021	\$ 14.874.698.574,00	\$ 3.491.908.159,00
2022	\$ 37.500.000.000,00	\$ 38.848.950.143,00
2023	\$ 28.125.000.000,00	\$ 16.988.659.887,00
2024	\$ 28.125.000.000,00	
2025	\$ 28.125.000.000,00	
2026	\$ 42.187.500.000,00	
2027	\$ 60.937.500.000,00	
2028	\$ 32.812.500.000,00	
2029	\$ 23.437.500.000,00	
TOTAL	\$296.124.698.574,00	\$ 59.329.518.189,00

* en la vigencia 2021, se otorgó anticipo por valor de \$ 11.407.177.862,00. A continuación se presenta su estado actual:

DESCRIPCIÓN	Valor
Valor desembolsado a fiducia	\$ 11.407.177.862,00
Valor desembolsado de fiducia a Contratista	\$ 11.406.327.849,83
Saldo sin desembolsar en fiducia	\$ 850.012,17
Valor amortizado del anticipo	\$ 1.790.800.238,00
Saldo por amortizar	\$ 9.616.377.624,00

Con corte a abril de 2023, el contrato de obra tiene un programado de obra del 18.26% correspondiente a \$ 43.919.684.000, frente a un avance ejecutado del 20.93% correspondiente a \$ 50.336.117.394. Es así como, el proyecto viene dando cumplimiento al programa de inversión establecido para el contrato con un porcentaje del 2,67 por encima de lo programado.

2. “...aunado a ello y aunque obren en el expediente sendos informes rendidos por el INVIAS, en los que se muestran los avances de las obras y de los puntos críticos, no es identificable, como bien lo manifiesta la señora Agente del Ministerio Público el porcentaje de la vía que a la fecha se encuentra pavimentado, y sobre el que no habría necesidad de volver a realizar intervención alguna; tampoco se conoce, el avance en los puntos críticos, si estos tiene una solución definitiva ya identificada, sobre todo en los que el mismo INVIAS dice, ya tienen estudios aprobados y terminados.”

RESPUESTA:

En los informes mensuales presentados y que menciona el Auto, se relacionan cada una de las actividades que se ejecutan a lo largo del corredor a nivel de obra y diseños y adicionalmente se reportan cada una de las emergencias presentadas, así como su atención inmediata. Por lo tanto, a continuación, se relacionan los sectores y sitios críticos priorizados y su respectivo porcentaje de avance de acuerdo con la disponibilidad presupuestal:

• **SECTORES PRIORIZADOS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS:**

DESCRIPCIÓN	MUNICIPIO	% AVANCE	LONGITUD Km
1. PR 1+365 al PR 7+000	Málaga	100%	5,6
2. PR 63+050 al PR 71+000	Guaca	100%	10,00
3. PR 108+600 al PR 109+348	Santa Bárbara	100%	0,748
4. PR 109+718 al PR 110+600	Santa Bárbara	100%	0,882
5. PR 122+050 al PR 124+000	Piedecuesta	100%	1.950

• **SITIOS CRÍTICOS PRIORIZADOS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS SOLUCIÓN DEFINITIVA:**

DESCRIPCIÓN	MUNICIPIO	% AVANCE	LONGITUD Km
1. PR14+220 al PR 14+500	Molagavita	70%	0,280
2. PR 29+720 al PR 30+090(sc43)	San Andrés	50%	0,370
3. PR30+492 al PR 30+960	San Andrés	80%	0,468
4. PR32+758 al PR 33+098	San Andrés	70%	0,340
5. PR46+580 al PR 47+107	San Andrés	60%	0,527
6. PR 53+690 al PR53+743	Guaca	65%	0,053
7. PR 71+688 al PR 71+740	Guaca	100%	0,052
8. PR 79+600 al PR 79+800 la Judia	Santa Barbara	100%	0,200
9. PR 87+600 al PR 88+250 EL Canelo	Santa Barbara	65%	0,650
10. PR95+220 al PR 95+450	Santa Barbara	100%	0,230
11. PR111+080 Talud inferior; PR 111+150 Talud Superior el Volcán	Piedecuesta	100%	0,700
12. PR111+200 al PR111+360 el Volcán	Piedecuesta	50%	0,16

- **SITIOS CRÍTICOS PRIORIZADOS PARA ESTUDIOS Y DISEÑOS SOLUCIÓN PREVENTIVA:**

DESCRIPCIÓN	MUNICIPIO	% AVANCE	LONGITUD Km
1. PR 29+720 al PR 30+090(sc43)	San Andrés	100%	0,370

- **SECTORES PRIORIZADOS PARA INTERVENCIÓN DE ACUERDO A LAS DISPONIBILIDADES PRESUPUESTALES PARA LOS AÑOS 2021, 2022 Y 2023:**

1. Tramo Málaga

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR1+365	PR2+000	Explanación	50%	Málaga	0,635
		Obras hidráulicas	15%		
		Obras de estabilización	0%		
		Estructura de pavimento	0%		

2. Tramo Guaca

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR63+050	PR69+000	Explanación	100%	Guaca	5,950
		Obras hidráulicas	65%		
		Obras de estabilización	50%		
		Estructura de pavimento	10%		

3. Tramo Santa Bárbara

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR108+600	PR110+600	Explanación	72%	Santa Bárbara	1,700
		Obras hidráulicas	60%		
		Obras de estabilización	45%		
		Estructura de pavimento	38%		

4. Tramo Piedecuesta

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR122+050	PR124+000	Explanación	98%	Piedecuesta	1,950
		Obras hidráulicas	85%		
		Obras de estabilización	98%		
		Estructura de pavimento	65%		

- **SITIOS CRÍTICOS PRIORIZADOS PARA INTERVENCIÓN**

1. **PR29+720 al PR30+090 Pangote - obras de mitigación**

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR29+720	PR30+090	Obras hidráulicas	100%	San Andrés	0,370
		Conformación de la calzada	100%		
		Instalación de base granular	100%		
		Monitoreo instrumentación geotécnica	Permanente		

2. **PR79+800 la judía-Obras definitivas**

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR79+600	PR79+893	Explanaciones	90%	Santa Bárbara	0,293
		Obras hidráulicas	10%		
		Obras de estabilización	80%		
		Estructura de aproximación	45%		
		Puente metálico	40%		

- **ATENCIÓN DE EMERGENCIAS**

PR INICIAL	PR FINAL	ACTIVIDAD	AVANCE	MUNICIPIO	LONGITUD (Km)
PR32+758	PR33+098	Remoción de derrumbes	100%	San Andrés	0,340
		Obras de explanación como medida de mitigación	100%		
PR51+118	PR51+350	Dragado del la quebrada Listará y protección estribos	Cada vez que se requiera con el fin de garantizar la	San Andrés	0,232
PR87+600	PR88+250	Remoción de derrumbes	100%	Santa Bárbara	0,650
		Obras de explanación como medida de mitigación	100%		
		Construcción de muros para estabilización de la banca	100%		
		Instalación de láminas en la placa del puente para garantizar transitabilidad	100%		
PR94+200		Construcción de muro escalonados protección estribos	95%	Santa Bárbara	N/A
PR94+600		Demolición puente antiguo	100%	Santa Bárbara	N/A
		Construcción muro escalonado para recuperación de la banca	100%		
		Construcción dentellon, para protección talud inferior	100%		
PR111+080	PR111+150	Construcción muro, cimentación en pilotes tipo caissons	22%	Piedecuesta	0,070
PR111+200	PR111+360	Remoción de derrumbes	100%	Piedecuesta	0,160
		Corte de talud	100%		
		Instalación puente metálico, para garantizar transitabilidad	100%		
PR0+000	PR124+000	Remoción de derrumbes	Permanente	LOS CUROS - MALAGA	124
	Mantenimiento periodo con el fin de garantizar transitabilidad y seguridad de los usuarios, la cual contiene actividades como conformación de la calzada existente y adición de material en los sitios que lo requieran.				

Teniendo en cuenta lo anterior a la fecha se tienen las siguientes inversiones:

MEJORAMIENTO Y PAVIMENTACIÓN	\$	32.676.772.681,00
SITIO CRITICO LA JUDIA	\$	9.008.702.239,00
EMERGENCIAS Y MANTENIMIENTO	\$	8.650.642.474,00
BASICO DE OBRAS	\$	50.336.117.394,00
PROVISIÓN PARA AJUSTES	\$	5.095.453.322,00
VALOR IVA OBRA	\$	405.076.861,00
VALOR TOTAL OBRAS	\$	55.836.647.577,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$	1.362.780.725,00
IVA - ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$	258.928.338,00
TOTAL ESTUDIOS Y DISEÑOS	\$	1.621.709.063,00
ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS	\$	1.502.832.130,00
IVA - ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS	\$	285.538.105,00
TOTAL ESTUDIOS Y DISEÑOS DE SITIOS CRÍTICOS	\$	1.788.370.235,00
GESTIÓN SOCIAL, PREDIAL Y AMBIENTAL SOSTENIBLE	\$	77.976.651,00
PROVISION PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD POR COVID-19	\$	4.814.663,00
VALOR TOTAL	\$	59.329.518.189,00

Como conclusión, todas las actividades ejecutadas de diseño y construcción, cumplen cada uno de los requerimientos contractuales, técnicos y presupuestales programados para el desarrollo del contrato. A nivel de emergencia las inversiones son altas teniendo en cuenta el grado de afectación, sin embargo fueron atendidas de manera oportuna, así mismo están en estudio cada una de las emergencias presentadas en las últimas semanas producto de las fuertes lluvias en la región y que constituyen una afectación a la meta física establecida.

“En conclusión, para el Tribunal, a la fecha de esta providencia, solamente es clara la existencia de un contrato de obra en ejecución, que tiene por objeto, se reitera, el mejoramiento y pavimentación del ya mencionado corredor vial, razón por la que se hace necesario previo a decidir sobre la apertura formal del incidente de desacato, lo que sigue:

A. Ordenes dirigidas al señor Juan Alfonso Latorre Uriza, actual director del INVIAS. Se resuelve:

1. Requerir al señor **Juan Alfonso Latorre Uriza**, director general del INVIAS para que, en el término máximo de diez (10) días, contados a partir de la notificación que por anotación en estados se haga de esta providencia,

allegue con destino al expediente, un diagrama en el que se explique, en términos sencillos, no eminentemente técnicos:

1.1. Los kilómetros que componen el corredor vial, uno a uno, especificando en dónde empieza y termina cada uno de los municipios por los que atraviesa, kilómetros que formarán un grupo que de ahora en adelante se denominará: **tramo**.

1.2. En qué estado se encuentra cada tramo: Si ha sido intervenido de forma definitiva, y de ser así mencionar qué obras se han hecho y qué porcentaje de las actividades previstas para cada uno se ha ejecutado.

1.3. Para cada tramo, especificar las fechas -inicio y finalización-, en los que serán intervenidos de forma definitiva, esto es, en las que será pavimentando

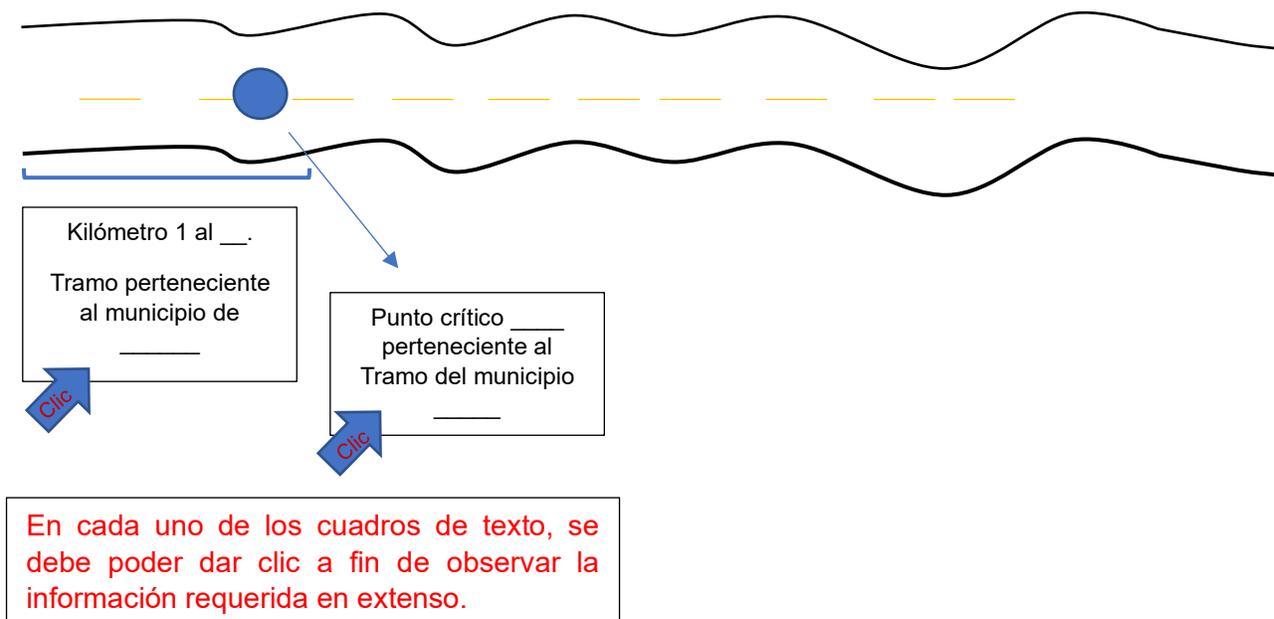
1.4. Identificar los puntos críticos existentes en cada tramo, su estado actual, la problemática que lo hace ser un punto crítico, si ya se conoce -esto para los que ya tienen diseños aprobados-, cual es la solución definitiva, si se están interviniendo, y de ser afirmativa la respuesta, si las actividades que en cada uno se están haciendo, son en avance de la solución definitiva ya identificada, o simplemente preventivas.

1.5. Identificar en la actualidad cuánto personal y maquinaria están empleando para el cumplimiento de las actividades propias del contrato, y de estar distribuidos en los diferentes tramos, realizar la respectiva identificación por cada tramo, y punto crítico.

Debe decir el Tribunal que, el formato que se elija para la presentación del informe es libre, pero como sugerencia, se puede crear un plano de todo el corredor vial en el micrositio web diseñado para el seguimiento de este proceso, en el que sea posible acceder a la información solicitada para cada tramo, al igual que para cada punto crítico. Esto se hace con el fin de facilitar la comprensión y acceso de la información a todos los sujetos

procesales que, por tratarse de una acción popular, debe entenderse como, a toda la comunidad.

Un ejemplo gráfico de lo que se sugiere, podría ser el siguiente:"



RESPUESTA: Se adjunta el diagrama con los numerales del 1.1 al 1.5 en el siguiente link:

https://invias-my.sharepoint.com/:p:/g/personal/lubaque_invias_gov_co/EWFivL_qS5dCk4bROfz5NwsBd7FE-JAXzy1yNUf2fl2aYA?e=jcCSv6

2. Requerir al señor director general del INVIAS para que, en el término máximo de diez (10) días, contados a partir de la notificación que por anotación en estados se haga de esta providencia, informe a este expediente si, el valor del contrato de obra deberá ser adicionado, en cuánto se tiene previsto dicha adición y, qué acciones ha hecho la entidad

para conseguir el presupuesto requerido. Igualmente, de considerar que no debe ser adicionado, pero si, utilizar las vigencias que se tienen estimadas para los años venideros hasta el 2029, deberá informar qué acciones de Hacienda Pública ha realizado para la apropiación de las vigencias futuras.

RESPUESTA:

Es importante precisar que conforme al inciso segundo del parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 el contrato se podrá adicionar hasta por un 50% de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales.

También es importante destacar que el corredor vial a cargo requiere la consecución de recursos pues son múltiples las necesidades en terreno, las cuales aumentan con emergencias que sobrevienen por lo general en épocas de alta pluviosidad.

De acuerdo con el comportamiento en la ejecución contractual que ha presentado el Consorcio Vías Colombia 066, es razonable afirmar que el contratista está en capacidad de aumentar la buena dinámica en la ejecución de actividades que presenta, si se adicionan recursos al contrato de obra.

Actualmente del marco contractual vigente se obliga al Instituto a garantizar las asignaciones presupuestales de acuerdo con lo establecido en el Contrato No. 1042 de 2021 y como se ha dicho antes en el presente documento, el proyecto cuenta con asignaciones derivadas de autorización de vigencias futuras, desde el 2021 al 2029. De manera que una vez cambie el escenario actual de las asignaciones y partidas contenidas en el Presupuesto General de la Nación se revisará lo pertinente y procederá de conformidad con las gestiones que sean del caso.

Por otra parte, se informa que el INVIAS se encuentra realizando gestiones para la consecución de recursos que permita atender las necesidades mínimas del corredor Los Cueros - Málaga, dentro de las gestiones que se realizan se encuentran las siguientes:

El presupuesto del Invias se encuentra dividido en rubros presupuestales, para el caso que nos ocupa, se hace referencia al rubro 2401-0600-77, el cual a la fecha no cuenta con recursos disponibles que permitan ser asignados al contrato 1002-2021. Sin embargo y con la finalidad de asignar recursos al contrato en mención, el INVIAS se encuentra realizando ante el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, las gestiones necesarias para asignar al rubro presupuestal mediante la figura de un traslado, recursos por valor de 15.000 millones de pesos, que podrán ser invertidos en la presente vigencia en el proyecto.

Estos recursos fueron gestionados desde el Territorio mismo, durante visitas al proyecto del señor Ministro de Transporte y de funcionarios del INVIAS, con la participación de la comunidad, autoridades municipales, clase parlamentaria, las cuales se realizaron el 11 de febrero del 2023 en el sitio Los Curos y el 1 de abril durante recorrido completo al corredor desde el municipio de Málaga.

Por otra parte, el INVIAS se encuentra adelantando mesas de trabajo en conjunto con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, CAF, BANCO MUNDIAL, DNP y Ministerio de Transporte con la finalidad de adelantar las gestiones necesarias que permitan obtener un crédito con base en criterios de resultados. Esto permitirá reprogramar vigencias, es decir, traer a vigencias, actual y siguientes, recursos de vigencias posteriores, de tal manera que el proyecto presupuestal pueda contar con una mayor cantidad de recursos en las vigencias que conforman el actual periodo de Gobierno. Recordemos que el proyecto cuenta con una asignación de vigencias durante nueve (9) años, es decir desde el 2021 al 2029, lo cual hace posible que presupuestalmente se pueda recurrir a la figura contemplada en la Ley de Presupuesto, conocida como reprogramación de vigencias.

Finalmente, como es de conocimiento público, la situación económica del país no atraviesa por un buen momento, hecho notorio que ha llevado al presente gobierno a expedir diferentes directrices entre las cuales se destaca la austeridad en gasto público, por lo que se han fijado desde el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, restricciones en el marco de gastos de corto y mediano plazo, por tal motivo el INVIAS se encuentra realizando las gestiones necesarias ante dicho Ministerio y Departamento Nacional de

Planeación, para la ampliación de este marco de gastos que permita la incorporación de una mayor cantidad de recursos en las vigencias 2024 al 2026.

Atentamente,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wilson Rene Corredor Parra', written in a cursive style.

WILSON RENE CORREDOR PARRA

Director de interventoría

CONSORCIO REACTIVACIONES 2021

OSCAR PATIÑO BUSTAMANTE

Supervisor del contrato de interventoría No. 1002-2021