



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 64

Bogotá, D. C., miércoles, 8 de febrero de 2017

EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 009 DE 2016

(septiembre 20)

Legislatura 2016-2017 segundo periodo

En la ciudad de Bogotá, D. C., siendo las 10:54 a. m. del día martes veinte (20) de septiembre de dos mil dieciséis (2016), previa convocatoria de la mesa directiva, se reunieron en el salón de sesiones de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República los honorables Senadores miembros de la misma.

El señor presidente de la Comisión, honorable senador *Lidio García Turbay*, luego de un saludo inicial, informa que en la sesión del día de hoy tendremos un debate de control político sobre la Concesión de Cuarta Generación (4G) para el corredor Granada-Villavicencio-Puente Arimena, anillo vial de Villavicencio y accesos a la ciudad denominada Malla Vial del Meta, así como sobre la decisión del Gobierno de convocar la licitación de la doble calzada Pasto-Popayán, la situación de la construcción de la vía Pasto-Aeropuerto y la situación de avance y financiación de la variante San Francisco-Mocoa que conecta al sur del país; así como otras invitaciones, también aquí se unen varios debates, el primero de la doctora Maritza Martínez, el siguiente del doctor García Realpe, y siguen dos debates más o dos aditivas más a la propuesta, que son del doctor Milton Rodríguez y del doctor Luis Emilio Sierra.

– Acto seguido, el presidente de la Comisión solicita a la doctora Delcy Hoyos Abad, secretaria general de la misma, verificar el quórum existente.

– **Por secretaría se verifica la presencia de los Senadores:**

García Burgos Nora María.

García Turbay Lidio Arturo.

Martínez Aristizábal Maritza.

García Realpe Guillermo.

Macías Tovar Ernesto y

Galvis Méndez Daira de Jesús.

Y se informa que se encuentran presentes seis (6) honorables senadores, conformando quórum para deliberar.

– **En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los Senadores:**

Mora Jaramillo Manuel Guillermo.

Robledo Castillo Jorge Enrique.

Cabrales Castillo Daniel Alberto.

Rodríguez Sarmiento Milton Álex.

Sierra Grajales Luis Emilio y

García Romero Teresita.

Con excusa, que a continuación se transcribe, deja de asistir el honorable senador Juan Diego Gómez Jiménez.

Bogotá, D. C., 5 de octubre de 2016.

Doctora

DELICY HOYOS ABAD

Secretaria general

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Honorable Senado de la República

Ciudad.

Respetada doctora Delcy:

Por medio de la presente para hacer llegar Resolución número 050 del 7 de septiembre de 2016, en la cual se me autorizó en comisión oficial para asistir a la invitación realizada por Gazprombank (Joint - Stock Company) en el marco del Hoilding Gazprom-

bank, en Moscú, Rusia: desde el día 18 al 30 de septiembre de 2016. Para que se tenga en cuenta para las sesiones que fueron convocadas para esas fechas.

Agradezco de antemano la atención prestada para con esta misiva.

Cordialmente,

Juan Diego Gómez Jiménez,

Honorable senador de la República.

Anexo: copia de la resolución.

-El honorable senador Lidio Arturo García Turbay, Presidente de la Comisión, declara abierta la sesión y dispone que por secretaría se dé lectura al orden del día programado para la fecha, el cual se transcribe a continuación.

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del martes 20 de septiembre de 2016

Lugar: recinto de la Comisión

Hora de citación: 9:30 a. m.

I

Verificación de quórum

II

Discusión y aprobación del orden del día

III

Debate de control político sobre la Concesión de Cuarta Generación (4G) para el corredor Granada-Villavicencio-Puente Arimena – anillo vial de Villavicencio y accesos a la ciudad denominada “Malla Vial del Meta”; así como sobre la decisión del Gobierno de convocar la licitación de la doble calzada Pasto-Popayán; la situación de la construcción de la vía Pasto-Aeropuerto y la situación de avance y financiación de la variante San Francisco-Mocoa que conecta al sur del país; los corredores Perimetral de Oriente en Cundinamarca y las vías el Sisga-Guateque-el Secreto; Santa Ana-Mocoa-Neiva; Girardot-Espinal-Neiva; los corredores vía la Soberanía en Arauca; Cúcuta-Pamplona-Bucaramanga, Cúcuta-Ocaña y Manizales-Mariquita, de acuerdo con las Proposiciones números: 04, 05, 25, 27, 28 y 29 de 2016.

Citados: Ministro de Transporte, doctor *Jorge Eduardo Rojas Giraldo*; Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Mauricio Cárdenas Santamaría*; Director del Departamento de Planeación Nacional (DNP), doctor *Simón Gaviria Muñoz*; Director de Inviás, doctor *Carlos Alberto García Montes*; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Luis Fernando Andrade Moreno*.

Invitados: Vicepresidente de la República de Colombia, doctor *Germán Vargas Lleras*; Coordinador de Infraestructura de la Vicepresidencia de la República, doctor *Luis Fernando Mejía Gómez*; Procuradora Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública, doctora *Fanny María González Velasco*, y Gerente Concesión Vial de los Llanos, doctor *Oscar Robayo Villamil*.

Citantes: honorables Senadores *Maritza Martínez Aristizábal, Daira Galvis Méndez, Guillermo García Realpe, Milton Rodríguez Sarmiento, Manuel Guillermo Mora Jaramillo, Luis Emilio Sierra Grajales y Ernesto Macías Tovar*.

Proposición número 04 de 2016

Cítese al Ministro de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade, a un debate de control político sobre la Concesión de Cuarta Generación (4G) para el corredor Granada-Villavicencio-Puente Arimena – anillo vial de Villavicencio y accesos a la ciudad denominada “Malla Vial del Meta”, el desarrollo de sus componentes y recortes en algunas unidades funcionales que se estimaban intervenir inicialmente dentro de la alianza público privada, con el fin de mejorar la conectividad del departamento y servir de catalizador en el intercambio comercial entre la Orinoquía y el centro del país, siendo los Llanos Orientales la principal zona productora de petróleo y la última frontera agrícola.

Invítese al señor Vicepresidente de la República de Colombia, doctor *Germán Vargas Lleras*.

Cítese también al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Mauricio Cárdenas Santamaría*.

Sesión que deberá ser transmitida en directo por el canal institucional.

Cuestionario para el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura

1. Copia de los documentos presentados por el originador del proyecto de Asociación Público Privada (APP) para el corredor Granada-Villavicencio-Puente Arimena – anillo vial de Villavicencio y accesos a la ciudad “Malla Vial del Meta”, en cumplimiento de las etapas de prefactibilidad y factibilidad, según los términos establecidos en el artículo 14 de la Ley 1508 de 2012.

2. Certificación de registro de la APP Malla Vial del Meta en el Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (RUAPP).

3. Copia de los documentos entregados a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) por la Concesión Vial de los Llanos S. A. S. como soporte del cumplimiento de cada una las obligaciones establecidas en el Título IV Etapa preoperativa – Generalidades, numerales 4.1 y 4.2, del contrato de concesión bajo el esquema de APP número 4 del 5 de mayo de 2015 y, copia de las observaciones o recibo a satisfacción de la ANI de cada una de esas acciones por parte del concesionario, a la fecha.

4. Copia de las modificaciones realizadas a la fecha del contrato de concesión bajo el esquema de APP número 4 del 5 de mayo de 2015.

5. Copia de los documentos soporte del cumplimiento de las obligaciones del concesionario establecidas en el Capítulo II, numeral 2.3 del contrato de concesión bajo el esquema de APP número 4 del 5 de mayo de 2015.

6. Copia del contrato de transacción suscrito entre el departamento del Meta y la ANI para terminar el Proceso Judicial de Controversias Contractuales número 25000233600020130172500.

7. Copia de la documentación correspondiente a la entrega de los tramos viales citados en el “alcance” del Convenio Interadministrativo de Colaboración número 010 de 2015, suscrito entre la ANI y el departamento del Meta.

8. Informe de la ANI sobre el desarrollo hasta la fecha del Convenio Interadministrativo de Colaboración número 010 de 2015 y el cumplimiento de las obligaciones consignadas en el mismo, por parte de las dos entidades.

9. Remita la copia magnética de los informes de interventoría de los meses de diciembre de 2015 y junio de 2016, en conjunto con todos sus anexos del Contrato número 444 de 1994, Concesión Bogotá-Villavicencio.

10. Remita la copia magnética de los informes de interventoría de los meses de diciembre de 2015 y junio de 2016, en conjunto con todos sus anexos del Contrato número 005 de 2015, Construcción Chirajara-Villavicencio.

11. Remita la copia magnética de los informes de interventoría de los meses de diciembre de 2015 y junio de 2016, en conjunto con todos sus anexos del Contrato número 004 de 2015, concesión Malla Vial del Meta.

12. Remita la copia magnética de los informes de interventoría de los meses de diciembre de 2015 y junio de 2016, en conjunto con todos sus anexos del Contrato número 002 de 2014, asociación público privada “Perimetral del Oriente”.

13. Remita la copia magnética de los informes de interventoría de los meses de diciembre de 2015 y junio de 2016, en conjunto con todos sus anexos del Contrato número 010 de 2015, concesión Villavicencio-Yopal.

14. Remita la copia magnética de los informes de interventoría de los meses de diciembre de 2015 y junio de 2016, en conjunto con todos sus anexos del Contrato número 009 de 2015, concesión “Transversal del Sisga”.

15. Serie estadística del tráfico mensual de los peajes establecidos en las siguientes concesiones: Bogotá-Villavicencio, Malla Vial del Meta, Villavicencio-Yopal y Transversal del Sisga. Presente esta información para cada peaje que integra cada concesión y desagreguela por categoría, y anualizada desde el año 2012 a la fecha actual.

16. Serie estadística del tráfico mensual de los peajes establecidos en las siguientes concesiones: Desarrollo vial del Norte de Bogotá, Fontibón-Facatativá-los Alpes, Autopistas del Café, Cortijo-La Punta-El Vino, Santa Marta-Riohacha-Paraguachón, Cartagena-Barranquilla, Girardot-Espinal-Neiva, Zona Metropolitana de Bucaramanga, Bogotá-Girardot, Desarrollo Vial Oriente de Medellín y Rumi-chaca-Pasto-Choachí. Presente esta información para

cada peaje que integra cada concesión y desagreguela por categoría, y anualizada desde el año 2012 a la fecha actual.

17. ¿Cuál es el estado actual del proyecto “Bogotá-El Tablón” que hace parte del proyecto de la doble calzada Bogotá-Villavicencio?

Cuestionario para el ministro de Transporte

1. Remita la serie estadística de las inversiones realizadas por el Ministerio de Transporte y otras entidades del Gobierno nacional en materia de infraestructura (carreteable, fluvial, aérea, ferroviaria) en la región de la Orinoquía, desagregada para cada uno de los departamentos que la integran. Presente esta información para cada año, desde el 2010 a la fecha actual.

2. Remita el nivel de ejecución del presupuesto asignado a su cartera, de los rubros que se destinaron a inversiones viales en los departamentos que integran la Orinoquía. Presente esta información para cada año, desde el 2010 a la fecha actual.

3. Explique los alcances del Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte (PEIIT) y cómo se articula con la región de la Orinoquía y la APP Malla Vial del Meta. Señale las inversiones que se han ejecutado en el marco del PEIIT, desde su implementación a la fecha actual.

4. Serie estadística del tráfico mensual de los peajes establecidos en las principales vías de la región de la Orinoquía que no se encuentran en concesión. Presente esta información para cada peaje que integra cada corredor vial y desagreguela por categoría, y anualizada desde el año 2012 a la fecha actual.

5. Señale los costos de transporte de carga para cada año de la última década, de los siguientes corredores viales: Bogotá-Cartagena, Bogotá-Medellín, Bogotá-Cali, Bogotá-Villavicencio, Bogotá-Santa Marta, Bogotá-Barranquilla, Bogotá-Buenaventura, Medellín-Cartagena, Medellín-Cartagena, Medellín-Cali, Cali-Pasto y Bogotá-Yopal.

6. Remita el inventario de vías primarias del país, señalando sus características (longitud, estado actual de pavimentación, a cargo de cuál entidad se encuentra, entre otros). Desagregue esta información por departamento.

7. Remita el inventario de vías secundarias, señalando sus características (longitud, estado actual de pavimentación, a cargo de cuál entidad o ente territorial se encuentra, entre otros). Desagregue esta información para cada departamento.

8. Remita el inventario de vías terciarias, señalando sus características (longitud, estado actual de pavimentación, a cargo de cuál entidad o ente territorial se encuentra, entre otros). Desagregue esta información para cada departamento.

Presentada por las honorables Senadoras: *Maritza Martínez Aristizábal* y *Daira Galvis Méndez*. Fue aprobada por los asistentes a la sesión del día martes 26 de julio de 2016.

**Proposición número 05 aditiva
a la número 04 de 2016**

Cítese al ministro de Transporte, doctor Jorge Eduardo Rojas Giraldo; al ministro de Hacienda, doctor Mauricio Cárdenas Santamaría; al director del Departamento Nacional de Planeación (DNP), doctor Simón Gaviria Muñoz; al director del Inviás, doctor Carlos Alberto García Montes, al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade Moreno; e invítese al director para la Coordinación de Infraestructura de la Vicepresidencia de la República, doctor Luis Fernando Mejía Gómez, para que den respuesta a los siguientes temas:

La decisión del Gobierno de convocar la licitación de la doble calzada Pasto-Popayán incluida la variante Timbo-Estanquillo dentro de las obras de cuarta generación.

La situación de la construcción de la doble calzada de la vía Pasto-Aeropuerto.

La situación de avance y financiación de la variante San Francisco-Mocoa que conecta al sur del país.

Se adjunta cuestionario sobre los temas antes citados, para que sea respondido por los citados.

Cuestionario para el Ministerio de Transporte

Vía Pasto-Popayán

1. ¿Por qué fue excluida de la tercera ola de las vías 4G la vía Pasto-Popayán?

2. ¿Por qué la intervención de la vía Pasto-Popayán se ha previsto solo en los tramos Rumichaca-Pasto y Santander de Quilichao-Popayán, dejando por fuera el tramo vial que mayores problemas y condiciones presenta?

3. ¿Qué proyectos se van a implementar para lograr la integración del departamento de Nariño con el centro del país si se excluye la vía Pasto-Popayán de los proyectos 4G?

4. ¿Qué se ha planeado respecto del tramo Timbo-Estanquillo?

5. ¿Cuál es la financiación que se tiene prevista para implementar los proyectos que logre la integración vial del departamento de Nariño con el centro del país, en especial la vía Pasto-Popayán?

Doble calzada Pasto-Aeropuerto

1. ¿Cuál es el costo estimado de recursos necesarios para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

2. ¿Están presupuestados los recursos para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

3. ¿Cuál ha sido el cronograma de ejecución de las obras del proyecto, desde el momento de la adjudicación del contrato y el estado de avance de la ejecución y/o inversión presupuestal en el proyecto por sectores? Indicando los saldos por ejecutar y las obras que se van a realizar con los mismos en cada uno de los sectores al interior de dicho proyecto.

4. ¿Cómo se van a ejecutar las obras pendientes en el proyecto doble calzada Pasto-Aeropuerto?

5. ¿Cuáles son los indicadores de cumplimiento en obra del proyecto doble calzada Pasto-Aeropuerto?

Vía Mocoa-San Francisco

1. Informar el estado de cumplimiento de las políticas correspondientes al eje de transporte intermodal Tumaco (CO)-Belem do Pará (BR) de la iniciativa IIRSA.

2. ¿Qué proyectos se han implementado o están destinados a la integración real Colombia, norte de Ecuador, Perú y Brasil?

3. ¿El Gobierno nacional suscribió el Contrato de préstamo BID 2271/ OC-CO del 3 de mayo de 2010, a través del cual el BID otorgó a la nación un crédito hasta por la suma de US\$203 millones para la financiación parcial de la construcción de la variante (fase I)? Indicar el estado de los desembolsos realizados por parte del BID y su destinación, ¿cuándo se realizará el desembolso total de los recursos y cuál es el plan de inversión de los mismos?

4. El Inviás manifestó a la Cámara de Representantes, en septiembre de 2014, que se terminarían los estudios y diseños del nuevo trazado de los sectores que atraviesan la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca del Río Putumayo, han transcurrido más de 18 meses desde que se presentó dicho informe; sin embargo, no se evidencia avance en la gestión de dicha entidad. Infórmenos las causas de este retraso, qué actividades ha desplegado el ministerio para el desarrollo de la política del IIRSA, y cuáles son las estrategias para dar agilidad a este proyecto en el Inviás.

5. Se ha difundido la información de que la evaluación financiera de los nuevos diseños presenta índices negativos de rentabilidad del proyecto, lo cual lo ubica en un riesgo de inviabilidad, cerca de quince (15) años para su ejecución y recursos requeridos cercanos a los dos (2) billones. Como se ha manifestado históricamente por los diferentes actores sociales y políticos de Nariño, Putumayo, Caquetá, Huila, la ejecución de la variante San Francisco-Mocoa es vital. Indicar cuál es la estrategia, desde el Gobierno nacional, para el desarrollo de este corredor, cuáles son las alternativas de financiación, plan de inversión y el cronograma estimado para su desarrollo.

6. ¿El Ministerio de Transporte ya tramitó el documento Conpes para la financiación de la terminación del proyecto? ¿Cuál es el estado de dicha gestión?

7. Indicar el estado de avance de las obligaciones correspondientes al Pmasis contemplado en la licencia ambiental del proyecto y cuál es la estrategia y política que se tiene planteada para darle sostenibilidad a las políticas de manejo y control ambiental en la reserva forestal, una vez el proyecto sea ejecutado por el Ministerio de Transporte (Inviás), ¿qué acuerdos o programas se han planteado con el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio del Interior para el efecto, que garanticen su sostenibilidad? ¿Se han tenido en cuenta a las diferentes comunidades indígenas que habitan las inmediaciones de la reserva?

8. Indicar el estado de las consultas previas que se adelantan con las comunidades indígenas que se encuentran asentadas en la región, como consecuen-

cia de la modificación de los estudios y diseños a los sectores 2 y 3.

9. La variante San Francisco-Mocoa es una vía de importancia estratégica nacional – proyectos Pines - corredor intermodal IIRSA; no obstante, dicho corredor no figura en la Red Nacional de Carreteras del Invías, el Plan de Expansión Vial no se presenta desde el año 2001, ¿para qué fecha se compromete el Ministerio de Transporte a cumplir dicha obligación?

Cuestionario para la Agencia Nacional de Infraestructura

Vía Pasto-Popayán.

1. ¿Por qué fue excluida de la tercera ola de las vías 4G la vía pasto-Popayán?

2. ¿Por qué la intervención de la vía Pasto-Popayán se ha previsto solo en los tramos Rumichaca-Pasto y Santander de Quilichao-Popayán, dejando por fuera el tramo vial que mayores problemas y condiciones presenta?

3. ¿Qué proyectos se van a implementar para lograr la integración del departamento de Nariño con el centro del país, si se excluye la vía Pasto-Popayán de los proyectos 4G?

4. ¿Qué se ha planeado respecto del tramo Timbío-Estanquillo?

5. ¿Cuál es la financiación que se tiene prevista para implementar los proyectos que logre la integración vial del departamento de Nariño con el centro del país, en especial la vía Pasto-Popayán?

Doble Calzada Pasto-Aeropuerto.

1. ¿Cuál es el costo estimado de recursos necesarios para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

2. ¿Están presupuestados los recursos para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

3. ¿Cuál ha sido el cronograma de ejecución de las obras del proyecto desde el momento de la adjudicación del contrato y el estado de avance de la ejecución y/o inversión presupuestal en el proyecto por sectores? Indicando los saldos por ejecutar y las obras que se van a realizar con los mismos en cada uno de los sectores al interior de dicho proyecto.

4. ¿Cómo se van a ejecutar las obras pendientes en el proyecto doble calzada Pasto-Aeropuerto?

5. ¿Cuáles son los indicadores de cumplimiento en obra del proyecto doble calzada Pasto-Aeropuerto?

Cuestionario para el Invías

Vía Pasto-Popayán

1. ¿Por qué fue excluida de la tercera ola de las vías 4G la vía pasto-Popayán?

2. ¿Por qué la intervención de la vía Pasto-Popayán se ha previsto solo en los tramos Rumichaca-Pasto y Santander de Quilichao-Popayán, dejando por fuera el tramo vial que mayores problemas y condiciones presenta?

3. ¿Qué proyectos se van a implementar para lograr la integración del departamento de Nariño con el

centro del país, si se excluye la vía Pasto-Popayán de los proyectos 4G?

4. ¿Qué se ha planeado respecto del tramo Timbío-Estanquillo?

5. ¿Cuál es la financiación que se tiene prevista para implementar los proyectos que logre la integración vial del departamento de Nariño con el centro del país, en especial la vía Pasto-Popayán?

Doble Calzada Pasto-Aeropuerto.

1. ¿Cuál es el costo estimado de los recursos necesarios para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

2. ¿Están presupuestados los recursos para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

3. ¿Cuál ha sido el cronograma de ejecución de las obras del proyecto desde el momento de la adjudicación del contrato y el estado de avance de la ejecución y/o inversión presupuestal en el proyecto por sectores? Indicando los saldos por ejecutar y las obras que se van a realizar con los mismos en cada uno de los sectores al interior de dicho proyecto.

4. ¿Cómo se van a ejecutar las obras pendientes en el proyecto doble calzada Pasto-Aeropuerto?

5. ¿Cuáles son los indicadores de cumplimiento en obra del proyecto doble calzada Pasto-Aeropuerto?

Vía Mocoa-San Francisco

1. ¿Cuál ha sido el cronograma de ejecución de las obras del proyecto desde el momento de la adjudicación del contrato de Obra número 407 de 2010 y el estado de avance de la ejecución y/o inversión presupuestal en el proyecto por sectores? Indicando los saldos por ejecutar y las obras que se van a realizar con los mismos en cada uno de los sectores al interior de dicho proyecto.

2. ¿Cómo se van a ejecutar las obras pendientes en el proyecto variante San Francisco- Mocoa?

3. Reseñar los indicadores de cumplimiento en obra del proyecto correspondiente a los 46 kilómetros de variante.

4. Sírvase indicar, ¿cuál es el estado de avance de la elaboración de los estudios y diseños nuevos del proyecto?

5. Como consecuencia de lo anterior, ¿cuál es el estado de avance del trámite de modificación de la licencia ambiental del proyecto de construcción de la variante San Francisco-Mocoa, y cuáles son los pendientes al respecto?, (esta pregunta se recomienda realizarla también a la ANLA).

6. ¿Cuál es el recurso final requerido para la ejecución de la totalidad del proyecto de la variante San Francisco-Mocoa y la proyección de ejecución de la inversión requerida?

7. ¿En qué etapa se encuentra el trámite de documento Conpes para los recursos adicionales para la terminación del proyecto de la variante San Francisco-Mocoa? Indicar si el Gobierno nacional descartó definitivamente la financiación por parte del BID.

8. Sírvese informar a esta corporación, ¿qué medidas ha implementado el Inviás para el mantenimiento de los tramos de vía ejecutados en desarrollo del contrato de Obra número 407 de 2010 y en particular para realizar la pavimentación del proyecto contemplado en la fase II contemplada en el Conpes 3609 del 14 de septiembre de 2009?, y, ¿cuál es el avance del contrato Plan Nariño, el estado de inversión de los 75.000 millones apropiados en el mismo, que según el Inviás se invertirían en la vigencia 2016?

9. ¿Cuáles son los índices de accidentabilidad de la vía Pasto-Mocoa (denominado ‘Trampolín de la Muerte’) entre agosto de 2010 y la fecha?

Cuestionario para el Ministerio de Hacienda

El ministro de Hacienda, doctor Mauricio Cárdenas Santamaría, dijo en su última intervención en el Congreso que estaba cerca la financiación de la vía Popayán-Pasto.

1. ¿Cuáles son estos recursos de financiación?
2. ¿Están presupuestados los recursos para terminar la doble calzada Pasto-Aeropuerto?

Cuestionario para el Departamento Nacional de Planeación (DNP)

Vía Mocoa-San Francisco

1. El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Inviás) se encuentran tramitando la expedición de un documento Conpes para contar con los recursos necesarios para culminar la construcción de la variante San Francisco-Mocoa. Indicar cuál es el Estado de dicho trámite en el Departamento Nacional de Planeación. ¿Para qué fecha se tiene programada la citación a los miembros del Conpes?

2. Indicar al interior de la estructura del Plan Nacional de Desarrollo - Sector Infraestructura y Transporte, ¿cómo se ubica la construcción de la variante San Francisco-Mocoa? ¿Cómo se establece el desarrollo de la política y/o programa IIRSA al interior del plan?

Presentada por el honorable Senador: Guillermo García Realpe. Fue aprobada por los asistentes a la sesión del día martes 26 de julio de 2016.

Proposición número 25 aditiva a los números 04 y 05 de 2016

Incorporar al debate de infraestructura los corredores Perimetral de Oriente en Cundinamarca y la vía el Sisga-Guateque-el Secreto.

Presentada por el honorable Senador: Milton Rodríguez Sarmiento. Fue aprobada por los asistentes a la sesión del día martes 13 de septiembre de 2016.

Proposición número 27 aditiva a los números 04 y 05 de 2016

Incorporar al debate de infraestructura las vías Santa Ana-Mocoa-Neiva y la vía Girardot-Espinal-Neiva.

Presentada por el honorable Senador: Ernesto Macías Tovar. Fue aprobada por los asistentes a la sesión del día martes 13 de septiembre de 2016.

Proposición número 28 aditiva a los números 04 y 05 de 2016

Incorporar al debate de infraestructura los corredores vía la Soberanía en Arauca, las 4G de la vía Cúcuta-Pamplona-Bucaramanga y la vía Cúcuta-Ocaña.

Presentada por el honorable Senador: Manuel Guillermo Mora Jaramillo. Fue aprobada por los asistentes a la sesión del día martes 13 de septiembre de 2016.

Proposición número 29 aditiva a los números 04 y 05 de 2016

Incorporar al debate de infraestructura la vía Manizales-Mariquita.

Presentada por el honorable Senador: Luis Emilio Sierra Grajales. Fue aprobada por los asistentes a la sesión del día martes 13 de septiembre de 2016.

IV

Lo que propongan los honorables senadores

-El señor presidente da la bienvenida al senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo, quien acaba de hacer su ingreso al recinto, y señala que con su presencia se ha constituido el quórum para decidir. Por consiguiente, somete a consideración y votación el orden del día, el cual es aprobado por los miembros de la Comisión.

-Para continuar con el orden del día, la secretaria informa que el tercer punto es el debate de control político y señala que de los funcionarios citados, el señor ministro de Transporte envió excusa y delega al viceministro de infraestructura, doctor Dimitri Zaninovich Victoria, quien aún no se ha hecho presente en el recinto; el señor ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Mauricio Cárdenas Santamaría, delega en el doctor Andrés Escobar Arango, viceministro técnico de hacienda, que ya se encuentra presente en el recinto; el doctor Simón Gaviria Muñoz delega en el subdirector sectorial general del Departamento Nacional de Planeación, doctor Luis Fernando Mejía Alzate, quien también se ha hecho presente, así como también se encuentran en el recinto los doctores Carlos Alberto García Montes, director de Inviás; Luis Fernando Andrade Moreno, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura y Fanny María González Velasco, procuradora delegada para la vigilancia preventiva de la función pública, quien ha sido invitada para la sesión del día de hoy.

-Antes de proceder a dar inicio al debate, el honorable senador Lidio Arturo García Turbay, presidente de la Comisión, da lectura a la siguiente

Constancia

Inseguridad en Cartagena de Indias, en los últimos días hemos vivido un incremento desmedido de los índices de violencia en todos los rincones de la ciudad, hechos como el ataque de delincuentes vestidos con prendas del Inpec en un exclusivo edificio, el asesinato de un reconocido dirigente, continuos atracos con armas de fuego a transeúntes, viviendas y locales comerciales, riñas, enfrentamientos en la comunidad, la inseguridad se desbordó, por ello, considero necesaria la intervención inmediata del Go-

bierno nacional, es determinante el acompañamiento del Ministerio del Interior, Ministerio de Defensa, fuerzas policivas y militares, al alcalde Cartagena de Indias, que se adopten las medidas necesarias, definir un plan de contingencia y poner fin a esta oleada de violencia que ha puesto en pánico a la ciudadanía en general.

La Heroica, como usualmente la llamamos, una de las ciudades más visitadas del mundo, que además, el próximo 26 de septiembre será escenario del acto protocolario para la firma final del acuerdo de paz entre el Gobierno y las FARC, que acabará un conflicto armado de más de 50 años, no es posible que sus calles sean hoy sinónimo de hurtos, homicidios y terror; la violencia no es únicamente en las zonas marginales, se ha extendido al sector turístico de la ciudad, viéndose afectada la imagen de nuestro corralito de piedra que recibe miles de visitantes nacionales y extranjeros, quienes llegan a deleitarse con la belleza y majestuosidad de su centro histórico.

Lidio García Turbay

Senador de la República.

-Leída la constancia, continúa el presidente diciendo:

Quiero dejar esa constancia por una situación bastante caótica que estamos viviendo todos en Cartagena de Indias, la doctora Daira Galvis tiene conocimiento también de lo que estoy expresando, de verdad que es lamentable la situación que estamos viviendo, y solamente estamos pidiendo un acompañamiento del Gobierno nacional para una de las ciudades más querida de todos los colombianos.

-Para dar inicio al debate, el presidente otorga el uso de la palabra a la honorable senadora Maritza Martínez Aristizábal, citante, quien expone:

Muchas gracias, presidente. Mi saludo a los miembros de la Comisión Quinta, a los colegas, a todos los asistentes muchas gracias, a los funcionarios que nos acompañan, al doctor Carlos García, director nacional de Inviás, al doctor Dimitri Zaninovich que veo que está haciendo su ingreso, viceministro de infraestructura del Ministerio de Transporte, al doctor Andrés Escobar también, bienvenido, viceministro técnico de hacienda, al doctor Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, muchas gracias también por su acompañamiento, a todos los funcionarios del Inviás, de la ANI, del Ministerio de Transporte, a la doctora Fanny María González, procuradora delegada para la vigilancia preventiva de la función pública, bienvenida también; y quiero darle un saludo muy especial a la cara y a la gente de carne y hueso que se afecta con los problemas que se presentan en los proyectos viales del país, acá están representantes de los comerciantes y del sector político y de sectores sociales de Puerto López y de Puerto Gaitán; saludo al presidente del Concejo de Puerto López, a Yilmer Bermúdez, bienvenido, gracias, ha dado una pelea en solitario muy importante, a los concejales: Pedro Montaña, a Bernardo Peña, a Edilberto Guzmán, a Julio Calderón, a Édgar Gutiérrez, bienvenidos concejales; y a los comerciantes, transportadores que nos acompañan, este

debate es reivindicando un poco lo que han tenido que hacer durante todo este tiempo.

-Apoyándose en diapositivas, comienza su exposición la senadora Maritza Martínez, diciendo:

Vamos a iniciar este debate diciendo que en esta Comisión muchísimas veces hemos abordado el tema de la importancia estratégica de la Orinoquía, del desarrollo urgente vial de la altillanura, hemos mostrado todos los discursos que a lo largo de los gobiernos se echan en torno a la importancia estratégica de esta zona para el comercio, para la producción agroindustrial y para el desarrollo de la industria petrolera. ¿Por qué es importante?, pues porque acá queda el departamento del Meta, se trata de la Malla Vial del Meta y es allí donde se produce el 60% del petróleo del país, sin exagerar, al contrario, siendo bastante conservadores en las cifras, el país depende de esta zona del país, depende casi en su totalidad, porque acá hemos oído a todos los gobiernos y a buena parte de los funcionarios que hacen parte de este y del anterior y del anterior decir que el petróleo le da el ingreso más importante al país, pues acá, en esta zona que vamos a analizar y a estudiar, es donde se da este desarrollo petrolero.

Este proyecto se ubica, una parte, no todo, porque toma todo el departamento del Meta, la zona del Ariari, pero también tiene mucha incidencia en el desarrollo de la altillanura; la altillanura es esa zona, esa franja que queda entre el Meta y el Vichada, que va a permitir que el área que tiene hoy el país de 4 millones de hectáreas para producción agropecuaria se duplique, es allí donde se va a dar un desarrollo, una ampliación de la frontera agrícola a través de 4 millones de hectáreas adicionales; entonces, se trata de un tema que queda, un proyecto que queda ubicado en el Meta, pero que en realidad más que ser un tema regional es de interés nacional; por eso, acá venimos es a dar los argumentos para que se hagan ahora, para que el proyecto sea una realidad, para que se destrayan los problemas que se vienen generando, para que nos digamos la verdad con los funcionarios del Gobierno nacional a cargo de estas vías, y sepamos por qué hoy la concesionaria habla de incertidumbre y de no tener claridad, aun si financieramente este proyecto es viable o no; porque mientras todo esto se debate, allá ya se incrementó y se le impuso una tarifa plena a los peajes, entonces se incrementaron con ocasión de este proyecto, pero aún hoy no sabemos si se va a realizar o no, es lo que queremos dilucidar, pero iniciando con la afirmación categórica de que el Meta necesita, no hoy, lo necesita desde hace 10 años, este proyecto, el desarrollo vial, las dobles calzadas, porque hoy son totalmente insuficientes para poder soportar toda la producción de este territorio.

Esa es la franja de la altillanura, son 7 municipios ubicados en el Meta, son los municipios de Puerto López, Puerto Gaitán y Mapiripán, y en el Vichada los 4 municipios que componen este departamento son Cumaribo, Santa Rosalía, la Primavera y la capital Puerto Carreño; 13.6 millones de hectáreas, ya les dije, de las cuales 4 millones van a ser el desarrollo, la ampliación de la frontera agrícola del país; sin embargo, yo les traigo un par de cifras sociales para que no sea solo ubicar el potencial, la extensión, sino

también ¿qué pasa en estas zonas distantes del centro del país?, y esto es lo que pasa: las dimensiones que integran el índice de vulnerabilidad territorial, miren la presencia, o mejor, la ausencia del Estado en temas como atención humanitaria, seguridad, fiscalía, desarrollo social, desarrollo económico, gobernabilidad, por lo tanto, nos preocupa ver cómo de ese índice promedio nacional, que está en 43.96, evidentemente los municipios de Santa Rosalía, Mapiripán y Cumaribo superan ampliamente esa vulnerabilidad.

Si vamos al índice que mide la pobreza multidimensional por departamentos, encontramos que este índice tiene un promedio nacional de 49%; Antioquia, Atlántico, Cundinamarca, Santander, Valle con una muy buena cifra, 38 %; Bogotá 24.30% –todos estos que acabo de enumerar, por debajo de la media nacional en materia de pobreza multidimensional–; y nos vamos al Meta, departamento rico y productor de petróleo, y ya estas cifras empiezan a superar la media nacional, el promedio nacional con un 51%, y el Vichada ni qué decir, 84.26%; o sea, que si tomamos esos 2 departamentos nos da un promedio de 67.66%, recordemos que la media nacional de pobreza multidimensional es: 49 %.

Y si nos vamos ya de manera específica a ver cómo es la situación puntual de cada uno de los 7 municipios que constituyen la altillanura, encontramos que en Puerto López el índice de pobreza es 61.46%, Puerto Gaitán 80.46%, esos dos del Meta y del Vichada Santa Rosalía 90.24%, la Primavera 90.97, Puerto Carreño 68, Cumaribo 90, eso nos da un promedio en la altillanura de 80.28 % como índice de pobreza multidimensional, allá donde está el futuro del país, donde está el petróleo del país, donde están los anuncios de los grandes desarrollos.

Veamos entonces cómo está el inventario de las vías de esta franja, de esta zona del país, de la subregión de la altillanura que está ubicada en la Orinoquia colombiana; vías primarias: entonces el total de vías primarias, según este cuadro, pero ya les voy a explicar por qué está equivocado, el total de vías primarias entre el Meta y el Vichada es de 322, pues en la franja de la altillanura, pero uno dice ¿cómo así, 97 kilómetros de red nacional en el Vichada? ¡eso no puede ser!, si solamente para llegar a su capital hay que atravesar todo este departamento tan amplio, y estamos hablando de 558 kilómetros de vía nacional o de trocha nacional, ¿cómo la podemos llamar doctor Carlos García, del Invías?, trocha ¿cierto?, no está incluida ahí porque resulta que sus condiciones son tan deplorables, a pesar de que cumple las condiciones para ser vía nacional, porque conecta dos capitales, conecta dos departamentos, no existe en varios tramos de ella ni siquiera vía, ni siquiera terraplén; entonces, ¿cómo se conecta la gente?, ¡pues coge por la sabana, por donde se pueda!, y ¡donde hay terraplén pues por el terraplén, si está en condiciones transitables!, que ahora les vamos a mostrar, sin exagerar como es, cómo es que tiene que moverse la gente que quiere transitar entre el Meta y el Vichada, es francamente doloroso, están a la espera de que sean incorporados esos 558 kilómetros de vía nacional en el Vichada, para hacer parte pues de toda esta red, por ahora es Invías y el departamento del Vichada el que

se encarga de darle mantenimiento a la trocha por la que circulan sus habitantes; entonces, vías primarias 322, pavimentadas 124, pero pues como pueden ver es porque el Meta ha avanzado bastante en ese tema aunque se llega hasta Puerto Gaitán y de allí hasta El Viento que es la frontera para ingresar al Vichada, pues allí hay muchos kilómetros aun sin pavimentar, 197 kilómetros sin pavimentar de red primaria, de la red nacional.

En cuanto a las vías secundarias, suman 2.438 por la dimensión del Vichada, pavimentada en el Meta 25, en el Vichada 1.4, para total de la altillanura 26.4, sin pavimentar, pues el resto 1.500, 2.411 porque allá todavía no llega la mano del Estado, que es algo que reclamamos con mucha frecuencia pero lo hacemos con razón y lo hacemos con cifras, por eso estas cifras oficiales aportadas por el Invías, por la ANI, evidencian la baja cobertura que existe en materia de pavimento en la red secundaria y pues ni qué decir en la terciaria.

Esta es la vía nacional, no está incorporada pero en realidad es lo que conecta a Puerto Carreño con Puerto Gaitán y no es que nos hayamos ido a coger el hueco más impresionante, no, es que la vía es así, así es, así encuentran muchos tramos en esos casi 600 kilómetros que hay entre Puerto Gaitán y Puerto Carreño, pero bueno alguien tiene que llevar el mercado, la remesa, alguien tiene que traer los productos y siempre encontraremos unos valientes que transiten por allí. Estas fotografías, quiero darles el crédito, nos las facilitó la Gobernación del Vichada, ya les hemos mostrado, la Gobernación anterior ya no había dado material y pues esta sigue siendo la realidad de este sector, esta es la vía Puerto Gaitán – Puerto Carreño, en el punto El Viento en la frontera que pasa del departamento del Meta al departamento de Vichada, sector conocido como El Mango exactamente es allí.

Este es otro enfoque de la vía, siguiente, así es, duran días enteros enterrados, entre ellos mismos ya tienen un sistema ahí para ayudarse; se bloqueó este en este tramo, entonces este ayuda a desbloquear al otro y así van transportando los productos y a los pasajeros, porque esta es la empresa que viaja a esta zona y miren pues las condiciones de seguridad que tiene que afrontar la comunidad.

Veamos ahora entonces, vamos ya al punto de ¿cuál es el proyecto que estamos hablando, cuando nos referimos a malla vial del Meta, de qué estamos hablando?, técnicamente se llama el corredor Granada – Villavicencio – Villavicencio – Puente Arimena, anillo vial de Villavicencio y accesos a la ciudad. Acá vamos a mostrar en qué consiste el proyecto de apenas 1 minuto 50 segundos. (Se trasmite video, a solicitud de la Senadora Maritza Martínez).

Bueno y cómo no ilusionarse en el Llano, en el Meta, con este proyecto, una importancia indiscutible, ese render que vimos es del 2013, desde hace 3 años estamos viendo el render, si ustedes nos preguntan o quieren saber ¿cuánta obra se ha ejecutado ahora en el 2016?, cero, los peajes ya están en tarifa plena pero cero de ejecución, por parte de los dos encargados de hacer ya una inversión que es la Gobernación del Meta y la concesionaria, aunque ahora veremos

los plazos y seremos muy estrictos en decir cuando empiezan a correr los términos, cuando se vencen los plazos pues, para que no permitamos que este debate termine como ha ocurrido en la última semana, en una controversia de carácter político y no técnico y en defensa de los ciudadanos como debe ser, consiste entonces, ya lo vieron en un corredor que va a mejorar en doble calzada desde Villavicencio hasta Acacias y de ahí rectificación y mejoramiento hasta El Ariari, hasta Granada, doble calzada de salida desde la 7ª Brigada en Villavicencio hasta el puente del Ocoa a cargo de la Gobernación; de allí doble calzada hasta Apiay a cargo de la concesionaria, y desde allí hasta Puerto López y Puerto Gaitán mejoramiento algunas intervenciones, y de Puerto Gaitán a Puente Arimena 70 kilómetros de pavimento, un anillo vial en Villavicencio y la salida, la conexión entre el anillo vial en el punto de Catama hasta Puente Amarillo, básicamente en eso consiste el proyecto, el ejecutor de la obra es la Concesionaria Vial de los Llanos, el desarrollo de la infraestructura requerida se desarrollará hasta el 2021, es decir, 5 años de construcción y 30 años de concesión, se retira en el 2045 o sea es una inversión de 1.2 billones, de 1.26 billones, y el valor total del contrato, el recaudo que se hará será por 3.2 billones de pesos.

El cronograma de estas obras ¿cuál es?, entonces, es el Contrato 004 de 2015 que se suscribió entre la Concesionaria Vial del Llano y la ANI – la Agencia Nacional de Infraestructura - bajo el esquema de APP privada, se celebró el 5 de mayo de 2015 estableciendo como fecha para la etapa de preconstrucción que es la etapa en la cual se incluye el cierre financiero, la gestión de predio, la gestión ambiental hasta el día 3 de junio de 2016, pero desde el año pasado mismo, desde junio 4 de 2015 se suscribió un Otrosí que amplió por 6 meses esta fecha, entonces no era en junio que tenían que comenzar las obras sino que debe ser finalizando noviembre y comenzando diciembre de este año, ya en ese momento finalizan la etapa de pre-construcción y la concesionaria nos tendrá que decir cuál es el esquema financiero y de qué manera es que va a empezar a cumplir la obligación; esto tiene acta de inicio firmada desde el 2015 –9 de junio de 2015– y como les digo aún hoy no ha comenzado, pero tengo que reconocer que están dentro del plazo porque ya hubo un Otrosí que empezó a prorrogar.

El trazado del proyecto: entonces los puntos grises que vamos a empezar a ver son los municipios que van a ser impactados con este proyecto, son municipios muy importantes que dirigen a zonas muy importantes porque Acacias, Guamal, Granada, es el ingreso hacia toda la región del Ariari y Puerto López, Puerto Gaitán y de allí hacia el punto Puente Arimena, pues también es el conector con la altillanura; los puntos rojos nos muestran los peajes; peajes ya existentes que van a financiar el proyecto y allí en Villavicencio aparece un círculo negro que es el peaje nuevo que es un peaje opcional para los vehículos particulares que no sean de carga, mientras que los de carga tienen que pasar obligatoriamente por allí pagar este peaje urbano, primer peaje urbano que habrá en Villavicencio, pero digo con claridad, opcional para los particulares solo obligatorio para los vehículos de carga porque tiene un carril expres,

para descongestionar el centro de Villavicencio que actualmente no resiste más vehículos pesados en sus barrios y en toda su zona urbana.

Financiación del proyecto: el proyecto tiene 2 fuentes de financiación: una, la Concesionaria Vial de los Llanos y la Gobernación del Meta; el tramo a cargo de la concesionaria se financiará en su integridad por el recaudo de peajes, posteriormente y mientras tanto, ella ha constituido un esquema financiero o está terminando de constituirlo para pagar estas vías y el Gobierno departamental, y les pido atención en este tema para que quede claro cuál es la responsabilidad de cada cual; el Gobierno departamental debe asumir la construcción de 2 tramos correspondientes a las dobles calzadas de salida de Villavicencio; una hacia Acacias en el punto que va del parque Los Fundadores a Ciudad Porfía y otra en la salida hacia Puerto López, en el punto que va desde la 7ª Brigada hasta el Ocoa, eso se financia con 230.000 millones de pesos, que la parte que compete pues a la Gobernación que obedecen a un contrato de transacción que celebraron la ANI y la Gobernación porque existía la obligación de la Gobernación de invertir en la vía Bogotá – Villavicencio 230.000 millones, al ser un compromiso asumido por la Gobernación, posteriormente la Gobernación dijo que no podía invertir en jurisdicción del departamento de Cundinamarca y que mejor invertía esos 230.000 en la malla vial del Meta; el gobernador de ese entonces Alan Jara pidió que fuera la Gobernación la que ejecutara esos recursos que iba a poner, la ANI accedió y los 230.000 millones de pesos, ahora les cuento en qué van, dónde están y por qué aún no se ve, no está claramente financiada la totalidad de este tramo.

El proyecto empieza a presentar problemas casi que desde que se planteó, pero cada día se vuelven más preocupantes, más profundos, cada día hay declaraciones que nos preocupan más y que han generado gran incertidumbre, insisto, en la población, en toda la población del Meta porque todos somos afectados si no se realiza; el debate se hace para evidenciar primero, la importancia del proyecto, lo estratégico que es; segundo, los problemas que con temor se mencionan o a veces ni se pueden mencionar en el departamento, porque entonces se le da un tinte o contra un Gobierno o contra otro o contra un partido o contra otro, pero en realidad estos son los 4 grandes problemas que viene presentando este proyecto; los peajes de Casa de Tabla y Yucao y las bermas o la ausencia de bermas más bien en la ruta Puerto López – Puerto Gaitán; las salidas en doble calzada de Villavicencio hacia Acacias y Puerto López y la financiación y cierre financiero de este proyecto; eso son los 4 temas identificados claramente y que hoy yo sí le pido doctor Andrade, al doctor Dimitri, al Viceministro de Hacienda que hoy no venimos como siempre a exponer una problemática y a salir de acá con la misma situación que entramos, hoy los metenses están exigiendo respuestas, porque esto se ha convertido casi que en un juego de desinformación y donde los únicos que están perdiendo son los metenses, los llaneros, que han centrado toda su ilusión pues en que se desarrolle el proyecto en condiciones adecuadas y sin excesos también en la cuota de sacrificio que se le pide a la población.

Vamos a abordar el primer tema, el de los peajes de Puerto López y Puerto Gaitán, Yucao y Casa de Tabla y seguramente veré que empiezan a escribirme de todo el departamento que cómo así, que por qué no habló del peaje en La Libertad, que por qué no habló de los peajes en la ruta hacia Granada; no lo hago no porque no haya recibido las quejas y tenga muy presente que la gente se siente agobiada por esa carga tan fuerte que le toca para construir sus propias vías, no lo hago es simplemente porque he tratado de depurar al máximo de verdad dónde están los escollos del proyecto, hasta dónde podemos llegar nosotros como ciudadanos y dónde ya hay un punto en que la Nación tiene que empezar a mirar con detenimiento a ver si no va a dar al traste finalmente con esta obra, exigiendo tanto a la comunidad, a los usuarios; yo les quiero mostrar esa imagen, porque bueno, es importante que sepan que ha habido muchas manifestaciones en esta zona, de hecho ahora veremos cómo logramos conocer unas firmas que recogieron los concejales, los Presidentes del Concejo de Puerto López y Puerto Gaitán a solicitud de la Gobernación del Meta a ver qué pensaba la gente y el rechazo es muy amplio, pero esta imagen además de mostrar la protesta, nos sirve para explicar más adelante un segundo problema que es el de las bermas, vean el tamaño de la vía y vean que carece de berma, por eso allí se presenta un altísimo índice de accidentalidad que abordaremos más adelante, solamente quería aprovechar esa imagen para dejar ese antecedente. Desde junio del año pasado con la entrega por parte de Invias de los peajes de Casa de Tabla y Yucao a la concesionaria, ya vimos cuál es, se han planteado muchas inquietudes ¿a qué voy con esas inquietudes? a que ustedes ya vieron las cifras sociales que viene presentando últimamente Puerto López y Puerto Gaitán y en general el departamento del Meta.

Esto es lo que la gente considera francamente un exceso en el aporte que tienen que dar, porque en estos peajes que también tengo que decirles ahora por cómo se vio esta situación tan extraña o mejor lo voy a hacer de una vez, ustedes ven que hay dos peajes ¿cierto?, uno se llama Casa de Tabla que es el que queda enseguida de Puerto López y unos kilómetros más adelante, ya cerca a Gaitán en jurisdicción de Gaitán otro que se llama Yucao, pues resulta que esos dos peajes eran uno solo y no me deja mentir el doctor Carlos García de Invias, era un solo peaje pero por logística porque la gente de Puerto López o los que iban a un punto cerca decían: “no pero yo por qué tengo que pagar tarifa plena si yo voy apenas allí y el peaje quedaba pasando Puerto López, no esto que lo pague el pleno, los que van hasta Puerto Gaitán y utilizan la totalidad de los 100 kilómetros de vía”, y entonces ante esas quejas que consideré aceptadas Invias dijeron: dividámoslo en dos y entonces se dividió en dos y se dividió en dos la tarifa porque era un solo peaje, bueno pues ahora que apareció el proyecto ya no era un solo peaje sino que ya se le aplicó tarifa plena a cada uno de los peajes, y quedamos todos sorprendidos porque la logística terminó generando un gran impacto, yo les digo que los ciudadanos de Puerto Gaitán y Puerto López colaboran, están entusiasmados con el proyecto, ven allí su redención pero

también están pasando por una situación muy difícil porque la situación financiera cambió.

Entonces hay aumentos que como ustedes ven claramente ahí en la tabla en algunas categorías van desde 133 % para la 5ª categoría, hasta 556 % para la categoría 4ª o 203 % para la Categoría 1ª y no es que ellos puedan coger por otro lugar, por otra ruta, para llegar a su destino porque no existe ninguna otra vía para poder llegar desde Puerto López o desde Villavicencio hasta Puerto Gaitán; esta es la única ruta que existe ¿cuál es el clamor de los ciudadanos entonces? es muy sencillo, vías sí pero en condiciones justas con tarifas diferenciales suficientes porque solamente se reconocieron unos pocos cupos de tarifas diferenciales que en nada benefician a la población que permanentemente circula por esa ruta; entonces las molestias son: un peaje que se vuelve dos con tarifa plena cada uno, se elevan las tarifas plenamente sin que hasta el momento se haya puesto un peso por parte del concesionario, yo entiendo también que una comunidad se motiva a pagar sus peajes cuando empieza a ver el cambio pero sin poner un solo peso de una vez los dos peajes impuestos, pero además en una vía que carece de condiciones técnicas adecuadas, que carece de bermas, y ahí viene el segundo problema. En la fotografía anterior pudimos ver en qué consiste pues el tamaño y el trazado de la vía, entonces, la primera irregularidad gravísima que yo tengo que llamar la atención acá es que ese tramo de toda la malla vial, que es apenas uno de los tramos que se interviene que entre Puerto López y Puerto Gaitán no cumple con las directrices técnicas del manual de diseño geométrico para carreteras que fue adoptado en el país mediante la Resolución número 744 de 2009, el cual establece de manera explícita y puntual que una vía con las características de ese tramo que corresponde a una vía primaria de una calzada con velocidad de diseño de 80 kilómetros/hora debe contar con un ancho de calzada de 7.30 metros y con bermas de 2 metros, así dice la norma técnica y yo le agregó: más aún en una vía, acuérdense que esa es la vía que lleva a Puerto Gaitán y la que trae el crudo a Puerto Gaitán por esa vía transitan permanentemente camiones, tractomulas de 6 ejes de unas dimensiones impresionantes que generan muchísimo riesgo para los usuarios tan grandes como ellos o pequeños como los vehículos que circulan por allí.

Yo hago referencia a esta definición de berma porque siempre vamos a encontrar presente allí el tema de la seguridad, entonces ¿qué es una berma? es una parte de la vía que da soporte lateral a la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia, dice el Código Nacional de Tránsito; las funciones: son cuatro funciones clarísimas, la primera, protege el pavimento; segundo, permite tensiones ocasionales de vehículos; tercero, aumenta la capacidad de la vía; cuarto, ofrece espacio adicional para maniobras de emergencia aumentando la seguridad ¿qué quiere decir eso? que si no hay bermas, la vía es insegura y más cuando sus especificaciones tienen una longitud restringida como ocurre en esto; entonces la Ley 1682 de 2013 medidas y disposiciones para la infraestructura de transporte obliga a que

la infraestructura del transporte sea segura, atendiendo unos estándares.

Este es uno de los puntos donde también han generado muchísima, muchas dudas, porque esta es la página oficial de la ANI, allí encontramos vía entre Puerto López y Puerto Gaitán incluirá berma, bueno era en algún momento esa decisión y allí quedó se ha fijado en la página y allí está, el resto del comunicado dice, es un comunicado, una nota de prensa del 22 de enero de 2016 comenzando este año: esta berma cuya inversión alcanza, nos dan hasta el valor, alcanza los 150.000 millones de pesos será de vital importancia, dice allí el comunicado de prensa que está fijado en la ANI, dada la gran cantidad de usuarios de la vía entre Puerto López y Puerto Gaitán que se desplazan en bicicleta o a pie, lo cual podrán hacer con mayor seguridad cuando la obra esté finalizada y la misma servirá para que los vehículos que tengan algún inconveniente pues se puedan orillar y evitar el uso de carriles de tráfico, sobre esta importante noticia el Presidente de la ANI Luis Fernando Andrade enfatizó “para nosotros es muy importante la seguridad de los usuarios de la vía y esta medida nos permitirá minimizar el riesgo para quienes transitan el corredor así como tener una tarifa diferencial para los pobladores de Puerto López y Puerto Gaitán que hacen uso frecuente de la autopista” entonces este pronunciamiento es de enero de este año y pese a la claridad de la decisión de la ANI recientemente oímos en otra cadena radial local que la decisión de la concesionaria era otra.

Dice el doctor Óscar Robayo, que es el gerente de la Concesionaria Vial de los Llanos, es decir de la empresa a cargo de esta concesión, dice: “con la vía mejorada se tienen muchos beneficios adicionales que no tiene una vía común y corriente como el servicio de ambulancia de asistencia” y allí era cuando también decía el gerente de la concesionaria las condiciones técnicas que garantizaban la vía para mayor seguridad de los usuarios.

– Mostrando imagen en diapositiva, señala: Esto es lo que pasa permanentemente en esa vía, por eso somos tan insistentes en el tema de las bermas porque no es un lujo, de hecho consideramos que es una condición técnica mínima que deben tener las vías para desarrollar el tema de la seguridad que tanta vigencia ha cobrado en los últimos tiempos, esta vía antes de ser entregada al concesionario que fue recientemente operada por Invías durante 8 años, tal vez en estas mismas condiciones, pero ahora que finalmente se va a lograr tener una malla vial adecuada pues a los requerimientos del tiempo, es increíble que no se vayan a hacer las bermas o sea, atenta contra la seguridad, es como decir que se va adelantar una obra pública, un edificio que no cumple normas de sismorresistencia que Invías va a construir su sede sin normas de sismorresistencia porque no tiene los recursos ¿eso será permitido? yo creo que no, creo que en este caso pasa lo mismo, técnicamente hay que cumplir y hay que darles garantías y para eso es que requerimos la presencia del Ministerio de Hacienda, vía – peajes ya no hay como recaudar más para lograr esos 150.000 o 200.000, la concesionaria, pues yo creo ya 30 años de horizonte del proyecto es suficiente, acá no hay

otra forma que la Nación se meta la mano al bolsillo y nos ayude con esto que además así motiva a toda la gente del Meta que ve también un esfuerzo fiscal, sabemos la situación como está de compleja pero hay que empezar a revisar ese tema.

Dijimos que el primer problema de esta vía eran los 2 peajes que mencionamos. El segundo: las bermas.

– Para responder a un cuestionamiento del Senador Jorge Robledo, la Senadora Maritza Martínez Aristizábal aclara que la obra se contrató sin bermas, y continúa diciendo: Sin bermas, que es un problema grave ya lo estamos viendo, y el tercer problema que presenta el proyecto, que debemos entre todos resolver y salvar porque es fundamental para el desarrollo del país, no solo de la región, es el tema de las doble calzadas urbanas en Villavicencio; es la salida a Acacias y a Puerto López y vuelvo al tema, me devuelvo porque aquí la obligación se encuentra a cargo de la Gobernación; entonces dijimos que por un antecedente de una transacción que se hizo, finalmente la ANI y la Gobernación firmaron el Convenio número 10 de 2015 para dar cumplimiento al contrato de transacción suscrito, que obliga al departamento a construir en doble calzada los tramos Fundadores – Ciudad Porfía, que es la salida hacia Acacias y 7ª Brigada – Río Coa, que es la salida de Villavicencio hacia Puerto López; el valor, 230.000 millones; estos recursos salen de una transacción avalada por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en la cual la Gobernación del Meta asumió la obligación de invertir estos 230.000 millones en la malla vial del Meta.

Esa transacción se da, ya algo esboché hace un rato, porque la Gobernación asumió ante la ANI el compromiso en hace 2 periodos de Gobierno, de invertir 230.000 millones en la vía Bogotá – Villavicencio; cuando llegó el nuevo gobernador Alan Jara, dijo que no se podía invertir en Cundinamarca e inició un trámite ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca y allí llegaron a un acuerdo la ANI y la Gobernación del Meta en que seguirían los 230.000 pero ya invertidos en la malla vial del Meta, o sea en jurisdicción del departamento del Meta; de ahí sale esa transacción que se convierte luego en el Convenio número 10 de 2015, suscrito entre la ANI y la Gobernación del Meta; entonces tengamos en cuenta, la obligación de la Gobernación no era darle los 230.000 a la ANI para que construyera sino que dijo, yo quiero ejecutar los recursos porque estos tramos iban a ser parte de toda la concesión pero la Gobernación dijo, yo cojo estos 230.000 y ejecuto la salidas de Villavicencio hacia Acacias y hacia Puerto López, que tengo que señalarlo acá, es el problema de movilidad más grande que tiene todo el departamento del Meta, porque vienen unas vías que van recogiendo en todos los municipios usuarios y llegan a un punto urbano densamente poblado y con un solo carril, pueden demorar perfectamente en el tránsito de esos tramos que apenas tienen una longitud de 4 kilómetros pueden durar hora y media diariamente quienes circulan y tratan de ir de un barrio hacia el centro de la ciudad ya sea un barrio en la salida hacia Puerto López o en la salida hacia Acacias; pero también los ciudadanos, los habitantes de Acacias y del Ariari o

de Puerto López, Puerto Gaitán deben esperar a veces trancones de horas enteras en ese punto, por eso la importancia de esas dobles calzadas muy cortas, apenas 4 kilómetros pero fundamentales para la movilidad y seguridad de los que transitan por las vías del Meta.

El convenio suscrito entre la ANI y la Gobernación, insisto, tiene su origen en la controversia judicial surgida entre esas dos entidades; a raíz de lo anterior, entonces, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca avala un acuerdo donde el Meta se compromete a invertir eso en esos tramos y el plazo es de 49 meses contados a partir de mayo de 2015, es decir, que este plazo para construir esos 4 kilómetros de cada una de estas calzadas vence en junio de 2019, 230.000 millones que no se nos olvide.

Cuál fue el trámite previo para empezar a dar cumplimiento a estas obligaciones, esos son temas ya bastante locales pero tienen importancia y sé que para la ANI tienen importancia por la controversia que ha surgido en los últimos tiempos, para dar cumplimiento entonces a la transacción ya contenida en un convenio, entonces la asamblea del Meta autoriza al gobernador en mayo de 2014 hasta junio de 2015 le da ese plazo, para que contrate un empréstito hasta por 230.000 millones ¿para qué? para construir esos dos tramos; se firma con base en esa ordenanza emitida por la asamblea del Meta a solicitud del gobernador; con base en esa ordenanza se suscribe el Convenio Interadministrativo de Colaboración 10, de mayo 5 de 2015, se celebra entre la Gobernación del Meta y la ANI para la construcción total de las dobles calzadas parque Fundadores - Ciudad Porfía en la salida hacia Acacias y 7ª Brigada a Ocoa en la salida hacia Puerto López, esa es la obligación, para eso es que están los 230.000 millones que autorizó la asamblea; sin embargo, solicita el gobernador Alan Jara a la asamblea una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2015, es decir, hasta el último día de su mandato, se la solicita en junio, de la autorización que le había dado la asamblea y ¿para qué utiliza si ya habían firmado el convenio? ¿Ya se sabía que los 230.000 eran para construir esas dobles calzadas? pues utiliza para, en agosto ser autorizado por la asamblea a gastarse casi la mitad de esos recursos en otras cositas y queda desfinanciado desde ese momento la construcción de las dobles calzadas.

Entonces ¿qué pasa? pues pasa que está desfinanciado, pero la necesidad está ahí, la incomodidad está ahí, los accidentes están ahí, la comunidad desesperada está ahí; ¿qué hace la Gobernación? Bueno, como ya no está la totalidad de los recursos sino que queda prácticamente la mitad porque de 230 se gastaron 110, quedaron 210, pues decide dividir los tramos en etapas y toma la decisión de contratar el tramo Fundadores - Ciudad Porfía, ya no lo puede hacer todo y toma Porfía - Montecarlo o la Rochela como lo llaman allí, un pedazo, y le invierte 83.000 millones, el problema es que ahí no está el trancón y la comunidad sale ofendida a protestar y hoy tenemos una comunidad que hace protestas permanentemente en esa zona porque sienten que fue burlado, y si empezamos a ver pues sí, solamente está ese recurso y este es el que se empieza a contratar pero se contrata no

en el tramo que se requería con urgencia sino en uno que digamos no presenta tanta afectación; lo mismo pasa en el otro tramo de salida hacia Puerto López, pues toca dividirlo en etapas ante la desfinanciación del proyecto y se invierte para contratar una parte y queda la parte del trancón, es decir, desde el camino ganadero pasando el Ocoa y queda desfinanciado y no es posible contratar.

En este video (muestra video) les quiero mostrar pues la gente, la gente protestando para que ustedes sepan, como ustedes desde Bogotá no lo ven, pero nosotros sí, para que vean cómo padece la comunidad esta situación. Esta es la salida hacia Acacias, estos son horas para salir hacia Puerto López o salir hacia Acacias, esto es lo que escribe la gente en sus protestas.

Entonces, empieza a ocurrir algo todavía peor y es que resulta que lo que costaba 230.000 millones hoy, ya cuesta 288.000 millones, cada vez más desfinanciado, cada vez más distante la posibilidad de ver las soluciones y la comunidad ahí protestando, sufriendo, poniendo las víctimas, afectando su calidad de vida, diariamente los niños exponiéndose, por ahí pasa el transporte escolar, por ese punto pasan todos los camiones, tractomulas, que vienen del Ariari o que vienen de Puerto Gaitán, dependiendo de cuál entrada esté utilizando; entonces hoy las obras que se requieren en esos puntos, en esos dos punticos cada uno de 4 kilómetros aproximadamente están desfinanciadas en casi 60 % exactamente en un 58.53 %, eso sí es realmente muy, muy delicado.

Por qué hablo yo que el cuarto problema, es la incertidumbre por la financiación y el cierre financiero del proyecto, porque el doctor Óscar Robayo, un hombre serio es el gerente, bueno ahí aparece la nota de RCN diciendo que es el gerente de Oinsa, en realidad es el gerente de la Concesionaria Vial de los Llanos, mencionó recientemente, hace un par de días, que aún no es seguro cómo ni cuándo se va a lograr ese cierre financiero con el Gobierno nacional para poder iniciar las obras de la APP Malla Vial del Meta, esto es toda, completa, ah, esta sí esta ya es la parte que le corresponde a la concesionaria, ya tenemos el problema con la Gobernación que no tiene el 60% de los recursos y ahora nos encontramos con que la concesionaria aún no sabe cómo va a ser el cierre financiero; entonces, nosotros no entendemos afirmaciones como esta, es cierto, tiene plazo creo que es hasta el 3 de diciembre de este año para terminar la etapa de preconstrucción que incluye la del cierre financiero pero que a hoy nos diga que no sabe cómo hacerlo, cuando ya están plenamente implementadas las tarifas de peajes, esto nos preocupa, nos genera casi que el temor de no ver realizado este proyecto, un proyecto sin el cual el Meta quedaría condenado otra vez, quién sabe por cuántos años más, al atraso y a la falta de oportunidades en materia de productividad, competitividad; bueno a esas que tienen acceso en todas las demás regiones donde con frecuencia ve uno esos desarrollos viales y finalmente logramos concretar uno en nuestro territorio y hoy hay incertidumbre sobre si se va a realizar o no; pero como acá no es solamente plantear los problemas sino que les dije necesitamos con tanta urgencia la obra que este

debate obedece a eso, a ver cómo planteamos la necesidad de que salga adelante.

Esta semana hubo un rifirrafe muy fuerte entre el Vicepresidente de la República y la Gobernación del Meta, por esta vía, porque se les da un tinte político cada vez que alguien se atreve a decir que se están presentando problemas, entonces, terminó eso en casi que en un tema partidista. Pues yo les quiero decir que por encima de cualquier consideración está el ciudadano de a pie y el de vehículo también, el trabajador, el que necesita su movilidad, sus condiciones seguras, el que necesita que su familia no esté expóniéndose, que no corra riesgo, el que pueda transitar por allí sus productos y llegar con tranquilidad a su destino, y todos los ciudadanos que habitan en Villavicencio que no tienen por qué soportar que todo el tránsito del Ariari, Acacias, llegue allí a su barrio y transite por sus vías o para llegar de Puerto Gaitán todas las tractomulas, todos los vehículos cargados con petróleo, esto es lo que está ocurriendo por eso las propuestas a las que queremos apuntar son las siguientes:

La primera: yo creo que es casi insostenible, y usted lo sabe doctor Andrade, seguir eludiendo la importancia de que la Nación aporte unos recursos, pueden no ser todos, puede que no se construya de una vez, pero empezar a ver la inversión con presupuesto nacional vigencia de 2017 o vigencias futuras para que pueda existir cumplimiento de las normas técnicas nacionales y se puedan construir estos kilómetros de bermas que ascienden el valor hablaban allí de 150.000, nosotros creemos que valen entre eso y 250, ahí en alguna suma intermedia pero eso hay que hacerlo, esto es indispensable realizar.

Segundo: la ANI no puede desprenderse de sus obligaciones y responsabilidades en esos tramos donde le entregó para la construcción a la Gobernación unas áreas, porque en todo caso son vías que siguen siendo vías nacionales y la ANI debe ser ese gran veedor de que las cosas se hagan bien, de que las obras se adelanten en debidas condiciones y de que se cumplan las obligaciones; esto no es que simplemente firmaron el convenio y bueno este tramo ya no tengo que estar encima, no. Usted sabe doctor Andrade que yo le envié una correspondencia desde hace varios meses insistiendo en que allí en esos tramos la ANI tenía que apersonarse porque sabemos, eso es evidente que para la Gobernación cualquier proceso contractual dura muchísimos años y termina siempre en algún problema, mientras que la concesionaria si lo tuviera a cargo pero como no lo tiene la Agencia Nacional de Infraestructura tendría que ejercer todo ese control; yo le pido que supervise directamente y que asuma la vigilancia porque la ANI no es un actor marginal de esto, todas estas controversias la ANI debería salir a decirnos que efectivamente se hizo de una manera u otra la contratación o sea, mostrar que está encima allí del problema que eso es lo que están esperando los metenses.

El tercer punto: se debe incrementar la oferta de tarifa diferencial, es que para los vehículos de Puerto López y Puerto Gaitán se reconocieron 132 vehículos pequeños particulares y 7 vehículos pequeños de servicio público, eso es el número de vehículos autoriza-

dos para tarifa diferencial, no es que esto francamente se queda uno sorprendido, 132 vehículos particulares, ¿cuántos transitan acaso por allí diariamente? y 7 de servicio público o sea que a los demás que les incrementen tarifas no puede ser, no puede ser porque acuérdesse de que esta es una región afectada por la baja en los precios del crudo, que era próspera y que hoy está enfrentando unas dificultades evidentes.

Y la cuarta propuesta: es insistir en que el proyecto debe ejecutarse, doctor Andrade de la ANI, doctor Dimitri del Ministerio de Transporte, Viceministro de Hacienda, por favor, es que no puede la región de la Orinoquia seguir siendo tan marginada en los aportes, pero cuando ya finalmente logramos que se jalonen los estudios, se logren los estudios, y acá tengo que reconocerle al vicepresidente de la República ha estado encima, ha peleado, ha insistido, ha liderado esto, yo no sé en qué estaría, sin un doliente, porque tengo que decir, doctor Andrade, que usted que hace tanta presencia, inicialmente estaba tan atento, ahora lo ve uno un poco más distante y entiendo que cuando se generan problemas para los funcionarios es incómodo encontrar una comunidad molesta pero lo que estamos requiriendo es el proyecto y soluciones y que todos tengamos que poner para viabilizar.

– **La Presidencia, ejercida por la Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, concede el uso de la palabra al Senador Guillermo García Realpe, también citante al debate, quien luego de saludar a los presentes, expresa:**

Yo no voy a ser tan largo como la doctora Maritza, porque realmente la proposición original y hay que reconocerlo, fue presentada por la doctora Maritza y más bien nosotros invocamos su generosidad para que en su propuesta y su debate nos refiriésemos a otros trayectos viales de importancia nacional. Por supuesto felicitar a nuestra colega Maritza, muy detallada, muy bien informada, muy justificada, muy fundada en su debate, tiene toda la razón y la verdad pues yo creo que lo que tenía que hacer en sus agencias es dar cuanto antes trámite a un gran proyecto, no solamente que beneficia a Puerto Gaitán o a Villavicencio o las ciudades aledañas, es un tema de envergadura nacional por varias razones; por razones económicas por supuesto, estamos en frente a conectar la despensa más importante del país y no solamente del país sino del mundo, el mundo referencia a Colombia como potencial mundial entre las 5 o 7 potencias mundiales en materia de producción de alimentos y producción agropecuaria a Colombia, es por los Llanos Orientales fundamentalmente, otras regiones por supuesto, pero digamos que esa es la gran región, el gran fundamento de esa fortaleza nacional y no solamente una vía con las especificaciones técnicas, no solamente un desarrollo de infraestructura acorde en materia de transporte de carga vehicular, etc, sino que tiene que definitivamente proyectarse el ferrocarril de los Llanos Orientales de la parte oriental colombiana con el centro del país, con el sector andino, con los puertos del Pacífico, los puertos del Atlántico y las articulaciones suramericanas de Venezuela, Brasil, etc., en primer lugar; pero segundo: estamos en frente a lo que hemos denominado en el plan de desarrollo “Todos por el nuevo País”, en el escenario de un

posconflicto con oportunidades, con inversiones, con desarrollo, con posibilidades económicas además de las sociales, de vida y de superación del conflicto; no se entendería que estas decisiones de envergadura, de importancia y necesarias, no estén en el escenario de la consolidación del posconflicto en convivencia, en paz, en oportunidades regionales para nuestros connacionales, por supuesto tiene todo el fundamento social y económico, regional y nacional este planteamiento de la doctora Maritza.

Yo me referiré a dos temas de igual envergadura en el sur de Colombia, pero que tiene que ver con el Occidente y con el Pacífico, con el sector andino y el sector amazónico. El primer trayecto al cual me referiré es el tema de la vía Pasto – Popayán, yo no quiero entrar al detalle porque finalmente los detalles que tenemos son los que nos han ofrecido la Agencia Nacional de Infraestructura, el Ministerio de Transporte y la Dirección de Inviás, finalmente, nosotros tenemos que reconocer que han avanzado en la parte técnica, han avanzado en la parte de estudios, han avanzado en la parte de diseños, han avanzado en el planteamiento de los requerimientos presupuestales; para que les vamos a repetir a ellos la misma información de ellos recibida, pero hoy, hoy tenemos que definitivamente avanzar en las decisiones, las decisiones que compartimos en las reuniones con ellos, en los talleres, en las reuniones regionales y no es otra la decisión la de apropiación en los recursos; por eso hoy podemos tener un buen avance por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura en el tema de respuestas en el Meta, pero creemos que en el tema de los trayectos del sur del país prácticamente seguiremos en el debate de esperar avances en las decisiones por parte del Gobierno nacional y que tienen que ver necesariamente con el Ministro de Hacienda, con el director de Planeación y el mismo Presidente de la República el doctor Santos y la Vicepresidencia que ha tenido un protagonismo fundamental en este tema del desarrollo de los proyectos de infraestructura estratégica en Colombia.

Al final de este punto voy a presentar un pequeño video de un minuto sobre el pronunciamiento del Presidente de la República al respecto de esta vía Pasto – Popayán, pero para los presentes y los televidentes yo quiero manifestar que el tema de la vía Pasto - Popayán no es de importancia solamente para el Cauca y Nariño o para el Valle, no, la importancia de este eje vial es de carácter nacional e internacional, porque es la vía del comercio internacional entre Colombia y la Comunidad de Naciones con el Ecuador, con Perú, con Bolivia, tanto para exportar, para importar; de los de la gente de Antioquia que produce, el eje cafetero comercializa a través de esta vía sus productos sea que importe sea que produzca, entonces definitivamente se tiene que poner en el escenario de las prioridades este trayecto vial por su gran característica económica nacional e internacional, entre otras cosas, Colombia tiene muchos compromisos bilaterales y multilaterales con otros países y que los ha ido atrasando, no de este Gobierno, sino de muchos Gobiernos; tal vez aquí la espalda no solamente es de Gobierno sino de Estado y de sociedad colombiana hacia ciertas regiones, concentra también las decisiones, por ejemplo, a manera de ejemplo he-

mos denunciado en el tema eléctrico de concentrar en un departamento la generación del 70 %, la generación eléctrica; también es una visión de sociedad colombiana en un determinado departamento, no quiero pronunciarlas para no estar armando sino consensos con nuestras intervenciones, así ocurre en otros temas y concentra, por ejemplo, un desarrollo vial muy importante, muy destacado, por ejemplo, en el Valle del Cauca y, bueno, en el Valle del Cauca hace muchos años cuentan con las dobles calzadas que estamos aspirando en muchas regiones de Colombia y hay que reconocer que ha habido avances también en las olas de la cuarta generación, en otras decisiones, hablando del Corredor Occidental Internacional de Colombia con el sur de América, se ha avanzado en la doble calzada entre Cali y Santander de Quilichao y en un desarrollo vial muy importante y también se contrató la concesión de la vía Santander de Quilichao – Popayán, muy importante, un avance importante, están en los detalles finales de preconstrucción, de cierre financiero, en fin; e igualmente continuando hacia el sur del país entre Pasto y Rumichaca, un punto que se llama Catambuco y el puente internacional con Ecuador, allá al otro lado sí hay dobles calzadas hace muchos rato, hace mucho tiempo.

Yo he dicho que el Ecuador se nos fue adelante en materia de infraestructura no solamente lejos, obviamente hay una hipótesis de que allá durante muchos años han tenido buenos Gobiernos, acá no digo que no, lo que Ecuador no ha tenido es conflicto y han tenido que invertir la plata en desarrollo y nosotros en el choque, en la confrontación, pero bueno, y nos queda un trayecto entonces entre Popayán y Pasto, tenemos doble calzada hasta Popayán y de Pasto a la frontera, hasta los límites con el Ecuador, pero nos queda un cuello de botella que tiene dos referencias, dos análisis, uno que tiene un avance ya entre un sector aledaño a Pasto, el aeropuerto, y un punto que se llama Manzano en una iniciativa privada que avanza bien la Agencia Nacional de Infraestructura en su análisis y ojalá en el mes de octubre pues le dé la santa bendición, pero nos queda entre El Manzano y Popayán un terreno bastante largo y una falla que se denomina la falla El Romedal, por 70 kilómetros; en esa falla el país durante 20, 30 años ha invertido cientos de miles de millones de pesos, ha habido tramos donde un kilómetro recuperado con una tecnología que se llama Caissons, un kilómetro recuperado puede costar 40, 50.000 millones de pesos, porque no hay manera de detener la montaña sino amarrando la montaña a la profundidad de la nuca, y eso ha sido la costumbre ya durante 20, 30 años, todos los Gobiernos han invertido a esa falla, se requiere una variante definitivamente entre un punto que se llama El Estanquillo, ese trayecto se nos está quedando en el aire y es un cuello de botella; entonces avanzamos por el norte, avanzamos por el sur pero tenemos que tomar decisiones sobre ese punto entre El Manzano, Timbío, El Estanquillo y llegar a Popayán, El Estanquillo – Timbío – Popayán, analizando desde el sur hacia el norte, o desde el norte, Popayán – Timbío – El Estanquillo – El Manzano en un punto de la carretera Panamericana actual; entonces sobre eso que hemos planteado señor Viceministro de transporte, señor subdirector de planeación, señor director de In-

vías, que definitivamente el Ministro de Hacienda, el mismo Presidente y el Director de Planeación pues, tomen cuanto antes una decisión sobre ese trayecto.

Yo les quiero manifestar, estamos satisfechos en materia de informe de la parte técnica de avances, no hay problema en el tema de diseños han avanzado en eso, en eso no está la discusión, en eso ustedes nos han dado a nosotros suficiente muestras de conocimiento del tema, aquí lo que se tiene es que tomar cuanto antes, cuanto antes la decisión de invertir los recursos, sea del presupuesto nacional o de un tema que nosotros discutimos tanto en el Congreso de la República porque nos opusimos a esta decisión en el tema de los recursos provenientes de la venta de Isagén, ayer escuché al señor Ministro de Hacienda manifestar, doctor Andrés Escobar, al doctor Mauricio Cárdenas, anunció, confirmó, porque yo creo que ya es una decisión tomada desde hace tiempo, de que al trayecto Cúcuta – Pamplona, del primer trayecto de la 3ª ola, de 4ª generación ya tenemos que aprendernos todas esas iniciales, pues se aplicaron esos recursos de Isagén como primer ejercicio financiero, pues de la misma manera nosotros estamos planteando entre otras cosas, doctor Mora, el Presidente, más adelante lo voy a indicar, se comprometió que el primer trayecto por la importancia nacional y estratégica e internacional sería Pasto – Popayán, qué bueno que fue un poquito adelantado Cúcuta – Pamplona, que se lo merecen también, pero no pueden dejar a un lado lo que es absolutamente, evidente, estratégico en tomar esas decisiones y de segundo, que el Presidente en la plaza pública, en la plaza de Nariño se comprometió de manera formal.

Entonces, yo veo que hoy no están los Ministros, no está el Director de Planeación para avances, pero yo le voy a decir a la Mesa Directiva de la Comisión Quinta que dejemos esta parte del debate en modo continuará, para que esperando mejores agendas de los Ministros, Director de Planeación y el Ministro de Transporte, venga en futura sesión acá, vuelvo a repetir, y no tengo que evidenciar que ha habido compromiso de nuestros Viceministros, del Director de la ANI, del Director de Inviás, pero aquí tiene que haber pronunciamientos de lo más alto del Gobierno para que esto avance, y que con presencia de ellos se tomen esas decisiones sobre el tema de los recursos, sobre el tema de los recursos de inversión de la venta de Isagén y el tema de si se cumple o no la promesa, el compromiso presidencial con una región que lo ha apoyado, que ha estado presente en este Gobierno y que espera el cumplimiento de esa, por favor, de esa promesa pero que corresponde a una absoluta necesidad, nosotros vamos a seguir presentando esto en este escenario en la Comisión Quinta, de la Plenaria del Senado de la República hasta que el Ministro de Hacienda pues tome esas decisiones y el Director de Planeación, Ministro de Transporte y hagan quedar bien al Presidente de la República; escuchemos, creo que tiene un minuto máximo este video (se transmite video).

Ese pronunciamiento se hizo en septiembre, vamos a cumplir dos años, el nuevo escenario, nada es promisorio en materia de ingresos, pero la venta de Isagén hace posible que trayectos como este tengan

un apalancamiento puntual como lo recibió Cúcuta – Pamplona, que era seguramente el segundo trayecto pero terminó siendo el primero, esperamos que el Ministro, el Viceministro de Hacienda, el Viceministro de Transporte, Subdirector de Planeación, en una reunión con sus jefes la verdad le hagan el ‘recorderis’ de que una palabra presidencial es importante cumplirla a un país como Colombia.

Esperamos que en una próxima reunión, a la mesa directiva nos dé la oportunidad de volver a citar a los Ministros para este tema puntual, lo que dice el Presidente es, va a quedar un parche, doble calzada hacia el norte de Popayán y doble calzada hacia el sur de Pasto, entonces, no tiene sentido de la nacionalidad, de la técnica de la infraestructura, dejar ahí y sobre todo en medio de una falla geológica, muy grave, muy grave, que es la falla El Romeral como lo expliqué anteriormente.

El otro tema, al cual me tengo que referir es el tema de la vía troncal, perdón, de la vía transversal de Tumaco – Pato – Mocoa – Puerto Asís, es el eje de integración del Pacífico, del puerto sobre el Pacífico, del mar Pacífico con el sector andino y la Amazonía, recordando aquí que hemos, en muchas ocasiones, declarado que Colombia tiene una gran falla en el tema de transversales la que estamos hoy hablando con los Llanos Orientales, es una transversal, la articulación del Oriente hacia el centro del país y hacia el Occidente; la Línea que ha causado todos los dolores del mundo es una transversal, El Alto del Trigo entre Villeta y Honda es una transversal con dificultades, lo mismo las transversales que han tenido en el Huila, La Plata – Popayán – Isnos – Paletará – Popayán y esta es otra transversal crítica necesaria para la integración; las troncales han ido avanzando de alguna manera, la troncal del occidente y con las dificultades hoy escritas pero, pero son, digamos, trayectos que tienen menos dificultades las troncales que las transversales, porque las transversales lo que tienen es que cruzar tres cordilleras en Colombia, tres cordilleras y en el Nudo de los Pastos en el sur de Colombia, pues todo un complejo de montañas y complejo volcánico en fin, y, además la connotación de que ha ido avanzando el eje del Valle Interandino en el Magdalena medio en la parte alta y en su conexión con el Putumayo y el Ecuador, ha habido avances importantes como lo mismo la marginal de la selva ya en la parte oriental, entonces, es absolutamente necesario articular el Occidente con la Amazonía y de ahí la importancia estratégica que ha ido avanzando con dificultades, pero tiene, digamos, en el trayecto de una variante en un punto del Putumayo que se llama San Francisco y Mocoa, el más importante reto de infraestructura, de diseño, de trabajo, de tema ambiental, de tema económico, en fin, y ha habido avances parciales en esta variante que digamos articularía el Occidente con la Amazonía, hubo un contrato en el mes de julio del 2010 por 400.000 millones de pesos y avanzó por el lado de la Amazonía del lado de Mocoa, 10 kilómetros, y por el lado del Occidente 7 kilómetros, 17 kilómetros en total, y van a pasar dos cosas: uno, que no avance porque se terminaron, prácticamente los recursos, existen recursos de 75.000 millones de pesos que alcanzarían para avance de obra para el año entrante, que no se concluya la obra, pero una cosa

más graven señora delegada de la Procuraduría, doctora González, Fanny González, se va a constituir un detrimento patrimonial, porque quedan 26 kilómetros sin construir y se van a deteriorar los 17 construidos, aquí el gobierno tiene que hacer las provisiones para el año 17 de que efectivamente se inviertan, por lo menos los 75.000 restantes, para que se construya la capa de rodadura, porque de lo contrario la explicación al quedar expuesta sin el complemento asfáltico o de concreto se va a deteriorar en menos de un año, se frenará la obra, pero, además, se perderán más de 400.000 millones de pesos, esa previsión tiene que tomarse por parte del Ministerio de Transporte, aquí poco tiene que ver la ANI, previsión de Inviás, por Planeación Nacional que tiene que estructurar el respectivo proyecto, la respectiva ficha para el año 17 para el presupuesto del año 17 y empezar ojo, a determinar por el Ministerio de Hacienda que tiene un escenario de vigencias futuras para ver si continúa esa obra o no continúa y se tragará la selva 17 kilómetros bien importantes y será un monumento, digamos a la irracionalidad y al desgreño administrativo financiero, aquí estamos en frente a un tema muy importante de aspiración de desarrollo regional, pero también frente a un enorme riesgo de cometer una irracionalidad técnica y un detrimento patrimonial, es decir, ahí es como aquellas obras que construyeron el puente, pero no había carretera para ningún lado pues, y el puente se quedó construido, aquí va a pasar igual, con 17 kilómetros en una obra y en un trayecto muy importante para el país.

Por ahí les tengo una fotografía, que yo la tomé, en el actual, digamos, trayecto vial entre Pasto y Mocoa, esa fotografía la tomé yo, miren esa es la trocha hoy entre San Francisco y Mocoa, ese es el eje de integración suramericano y del sur del país, se pudiera aproximar esa fotografía y miren la expresión del niño que se salva de ese accidente en esa trocha, se toma la cabeza el niño y miren hasta los animalitos ven la sorpresa, hasta los perritos ven la sorpresa de ese accidente en esta vía, esa es la trocha entre Pasto y Mocoa, hace 40 o 50 años se construyó en el año 32 para confrontar la invasión del gobierno peruano, en el Portete de Tarquí, allá en Güepí, en los límites del Ecuador con Perú, con Iquitos, en fin, ese es el trayecto que hoy tenemos allá, pero se está construyendo la variante, pero con esas connotaciones que yo le digo, con un riesgo grave de hacer la obra y de un gran detrimento patrimonial.

Ahí dejo la intervención y esperamos que nuestros viceministros y nuestros funcionarios que nos acompañan el día de hoy, tengamos nuevamente la oportunidad, con los titulares, con los ministros, de tomar posición por parte del gobierno nacional, sobre estos dos trayectos importantes para el desarrollo del país.

Honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, Vicepresidenta, otorga el uso de la palabra al Senador Ernesto Macías Tovar, quien expone:

Yo escuchando ahora la intervención de la Senadora Maritza Martínez, que entre otras cosas, es más que justa la petición que hace por un departamento que le ha dado todo al país, como es el Meta, los Llanos Orientales, en materia de recursos, bien lo ha dicho ella es el 60% de la producción petrolera que sale de allá, este país, por

muchos años ha vivido o por lo menos los gobiernos, han vivido de esa producción y entonces los reclamos más que justos, porque recurrentemente escucha uno los anuncios del mejoramiento de las vías, de las nuevas inversiones, etc., y resulta que seguimos viendo lo mismo, yo le decía aquí, en voz baja, a la Senadora Maritza, cuando estaba interviniendo que todo eso que nos están presentando en televisión es muy bonito, lo que sale de los computadores, esas vías son extraordinarias y lástima, Senador García, no se me ocurrió, pero, le prometo que lo voy a traer, un video parecido, el del presidente Santos, en el Huila, hablando de la vía Santana – Mocoa – Neiva, cuando habló de doble calzada, inclusive, de Neiva – Pitalito, pero ya vamos a hablar de ella y cuando la Senadora Maritza, mostraba esa fotografía de lo que le dicen o se llama carretera Puerto Gaitán – Puerto Carreño, me hacía acordar de una que tenemos en mi departamento en el Huila, La Plata – Belén – Santa Leticia – Popayán, que es una vía nacional y yo diría, bueno, viendo esta fotografía creo que están iguales o peores o peor la de allá, es una vía nacional en las peores condiciones, se ha clamado por todas partes y no ha sido posible siquiera que le hagan un mantenimiento a esa vía; la vía –repito- La Plata – Belén – Santa Leticia – Popayán, entonces le decía Senador García, que yo, el mismo video, parecido, en otro sitio en el Huila, el presidente Santos, decía que esta vía, la del corredor Santana - Mocoa – Neiva, quedaría en la primera fila o de primero en la fila, es que dice él de primeras, dice exactamente el presidente Santos, y no está de primeras.

Entonces, yo pedí incluir esta vía para que los funcionarios tomen nota y nos informen realmente en qué está, uno mira la información que tiene de la Vicepresidencia, el Ministerio, sobre estos contratos me refiero a la vía Santana – Mocoa – Neiva, que son 447 kilómetros de los cuales ya existen 393, los otros son algunos nuevos, por variantes en algunos municipios, varios puentes, en fin; se viene hablando desde hace rato, igualmente desde 2013, la información nos dice que ya se contrató y que el 23, pasado mañana, en 3 días, se inicia la obra; Dios quiera, hasta ahora no hemos visto nada por allá que recorremos permanentemente esa vía de la cual solamente de la doble calzada que anunció el presidente Santos, hace 3 años, esa vía que tiene aproximadamente 170 kilómetros, la doble calzada que anunció solamente va a haber 22 kilómetros de doble calzada, es decir una construcción de una segunda calzada entre Neiva y Campo Alegre, donde hay una circunstancia muy especial, el viceministro estuvo por allá y conoce la situación y cómo, o ¿cuál ha sido la expectativa que se ha creado en torno a esta vía? vías que se vienen deteriorando, esta vía es la vía central del Huila, por allá estuvo, recuerdo yo, la ex ministra de transporte, Cecilia Álvarez, en el municipio de Gigante, cuando le reclamaban que los carro tanques, porque hay un desfile permanente de carro tanques, que salen, que transportan petróleo, se le dijo que estaban deteriorando y que además causaban accidentes, que además traumatizaban el tránsito por esa vía y ella dijo: “tomen otras vías” vías alternas, no existen no hay sino esa, la señora no conocía las vías siendo la ministra de transporte.

Pero bueno, esas son anécdotas que aquí hay que recordar, porque desde allá estamos en esa lucha,

entonces les decía que solamente allí quedaron 22 kilómetros de construcción de una segunda calzada entre Neiva y Campo Alegre y unas variantes en los municipios de Campo Alegre – Hobo – Gigante – Timaná – Mocoa – Garzón y Puerto Caicedo, hablando, pues, que en toda la vía, en esta vía también se incluyeron, Senador García, que usted conoce bien esa zona, incluyeron la rehabilitación de un tramo que se llama La Portada – San Agustín que no hace parte propiamente de la vía que ya va por Pitalito, sigue hacia Mocoa, sino la de San Agustín, tiene una desviación, a la derecha se incluyó ello, que esa vía Pitalito – San Agustín está totalmente deteriorada, que es además la vía que conecta con Isnos, que va a la vía que está paralizada la obra y que pedí información y quisiera que en este debate se hablara sobre ello de la vía Isnos – Paletará – Popayán, entonces, se habla de un aprovechamiento de esa vía, hay un tema allá ambiental que yo creo que el gobierno lo conoce y en el cual hay que buscarle una solución y es el aprovechamiento que se llama de 941 árboles, en unos túneles verdes que hay en el departamento del Huila, que datan de muchas, de décadas, que hace parte de un patrimonio del departamento, esos túneles verdes que hay allá y que serían sacrificados con la construcción o la ampliación, especialmente, en la construcción de la segunda calzada entre Neiva y Campo Alegre.

Y el otro tema que ya lo habíamos planteado aquí, que quiero reiterarlo hoy, es el tema de los peajes, se dijo en algún momento, inclusive, traigo aquí notas de prensa, donde el gobernador anterior de mi departamento dijo que muy contento, en febrero de 2015, donde dijo la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, definió que en las vías del Huila no habrá aumento de casetas de peaje por la construcción de la segunda etapa de concesiones de cuarta generación, y dice el gobernador: “logramos que en las concesiones Girardot – Neiva y Santana – Mocoa – Neiva, no se instale un peaje más en lo correspondiente a las vías de nuestro departamento”, decía, pero resulta que el gobierno ya anunció la construcción de un nuevo peaje en el sitio Laberinto, esto es entre Hobo y Gigante, la instalación de un peaje en el pasado de entre Garzón y Altamira, nos causó muchos problemas, la economía de esos pueblos se resiente, una economía primaria y obviamente con la instalación de un peaje se resiente y ahora, pues sobre la misma, la misma vía troncal se anuncia por parte del gobierno, a pesar –repito– que habían dicho que no se instalarían nuevos peajes, se dice que se va a instalar un nuevo peaje y yo quisiera que los funcionarios, por lo menos desde aquí, se le enviara un mensaje de tranquilidad al departamento del Huila, en el sentido de que esa caseta de Laberinto entre Hobo y Gigante fue un error, un *lapsus* del gobierno y que no se va a instalar, porque sería muy grave, muy grave para la economía, pobre economía de esa región, de ese departamento que se le instalara una nueva caseta.

Igualmente, se ha anunciado por parte de la ANI, que el peaje El Patá se trasladara al Tolima, pues, eso sí es como la historia de la Senadora Maritza, aquí del traslado o dividir esos dos peajes de allá, aquí nos dicen que trasladaran, nos trasladaran al Tolima es la misma vía, es decir no hay por dónde más transitar, luego, igual da que el peaje esté en un sitio o en otro,

cuando es sobre la misma vía, obligatoriamente hay que tomarla, para ir al departamento del Huila, entonces ese es otro tema que debe aclararse; ahora yo no sé, cuando se firmaron las actas para terminar el paro camionero, se habló de no incluir nuevos peajes, eso quedó ahí firmado, desde luego, la firma del presidente Santos, ya en varias ocasiones con los de la salud, con los de la justicia, con los transportadores, con los del sector agropecuario, pues no se ha cumplido, Dios mío, no sé qué va a pasar si no le cumple a las Farc, lo que firmó, pero a los camioneros les firmó que no habrían nuevas casetas de peaje y repito, en mi departamento del Huila, se está anunciando una.

Ahora, aquí está la otra vía que es Neiva – Espinal – Girardot, esa es una vía de cerca de 200 kilómetros, de cómo se llama de reconstrucción, de reparación, que esperamos también nos informe sobre ella y las tres vías que les pedí el favor a los funcionarios informar en esta sesión, en este debate, y es la que les hablaba la vía Isnos – Paletará – Popayán, esta vía, faltan 35 kilómetros, lleva años construyéndose, se paralizó en el 2010 a finales del 2010 la paralizaron, le quitaron los recursos, entiendo que en aquel momento le quitaron 200.000 millones de pesos que con eso se debía terminar, estaba programada para terminarse en septiembre de 2013, sin embargo hoy está paralizada esa vía; la otra vía que es La Plata – Inzá – Totoró – Popayán, tiene varios tramos, varios contratos, nos lo explicarán ahora los funcionarios, pero a lo que quiero llegar yo es que a esa vía también le retiraron los recursos, entiendo que fueron 250.000 millones que le quitaron y también está paralizada en este momento, que son vías que salen al Pacífico, que tanto hemos reclamado en esa zona del departamento tanto del Huila, como de Putumayo y Caquetá, que las utilizarían como salida al Pacífico, pero que están paralizadas, de manera que eso; y la vía Colombia – La Uribe, Senadora Maritza, que también toca a su departamento, que tiene una longitud de 112 kilómetros, faltan por construir 30 kilómetros, allá estaba el batallón Baraya, creo, de ingenieros, también la de Tauramena – Colombia el Senador Milton, me recuerda, le agradezco, pero a esta obra de Colombia – La Uribe también le quitaron, entiendo que ya estaban presupuestados, 200.000 millones; le quitaron el batallón, que estaba trabajando allí, se lo llevaron, y también quedó paralizada; entonces, estas son vías importantes, pero que no son nuevas, son proyectos que ya se vienen trabajando y que infortunadamente se han paralizado, entonces, yo sí quisiera escuchar de los funcionarios hoy, que nos den una voz de aliento a esa región del sur del país, Huila, Cauca, Putumayo y Caquetá, porque todas estas vías involucran a estas regiones y están a la expectativa, estamos esperando que se termine estos trabajos.

Con la venia de la presidencia, hace uso de la palabra el Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo:

Quiero primero, felicitar a la Senadora Maritza, por este debate tan importante, decirle que nos alegra mucho poder traer el tema de la infraestructura, del desarrollo del país; segundo, que nos haya dado la posibilidad de ser citantes dentro de su debate, como una adición, de manera que gracias Senadora, tene-

mos varios temas que queremos tratar directamente con la ANI y debemos tratar directamente con el Ministerio de Transporte e Inviás. Primero, en el día de ayer, como bien lo dijo el Senador, García Realpe, la verdad con el Ministro de Hacienda y con todas las fuerzas vivas, con el gobernador del Norte de Santander, William Villamizar y con todos los colegas, ayer, prácticamente, hubo un anuncio importante, está en primera página de hoy, donde el gobierno asegura la construcción de la vía Cúcuta – Pamplona, quiero contarles que este proyecto lo llevamos varios años trabajándolo, ya la ANI lo había sacado para escuchar propuestas, estaban los recursos por 3.7 billones de pesos, estaba en su momento Cúcuta – Pamplona, variante Pamplona – Bucaramanga, era acercar a Bucaramanga a la frontera, en su momento, y lo mismo a Cúcuta con el resto del país, en parte interior del país y la verdad es que el primer tramo Pamplona – Bucaramanga ya fue concesionado ya el director de la ANI nos contará y posteriormente hubo dificultades en la presentación de proponentes porque con el tema del dólar y lo que tiene que ver con el cierre de la frontera por parte de Venezuela, pues más de 40.000, vehículos dejaban de pasar diariamente, lo cual no daba cierre financiero y faltaban recursos precisamente por 700.000 millones de pesos. Pues para poder lograr el cierre financiero y allí en el gobierno nacional, el gobierno del presidente Santos, pues a través del Ministro de Hacienda, garantizó a través del Confis estos recursos para poder lograr el cierre financiero, porque es una vía de hace muchos, pero muchos años que llevábamos todos las fuerzas vivas pidiendo esta obra tan importante, en donde son 42 kilómetros de segunda calzada, donde viene la variante de Pamplona, donde incluía 63 kilómetros de zonas para rehabilitación, rehabilitadas, 5 kilómetros doble calzada adicionales y hoy, pues, tengo entendido, que el viernes se presentaron 14 firmas ya interesadas, de acuerdo a este cierre financiero, de manera que esperamos que próximamente y tal como lo dice la noticia de prensa en marzo del año entrante, estén ya empezando estas obras pero usted nos dirá doctor Luis Fernando Andrade, cuándo realmente empiezan pero es una gran noticia para Norte de Santander, una gran noticia para Santander, para toda la zona de frontera.

Por el otro lado agradecerle a usted doctor Luis Fernando, porque en su momento hicimos en Ocaña un foro para poder sacar Cúcuta – Ocaña y Ocaña, hacia, buscando los puertos para no depender de Venezuela una vez con el cierre, una experiencia para los carboneros, para el sector agropecuario, para la gente de la arcilla y usted incluyó esta vía Río de Oro – Aguas Claras, en la ruta del sol, eso por 1.2 billones de pesos, es decir es una obra supremamente importante que va a permitir que Cúcuta salga buscando directamente los puertos, el río Magdalena, sacando, poder buscar también las oportunidades prácticamente a los puertos colombianos, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena; de manera que yo creo que es una muy buena noticia, queda faltando Ocaña, directamente a Río de Oro para integrar, y agradecerle porque allí el gobierno nacional hizo tres viaductos: el de La Curva, el de Vía Jaguala, La Nevera, ya terminaron la vía Cúcuta – El Zulia, El Zulia Sardinata ya

está en perfectas condiciones, se rehabilitó completamente, hoy nos falta el puente Mariano Ospina, que puede colapsar, ya hay un compromiso que quiero que nos cuente, hoy precisamente, y la recuperación de la vía Urimaco para que los carboneros, debido a las dificultades del puente que hoy está restringido, pues permita realmente sacar los productos porque hoy por Venezuela no se puede hacer.

Por eso hoy, en esta adición y como citante, quiero también hablar de un proyecto que es la vía La Soberanía, que es la vía una vez cerrado, la gente de Arauca, la gente de Saravena, de Tame, Araucita no tuvo cómo sacar sus productos y buscando otra vez por eso se llama La Soberanía, buscando en nuestro país por la parte de Pamplona directamente Arauca – Saravena - Pamplona, y Pamplona – Toledo – Labateca, tener la posibilidad de esta vía, allí se invirtieron doctor de INVÍAS- un tema más que todo de Inviás, 140.000 millones de pesos que realmente ha sido muy poca la ejecución, se hizo con el Ejército Nacional, ha tenido muchas dificultades es más el alcalde de Toledo ha manifestado que allí pues faltan 3 puentes, 6 kilómetros por pavimentar, solamente pavimentaron las Peñas, de resto lo que se había previsto allá siguen siendo **j7** horas de camino para la gente que viene de Saravena a Pamplona, Pamplona – Toledo o así mismo a Cúcuta; de manera que yo creo que es un tema que nos preocupa a todos, a la gente de Arauca, a la gente de Norte de Santander, y quería pues hoy precisamente manifestar que este proyecto de Cúcuta – Ocaña – Aguas Claras – Río de Oro – Aguas Claras – Ruta del sol, pues director de la ANI, para nosotros es una oportunidad muy grande para sacar nuestros productos, especialmente el tema de la palma que ya hay más de 20.000 hectáreas sembradas en palma y todo incluyendo la vía la variante de Ábrego, lo cual, le pido el favor, que revisemos ese proyecto que ha sido una de las solicitudes y quedó incluido el caso de Cúcuta – Ocaña en 4G, pero hoy con el cierre financiero, la dificultad que había, pues en su momento, ya con el anuncio del Ministro de Hacienda y con el trabajo suyo, doctor Luis Fernando Andrade y el ministerio, pues quiero señor viceministro, que estuvo con nosotros en el tema de fronteras, pues agradecerle que hoy es una realidad.

Ya está listo el puente de Tienditas, que es el puente que integra a las fronteras, esperemos que próximamente se pueda abrir, es una obra de hace más de 20 años ya está listo para inaugurar, esperamos que sea el ícono como de la integración colombo-venezolana, tiene que ver con el de San Antonio de Ureña o Francisco de Paula Santander y el de Simón Bolívar, es una obra importante, ya está prácticamente terminado, igual que el puente El Resumen kilómetro 9 que une el anillo vial occidental en el kilómetro 9 del municipio Los Patios y el intercambiador El Zulia, como una oportunidad importante y así mismo lo referente al intercambiador de Villa del Rosario, que sé del esfuerzo que están haciendo, estaba parado pero ayer precisamente me dijeron que empezaron ya otra vez para terminar esta obra tan importante.

De manera que, como ven, son muchas inquietudes referentes al tema de fronteras, pues hoy la noticia grande y queremos agradecer al gobierno nacio-

nal, esos 4.4 billones de pesos prácticamente equivale a la mitad del metro que anunciaron para Bogotá, es una obra donde los santandereanos, Norte santandereanos nos sentimos complacidos, la gente de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y lo mismo Cúcuta y Pamplona, pues la verdad que es una obra muy importante que genera empleo, genera oportunidades para la gente, aquí está pues, prácticamente, la conectividad entre el centro del país, mejorar lo del comercio la parte de local, nacional e internacional y el intercambio cultural y el transporte del producto del sector agropecuario, estos recursos, pues, lógicamente, son del CONFIS, son productos de la venta de ISAGEN que ha manifestado el Ministro de Hacienda y para nosotros hoy tenerlos dentro de las 4G que no estaba el cierre financiero, pues, hoy realmente para los Santanderes es una muy buena noticia que queremos traer en el día de hoy acá, precisamente, para consolidar este tema.

Y aquí está la variante Pamplona también y Cúcuta-Pamplona, que este corredor vial brindará conectividad transversal en el Norte de Santander y el centro del país, en la zona de frontera, mejorar las condiciones para el transporte de carga y pasajeros disminuyendo los costos de operación, anoche ya se empezó la operación con transporte entre Venezuela y Colombia, esperamos que sea completamente abierta, queremos que la frontera se abra de una vez por todas y esta iniciativa evita el cierre de la vía en especial la presentada durante la ola invernal que tuvo muchas dificultades, incluso, la vía Toledo-Labateca, hubo un deslizamiento donde murió una persona ayer, una persona que iba pasando por allí, incluso, venía un bus con 40 personas, por este y afortunadamente lograron decirle que no pasara, pero vino el deslizamiento y fue una tragedia para esta familia.

El proyecto, y aquí está donde se contempla el proyecto, los puentes, los túneles, pero eso sí, quiero que usted directamente, doctor Luis Fernando, le cuente, pues, al país lo que van a permitir estas obras de turismo, transporte de carga, y posteriormente, lógicamente, la vía de Cúcuta-Tibú-Convención-El Carmen-La Mata, que será una obra posterior para salir también a buscar los puertos y pues, ahora, en posconflicto, que seguramente se va a revisar.

En la vía Soberanía, como la vemos acá, es la de Arauca, que estábamos hablando incluye Boyacá y Norte de Santander, en donde ha tenido muchas dificultades, muchos atrasos, 141 millones por el Ejército Nacional, de manera que en eso, director de INVÍAS, le pido el favor, de que revisemos qué está pasando, incluso, le dije que fuéramos a Arauca, hiciéramos un debate, un foro, qué pasó allí, por qué no se han invertido esos recursos, por qué se han perdido esos recursos o qué ha pasado, porque tan solo dicen que el 80% no se ha ejecutado.

Entonces, mi intervención, señora Presidenta, precisamente era en parte de la adición, aquí está la vía Cúcuta-Ocaña que es Cúcuta-El Zulia-Zulia-Sardinata-Sardinata-Ábrego-Ábrego-Ocaña, los 3 viaductos: de La Curva, La Viajaguala y La Nevera como les decía, pero se logró Ocaña-Aguas Claras que es Río de Oro-Aguas Claras para salir al río Magdalena, como lo decía por un valor de 1.2 billones, es decir inte-

garlo a la Ruta del Sol, conectarlo con el río Magdalena, lo cual yo sí quiero hacerle un agradecimiento a usted, doctor Luis Fernando Andrade, porque en su momento, en la reunión que hicimos en Ocaña, usted nos dio la solución y logramos incluirla en la Ruta del Sol y eso para la región de Ocaña, para sacar los productos es muy importante, ¿por qué lo digo a los colombianos que nos siguen en este debate tan importante de infraestructura?, porque lo escuchaba en Planeación Nacional, en su momento al director, en donde decía, el anterior, Jorge Enrique, en donde lo decía que no entendía por qué la gente de Cúcuta no sacaba y utilizaba los puertos colombianos y utilizando el puerto de Santa Marta, el puerto de Barranquilla y el río Magdalena, pues, yo creo que estas obras que aquí las vemos ya terminadas, los viaductos terminados, los compromisos del gobierno que ha cumplido, pues la verdad, pues permite pensar de esa manera, cómo poder sacar nuestros productos del sector agrario, del sector agropecuario, del sector del carbón o de la arcilla, cómo hacer más competitivo, más productivo nuestro país; de manera que yo creo, señora presidenta, que con estas imágenes que vemos en el día de hoy con estas obras, como el puente internacional Tienditas, que ya está listo para darlo, entregarlo entre los dos países, una unión a través de la CAF, según, señor viceministro y con el ministerio, pues yo creo que es una obra con vías de acceso terminadas, ayuda a tener un CENAP, para hacer todo el tema y el transporte pesado va a pasar por acá, lo cual permitirá el ordenamiento de la frontera; y vemos en la otra filmina, en donde están precisamente los pasos fronterizos colombo-venezolanos para que quede directamente, pues el río de Arauca, sobre el río José Antonio Páez, el puente José Antonio Páez, el puente General Simón Bolívar y el puente La Unión, en puerto Santander, que son prácticamente temas que para, de frontera, para una vez se abra la frontera tener la integración real de toda la frontera nuestra, por eso el 30 de septiembre vamos a hacer un debate fronterizo en nuestra región, incluso, el 29 va a haber el foro de *Semana*, para hacer, pues prácticamente, un balance de qué ha pasado con estos pasos fronterizos, cuándo se va a reabrir la frontera y el impacto que tienen estas obras en el desarrollo de nuestra región.

Entonces, con esto, señora Presidenta, simplemente, quería anunciar y agradecer al gobierno nacional tal como lo hice en esta primera página el *Diario La Opinión*, Gobierno asegura construcción de la vía Cúcuta-Pamplona, variante de Pamplona-Bucaramanga, por 4.4 billones de pesos, es decir queda incluidas las 4G, queda incluido y estoy seguro que los otros proyectos de 4G que el gobierno se ha comprometido van a ser una, esperamos, sean una realidad.

Interviene seguidamente el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo:

En primer término, saludar su debate, Senadora Maritza. Creo que nos da una información que nos hacía falta sobre el tema de las vías en los Llanos Orientales; yo sacaría unas cuantas conclusiones de lo oído, de lo que se ha oído: lo primero, pues lamentar que un gobernador se haya gastado en lo que no era un compromiso que ya estaba asumido en relación con esas vías importantes en Villavicencio,

porque pues eso por supuesto crea un problema complicado porque en ninguna parte es fácil conseguir la plata; lo segundo, pues lamentar que se hagan vías como esa que vimos, sin bermas, no, porque pues son cosas elementales de la técnica que no hay que ser pues un gran ingeniero para saber que eso hace falta y más en las condiciones de esa vía y bueno y ojalá eso se pueda arreglar pronto; y quedo muy preocupado por la falta del cierre financiero de la concesión esa que está aprobada allí porque, y a eso me voy a referir en mi intervención, yo estoy teniendo cada vez más preocupaciones con respecto a en qué va a terminar todo este inmenso ruido de las vías 4G y hasta dónde todo eso se va a poder realizar o qué va a pasar, y me uno a la idea de que el Gobierno nacional debería hacer aportes directos para el departamento del Meta para contribuir a que esas necesidades de los Llanos Orientales se atiendan.

De otra parte, voy a hacer unos comentarios sobre este asunto de las vías 4G que se ha discutido tan poco en Colombia; yo iba a decir que les iba a llamar la atención a los colombianos, pero les llamo la atención a los colegas más bien a ver si podemos hacer este debate pero sobre un tema que en el país se discute poco, se habla y se habla todo el día de las vías 4G, pero la mirada crítica prácticamente que no existe, entonces yo voy a dejar unas cuantas preocupaciones sobre un tema al que le vengo echando ojo desde hace días y digo, primero, yo no me opongo a que se hagan vías, ese no, no es, conmigo no tienen esa discusión, pero no comparto la idea de presentarlas como la panacea del país y como que todos los problemas nacionales y departamentales se van a resolver porque se hagan unas vías, porque eso realmente no corresponde con la realidad, la crisis nacional gravísima en que está viviendo ya Colombia y en la que nos estamos adentrando cada vez más. El país se está cayendo, no se va a resolver con esto de las vías 4G; aquí hay un problema de modelo económico y si ese problema del modelo económico no se resuelve, no se resuelven los demás problemas e inclusive ese modelo económico está afectando la manera de construir estas vías y vamos a ver cómo eso está generando también un problema dentro de este proyecto de las vías 4G que podría terminar inclusive en una crisis. Veamos algunas cosas por ejemplo que vale la pena conocer sobre cómo o las limitaciones que tiene este plan de las vías 4G.

Yo no las veo como parte de un proyecto estratégico digamos de configurar el país de una determinada manera, como un fin específico; uno las mira y muchas de ellas son deshilvanadas, son vías que pueden ser de importancia local, etc., pero no van a modificar el conjunto de la economía nacional; muchas de ellas tienen tráficos bien bajos, que uno les mira sus PPS y realmente son escasos, casi ninguna de ellas, y esto es bien importante en costos de fletes, reduce las distancias, y resulta que la distancia es la variable fundamental para determinar fletes y casi ninguna de ellas reduce fletes porque lo que suele suceder es que la vía, se la pegan a la vía bien, casi ninguna, no digo que ninguna y además este sistema de financiación de estas vías por la vía de la lógica las APPS hace que esas vías sean bastante costosas y generen peajes casi que confiscatorios contra el transporte de carga

y eso por supuesto afecta la competitividad del país. Entonces que a uno le digan que por el camino de las 4G va a cambiar la competitividad nacional en relación con los mercados internacionales, eso no resulta cierto, inclusive podrían abarataarse las importaciones al país. Un día el propio Alejandro Gaviria, que es tan neoliberal, decía que esas malas vías, señor director de la ANI, eran en cierto sentido una medida de protección; qué tal que hubiera un tren bala Buenaventura-Bogotá. No quedaba nada de la economía de los bogotanos en lo que tiene que ver con la producción.

Entonces uno puede ver esta inversión grande como una idea de gasto keynesiano, que ¿cuál es la teoría general de Keynes? No, si usted tiene un problema, si usted invierte, el Estado invierte, eso genera empleos y esos empleos mejoran la capacidad de compra de la gente; y si la gente compra más, entonces la industria vende más. Esa es la teoría, este caso no es el caso; estas son inversiones muy intensivas en capital y hay un problema más grave: es que como el país está importando tanto, los salarios que se crean terminan es pagando importaciones; por ejemplo, si la gente come un poco más de pan y de pastas –para poner un ejemplo–, eso se vuelve importaciones de trigo norteamericano o argentino o lo que sea, luego allí las posibilidades de esto no son tantas como se quiere decir. Repito, no me opongo a que se hagan vías, esa no es la discusión; pero pongo las cosas como están.

De otra parte, y voy a llamar la atención sobre esto, estos son negocios riesgosos, son negocios bien difíciles así como están planteados, ¿por qué son riesgosos? Son montos muy altos; aquí estamos hablando de cofinanciación y estamos hablando de 62 billones de pesos, una suma astronómica que incluye vigencias futuras, o sea, ahí también hay un factor de riesgo bien grande, son plazos muy largos, montos altos y plazos largos. Quiere decir que los banqueros se ponen nerviosos porque bueno, qué va a pasar si me van a pagar o no me van a pagar, pero además porque en esos plazos largos, las tasas de interés afectan mucho los costos de lo que se está construyendo y además hay cambios en los costos del dinero; precisamente los riesgos aparecen; devaluaciones, tasas de interés mayores, etc. Además, estamos hablando de un país con geologías difíciles; este es un país donde es bien difícil tener la certeza de que el presupuesto de una vía, sobre todo de montaña, se va a cumplir digamos precisamente; ese es un riesgo que aquí está gravado y los tráficos promedios diarios, que se calculan para asegurar la financiación, cuántos carros van a pasar por el peaje, son superinciertos; hoy nadie tiene certeza sobre qué va a pasar en el futuro, sobre todo si la economía se sigue deprimiendo.

Entonces es un negocio con riesgos, es un negocio con complejidades, riesgos que se aumentan cuando, a mi juicio, primero, se ponen tantos huevos en el mismo canasto, 69 billones de pesos en un solo canasto, eso lo saben bien los campesinos, dicen, no se deben poner tantos huevos en el mismo canasto y más cuando además a este éxito de las vías 4G o a esas obras se le pegó el éxito político y presidencial del doctor Germán Vargas Lleras, pues porque esto genera una presión que inclusive puede llevar a la

toma de decisiones equivocadas, a correr riesgos que no se deberían correr, porque resulta que si esto de las 4G llegare a fracasar, le fracasaría al doctor Vargas Lleras el sueño de toda su vida desde que estaba chiquitico y se subía a las mesas, de ser Presidente de la República; entonces todo esto miren ustedes, queridos colegas, va conformando una situación a la que el país debía mirar con detenimiento. Yo no me voy a extender mucho; un día de pronto hacemos un debate largo sobre esto, pero por ejemplo aquí tengo documentos de la ANIF donde la ANIF dice que más de la mitad de los proyectos de la segunda y la tercera ola de las vías 4G no tienen tráfico con qué financiarse, o sea, no se pueden hacer con la idea general de que se paguen con peajes porque no da, dice ANIF. Yo voy a leer unas frases de varios de los que están más de cerca de este negocio para que vean cómo el negocio está teniendo dificultades.

Preocupa además que, además del entusiasmo por razones obvias del doctor Vargas Lleras, pues haya tanto entusiasmo del doctor Luis Carlos Sarmiento Angulo también en este negocio; es que don Luis Carlos, pues sí, es demasiado poderoso, íntimo amigo del Presidente de la República, del Fiscal, del doctor Germán Vargas Lleras, primer banquero de Colombia, dueño de Porvenir, dueño de Corficolombiana –que tiene cuatro proyectos ya metidos en esto–, entonces el acelerador de don Luis Carlos está todo puesto en este proyecto y eso no deja de ser, hablando de negocios y de finanzas y de economía, cosas que aumentan los riesgos y, más preocupante aún, la gran prensa sobre esto no dice ni pío, cero dudas, cero análisis críticos, ¿qué irá a pasar?, ¿cómo van las cosas? Si hay alguno de esos medios importantes que pareciera un periódico de ingeniería, dos hojas al día sobre estos proyectos, que son publicidad, yo les llamo la atención a los colombianos y a la prensa; estas cosas hay que mirarlas porque ahora vamos a ver, hay demasiadas cosas en riesgo embarcadas en este proyecto. Además de esto, subió la tasa de cambio en la mitad de este proceso, de 2.000 pesos a 3.000, eso cambia por completo las condiciones de esos negocios. La tasa de los créditos preferenciales de los bancos pasó en el último año del 7.85 al 12.46%, o sea, esto cambia por completo las condiciones de eso y la economía cayendo, una crisis fiscal, una reforma tributaria que va a reducir la demanda, la demanda cayendo, o sea, estamos en una situación complicada.

Como si fuera poco, la concentración de los contratistas es muy alta, entonces cuatro contratistas tienen 13 proyectos de los 20 de los que se está hablando, 13.7 billones de pesos, bueno. Y miren ustedes una cosa que está pasando, como hay líos financieros porque los banqueros son reacios a prestar plata a muy largo plazo y montos muy altos, se ponen nerviosos, entonces hemos visto cómo el Gobierno viene cambiando las condiciones financieras para poder hacer este proyecto aumentando los riesgos de la economía nacional, aumentando los riesgos de la economía nacional; entonces, por ejemplo, la Superfinanciera sacó un decreto que elevó el monto que le puede prestar un banco a un solo cliente, o a personas vinculadas, lo pasó del 10% del patrimonio técnico al 25%, eso es, corriendo riesgos, y, ojo, los sistemas financieros todos parecen muy estables y son perfec-

tos, pero precisamente como se creen esos cuentos, terminan corriendo riesgos indeseables y eso es lo que explica los colapsos, colapsos de sistemas financieros que terminan afectando a toda la sociedad.

Se permitió pasar del 10% del patrimonio técnico al 25%; la Financiera de Desarrollo Nacional amplió ese límite hasta el 40%; no voy a entrar en detalles. Lo que les doy, las cifras, es para darles la idea de que están subiendo el riesgo, están subiendo el riesgo, o sea, están permitiendo operaciones que en condiciones normales no se permiten, y hay una cosa que es más grave, y es que cambiaron también las normas para meter a los fondos de pensiones a este negocio financiero; explico esto, al banquero, los créditos de muy largo plazo lo ponen nervioso y es más o menos obvio, y si el monto es alto, más grave. Lo diseño con esta figura: si aquí cualquier colega me dice Senador Jorge Enrique, présteme 1.000 pesos para mañana y nos vemos aquí al lado, entonces yo le digo, claro, no hay problema; pero si me dice présteme 1.000 millones de pesos y nos vemos dentro de 30 años en la esquina de la Jiménez con séptima, pues yo le digo pues que por lo menos déjeme pensarlo por mucho que sea un colega o una colega muy querida. Entonces lo mismo les pasa a los banqueros; entonces el esquema que hay –no tengo tiempo para desarrollarlo, lo mencioné en algún artículo– es que están viendo a ver quién corre riesgos mayores, distintos de la banca comercial propiamente dicha, y ya les pusieron los ojos a los fondos de pensiones, que es la plata de la gente, de los ciudadanos; y no solo están hablando de que los fondos de pensiones pongan 16 billones de ese negocio, 16 billones, o sea, una suma altísima, sino que hay una cosa que es extremadamente grave, es que se cambiaron las normas para que Porvenir le pueda prestar a Corficolombiana lo que antes no podía prestarle. Lo voy a poner en otros términos: legalizaron un autopréstamo, o sea, en alguna norma decía que Porvenir no le podía prestar a Corficolombiana por la relación incestuosa entre don Luis Carlos y don Luis Carlos, y cambiaron, cambiaron el Decreto número 1385 o, mejor, produjeron el Decreto 1385, que modificó un decreto anterior en un acto que además es ilegal.

Entonces yo les llamo la atención a los colombianos; esto lo estoy dejando es como una especie de constancia, Senadora Maritza. A esto hay que echarle ojo; yo llamo al Gobierno a la seriedad y a la prudencia, porque las cosas se les pueden complicar. Voy a leer unas cuantas frases de personas que les prometo, les juro, no son del Polo, que así sea con mucho cuidado prenden bombillos rojos que el país debería mirar: Juan Martín Caicedo, director de la Organización de la Infraestructura, él habla de una inversión monumental, una inversión monumental. La ANIF dice que muchos de los proyectos no terminan de cerrar a tasas de interés que resulten razonables para todas las partes y se ve una gran improvisación del Gobierno para subsanar carencias suficientes de garantías fiscales frente a elevados riesgos; subrayo la palabra riesgos, ese es el punto.

Sergio Clavijo, Presidente de la ANIF, dice que la totalidad de los proyectos pueden lograrse si se multiplica por tres la exposición del sistema financiero

colombiano al sector de la infraestructura. Multiplicar por tres en negocios son cosas, son palabras mayores. Y dice: “Si eso no se da, el financiamiento de la tercera y de la segunda ola no cierra”. Y al final dice: “Si no hacen ese cambio –refiriéndose a algo de la regla fiscal–, nos están mintiendo y esa segunda y tercera ola no se va a hacer”, Sergio Clavijo, Presidente de ANIF.

Clemente del Valle, esto es bien importante, porque este es un hombre del Gobierno, él es el jefe de la Financiera de Desarrollo Nacional, que es la que está recibiendo la plata de Isagén para mover todos estos negocios. Mayo 25 del 2016, o sea, es bien reciente, es cierto que existe preocupación de que en segunda y tercera ola se puedan subir los costos; se cree que habrá exceso de demanda y no suficientes recursos, lo que generaría un aumento de las tasas de interés. Entonces en créditos de montos altos, plazos largos, un aumento de la tasa de interés, son palabras mayores.

Clemente del Valle otra vez, junio 23 del 2016, lo primero que hay que decir es que ya hay bancos que tienen exposiciones en 4G y no se sabe si van a tener el mismo tipo de apetito de la primera ola. La primera ola es la parte digamos fácil del asunto porque son digamos las vías que seguramente tienen más, mejores TPD y este tipo de cosas.

Álvaro Torres, Presidente de Conalvías, julio 18, el aumento de las tasas de interés y el aumento del dólar han puesto a los constructores a pensar en otros caminos para no quedar expuestos a asumir un excesivo costo financiero.

Clemente del Valle, julio 18, a un financiador le da mucho miedo que el respaldo de un proyecto de 1.5 o 2 billones de pesos de deuda lo esté dando una empresa que no esté brindando mucho capital, o sea, poniendo los ojos sobre si las empresas tienen el músculo para meterse en negocios de este tipo.

Clemente del Valle otra vez, mayo 25, la realidad es que son pocos los actores que están participando. Ojo con esto. La realidad es que son pocos los actores que están participando. Ya lo mencioné, eso eleva el riesgo, todos los huevos en el mismo canasto, o muchos huevos en el mismo canasto, elevan el riesgo y entonces dice son los mismos bancos, las mismas firmas de abogados, las mismas firmas de ingenieros independientes; todos son los mismos, Clemente del Valle.

El doctor Andrade, aquí presente, Presidente de la ANI, dice: “Tenemos compromisos de una nueva figura que creamos que son los fondos de deuda, un mecanismo a través del cual los fondos de pensiones pueden hacer inversiones en estos proyectos”.

Esto es una cosa sobre la cual hay que poner los ojos, o sea, si hay una cosa que por norma debe tener manejos ultraconservadores son cosas como los fondos de pensiones, por razones obvias; es que son las pensiones de la gente, son montos muy altos, son pagos muy largos; bueno, toda una serie de características. Y entonces el doctor Andrade y otros más de los que han estado en este asunto han venido diciendo no, la solución son los fondos de pensiones, o sea,

que el riesgo que no corran los banqueros, porque los banqueros no es que no tengan plata, a los banqueros siempre les sobra la plata; lo que pasa es que hay riesgos que no quieren correr, entonces están poniendo los ojos sobre los fondos de pensiones.

Entonces dice el doctor Montenegro, de Asofondos, pues es una información, ha dicho, que los fondos de pensiones estarían dispuestos a invertir hasta el 10% de su portafolio para financiar 4G, es decir, cerca de 16 billones, platas largas, grandes en estos negocios, de larguísimo plazo, llenos de incertidumbre, etc.

Don Luis Carlos Sarmiento Angulo, esto es una frase casi increíble, es un momento extraordinario para el país, la banca y los constructores, o sea, aquí hay grandes negocios, dice don Luis Carlos y agrega: acá no se pueden tomar riesgos porque se trata del dinero del público, que es sagrado, pero es posible hacerlo. Acá no se pueden tomar riesgos porque se trata del dinero público, que es sagrado, pero es posible hacerlo, y la norma le permite hacerse un autopréstamo, para utilizar ese lenguaje, o sea, que la plata del público se la presta a él mismo; eso en negocios bancarios es una cosa inaceptable, porque eso aumenta una cosa que llaman los propios banqueros el riesgo moral, que es que se tomen decisiones más riesgosas de lo prudente porque es el interés personal el que está involucrado.

Eduardo Maya Villazón, Contralor de la República, esto es bien importante en lo que voy a decir, dice la noticia que se ha opuesto al uso del Fondo Nacional de Pensiones de las entidades territoriales al uso de esa plata en las vías 4G, o sea, el Contralor dice yo me opongo a que las pensiones del Fonpet se vayan a este negocio, pero los fondos privados están aceptando que se vayan a ese negocio, y él agrega, dice textualmente, los recursos deben garantizar el pago de las pensiones y no contar con niveles de incertidumbre y riesgo innecesario para este tipo de recursos. Dice el Contralor que es innecesario que fondos de pensiones corran estos riesgos, y los fondos privados los están corriendo.

Bueno, termino con esto: no me voy digamos a fondo, a fondo; esto, podríamos decir muchas cosas más, estoy dejando simplemente una constancia, creo que es mi deber como Congresista llamar la atención. Bueno, aquí nos metieron el cuento de que a Isagén había que venderlo porque las vías 4G y bueno, eso echaron cuentos, mil cuentos y como pasa en Colombia, pasado el escándalo entonces nadie vuelve a hablar de eso. Bueno, hay quienes siguen hablando de las cosas y miren lo que está pasando que es inaudito, Senadores: esto lo informa el doctor José Roberto Acosta, que es una persona especialista en estos temas, profesor del CES, etc., una persona de toda la respetabilidad, lo dice en el periódico *El Espectador*, dice que más de la mitad de los 6.2 billones de pesos recibidos por la venta de Isagén siguen atrapados en las cuentas del Gobierno, es lo primero que dice, o sea, se vende Isagén, pero la plata no va a donde nos dijeron que tenía que ir, sino que sigue allá en las cuentas del Gobierno, más de la mitad; y póngale cuidado a este pedacito que esto es escalofriante, dice: en lugar de entregar créditos a los constructores con

los 2.5 billones que ya se recibió de los colombianos –está hablando de la Financiera de Desarrollo Nacional– mediante la emisión de bonos a una tasa promedio del 10%, tiene esos dineros invertidos en CDT y cuentas de ahorro a la tasa de 8.6, ¿qué es lo que está diciendo aquí el doctor José Roberto Acosta? Que la Financiera Eléctrica Nacional está pagando por esos recursos el 10 y los coloca al 8.6, esto es escalofriante, el Estado colombiano, un sabio de las finanzas, el doctor Clemente del Valle, dice el profesor, el especialista en estos temas, que eso da un margen negativo de intermediación del 1.4% y que eso nos cuesta sobre esa suma de los 2.5 billones, 360.000 millones de pesos al año.

Esto es una locura lo que está sucediendo, entonces fijense que cuando yo estoy llamando la atención sobre esto, no son ganas de molestar de la oposición, es que son los hechos los que están puestos ahí y es la plata de los pensionados y es la plata de tantas cosas.

Termino diciendo, yo no me opongo a que se hagan las vías, que se hagan vías, pero esa no es la discusión, pero sí hay que mirar estas cosas con todo el detenimiento y hay que llamar con toda seriedad al señor Presidente de la República y al señor Vicepresidente a que se muevan con prudencia y con seriedad y con rigor, porque esto que está sucediendo es por lo menos de una audacia inaceptable en términos de negocios financieros, porque ¿y si falla? Claro, aquí me dirán y ellos lo dijeron cuando cambiaron las normas para poder hacer ciertas cosas, no, es que vamos a tomar todas las medidas, es que eso es lo que han dicho en todas las crisis financieras de la historia de la humanidad, que es que no, no ha debido pasar, todo está bajo control, lo hemos estudiado, no podía suceder, y si sucede, ¿qué pasa?

Llamo la atención sobre esto; lo dejo como una constancia. Ojalá no pase nada, bueno, mejor, ojalá no siguieran actuando con actitud irresponsable, con una actitud políticamente inconveniente, como una especie de desesperación con esto, que es a lo que estamos asistiendo. Eso sería lo perfecto; pero bueno, si van a seguir con esa especie de locura, péguense a los santos para que ojalá, a los santos pues a los otros, ¿cierto?, para que ojalá no vaya a causarse un estropicio de proporciones mayúsculas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Senador Milton Árlax Rodríguez Sarmiento:

Este tema pues reviste toda la importancia, pero yo voy a entrar en temas muy concretos que tienen que ver con corredores viales donde de alguna manera he presenciado inquietudes bien importantes y que me parece fundamental ponerlas de presente.

A ver, primero que todo felicitar a la Senadora Maritza; creo que en el tema del Meta todos coincidimos que es una región que le ha aportado mucho al país y que nosotros debemos devolverle por lo menos desde la nación una infraestructura adecuada, medianamente decente para poder traer todos los productos de una zona que es sin duda alguna la despensa de Colombia si queremos hacer un desarrollo agroindustrial. Yo voy a empezar precisamente por la vía Bogotá-Villavicencio, que por supuesto daría

para un debate y de hecho está planteado un debate exclusivo para esa vía, pero allí siguen sucediendo, doctor Andrade, pues toda suerte de dificultades con la concesión y ahora que se han planteado unas obras complementarias y muy importantes seguramente porque es una vía que por supuesto va a cambiar totalmente ese corredor y lo va a volver mucho más ágil y seguramente con el tráfico promedio diario que se espera en una región que está en crecimiento, pues seguramente que vamos a tener unas obras muy, muy valiosas, sin embargo, se siguen presentando muchos problemas y muchos inconvenientes con las comunidades, aquí precisamente del municipio de Quetame, nos envían un derecho de petición, firmado por alrededor de 300 personas de un sector de Quetame que es el sector de Guacapate, son 300 familias de 300 humildes campesinos que quedaron totalmente aislados con la nueva construcción que se ha hecho y que para poder ir hacia la cabecera municipal, ir hacia Puente Quetame, ir hacia Quetame tienen que dar, desplazarse hasta el sector de Naranjal, lo que hace que se vuelva supremamente engorroso y costoso, por eso ellos están básicamente pidiendo que les habiliten una entrada y salida a la autopista y que no tengan que asumir esos costos enormes; y ese caso es solo uno de muchos otros, donde a veces cuando llega una obra de esta magnitud a las comunidades, en vez de ser una bendición se convierte en una tragedia, uno entiende que son obras de alta infraestructura nacional que requieren guardar ciertas velocidades, que se necesitan unas especificaciones completas, pero no pueden hacerse este tipo de vías pasando por encima de los derechos de la gente y de los pobladores porque todo este tipo de proyectos tienen un impacto social, un impacto ambiental, que hay que considerar y en el que muchas veces se falla y se falla desde el comienzo, desde que se hace la socialización, entonces, por ejemplo tenemos el tema de los peajes diferenciales, en muchos sitios donde la gente tiene que desplazarse de un corregimiento a la cabecera o de una vereda a la otra y son tramos muy cortos, se ofrecen los tales peajes preferenciales, eso es mientras se arma el proyecto, después vienen los incumplimientos, vienen las dificultades y nunca se pueden acceder a esos peajes preferenciales; sobre esas mismas vías hay centros educativos, muchas veces de niños de escuelas, niños de primaria, que muchas veces se ven abocados a grandes riesgos por las tractomulas que pasan, entonces se requieren los puentes peatonales, se requieren todas estas especificaciones que conecten los centros educativos para que los niños no corran los riesgos; está el mismo problema que existe también con los acueductos, por ejemplo, que hay que pasar un tubo de un acueducto y es prácticamente imposible que la concesión de permiso para pasar el tubo y esos son digamos las quejas recurrentes que hay en el corredor de Bogotá – Villavicencio, son las quejas de la gente de Guayabetal, de Quetame, de Cárquez, de Chipaque, yo quisiera saber cómo se ha avanzado en ese tema, cómo de cara a estas nuevas obras que se están haciendo en el corredor de Bogotá – Villavicencio, se están planteando estas inquietudes de la comunidad, cómo ha sido ese proceso de socialización y qué obras definitivamente se van a realizar para mitigar, o por lo menos compensar en algo estas

dificultades que tienen las comunidades aledañas, sobre todo del Oriente de Cundinamarca.

Y paso rápidamente a hacer un recorrido por los corredores donde en todos hay dificultades, la vía Bogotá – Girardot, doctor Andrade, allí por ejemplo a la altura de Melgar hay una inquietud de toda la comunidad de esta zona del Tolima con el tema de una glorieta que hay que adelantar allí y con un puente sobre el Sumapaz, que vale la pena saber si se va a resolver ese tema o no, y hablo concretamente por el tema de Girardot, hay un tema que atormenta a todo el Alto Magdalena, creo que allá fueron los alcaldes y hablaron con el Vicepresidente, no sé si les resolvieron o no el tema, pero es la doble calzada de El Paso a conectar precisamente con la vía que va hacia Ibagué, eso en los puentes festivos, en los días de alta afluencia de turistas es inmanejable, fácilmente doctor Andrade un vehículo se puede gastar entre Girardot y El Paso, que es cerca a la vía que sale para Carmen de Apicalá, bueno, donde se conecta la vía de la doble calzada que viene de Ibagué, fácilmente puede gastarse hasta dos horas y dos horas y media, es decir, esa doble calzada de Girardot a El Paso es fundamental para complementar las obras que se están adelantando allí en el corredor que va de Bogotá hacia Ibagué. Entonces ese tema no sé si está contemplado, se había dicho que en estas nuevas obras, en esta nueva etapa de la concesión se iba a pegar ese tramo, valdría la pena saber si se hizo o no, porque ya después de que se estructure el nuevo proyecto y si no está contemplado este tramo, prácticamente quedamos condenados a seguir muchos años con esa dificultad, que además genera un alto grado de accidentalidad.

Paso por supuesto a otra vía fundamental también para el desarrollo de Cundinamarca, del Norte, del Oriente y por supuesto de los Llanos Orientales también, que es la vía que del Sisga conduce a la zona de Guateque y termina en El Secreto, a empatar con la marginal de la selva, es una vía fundamental, alterna, cuando hay dificultades en la vía Bogotá – Villavicencio, siempre se han pensado en dos vías, una que es la del Guavio que desafortunadamente pues ha tenido dificultades y falta una inversión del Gobierno departamental, y esta de la vía Guateque que ya el Gobierno nacional dispuso unos recursos, pero me llaman con sorpresa hoy los 10 alcaldes del Valle de Tenza, que yo quisiera que usted nos apartara una reunión doctor Andrade con ellos para socializar el tema, me dicen, primero, que hay una reducción sistemática, que una cosa fue lo que anunció el Presidente Santos y el Vicepresidente allá en Guateque cuando se comprometieron en el tema, y otra cosa lo que se va a invertir, porque al parecer hablan de una reducción grande en el tema; lo segundo, es que el cronograma se había previsto para comenzar el 28 de agosto, algo así, la última semana de agosto, es la hora que no llega una sola máquina a la región, adicionalmente a eso siempre la queja de la gente de la zona es que en la mayoría de proyectos que ha acometido la nación, bueno, y eso es un tema generalizado cuando se hacía con el Inviás, es que no se tiene en cuenta la mano de obra de la región, esa pues, es una queja generalizada en todos los proyectos que bien vale la pena revisar si se va a adelantar esta obra tan importante en una zona

tan deprimida, si realmente se van a tener en cuenta a las gentes de la región; pero particularmente me preocupa en esta zona, es que me dicen que hay un rediseño, que ya no hacen ampliación, que ya no hacen rectificación, sino que van a hacer una cosa parecida a lo que están haciendo en la perimetral de Bogotá o mal llamada perimetral del Oriente, que en esa si le confieso, doctor Andrade, que soy usuario de esa vía, yo soy de Guasca, cuando va uno a la vía de la Calera encuentra una cosa que es absolutamente inaudita, y es que están quitando el asfalto que estaba en perfecto estado, en muy buen estado y están reparando, de manera, Senador Robledo, que esas obras que uno ve que anuncian pues, como la gran transformación vial del país, muchas de ellas simplemente es que quitan el asfalto que hay y vuelven y le ponen otra capa, pero ni amplían la vía, ni hacen rectificaciones, ni nada, sino simplemente es una repavimentación de la vía, entonces yo me pregunto, si nos vamos a embarcar en unos proyectos de tan altos riesgos financieros, si vamos a gastarnos la plata de Isagén, pues la idea es para hacer cosas bien hechas y no simplemente para maquillar lo que está actualmente construido y pasar sin pena ni gloria; entonces en ese tema de Guateque le dejo esa inquietud.

Quiero saber qué han pensado ustedes en la doble calzada de Zipaquirá – Ubaté – Chiquinquirá – Barbosa, ese es un corredor que colapsó definitivamente, me dicen que hay una alianza público-privada en marcha, yo quisiera que usted le informara doctor Andrade a la Comisión sobre ese corredor, qué ha pensado, digamos, el Gobierno nacional seriamente, qué hay proyectado, porque es un corredor fundamental para todo el norte del país, para conectar los Santanderes y la Costa Atlántica, es una vía alterna a la vía de Tunja – Bucaramanga y que vale la pena que se revise porque tiene un altísimo tráfico, sobre todo en la zona del Valle de Ubaté y de Chiquinquirá, que ya francamente pasando Zipaquirá, terminada la concesión esta del Norte, pues entra uno en unos trancones inauditos; de manera que ese es un tema que también quisiera que usted le informara a la Comisión.

El tema de la calle 13, que es otro corredor de Cundinamarca fundamental que conecta toda la Sabana de Occidente, todos sabemos que hay mucha gente que vive en Mosquera, en Funza, en Madrid, en Facatativá, sí, y que trabaja y estudia en Bogotá, allí se ha pensado en un tercer carril de la calle 13, en unas obras complementarias, en una glorieta que hacía falta a la altura de Mosquera, todos esos temas son fundamentales también para revisar y saber qué otras alternativas se han pensado por lo menos para en ese corredor poder contener las dificultades enormes que hay en materia de movilidad.

Está el tema de la Troncal del Magdalena, que es una vía muy importante, que además va a servir para conectar el Huila y el Tolima con la Costa Atlántica, que bordea pues todo el río a la altura de Girardot y termina en Puerto Bogotá, en Puerto Salgar, esa vía también es muy importante, redime una zona muy deprimida, digamos, de la región del Magdalena Centro y Alto Magdalena en Cundinamarca.

También quisiera saber cómo se van a adelantar los temas en el corredor de la 80, doctor Andrade,

en la vía Villeta, también existen muchas inquietudes sobre el cronograma, sobre cuándo termina esa vía que empata con la Ruta del Sol y se necesita también conocer cuándo se va finalmente a resolver ese problema de movilidad entre Villeta y Guaduas, que es un corredor que está prácticamente atascando todo el tráfico que va hacia el norte del país y que no se ha resuelto.

Finalmente, esto sí creo que son temas más del Inviás, pero quisiera, hay dos tramos que me parecen muy pequeñitos y que está en un estado deplorable que no sé ustedes qué han pensado, si ir estructurando hacia el futuro alguna obra o qué se puede adelantar en consenso con el gobierno departamental también, y es el tramo entre Briceño y Zipaquirá, eso conecta las dos concesiones, la de Briceño – Tunja – Sogamoso y la que va de Cajicá – Zipaquirá – Ubaté, ese tramo está en un estado lamentable, mirar no sé qué opciones han pensado, me parece que eso tiene un buen tráfico promedio, la zona entre Briceño y Zipaquirá, pero está en un estado de camino de herradura. Y lo propio, cuando se hizo el famoso plan 2500, se intervinieron unas zonas muy importantes del Occidente de Cundinamarca y quedó un tramo pequeño, además en una zona muy turística, la zona de Tobia, que es el tramo entre La María y Tobia, que son como seis o siete kilómetros, que es un pedazo que quedó sin pavimentar y curiosamente está pavimentado hasta Paso del Rejo, la Peña, Inche, a la vía que va hacia la Palma y Yacopí, y no está pavimentado el pedazo que es entre La María y Tobia, me parece que ahí vale la pena revisar cómo se consiguen los recursos por lo menos para ese tramo que es tan pequeño y que tiene una altísima movilidad.

Existen por supuesto algunas otras inquietudes, pero pues en aras de la brevedad y la petición manifiesta que ha hecho la señora Presidenta, pues yo dejo hasta ahí, pero sí le pido el favor al doctor Andrade que me dé en su agenda una fecha para poder por lo menos trabajar dos corredores, perimetral de Bogotá y el tema de Guateque, a ver si nos pudiéramos sentar por lo menos con los alcaldes y con algunas delegaciones de las comunidades a revisar ya sobre el terreno puntualmente algunas obras, ciclorrutas, puentes, obras complementarias que hay que hacer, el tema de la ubicación de los peajes, ya en detalle revisar cómo está cada uno de estos corredores a ver cómo informamos a la comunidad de las modificaciones que se han hecho y socializamos en debida forma estos temas que son cruciales para el desarrollo de estas regiones.

- Interviene seguidamente el honorable Senador Luis Emilio Sierra Grajales:

Yo simplemente diría que este debate lo que evidencia son las muchas necesidades de infraestructura que tiene el país, y no podría ser de otra manera porque la nación viene de un atraso muy grande de inversión a lo largo de muchísimos años en este frente, por eso celebro en buena hora que usted, Presidenta, hubiera hecho esta convocatoria para que miráramos las diferentes necesidades que se tienen en todas las regiones del país.

Yo solicité incluir en este debate la vía Manizales – Mariquita, es lo que nosotros llamamos allá en Caldas la vía al Magdalena, para nosotros y para el país yo diría, señores funcionarios, es una vía de importancia nacional, aquí se ha hablado de muchas obras, de muchas vías, de muchas necesidades, algunas de ellas les veo ese carácter de pronto local, regional, esta es una necesidad nacional, para quienes no sepan de qué estoy hablando seguramente habrán oído de la vía, o el Paso de Letras, ahí seguramente que muchos sabrán de qué estamos hablando, esta es una vía como lo decía el Senador García de manera muy acertada, cumple esa función de transversalidad, busca atravesar, cruzar la cordillera para unir el Occidente colombiano con una vía tan importante o una arteria tan importante como es el río Magdalena, esa vía es una vía alterna a la Línea, cada vez que la Línea se tapona por diferentes circunstancias, por problemas geológicos, por derrumbes, porque hay accidentes, siempre la vía que queda alterna para el país, ese eje Occidente – Oriente es la vía del Páramo de Letras, la vía que estoy mencionando, generando grandes dificultades porque esa vía no tiene las condiciones para soportar todo ese tráfico pesado, esa congestión, la curvatura, los radios de acción.

Presidente de la ANI, doctor Andrade, usted lo conoce muy bien, genera grandes dificultades porque es una vía que tiene más de 70 años de construida, cuando los vehículos solamente eran de dos ejes, hoy que estos camiones son de tantos ejes, 3, 4 y hasta más ejes, pues usted comprenderá la dificultad para que pueda soportar ese tráfico, pero es la vía alterna que tiene hoy el país al tráfico de la Línea, que en buena hora se está construyendo un túnel, y ojalá que el día de mañana, pues no tengamos que seguir haciendo esa tarea de ser vía alterna; pero adicionalmente es una vía de gran importancia para Bogotá, quién lo creyera, si se llega a mejorar esa vía de Manizales, de Bogotá – Manizales pasando por Mariquita, es recortar nada más y nada menos que 100 kilómetros para llegar al océano Pacífico, estamos hablando de hace muchos años de construir el Puerto de Tribugá, un puerto de aguas profundas en el océano Pacífico, si uno cogiera el mapa de Colombia –lástima que no lo trajimos- uno mostraría cómo en esa parte se adelgaza en la costa Pacífica y cómo la línea directa para llegar de Bogotá al Pacífico es por esa vía, Bogotá – Mariquita – Manizales y al frente está el Puerto de Tribugá que en algún momento habrá que construir, a mí me parece muy bien lo que ha hecho Buenaventura, su mejoría de infraestructura, los nuevos muelles que se están haciendo, sin embargo, es un puerto que permanentemente hay que estarlo dragando por la sedimentación que producen allí los ríos y que algún día va a colmatarse, a llenarse, y se necesita otro puerto en el país, en el Pacífico, y no es otro sino el Puerto de Tribugá que queda en línea recta exactamente pasando por Manizales y Bogotá, que repito Presidente de la ANI, recorta en 100 kilómetros la distancia entre la capital del país y el mar Pacífico; además, la vía Manizales – Mariquita es una vía fundamental para la competitividad del país, fundamental, el hecho de poder llegar rápidamente al río Magdalena, un río que en buena hora también el país está recuperando su navegabilidad, que se están

haciendo inversiones cuantiosísimas para recuperar su calado, su profundidad, para hacer la señalización que permita encontrar el cauce, esa inversión millonaria que está haciendo el país, no solamente ha de servirle a Bogotá para salir al océano Atlántico rápidamente en el transporte especialmente de carga hacia el Atlántico, sino Ministro, señor Presidente de la ANI, de Planeación, funcionarios del Invías, es la vía más expedita para que el Occidente colombiano no tenga que irse por carretera hasta la Costa Atlántica, sino que pueda cruzando la cordillera por Manizales, llegando a Mariquita, a Honda, encontrar la forma de hacer la navegabilidad por el río Magdalena en La Dorada, que es donde está la navegabilidad, porque la navegabilidad del río Magdalena viene desde Barranquilla, pasa por Barrancabermeja y va a llegar hasta La Dorada, de ahí hacia atrás no va a ser posible recuperar esa navegabilidad, porque no está a la profundidad suficiente del río, por los accidentes geográficos que tiene, por muchas razones, entre la Dorada y Girardot no va a ser posible recuperar la navegabilidad del río, la navegabilidad está es en La Dorada y la vía para llegar ahí es Manizales – Mariquita, de modo que es una vía de importancia nacional la que va a permitir la recuperación de esa competitividad, de esto hay muchos estudios, de esto se ha hablado demasiado, yo creo que hay bastantes proyectos, se ha dicho hasta la saciedad de la importancia de que el país invierta en esa obra, se ha hablado de unas APP, se ha hablado de inversiones privadas, se ha dicho de la posibilidad de hacer unos túneles para cruzar la cordillera, mucho se ha hablado sobre este tema pero poco se ha concretado.

Por lo pronto uno diría, interpretando no solamente a Caldas, sino a todo el Eje Cafetero, no sé si ustedes los funcionarios del orden nacional conocen de la petición que ha hecho de manera conjunta todo el Eje Cafetero, departamentos de Caldas, Quindío y Risaralda se han sumado para decirle al Gobierno nacional, a Planeación Nacional, de la importancia de trabajar en esa vía y de lograr una definición que es lo que yo quisiera que aquí de parte de ustedes nos dijeran en esta tarde aquí en la Comisión Quinta del Senado, si esa obra está incluida dentro de las 4G y si está en la tercera ola, segunda ola, primera ola, porque mucho se ha dicho y poco se ha concretado, queremos saber con certeza ustedes en qué parte la están contemplando, si las obras que se han previsto, por ejemplo, en lo que se conoce como el viaducto de Mesones, que el doctor Carlos García conoce suficientemente porque es oriundo de la región y él sabe de qué estoy hablando, si esa va incluida entre las obras que se están proyectando hacer rápidamente; y una vía fundamental, que es la vía, esa misma que sale desde Manizales hacia Mariquita pero que en sus límites de ciudad se ha convertido en un cuello de botella que ya no soportan más los manizaleños que es el cuello que se presenta en el sector de San Marcel, no sé si el Presidente de la ANI conoce eso, es ahí junto al aeropuerto de La Nubia, la vía que sale hacia Bogotá, es la misma vía repito, en horas pico ya los manizaleños no aguantan más, porque usted puede perfectamente solamente pasando una glorieta demorarse 10, 15, hasta 20 minutos por el tráfico que se ha vuelto ya imposible de manejar en horas pico,

lo que está pidiendo desde hace mucho tiempo y los recursos están, entiendo ya presupuestados, ya están contratados, ya es una obra que va de Manizales hacia Maltería, desde San Marcel hacia Maltería, es prácticamente una obra urbana entre la ciudad que no ha sido posible que se inicie la ejecución de la misma, yo quisiera ya que aquí nos dijeran por intermedio de esta Comisión Quinta al país y muy especialmente a Caldas y a Manizales, cuándo empieza definitivamente esa obra, cuándo se van a empezar a invertir los recursos, que repito, ya están presupuestados y que está generando un cuello de botella enorme para la ciudad de Manizales.

Eso es lo que tenía para decir, recordando que evidentemente son muchas las necesidades del país, ojalá que estos recursos que se están anunciando con lo de, expresamente, lo que fue la venta de Isagén, les puedan decir ustedes que esta obra va a quedar incluida entre las de cuarta Generación y que va a servir no solamente –repito- para Caldas y Manizales, sino para todo el país, para la mejora de su competitividad, y sobre todo para conectar con la vía al Magdalena que para algo se está haciendo su dragado y su recuperación, que sirva efectivamente a todo el Occidente colombiano.

- A su turno, la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, interviene para presentar una proposición:

Mire, es una proposición para citar a debate de control político al Ministro de Agricultura, a los dos directores de las Agencias de Tierra y de Desarrollo Rural y al de Víctimas, al encargado de víctimas que tengo entendido es Alan Jara; ¿cuál es el objeto? Miren, establecer realmente qué contratos ha dado el Ministerio durante el año 2015, 2016 y cuáles tienen hoy a su cargo las agencias que recientemente se crearon, igualmente qué víctimas están siendo atendidas, en qué sitio, de qué manera, esa es más o menos la esencia de ese debate al que quiero citar, entre otras cosas, al Ministro de Agricultura, porque es que yo me he dado cuenta de que se ponen una serie de trabas a los campesinos o a las asociaciones o a los operadores que tienen intereses en concursar, o en trabajar con el Ministerio y a veces yo me pongo a pensar de qué manera realmente se maneja este tipo de contratos, que ponen tantos palos en la rueda al usuario, y si es que de pronto no tenemos capacidad de demostrar que existen algunos documentos, algunas relaciones de adjudicaciones extrañas que vienen dándose y que nos gustaría debatir aquí, porque es que un campesino no tiene la capacidad para desenmarañar toda esa serie de requisitos que impone el Ministerio de Agricultura y que ojalá no sea el mismo sistema el que utilicen las nuevas agencias, o por ejemplo, el ICA, de qué manera fueron asistidos durante la ola invernal, nosotros lo sabemos, en el 2010 al 2011, el ICA, hay cantidades de recursos perdidos, de qué manera intervienen los funcionarios del Ministerio, inclusive, y hasta dónde la honestidad de quienes manejan esos recursos y especialmente adjudican o asesoran este tipo de proyectos, ese es el sentido, entonces les voy a pedir el favor a mis compañeros de que me acompañen en esta proposición.

- Honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, Vicepresidenta de la Comisión, aprovechando que está constituido el quórum para decidir, somete a consideración y votación la proposición presentada por la Senadora Daira Galvis, la cual es aprobada por la Comisión.

- Para hacer su intervención respecto al debate, nuevamente hace uso de la palabra la Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:

Me tocó asumir el uso de la palabra y yo en eso voy a tocar un tema específico y se trata del siguiente, realmente la citante, la verdadera citante de este debate –ya dijimos antes- es la Senadora Maritza Martínez, quien señaló cuatro problemáticas en este tema de las 4G, especialmente en lo que se relaciona con las vías al llano, esta problemática son peajes Casetabla y Yucao, bermas de Puerto López a Puerto Gaitán, las vías de Acacias a Puerto López y el cierre financiero de la empresa concesionaria de estas vías.

Pues, yo voy a referirme a un punto específico que es el que se relaciona con la terminación de la doble calzada de las entradas y salidas de la ciudad de Villavicencio, que fue materia de compromiso de transacción que se hizo frente al Tribunal de Cundinamarca por el Gobernador Alan Jara en el 2015 si no estoy mal, para terminarlo, miren, lo que pasa es esto, según aprecié de la exposición de la Senadora Maritza; primero, el Estado colombiano hace la vía del Llano a Cundinamarca, el departamento del Meta no aporta porque estaba comprometido a aportar en esta obra, pero so pretexto de que no era de su competencia invertir en Cundinamarca, entonces se comprometió a hacer la doble calzada en el orden de una cuantía de los 230.000 millones de pesos, las dobles calzadas de la salida y entrada de Villavicencio hacia la malla vial a la que se refirió la Senadora Maritza.

¿En qué terminó todo esto? ya la Senadora lo dijo, terminó en que para época electoral esos 230.000 millones de pesos, su 40% y que vencía en diciembre, su 40% terminó diluido en cosas menores, estábamos en campaña política y así se diluyó y se invirtió, se invirtieron los recursos para esa obligación que tenía Alan Jara, que entre otras cosas lo autorizó en principio -si no estoy mal- en mayo 10 la Asamblea Departamental y luego también lo autorizó para modificar el objeto inicialmente comprometido, hoy solamente queda el 60 % de esos recursos, o sea, de los 230.000 millones y que en efecto fueron los que desembocaron en que, posesionada la doctora Marcela, actual Gobernadora, se le transfirió a ella la obligatoriedad de lo comprometido, entre otras cosas sobre todo si era el mismo partido, tanto el Gobernador saliente como la Gobernadora entrante son del mismo partido y entonces se habían obligado, habían quedado obligados ambos, pues ese no es el problema, el problema es que el señor Alan Jara y sucesivamente, la doctora Marcela, Gobernador saliente y Gobernadora entrante se dedicaron a una serie de contrataciones que ponen en vilo la transparencia de la contratación administrativa, esa contratación que entre otras cosas asciende a 432.000 millones de pesos, no es cualquier cifra desechable, se trata de casi medio billón de pesos que se le han estado escamoteando a verdaderos contratistas; miren este entramado que me voy a permitir señalar, los

432.865 millones de pesos de los que estoy hablando fueron invertidos así, y se contrató así, 705 millones, dos contratos con la empresa MC, alcaldía Puerto Lleras, eso en el 2012; en el 2013, 3261 millones, un contrato con MC, alcaldía de Castilla la Nueva; en el 2014, 2183 millones, un contrato de MC e IDM, ahora, les aclaro, de qué manera había un solo contratista, con una triangulación, una intermediación, el Instituto de Infraestructura del Meta, mediante este Instituto se facilitaba hacer el señalamiento a un solo constructor y cuando no se podía más lógicamente se buscaban testaferros.

Entonces, tenemos los 2183, contrato con MC; 402 millones fraccionados en 17 contratos, entre uniones temporales y consorcios, los 402.000 millones de pesos, son así: con el Instituto de Desarrollo del Meta, 263.000 millones; Gobernación del Meta, 125.000 millones; otras alcaldías, 17.000 millones; 24.466 millones, un contrato con Edesa en el departamento del Meta en el 2016, ya esto es 2016. Aquí tenemos, todo lo contratado por el anterior alcalde y aquí está lo contratado por la actual alcalde, Gobernador Alan Jara y luego lo contratado en el 2016.

¿Qué contrató el Gobernador Alan Jara? miren, cómo contrató y con quiénes: Jorge Carmelo Pérez Alvarado, quien es el esposo de la actual Gobernadora pero que fue el Secretario de Vivienda del Meta durante el Gobierno de Alan Jara, simple y llanamente mediante vivienda se despachó toda la contratación que bien pudo a un primo hermano, que se llama Iván Pérez Gómez, dueño de la empresa MC Ltda; veamos este entramado de nexos y relaciones: en el año 2016 la Unión Temporal dobles calzadas RL Mauricio Mejía Hoyos, contrató 82.322 millones en vías, fecha de suscripción de este contrato, septiembre 6, contratante, AIM - Agencia para la Infraestructura del Meta contratando con IDM; y seguimos, Ana Elvira Carranza, Cámara de Comercio no renovada, o sea, en pocas palabras no existe, Ana Elvira Carranza quien no existe en Cámara de Comercio porque está no renovada, contrató otros 4528 millones de pesos entre el 2014 y el 2015, con las alcaldías de Villavicencio y Acacias; MH Ingeniería y consultoría S. A. S, creada el 29 de diciembre del 2015, inscrita el 6 de enero del 2016, y TRAIN Ingeniería con otros ocho contratos entre el 2014 y 2015 con las alcaldías de Villavicencio, Puerto Gaitán, Cabuyaro, la Gobernación del Casanare y el IDM. Estos integrantes de que hablamos acá son los que conformaron la unión temporal de dobles calzadas.

Pero tenemos una cosa, ¿quiénes son los representantes de todo esto finalmente, de estas uniones temporales? miren, miren la relación de Mauricio Mejía Hoyos, tenemos: MH Consulting S. A. S, representante legal Mauricio Hoyos, dirección, carrera 22 - 5B - 114 Local 6A, Parque Comercial La Primavera; y tenemos, Consorcio San Juan Bosco, 2014, contrato por 11.449 millones, sector agua potable y saneamiento, contratante EDESA, con el Consorcio 2014 por la suma de 2.349 millones; sector vivienda, contratante Instituto de Desarrollo del Meta – IDM a AIM; es la manera como se va triangulando y tercerizando, para poder señalar a dedo, esto también pasó y pasa y pasó con Cartagena, donde se... el Instituto

Eduarbe era contratado para no acudir a licitación y de esta manera burlar los intereses de otros contratistas, para señalar un solo contratista. Y seguimos, MC Construcciones, dirección, mírese la dirección, igualita a la de MH Consulting S.A.S, MC Construcciones, dirección, carrera 22, Consulting, carrera 22, 5B – 114, 5B – 114, local 8A, acá el local cambia, 6A, 6A, Parque Comercial La Primavera, Parque Comercial La Primavera; quiere decir que tenía en un mismo piso todas las empresas con los mismos integrantes, los mismos representantes legales, o sea, queda todo un entramado o una especie de concierto para ejecutar lo que en administración pública se llama lavado de activo y además los delitos propios de la contratación, que es celebración indebida de contratos, interés ilícito en esa contratación, etc., etc. Ah! y nos hace falta, representante legal de MC Construcciones, Iván Pérez Gómez, primo del esposo de la Gobernadora del Meta y tiene oficina con Mauricio Mejía Hoyos, o sea, que está claro que Mauricio Mejía Hoyos es testaferro del señor Iván Pérez, tienen en los mismos sitios la oficina, están las mismas uniones temporales, o sea, blanco es, frito se come y gallina lo pone.

Y seguimos, yo quiero decirles, miren, esto es tan evidente, no se trata de ninguna invención, esto es tan evidente que la Cámara de Infraestructura venía denunciando y lamentando esto y ya se hablaba, miren, sobre el tema de regiones que la Gobernación del Meta firmó más de 20 contratos con el mismo contratista, MC Construcciones Ltda. logró en los últimos 4 años, logró llevarse esa empresa más de 20 licitaciones públicas, aquí está, durante el señor Alan Jara y lógicamente y lo mismo siguió sucediendo con la actual Gobernadora y aquí dice, mire lo que se dice, y esta no es una invención nuestra, más de 700.000 millones de pesos fueron entregados en contratos a lo largo de la Gobernación de Alan Jara a una misma firma contratista que además está vinculada con la nueva Gobernadora del Meta y protegida política del Gobernador saliente.

Entonces, miren cómo por ejemplo a la ANI, con todo el respeto que nos merece el director de la ANI, pero miren cómo a la ANI le ha hecho falta destreza, recuerden que la ANI fue la que suscribió el convenio con la Gobernación del Meta, recuérdese eso, ha hecho falta diligencia, ha hecho falta seguimiento, ha hecho falta malicia, ¿ha habido incuria? preguntamos.

Y seguimos, aquí me hace acordar esta noticia que sale en la prensa, sale en la prensa el titular de Alan Jara, pero así a un ladito de pronto sale también Palacino diciendo que hemos actuado con transparencia, o sea, la gente similar tiene su propio discurso, y seguimos, miren, aquí está la W denunciando lo mismo y aquí vienen, Felipe Córdoba, Felipe Córdoba actual Auditor General de la República, poniendo el dedo de antemano, antes inclusive, de que lo hiciera nuestro Vicepresidente Vargas Lleras, el informe de mallas entre consorcio y uniones temporales, la empresa MC contrató entre 2014 y 2015 más de 400.000 millones de pesos y este año van 24.000 millones de pesos, ¿hasta dónde tenemos que soportar los colombianos y hasta dónde tiene que soportar el departamento del

Meta y la llanura colombiana, de que se sigan alzando los funcionarios públicos con los recursos que le corresponde a la gente de a pie, a la gente que trabaja por un Llano próspero y diferente?.

Y seguimos, Marcela García Maya, Pipe Córdoba, los 24.000 millones corresponden a la licitación iniciada y cerrada en diciembre del 2015 y por Ley adjudicado el 15 de enero del 2016, o sea, como para lavar un poco la estremecida. Miren, y hay noticias así, 11 de diciembre, denuncian que empresas del Meta se han quedado con 27 contratos de infraestructura en el departamento, y van ustedes a ver a Juan Martín Caicedo Ferrer quejándose, de que los ingenieros del país no están teniendo acceso porque simple y llanamente armaron toda una trinca, todo un entramado para monopolizar la contratación en los llanos, ¿y estamos hablando de qué? estamos hablando de que no hay plata para la infraestructura porque solamente dejaron el 60% para una cosa sencilla, que era la entrada a Villavicencio y a la doble calzada que se comprometieron con la ANI, señor director y así sucesivamente, y podemos decir que hay denunciantes ante Fiscalía que de manera precisa con copia a los diferentes organismos están diciendo qué está pasando en los Llanos, a los Llanos no solamente lo están burlando, a los Llanos no solamente lo están quebrando, es que a los Llanos se le están alzando con sus recursos y se corre el riesgo de que las 4G y que toda la malla vial esté en peligro, frente a contratistas que a duras penas hace apenas 2 años comenzaron a sonar como contratistas oficialmente.

Entonces, me he referido a esto para decirles qué, mire, para decirles frente a esta tribuna que no es una invención del Vicepresidente, quien por razones de compromisos laborales no está aquí, no fue caprichoso lo del Vicepresidente, poner en tela y denunciando lo que está pasando en los llanos, es más, la Senadora Maritza Martínez aquí presente sabe que quien llegó en principio a reclamarle al señor Presidente frente a las constantes demandas para que se ejecutaran esas dobles calzadas es el Vicepresidente, y que para soltarse de ese seguimiento que venía haciendo Vicepresidencia, se inventó que el señor Vicepresidente le estaba haciendo un bullying, que le estaba haciendo matoneo, simple y llanamente y nótese que ella se ausenta después de reclamarle según lo que se ve en televisión, se ausenta luego de reclamarle al Vicepresidente, su constante insistencia para que los recursos que ya quedaban en el 60% de esos 230.000 millones de pesos no se siguieran diluyendo, y lo que es peor, no se siguieran de manera oscura adjudicando al contratante de turno que viene de la administración en la Gobernación pasada y que prosigue en la presente.

Entonces, eso para decirles, miren, mientras todo eso sucede en los Llanos que tanto necesita toda esa malla vial, porque entre otras cosas, recuerden que —como lo decía la Senadora Maritza— el llano es rico en muchas cosas y también hay que ponerlo a acceder a una serie de prerrogativas que hoy no tienen y que pudieran tener si tuvieran realmente una infraestructura vial adecuada, entonces lo mismo le pasa a mi territorio, lo mismo sucede en nuestro territorio, pero resulta que aquí se ha convertido en un peligro

denunciar, en un peligro atacar a la corrupción, porque estamos frente a una corrupción poderosa, guapa, valiente, que es capaz de revirar, de ser contestataria cuando se le señala que cosas como estas no pueden seguir sucediendo, porque los verdaderos perjudicados -como lo decía la Senadora Martínez- son los de a pie.

Yo hoy quiero hacer un llamado Senadora Martínez, para que de la misma manera tal como se prometió durante el gobierno, la administración como Ministra de la doctora Cecilia Álvarez, se haga la doble calzada que corresponde al puente de Gambote en Bolívar que es una zona de riesgo inundada por el Canal del Dique y que fue objeto de reparación durante la ola invernal 2010 – 2011; en ese sentido quería decirle, que antes que bullying es una estrategia de la corrupción frente a quienes persiguen y van detrás de ella.

- Habiendo transcurrido el tiempo reglamentario establecido en la ley la señora vicepresidenta:

Somete a consideración y votación la declaratoria de sesión permanente, la cual es aprobada por los miembros de la Comisión.

- Finalizadas las intervenciones de los Senadores:

La Presidencia procede a dar el uso de la palabra a los funcionarios citados e invitados, iniciando por la señora representante del Ministerio Público.

- La doctora Fanny María González Velasco, Procuradora Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública, interviene diciendo:

En primer lugar, yo voy a dividir mi intervención en tres temas específicos; primero, la supuesta contratación del esposo de la señora Gobernadora; nosotros en el 2015 como delegada de Función Preventiva hicimos una investigación sobre esas contrataciones, en cuantías importantes y en temas de importancia para el departamento del Meta, encontramos siete contratos para la firma MC Constructores, de eso se hizo un informe del día 11 de diciembre del 2015, el cual se encuentra en investigación disciplinaria, ahí están determinando si efectivamente -como usted lo dice Senadora Daira- estaban los pliegos de condiciones estructurados para un solo proponente, ahí hay una investigación, esa investigación está en curso en este momento.

Segundo tema, obras doble calzada, sobre las obras doble calzada y de acuerdo con el acuerdo de transacción suscrito entre la ANI y la Gobernación, la Procuraduría General de la Nación hizo unas observaciones a un proceso de licitación que se llama, que es como la fase 1, de los compromisos adquiridos con el Gobierno nacional, ahí se hicieron observaciones y recomendaciones. La Procuraduría Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública recibió ayer a la Gobernadora, le entregaron unos documentos y haremos la revisión de ese proceso de contratación y determinaremos si existe alguna irregularidad o presunta falta, en el evento en que determinemos que es así se remitirá al operador disciplinario. Igualmente nos comprometimos con la Gobernadora y eso es porque queremos estar comprometidos con el departamento del Meta, a hacerle seguimiento a ese

contrato, de tal manera que se cumplan con los plazos y los cronogramas pactados. Ahí nos llegó ayer una copia de una solicitud de revocatoria de ese acto de adjudicación que hoy se le hizo traslado a la Gobernación del Meta para que se resuelva de acuerdo con el ordenamiento jurídico. Falta la segunda fase, como ustedes bien lo han dicho va con recursos de regalías y faltan unas aprobaciones del OCAD, ahí la Procuraduría va a acompañar ese proceso de contratación y será yo quien estará liderando el mismo.

Tercer tema, la iniciativa privada malla del Meta, ese cierre financiero está para noviembre de 2016, dentro del cronograma dicen que empieza la obra en diciembre de 2016 y yo quiero decirles a ustedes honorables Senadores que los contratos se firman para cumplirlos, lo que yo quiero decirles es que estaremos atentos del cumplimiento de ese contrato, esa es una iniciativa privada donde el concesionario asumió unos riesgos que debe cumplir, ahí tenemos, digamos, estamos de acuerdo con el señor Vicepresidente de la República que en cuanto a que no podemos darle excusas al contratista para que no cumpla, tenemos que ser serios y exigir los cumplimientos y esto es un llamado a la ANI para que así sea y vamos a hacer unas mesas de trabajo con la ANI y el concesionario, con el objeto de supervisar y revisar el cumplimiento de los términos del contrato.

- Antes de proceder a darle la palabra al Director de la ANI, la señora presidenta, señala:

Yo quería pedirles un poquito de generosidad, dos minutos, para oír tal vez a la persona que más ha trabajado por esa zona, le garantizo, no serán más de dos minutos, pero escuchemos al Presidente del Concejo de Puerto López, así de manera informal, declaremos la sesión informal si están de acuerdo y escuchamos al Presidente.

- Acto seguido hace uso de la palabra el doctor Yilmer Alexander Bermúdez Amado, Presidente del Concejo Municipal de Puerto López, departamento del Meta:

Gracias señora Senadora Maritza Martínez por permitirnos este momento. Yo vengo a hablar por aquellas 13 veredas que quedan en medio de estos dos peajes, son 13 veredas de las cuales todas el 90% es de población vulnerable y desplazada, Getsemaní, Pueblo Nuevo, Remolino, Guadalupe, Yurimena, El Toro, Leonas, La Sandrita, donde se les hicieron unas entregas de unos predios y aún Incoder no les ha entregado las resoluciones, estas personas están en medio de estas dos casetas, que hoy son peajes y antes eran casetas, estas personas ya se les incrementó el valor del pasaje en 3.000 pesos, es decir, que el ciudadano de a pie, la ama de casa, el obrero que vive con menos de un salario mínimo ya no puede salir al pueblo a hacer sus mercados, ese ciudadano que hemos venido representando sin antes de haber sido concejales, desde el año pasado hicimos con el concesionario un acuerdo o un preacuerdo de unas alzas de unos peajes, de unas tarifas, quedamos con gran sorpresa y estupefactos cuando en junio nos llegaron el Director de la ANI, la Gobernadora, con otras tarifas que son las que hoy se están aplicando.

Esos ciudadanos que los Concejales representamos de Puerto López y de Puerto Gaitán, no nos podemos ir de nuestra región, porque sufrimos y adolecemos con nuestros pobladores, es injusto que nos engañen a las comunidades, es injusto que el año pasado nos hayan dado un contentillo y este año nos digan otra cosa, así no se juega con una comunidad que sufre, los invito, señora Senadora usted que conoce, sabe que no estoy diciendo mentiras, son comunidades desamparadas por el abandono estatal; antes no podíamos viajar tranquilamente por estas vías, hoy lo podemos hacer y cuando nuestros pobladores quieren salir de estas crisis económicas viene otra y es el alza de un más del 300% de los peajes. Un ciudadano que se quiera desplazar de Villavicencio a Puerto Gaitán le sale en más de 300.000 pesos solamente la ida, por el costo de los peajes, si se va solamente desde Puerto López a Puerto Gaitán le sale en 150.000 pesos sin derecho a un almuerzo digno para la persona que va en su vehículo, es decir, acabamos con el turismo en la altillanura, acabamos con una altillanura que quería salir a mostrar las bellezas del paraíso natural de Puerto Gaitán, a mostrar las bellezas de Puerto López, no es justo que quedemos ahora encerrados por estas tarifas; sí al desarrollo de nuestra Altillanura, sí al desarrollo de nuestros pueblos, sé que es muy limitado el tiempo, pero para terminar no son dos peajes, se hicieron dos casetas con un peaje que se tenía que haber dividido.

A su turno, y con la venia de la Presidencia, hace uso de la palabra el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

El Senador Sierra dijo algo que es muy cierto y es que estamos adoleciendo de una falta de infraestructura gigantesca en este país y es un tema que viene de muchas décadas, no es un tema que se inició hace 3 años o hace 6 años o hace 9 años, el país desafortunadamente no ha tenido los recursos o no ha tomado la decisión de adjudicar los recursos a la construcción de la infraestructura por muchísimo, muchísimo tiempo, ¿y por qué ocurre eso? pues acá yo creo que el Viceministro de Hacienda puede dar una explicación mucho más científica, pero yo se las hago un poco más digamos en el idioma común.

El país, Colombia, tiene un recaudo de impuestos muy bajo; en Colombia se recaudan impuestos por menos del 15% del Producto Interno Bruto, si vamos a países cercanos a los nuestros, por ejemplo en Brasil, uno encuentra números superiores al 30%, entonces hay una capacidad muy baja del Estado de recaudar impuestos y hay muchas demandas por ese poco recaudo, esas demandas comienzan obviamente por las pensiones, es el mayor rubro de los gastos aquí en Colombia, está muy concentrado en pocas personas, altamente subsidiado en esas personas y eso afecta significativamente el presupuesto público; luego viene la necesidad de la defensa, porque hemos tenido una insurgencia que ha estado buscando destruir las instituciones de este país y ha tocado defenderse, es un costo muy alto; y vienen los costos normales de lo que es la educación, de lo que es la salud; al final del día en esta secuencia de prioridades ya por muchas décadas Colombia ha

asignado muy, muy pocos recursos a la infraestructura y como consecuencia de muchas décadas de esta evolución, es verdad que tenemos una infraestructura que está en muy mal estado.

Ahora, por primera vez, por primera vez en muchas décadas Senadora, por primera vez en muchas décadas se está haciendo un gran esfuerzo de cambiar esa foto, y por eso es que nosotros no solo lanzamos el programa de 4G, sino el programa de las vías de la prosperidad en el Invías y por eso se ha venido trabajando en todos los aeropuertos del país, en los principales puertos, buscando mejorar la infraestructura del país, nosotros hemos invertido en estos últimos 6 años del Gobierno del Presidente Santos más del triple de lo que se invirtió en los 8 años por ejemplo del Gobierno Uribe, que a su vez invirtió muchísimo más de lo que en su momento se invirtió en los Gobiernos anteriores, pero esto es algo que tiene que hacerse poco a poco, porque no vamos a poder resolver un problema de 50 años o 100 años en 3 o 4 años, yo creo que esa es la primera observación.

Ahora, este programa tan grande que estamos llevando a cabo, no es irresponsable como lo dice el Senador Robledo, todo lo contrario, lo irresponsable Senador Robledo es no hacer nada, eso es lo irresponsable; y sí me gustaría ir uno por uno de los temas que usted dijo, para ver digamos las críticas que se han venido haciendo y por qué no son verdaderas, por ejemplo, que estas son vías que tienen bajo tráfico, falso, estas son las principales vías del país y de hecho se han podido concesionar estas vías precisamente porque son las que mayor nivel de tráfico tienen; segundo, que son desahilvanadas, falso, estas son las principales vías que se tienen en el país para movilizar la gente y para movilizar la carga.

Nosotros hicimos un estudio muy concienzudo con el Departamento de Planeación Nacional, con Fedesarrollo, con la Cámara Colombiana de Infraestructura, para identificar el plan maestro de desarrollo de vías del país, ese se publicó en noviembre del año pasado y si usted va a ver ese estudio, en ese estudio están los principales corredores viales del país, y las necesidades viales que no estaban surtidas en ese momento son principalmente aquellas que estamos llevando a cabo con el programa de 4G y con las vías de la prosperidad, ahora, no se cumplen todas, de hecho solo para el primer periodo de 10 años que analizamos, en los primeros 5 años vamos a tener la construcción de 4G, pero todavía no están programados los siguientes 5 años; el monto de inversión que hay que hacer según el plan maestro de transporte en ese segundo quinquenio, es mucho mayor inclusive en cifras de 4G, entonces dimos el primer gran paso, estamos en el proceso de dar el primer gran paso, pero ese ritmo lo vamos a tener que mantener y si vemos nosotros las proyecciones del plan maestro de transporte lo tenemos que mantener por dos décadas, si logramos mantener el ritmo que estamos teniendo ahora por dos décadas, vamos a tener una infraestructura comparable a la que tienen países como Chile o como México que son los ejemplos de infraestructura en esta región.

Ahora, usted habla de que son negocios riesgosos, eso es interesante, porque las agencias crediticias le dieron a estos proyectos calificación de inversión, y tan bueno es el efecto crediticio Senador, que la primera colocación de papeles, la primera financiación que se obtuvo para 4G no fue en Colombia, fue una misión que se hizo levantando recursos en Estados Unidos y en Europa ¿y quién las compró? los fondos de pensiones de Estados Unidos y los fondos de pensiones de Europa.

Otro tema muy importante que debemos tener aquí en cuenta, es que es conveniente que entren los fondos de pensiones, como bien le dije, ese dinero lo están comprando, esos papeles los están comprando los fondos norteamericanos y europeos, ¿por qué? si nosotros vamos a ver el problema que tienen hoy en día en Europa, o que tienen en Estados Unidos, o tienen en Canadá, es que tienen una población que se quiere retirar y quiere tener un buen retiro, un retiro basado en los rendimientos de las inversiones y no en el subsidio del gobierno central. Hoy en día en Canadá por ejemplo que ha sido uno de los inversionistas importantes en eso, los fondos de pensiones han tomado la decisión de que quieren tener por lo menos el 10% de su portafolio en finca raíz y por lo menos 10% de su portafolio en infraestructura, ¿por qué? porque eso no está sujeto a las fluctuaciones por ejemplo del mercado de valores y no está sujeto tampoco a los problemas crediticios de los gobiernos, aquí en Colombia no solo están invirtiendo en infraestructura, sino están invirtiendo por ejemplo en centros comerciales o están invirtiendo en edificios de oficinas; entonces si queremos darles la tranquilidad a ustedes de que aquí no se está haciendo algo irresponsable, se está haciendo algo que de hecho está siendo utilizado como ejemplo en América Latina, de cómo se pueden atraer fondos a largo plazo para construir infraestructura, ustedes que están en el Congreso saben la precariedad fiscal que tenemos, precisamente en estos debates que estamos teniendo ahora de presupuesto, sería impensable en esta situación fiscal que tenemos tener un programa de 70 billones de pesos de infraestructura como el que tenemos entre puertos, aeropuertos y carreteras, la plata no existiría y eso es posible hacerlo fundamentalmente porque tenemos acceso a los peajes y porque estamos haciendo acuerdos de muy largo plazo.

Aquí uno de los Senadores, mi buen amigo el Senador García, mencionó el Ecuador, fíjese en el Ecuador los problemas que están teniendo ahora, Ecuador en el momento en que tuvo el boom petrolero utilizó las reservas fiscales del país, las reservas en dólares para construir vías, cuando se le acabaron las reservas en dólares hizo hipotecas contra sus exportaciones de petróleo futuras a gobiernos como el gobierno de China para que les hicieran obras, y ahorita están sin cinco, y están tan sin cinco que ni siquiera están pudiendo hacer el mantenimiento de las vías, por eso es que las compañías ecuatorianas están viniendo a Colombia a construir, cero trabajo en el Ecuador, porque lo hicieron de una forma irresponsable y no sostenible, la forma responsable de hacerlo es como lo estamos haciendo nosotros, lo estamos haciendo con peajes, lo estamos haciendo con compromisos a largo plazo.

Y en el tema de los peajes, antes de entrar ya en el tema de la Senadora Maritza que es lo que importa, nosotros siempre hacemos el siguiente cálculo y es el cálculo que le hemos mostrado a los usuarios, que le hemos mostrado a los camioneros y es, si yo tengo en la vía en estado actual cuánto cuesta transitar por esa vía, por ejemplo, cuánto cuesta ir, o cuánto costaba ir de Bogotá por ejemplo a la Dorada, X; si yo hago una nueva vía y pongo unos peajes, la pregunta es, cuánto me ahorro en tiempo, cuánto me ahorro en costo de operación vehicular y cómo se compara eso con el aumento del peaje, y nosotros siempre, siempre nos aseguramos que las mejoras en el costo de operación vehicular y las mejoras en tiempo exceden muchas, muchas veces el costo adicional del peaje, sí generan competitividad; no es cierto lo que usted dijo Senador Robledo, en la mayoría de los orígenes destinos estamos teniendo ahorros superiores como resultados de estas obras al 30%, inclusive en algunos van a ser del 50%, por ejemplo, para ir de su ciudad de Manizales a Cartagena, probablemente está hablando uno en carro de 25 horas, es un viaje muy lejano, con las vías que se están construyendo, Pacífico 3, Pacífico 2, Mar 1 y Mar 2, va a poder estar en el Urabá en cuestión de 6 o 7 horas, 6 o 7 horas, y un costo de operación vehicular en kilómetro no tengo la cifra, pero estoy seguro, no señor, los costos los define la calidad de la vía, las curvas, las inclinaciones y la calidad del pavimento, entonces lo que usted dijo no es cierto, hay ahorros en tiempos de viaje superiores al 30% y hay ahorros en costos superiores al 20%, entonces lo que estamos haciendo ahora es muy importante, es un cambio cualitativo en la infraestructura del país, es algo que el país se demoró muchísimo, muchísimo tiempo en hacer.

Ahora, vamos al Llano; primero, Senadora, estamos muy, muy comprometidos con sacar adelante este proyecto; segundo, es muy importante en estos proyectos de largo plazo que haya consistencia en las posiciones y que se cumplan los compromisos de todas partes y el problema que estamos teniendo ahora o que hemos venido teniendo, tiene mucho que ver con las posiciones de las diferentes personas; arranquemos con el contratista, el contratista mismo fue el que propuso el proyecto, este es un proyecto de iniciativa privada, el contratista mismo fue quien propuso tener el riesgo de tráfico, o sea, si el tráfico era menor se tenía la concesión por más tiempo, eso lo aceptó el contratista y ahora por unas declaraciones que usted misma nos mostró el contratista está diciendo que ya no le dan las cuentas, pues eso es inaceptable, es inaceptable y la Procuradora lo dijo, ella va a estar vigilante para que ese contrato se cumpla, ese contrato tiene que arrancar creo que es el 11 de diciembre y si el 11 de diciembre ese contrato no ha arrancado ese mismo día comienzan los procesos de multas y caducidad de ese contrato. Ahora, no es solo el contratista, fíjese en los municipios, aquí tenemos al Concejal de Puerto López, este proyecto se planeó -y usted lo sabe Senadora- por más de 3 años, entre el periodo de diseños, el periodo de evaluación, de socialización y licitación, todo junto, pasaron más de 3 años, en ese periodo ese proyecto fue discutido en todas las instancias cientos de veces, yo fui con usted muchas veces a Acacias, fui muchas ve-

ces a Cumaral, tomamos decisiones muy importantes como por ejemplo eliminar el peaje de Vanguardia, todo, todo se concertó, estuvimos en Puerto López, estuvimos en Puerto Gaitán, y no solo tuvimos ese tipo de socializaciones sino que legalmente cuando ya se tiene que sacar una resolución de peajes se tiene que demostrar la socialización efectiva que se hizo, tenemos todas las grabaciones, todas las actas de lo que se hizo.

Ahora, ¿qué ocurrió cuando llegó la hora de ejecutar el proyecto? cuando íbamos a ejecutar el proyecto Senadora en el mes de enero hubo un cambio en el liderazgo del departamento, cambiaron los alcaldes, cambiaron el Gobernador, etc., y vinieron los alcaldes y dijeron que ellos ya no querían las alzas de los peajes, que eso que se había acordado en conversaciones de muchos años ya no valía; ahora, qué ocurre Senadora, tenemos que ser todos consecuentes y consistentes en el tiempo, entonces dijimos, bueno pues si ustedes no permiten un aumento de los peajes pues vamos a recortar obras, entonces se rediseñó el proyecto eliminando las obras entre Puerto Gaitán y Puente Arimena, y esa frase que usted tiene de enero 22 efectivamente yo la dije porque ellos dijeron lo siguiente: sin embargo, si aceptamos un aumento parcial con el objetivo de hacer bermas, entonces les dijimos, perfecto, entonces no vamos a tener el aumento que se había pactado originalmente, vamos a tener un aumento mucho menor y en vez de hacer Puerto Gaitán-Puente Arimena vamos a hacer bermas y eso se dijo; y en ese sentido íbamos para el inicio de las obras, las obras debían haber arrancado en julio, junio-julio, ¿y ahí qué ocurrió? de nuevo volvió el liderazgo del departamento del Meta y nos dijeron, cambiamos de opinión, el desarrollo de la vía de Puerto Gaitán a Puente Arimena es demasiado importante para la frontera agrícola, queremos volver al acuerdo original, entonces nosotros dijimos, bueno, pero entonces tenemos que asegurarnos de que la gente de Puerto López y la gente de Puerto Gaitán tienen de nuevo esta socialización y nos dicen que están de acuerdo y así se hizo, y cuando ya estábamos de acuerdo en Puerto López y Puerto Gaitán de volver al esquema original, fue que se sacaron las resoluciones y se adoptó esta solución, entonces hasta ese momento volvimos otra vez a tener consistencia, por eso se demoró seis meses el arranque de las obras, por eso ahora está en diciembre, por ese vaivén que se dio en el tema de los peajes.

Ahora, necesitamos también constancia y coherencia en el departamento y la cuestión o la historia de la transacción que ustedes dijeron fue exactamente como ocurrió, había un compromiso firmado del departamento del Meta que permitió hacer el contrato de Bogotá – Villavicencio, el que está en curso, a mitad de camino el departamento del Meta dejó de hacer los aportes y nos expresaron su preocupación de que esos aportes fueran al departamento del Meta, entonces ese dinero lo hemos venido poniendo nosotros de capital propio de la ANI; ahora, a cambio de eso, porque nosotros también tenemos que mantener la lógica de la legalidad de nuestros gastos, se hizo un acuerdo de transacción que fue aprobado por un Juez, que fue inclusive monitoreado por la Procuraduría, de que esos recursos se iban a utilizar entonces en

este proyecto y fue el propio departamento el que dijo que quería hacer las obras más cercanas a Villavicencio, esa no fue una imposición nuestra, fue voluntaria y así se acordó.

Entonces, volviendo al tema de coherencia y consistencia, nosotros necesitamos coherencia y consistencia en el departamento, necesitamos que se hagan esas obras, porque si esas obras no se hacen pues quedamos en una situación ridícula en que hacemos una doble calzada por ejemplo hasta Acacias y la parte más crítica entre Fundadores y Ciudad Porfía queda en calzada sencilla, entonces necesitamos coherencia y obviamente se necesita coherencia de la Nación, nosotros tenemos que cumplir con las cosas que hemos prometido.

Y aquí vale la pena también mencionar Senadora, todo lo que se está haciendo en la Altillanura y el departamento del Meta; en este momento están contratados algunos terminando construcción, otros iniciando construcción, pero más de 7 billones de pesos en obras y quiero decirle cuáles son ellos: en el tramo 2 de la vía Bogotá-Villavicencio estamos invirtiendo dos billones de pesos, esas obras deben terminar en su totalidad en diciembre del año entrante, ya están la mitad de esas obras en funcionamiento a partir de las obras que pusimos en operación la semana pasada; arrancó la semana pasada también la obra en el tercio cercano a Villavicencio, son otros 2 billones de pesos de inversión; tenemos en proceso de preconstrucción y poniéndole mucha presión al contratista para que cumpla los tiempos, entre Villavicencio y Yopal, 1.5 billones de pesos en obras; y entre el Secreto y el Sisga que es la vía alterna, la vía alterna entre Casanare y el Altiplano, estamos invirtiendo 400.000 millones de pesos; y está este proyecto, el proyecto de la malla vial del Meta que tiene 1.2 billones de pesos de inversión, todo eso sumado son 7 billones de pesos, eso nunca, nunca se hizo en los Llanos, ahora, qué falta más, sin duda falta más, no, por ejemplo el Inviás está trabajando en los diseños de Puente Arimena donde terminaría este proyecto hasta Puerto Carreño, y que hay que hacer aún más, no tengo la menor duda, pero nunca, nunca se ha hecho tanto como se está haciendo ahora y vamos a estar vigilantes, vamos a estar vigilantes a que el contratista cumpla, vamos a estar vigilantes a que la Gobernación cumpla, vamos a estar vigilantes a que los municipios nos cumplan y siempre con el espíritu de desarrollar la infraestructura de este país.

Ahora, me gustaría ir uno por uno de los temas que los Senadores nos plantearon acá, pues el Senador García nos habló de la vía de Pasto-Popayán, el cuello de botella que eso representa, esa es una de las concesiones de tercera ola, pero desde que cayó el precio del petróleo pues tuvimos que recortar nuestras aspiraciones, el Presidente correctamente dijo que la primera que se iría a aprobar esa vez era esa y yo espero que así sea, espero que así sea. Yo preferiría que en ese tema hablara el Ministerio de Hacienda.

El Senador Macías preguntó sobre la transversal del Sisga, sobre Santana-Mocoa-Neiva y sobre Neiva-Girardot, ahí le tengo muy buenas noticias Senador Macías y es la construcción de transversal del Sisga comienza hoy, Sisga-El Secreto, ¿o no fue

usted el que preguntó eso? ah! no, fue el Senador Milton, perdón; usted preguntó entonces por Santana-Mocoa- Neiva, el acta de inicio de construcción se firmó ayer, esa es una muy buena noticia, son 3 años de construcción y se firma mañana el acta de inicio de construcción de Girardot-Neiva, esa tiene creo que 4 años de construcción. Nosotros sí vamos a tener peajes adicionales en esa vía y siempre lo hemos dicho así, esa vía al igual que las otras vías de que hemos hablado necesitan de ingresos de peaje para financiarse y en los 3 años que estuvimos en el diseño de esas vías, en las socializaciones de esas vías, en las licitaciones de esas vías, eso siempre se dejó claro, lo importante Senador es que el costo de transitar va a ser menor, o sea, el ahorro que va a tener transitando por la mejor vía, por el menor tiempo, va a ser superior al delta de peaje que usted va a pagar; y una aclaración, nosotros nunca en el paro camionero dijimos que no habría más peajes, nunca, en el paro camionero, lo que ellos pidieron es, consúltenos antes de poner los peajes y así lo hemos hecho, yo personalmente aquí con el Viceministro Dimitri nos hemos reunido con todos los líderes camioneros, tramo por tramo, troncal por troncal, mostrándoles el análisis de costo antes de las obras, de costo de operación del vehículo antes de las obras, del costo de operación posterior a las obras, cuál es la ganancia que van a tener en eficiencia y cómo se compara con el aumento del peaje, y por cierto, ellos nunca han dicho que están en desacuerdo con esas cifras, lo que ellos dicen es otra cosa, lo que ellos dicen es que ese margen, ese beneficio lo van a acabar capturando son los generadores de carga y no ellos, que por eso les preocupa, pero ese ya es un tema de regulación, es un tema de cómo funciona el mercado, pero ellos no han puesto en discusión la diferencia de tiempos, la diferencia de costos y cómo el delta de peajes es muy inferior a esas mejoras en costos y a esas mejoras en tiempos. Sisga empieza hoy, sí, buena noticia, ¿no? bueno.

Entonces, Senador Mora, usted mencionó que quedaba faltando el tramo de Cúcuta-Ocaña, eso es así, pero estamos tratando de viabilizar una iniciativa privada, la parte más costosa de Cúcuta-Ocaña es entre, estoy tratando de acordarme de las poblaciones exactas, Sardinata, sí, de Sardinata-Ocaña es la parte más costosa que hay que subir el Alto del Pozo, pero entre Cúcuta y Sardinata es relativamente plano y no es tan costoso hacer la vía, entonces estamos viendo si es posible a través de una iniciativa privada hacer ese tramo, con base en peajes, yo creo que en cuestión de un par de meses nosotros podremos tenerle una respuesta Senador, por lo menos a esa mitad; y estamos sin duda muy pendientes de obtener recursos para la vía alterna de Urimare, una alternativa es ponerla dentro de ese proyecto.

Con relación al puente Mariano Ospina, vamos a aplicarle al puente 2 (punto) 8.000 millones de pesos en lo que es su repotenciación, y la repotenciación comienza la semana entrante, entonces eso nos debería asegurar que tenemos una buena comunicación hacia Ocaña, mientras hacemos una solución más definitiva de lo que es la comunicación entre Cúcuta, El Zulia y Sardinata.

Bueno, Senador Robledo yo ya creo que le respondí todas sus críticas, ¡ah! sí, sí, el Senador Sierra preguntó, bueno, Manizales-Mariquita también es uno de los corredores que está en la tercera ola, por eso está pues suspendido, pero el Ministro que es de Manizales y muy interesado en ese corredor, nos ha dicho que busquemos la forma un poco como estamos haciendo entre Cúcuta y Sardinata, de ver cómo logramos hacer el máximo posible de obras en ese corredor con los peajes que se puedan colocar en esa vía, también hay unas obras que está llevando a cabo el Invías que Carlos pues les comentará ahora más tarde, en ese corredor se ha invertido muchísimo dinero, también se los va a decir Carlos pero en los últimos años las inversiones han sido muy cuantiosas y esperamos seguir teniendo grandes inversiones allí.

Hay una buena noticia, sin duda, que nos anunció el Ministro de Hacienda el día de ayer en Cúcuta, estoy seguro como resultado de mucha gestión aquí del Senador Mora, de que un proyecto que se nos estaba embolotando que es el proyecto de Cúcuta-Pamplona, va a poder salir adelante; ¿cuál fue el problema allí? cuando nosotros planteamos los aportes gubernamentales, estábamos asumiendo el tráfico que tenía anteriormente esa vía antes del cierre de la frontera y como consecuencia del cierre de la frontera la caída de tráfico ha sido muy importante, entonces hubo que replantear el proyecto pero requería más recursos por parte de la Nación, no recursos en el corto plazo, recursos en el muy largo plazo, pero de todas maneras recursos y el Ministro de Hacienda nos dio esa gran noticia el día de ayer de que esa vía va a ser una realidad.

Senadora Galvis, nos recuerda la importancia de la doble calzada en Puente Gambote, eso lo tenemos clarísimo, hay un presupuesto en el Fondo Adaptación para hacer el segundo puente de Gambote y tenemos también una APP en proceso, ya en las fases finales de aprobación, que construiría la doble calzada entre Cruz del Viso y Arjona, de la cual hace el puente, entonces eso se va a poder volver una realidad.

Bueno, el Senador Milton preguntó mil cosas, preguntó sobre todas las vías del país, todas las vías del país, en Bogotá-Villavicencio me confirmó aquí el gerente a cargo de la concesión que las peticiones que nos había hecho el Alcalde de Quetame y que estuvimos discutiendo en la visita a Quetame de la semana pasada, ya firmamos el acta para comprometernos y llevar a cabo las obras que nos estaba pidiendo. En Bogotá-Girardot le quedo debiendo la respuesta sobre la doble calzada del paso a Girardot, no tengo una respuesta para eso, le quedo debiendo esa. Sisga-El Secreto, con mucho gusto me reúno con los alcaldes, no hemos hecho ningún cambio en alcances solo para tranquilidad de ellos, lo que siempre se ha socializado, lo que se licitó es lo que se va a hacer y las obras pues arrancan hoy. En el tema de Perimetral de Oriente, yo también uso mucho esa vía, a mí me gusta ir mucho a Guatavita, pero eso que usted está viendo hasta ahora es rehabilitación, la rehabilitación es el alcance que se tenía para esos tramos, la obra significativa es la obra que vamos a tener entre La Calera, Choachí y Cáqueza, y esas obras ya arran-

caron, la obra nueva es fundamentalmente eso, es el anillo que va a Cáqueza -Choachí-La Calera, el resto de las obras son de mejoramiento y de rehabilitación y se está haciendo mejoramiento y rehabilitación a pedido de la Gobernación en el periodo pasado cuando se diseñaron los alcances de esas vías. Doble Calzada Zipaquirá-Ubaté, tenemos una APP en curso, estamos optimistas que la vamos a poder viabilizar. En calle 13 estamos diseñando ya, o finalizando los diseños del tercer carril entre Mosquera y el río Bogotá y se podría iniciar la construcción en enero, eso se financiaría con los peajes que actualmente existen, no habría cambios en los peajes. Girardot-Puerto Salgar, ya arrancó la construcción. Villeta, el cuello de botella entre Villeta y Guaduas arrancó la obra desde el frente de Guaduas en el intercambiador de San Miguel, esperamos poder entregarlo este año, con ese contrato de Ruta del Sol 1 vamos a poder hacer más o menos 500.000 millones de pesos en obras que no alcanza, por eso estamos también trabajando en una APP que tome Ruta del Sol 1 cuando termine, termina en el 2020 y con esos fondos desde hoy se pueda iniciar la construcción de la parte restante.

Bueno, le quedo debiendo esa respuesta también, yo creo que sí están pero yo le quedo debiendo esa respuesta. La Plata-Belén, son proyectos de obra pública que el Director de Invías le va a contestar al Senador Macías.

Pero Senadora, el compromiso es total, mío, del Ministerio, del Vicepresidente, del Presidente, con este proyecto y con el Meta y todos tenemos que ser consistentes y cumplir, así como le vamos a hacer cumplir al contratista tiene que cumplir la Gobernación, tienen que cumplir los municipios, tenemos que cumplir nosotros y si todos cumplimos sacamos esto adelante, si cambiamos de opinión cada seis meses pues esto no se va a poder sacar adelante y eso es parte del problema que hemos venido viviendo, que yo espero que a partir de hoy se resuelva, espero que a partir de hoy quedan claras las líneas, para donde vamos y seguiremos por ahí.

Para una pregunta al Presidente de la ANI, hace uso de la palabra el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo:

Hay un punto y es este señor Director de la ANI, en alguna ocasión mi oficina les pidió a ustedes los TPD de todas estas vías, entonces aquí públicamente le encarezco que por favor me los entregue, porque el problema de los flujos y si hay o no hay es un problema finalmente de lo que diga la aritmética, entonces cuando ANIF dice que más de la mitad de las vías de la segunda y tercera generación no da es porque lo miraron con los TPD, entonces yo simplemente para no, porque no tenemos tiempo de más cosas, le voy a insistir en que por favor me de los TPD de todas las vías que está haciendo la ANI en este momento.

-En respuesta a la inquietud del Senador Jorge Robledo Castillo, el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, señala:

Sí, no hay problema. ¿Qué es lo que quiso decir el Director de ANIF con eso? que no todas las vías se pueden hacer solo con peajes, que algunas vías

requieren aportes estatales, entonces por eso es que hemos tenido aportes estatales, en algunas vías con el tráfico que hay y los costos de construcción que hay, es posible hacerlas solo con el peaje, pero en la gran mayoría es necesario hacer aportes, esos son los aportes de vigencias futuras que se han aprobado y que se han venido otorgando, pero con mucho gusto le entregaremos esas dos relaciones, la relación de los peajes y de las vigencias futuras que se han apropiado en cada proyecto.

También la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizabal, Vicepresidenta de la Comisión, pregunta al Presidente de la ANI:

Presidente, antes de que termine por favor, yo sí quiero saber su opinión o que quede acá la constancia, ¿es posible adelantar esa contratación sin cumplir las normas técnicas, sin garantizarle las bermas a esa vía por sus especificaciones y el uso que tiene?

El doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), responde:

Senadora, en este país la gran mayoría de las vías que tenemos y también se lo podrá decir el Director del Invías, no cumplen con el ancho de las bermas, son muy pocas la que lo cumplen, esa vía fue construida hace un tiempo, una forma de hacer las bermas es dentro de la inversión que hay que hacer en el contrato, pues quitar en una parte y ponerlas allá, nosotros estamos perfectamente dispuestos a hacer eso, pero entonces nosotros tenemos que tener pues un diálogo de qué cosa se puede reducir en un lado para poder hacer las bermas en el otro.

Continuando con la intervención de los citados, hace uso de la palabra el doctor Andrés Escobar Arango, Viceministro de Hacienda y Crédito Público:

En aras del tiempo creo que hay unas preguntas rápidas que debo contestar y pues si hay otras estaré atento para atenderlas.

La primera tiene que ver con una solicitud que hizo usted de que la Nación pensara en la posibilidad de hacer aportes presupuestales a la malla vial del Meta, sobre eso la ley de APP del 2012 dice que si la iniciativa privada se estructura no pidiendo recursos del Presupuesto General de la Nación y este es el caso, después la Ley prohíbe que haya aportes posteriores del Presupuesto General de la Nación y más bien como decía el Director de la ANI se puede pensar en unas ampliaciones de plazo.

Con respecto a la solicitud o a la pregunta que hace el Senador García sobre los recursos de Isagen para la financiación de obras de la tercera ola, Senador, yo simplemente haría una distinción que es muy importante; una, los aportes de la Nación se hacen a través del Presupuesto General de la Nación, los recursos de Isagen -ya se dijo- no van a financiar el Presupuesto General de la Nación, entonces las vigencias futuras tienen que tener otra fuente de financiación que no sea la venta de Isagen; los recursos de la venta de Isagen que hago simplemente un recuento muy rápido, los montos fueron 6 y medio billones de pesos de los cuales cerca de 700.000 millones

de pesos tienen que ir al Fonpet en virtud de la Ley 549 del 99, y los 5.8 billones restantes que quedan, 2.5 billones ya los compró, o los adquirió digamos, tal vez la palabra no es lo adquirió, sino la Nación los colocó en la FDN y la FDN emitió un bono que le va a pagar un rendimiento por encima de los bonos del tesoro, va a 20 años, a ese respecto Senador Robledo, en este momento las colocaciones que está haciendo la FDN de esos excedentes de iliquidez en realidad va ser por muy poco tiempo, ya se hizo el primer desembolso con cargo a esos recursos para la Perimetral de Oriente y la información que me da la FDN que ya verificamos es que, antes de que termine el año 2016 harán unos desembolsos adicionales y en 2017 se hará digamos el gran grueso de los desembolsos y esos desembolsos, esos créditos reterarán, por supuesto, mucho más que el 10% que usted mencionaba; con esos 2 y medio billones la FDN puede apalancar esos recursos por 5 veces, entonces pues junto con el patrimonio que ya tenía la FDN ahí va a haber la posibilidad de apalancar cerca de 15 billones de pesos, pero son en operaciones de apoyo financiero que después retornan a la FDN, entonces pues recalco que no son parte de los aportes de la Nación a través del mecanismo de vigencias futuras; y hay 3.3 billones de pesos y con eso se cierran todos los recursos de la venta de Isagen que están en el Fondes desde el día uno, desde el mismo día que se realizó la transacción y que fue adquirida la participación de la Nación en Isagen, en ese mismo instante, ese mismo día existe un fondo que está inicialmente en el Banco de la República donde están esos recursos aparte, para que haya total separación de la financiación del Presupuesto General de la Nación.

Entonces pues obviamente la FDN y los recursos que tienen disponibles estarían disponibles para financiar proyectos de la tercera ola, pero los proyectos de la tercera ola entrarán en la medida en que haya recursos presupuestales para que las vigencias futuras los apoyen. Ya las vigencias futuras que están comprometidas para los proyectos de las tres olas y para, bueno, los de iniciativas privadas en este momento no han solicitado, ya van por los 56 billones de pesos y como decía el Director de la ANI la caída de los recursos provenientes del petróleo pues hace difícil la financiación de proyectos adicionales de la tercera ola que todos sabemos cuáles son y está en los compromisos presidenciales de cuáles tendrían prelación. En la medida en que las circunstancias fiscales lo permitan, que en este momento no lo hacen, desafortunadamente, pues habría más espacio para financiar proyectos adicionales de la tercera ola, pero pues con estos 56 y medio billones de pesos ya es realmente considerable el compromiso del Gobierno nacional.

Pues en este momento no hay recursos para más proyectos, entonces pues Presidenta tal vez eso sería brevemente los puntos que yo quería tocar.

La honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, Vicepresidenta, expresa:

El doctor Dimitri Zaninovich ha dicho que se siente representado por lo que dijo el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura y realmente tengo que decir que ya no tenemos más tiempo, todo el mundo ha podido opinar, doctor Dimitri, ¿puede con-

testar eso rápidamente? lo que sí les quiero también anunciar es que como quedaron buena parte de los temas y todo lo de vías terciarias, todo, sin incluir, tenemos la proposición aprobada y todo para extender este debate, para continuarlo y poder evacuar esos temas que todo el mundo está esperando de Invías, pero no, no tengo ningún inconveniente, un par de minutos para que le conteste esa inquietud puntual antes del cierre.

Hace uso de la palabra el doctor Dimitri Zaninovich Victoria, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte:

Muy bien, muchas gracias Senadora por este debate, hemos tratado temas en todas las regiones, aquí nos llevamos algunas anotaciones, algunas preocupaciones, también el doctor Andrade respondió en su mayoría, nos quedaron tal vez proyectos del Invías por fuera de esa intervención, uno de esos es San Francisco-Mocoa y ahí la respuesta muy rápida, este es un proyecto que tiene 400.000 millones como lo comentó el Senador, está en ejecución y va hasta agosto del próximo año; evidentemente la dificultad que presenta este proyecto es que hacia adelante dados los rediseños en el trazado se están haciendo digamos que los dos tercios externos, en el tercio medio se requieren unas inversiones adicionales que hoy no tienen los recursos, estas inversiones superan la disponibilidad de recursos ahora del sector y lo que estamos es discutiendo con el Director de Invías algo en la línea lo que usted ha propuesto, y es cuánto nos cuesta ponerle una capa de rueda dura que nos permita proteger esa inversión porque el ritmo de construcción va a ser mucho más lento debido a la limitación en la disponibilidad presupuestal.

Para cerrar el debate, la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, Vicepresidenta de la Comisión, expone:

Lo primero que tengo que decir es que yo sí le solicito al gobierno la construcción de las bermas, porque cuando usted dice, doctor Andrade, que se han invertido 7 billones en la región y que eso no tiene antecedentes, yo le quiero recordar que de eso le puedo reconocer unos 3 billones, pero más de la mitad la estamos poniendo nosotros, obviamente a través del tiempo vía peajes y creo yo que encontrando el mecanismo jurídico porque también entiendo la limitante que ha señalado el Viceministro de Hacienda, pero cuando hay la voluntad política todos estos obstáculos se pueden superar y le pido las bermas, no pueden seguir muriendo metenses en esa vía y queremos ver también el esfuerzo de la Nación en esas obras.

Segundo, también le solicito a la ANI garantizar la totalidad de la malla vial del Meta, que si queremos resolver un problema no sea recortando parte de los tramos, incluidas las dobles calzadas, no fue una decisión acertada la que se tomó de permitir a la Gobernación ejecutar, pero ya se tomó, ya se adoptó, por favor ejerzan vigilancia y garanticen la culminación de estas obras porque es su responsabilidad.

También quiero aprovechar para pedir unas vías que son fundamentales para la región, este fin de semana tuve la posibilidad, la oportunidad de estar entre la vía Mesetas-Urbe y las condiciones son

lamentables, necesitamos la construcción de la vía Mesetas-Urube- Colombia-Huila que acá también han señalado otros Senadores, como el Senador Macías.

La recuperación de la vía Granada en el Meta que conecta con San José del Guaviare, es un tema que hicimos la gestión, le agradezco al doctor Carlos García, acogió nuestra solicitud, está tramitando la vigencia futura por 8.000 millones de pesos para superar el problema del socavamiento que está haciendo el río Ariari en el punto de Puerto Lleras y en el debate que continúa abordaremos ese tema.

Le quiero solicitar también al Director de Inviás que avancemos un poco más en el tema de la red terciaria, no hemos visto en este año ni el año pasado suficiente inversión y es una necesidad profunda de las regiones. Y también solicito que se contrate el tramo 1 de la vía Bogotá-Villavicencio, ya tenemos el tramo 2, ya está contratado el tramo 3, cómo vamos a dejar esta vía incompleta, porque el día que tengamos todo el trazado en doble calzada podemos hablar ahora sí de viejos proyectos, grandes ambiciones que tiene la región como el aeropuerto internacional y una serie de desarrollos que solo van a ser posible garantizando el tramo 1, para eso están los recursos de la venta de Isagen para respaldar ese tipo de recursos para construir vías fundamentales como es el tramo 1 de la vía Bogotá-Villavicencio.

De igual manera en su condición de citante al debate, el honorable Senador Guillermo García Realpe, expone como conclusión:

En un minuto, para expresarle a los funcionarios del gobierno que no se trata de acosarlos, sino es un acto de responsabilidad nuestra y de compromiso con las regiones y con el país, continuaremos el debate sobre estos tres puntos que nos quedan restando, pero también hacer el debate sobre el tema de redes terciarias, de redes terciarias, y no solamente con el Ministerio de Hacienda, con el Ministerio de Transporte e

Inviás, sino también con el Ministro de Agricultura y el Ministro del Posconflicto, el doctor Rafael Pardo, para que nos aclaren al fin dónde va a parar este tema de las redes terciarias y con cuánto de recursos, porque aquí fusilamos al Director de Inviás, como si él tuviera la plata, la misión la tiene pero no tiene la plata, entonces para atar toda esa serie de cabos.

Y por último quiero decir Viceministro lo siguiente, un tema más delicado, pues importante, pero más delicado por el tema social, en el presupuesto del 2017 han retirado los recursos del subsidio del GLP, que es de la gente más pobre de Colombia, la gente de los Laches, de las veredas, de los sectores apartados de Colombia y los cilindros de gas, de los estratos 1 y 2, se va a armar tan pronto... hay una ponencia de las Comisiones conjuntas eliminando esa partida y se le arma un lío al gobierno muy grave, son 50.000 millones de pesos de GLP de subsidio frente a 500.000 que tiene el gas natural, mire que es una cosa insignificante, sin embargo ese problema se le va a suscitar al Gobierno y de gente muy pobre, nosotros no podemos con ellos decirles que la baja de los ingresos del petróleo, que el aplazamiento, que el marco fiscal de medio plano, no, la gente se le va a trepar el cilindro de 20.000 pesos el cilindro de 30 libras a 50.000 de la noche a la mañana.

Agotado el orden del día, la Presidencia da por terminada la sesión y cita para el miércoles 21 de septiembre a las 9 y media de la mañana.

LIDIO ARTURO GARCIA TURBAY
Presidente

MARITZA MARTINEZ ARISTIZABAL
Vicepresidente

DELCEY HOYOS ABAD
Secretaria General