



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 674

Bogotá, D. C., jueves, 10 de agosto de 2017

EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO  
AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN  
Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

IV

**Proposición número 004 del 9 de noviembre  
de 2016**

**ACTA NÚMERO 006 DE 2017**

(mayo 10)

En Bogotá, D. C., el día miércoles 10 de mayo de 2017, siendo las 9:30 a. m., se reunieron los honorables Representantes a la Cámara miembros de la Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial, en el salón de sesiones de la Comisión, previa citación cursada a través de la Secretaría General de la Comisión.

**Inicia la sesión correspondiente el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

Muy buenos días. Señora Secretaria, por favor leer el Orden del Día.

**Procede la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

Orden del Día para la sesión ordinaria del día  
miércoles 10 de mayo de 2017.

**I**

**Llamado a lista y verificación del quórum**

**II**

**Aprobación del Orden del Día**

**III**

**Aprobación del Acta número 001**

Sesión Conjunta de las Comisiones de Ordenamiento Territorial de Senado de la República y Cámara de Representantes, del 14 diciembre de 2016 y Acta número 005, Sesión Comisión Ordenamiento Territorial - Cámara de Representantes, del 19 abril de 2017.

Con la cual se invita a esta Comisión al Ministerio del Medio Ambiente, al Director General del Ideam, a la Directora General de Parques Naturales y al Presidente de Asocars; con el fin de conocer las políticas y gestión del Gobierno nacional en materia de recursos hídricos, así como el resultado o avances en la aplicación de instrumentos para planeación, ordenación, manejo de las cuencas hidrográficas y acuíferos del país, cítese al Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor *Luis Gilberto Murillo Urrutia*; al Director del Ideam; al Director General de Parques Nacionales Naturales de Colombia, e invítese al Director de la Asociación de Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible (Asocars) con el objeto de absolver los cuestionarios adjuntos a la presente.

Señor Presidente, a cada funcionario, a cada entidad, se les envió el respectivo cuestionario, del cual obtuvimos respuesta de dos (2) de ellos, sin que el Ministerio del Medio Ambiente nos enviara el cuestionario y la respuesta, y el Ideam, tampoco.

**I. Cuestionario para el Ministro del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible**

1. A la creciente preocupación de las autoridades a nivel departamental, municipal y ciudadanos, a nivel de entidades territoriales, con relación al estado actual de las cuencas hidrográficas, la problemática de la creciente deforestación de las laderas de nuestras cordilleras y por ende la deforestación de las cuencas hidrográficas: ¿Qué estrategias o mecanismos de control y seguimiento ha implementado el Ministerio para su preservación?

2. ¿Qué iniciativa ha desarrollado el Ministerio para minimizar el impacto de esta problemática, que afecta y pone en grave riesgo los recursos hídricos al nivel nacional?
3. ¿Cómo se puede garantizar la reforestación de gran parte de las cuencas hidrográficas del territorio nacional?
4. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en ejercicio de sus funciones y competencias legales: ¿Qué mecanismos de articulación, regulación y vigilancia ha implementado, frente al papel de las corporaciones autónomas regionales, en materia de recursos hídricos?
5. ¿Se tiene conocimiento de estudios o análisis del porcentaje de deforestación en las regiones preamazónica del país: llámese Caquetá, Macarena o Llanos Orientales, frente al avance de la ganadería y la agricultura?
6. ¿Qué mecanismos se ha considerado desarrollar en estas regiones, para efectos de delimitar la frontera agraria y protección de las áreas de interés ambiental y cuencas hidrográficas dentro de este territorio?
7. ¿Cuál es el impacto de la denominada ganadería extensiva, en los grandes bosques y zonas de reserva forestal del país?
8. ¿Se ha considerado por parte del Gobierno nacional desarrollar el proceso de modernización de todo el Sistema Nacional Ambiental?, ¿y la modernización de las corporaciones autónomas regionales, desde el punto de vista de sus competencias, frente al Ministerio y frente a la Autoridad Ambiental Nacional?
9. ¿Desde el punto de vista de los denominados Activos Ambientales, que a nivel territorial tiene el país, el Gobierno nacional considera que estos pueden constituirse en la base del desarrollo económico y social de la nación?
10. ¿Cuál es el nivel de participación de las comunidades dentro del proceso de formulación de la política ambiental, de preservación y conservación de las cuencas hidrográficas y zonas de reservas forestales del país?
11. Dentro del marco legal de sus funciones, las corporaciones autónomas regionales tendrán por objeto la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos sobre medio ambiente y recursos naturales renovables: ¿Cómo se articulan o armonizan en materia ambiental y de preservación de las cuencas hidrográficas, las políticas del gobierno nacional y las acciones adoptadas por las CAR, en las distintas entidades territoriales?
12. ¿Qué mecanismos o estrategias se han considerado, por parte del Ministerio y las entidades gubernamentales, tendientes a armonizar la relación entre el desarrollo económico, social, desarrollo sostenible y la conservación de los recursos naturales y el medio ambiente en Colombia?
13. En cuanto a la implementación de las políticas y planes estratégicos de macrocuencas, de Planes de Ordenación y Manejo de Cuencas (Pomcas), que se vienen desarrollando en el país: ¿Cuáles son los criterios que se tienen en cuenta para su materialización, manejo y gestión, acordes con un desarrollo sustentable y la preservación del medio ambiente, a nivel de las entidades territoriales?
14. ¿Cuál es el procedimiento y metodología aplicados por el Ministerio, para orientar a las corporaciones autónomas regionales y de desarrollo sostenible, en la formulación de planes de ordenación y manejo de cuencas hidrográficas?
15. Atendiendo la problemática que se tiene en la cuenca del río Magdalena, por la crítica situación en torno a la disminución de la calidad del agua y la pérdida acelerada de coberturas boscosas: ¿Qué acciones ha desarrollado el Ministerio para mitigar la vulnerabilidad de los ecosistemas estratégicos, ambiente y riesgo de las poblaciones asentadas en la cuenca?

## II. Cuestionario para la Directora General de Parques Nacionales Naturales de Colombia

1. Frente a la creciente preocupación de autoridades a nivel departamental, municipal y ciudadanos a nivel de entidades territoriales, con relación al estado actual de las cuencas hidrográficas, la problemática de la creciente deforestación de las laderas de nuestras cordilleras y, por ende, la deforestación de las cuencas hidrográficas: ¿Qué estrategias o mecanismos de control y seguimiento ha implementado la Dirección General de Parques Nacionales para su preservación?
2. ¿Qué acciones se han implementado desde la Dirección General de Parques Nacionales, que contribuyan al fortalecimiento de los programas de monitoreo del recurso hídrico a nivel de cuencas hidrográficas y al control de la tala indiscriminada de bosques en dichas zonas?
3. Considerando que el asentamiento humano, el uso de la tierra y la explotación de los recursos naturales, plantean un conflicto de intereses en relación con la conservación de cuencas, biodiversidad y sostenibilidad de los ecosistemas: ¿Qué acciones y medidas de control y vigilancia se han implementado? - ¿Existe en el desarrollo de estas actividades programas y proyectos de participación de autoridades ambientales a nivel local, nacional y de las comunidades?
4. Ante la creciente y alarmante avanzada de la tala de bosques y deforestación al nivel nacional y su impacto en las cuencas hidrográficas: ¿Cuáles son los planes de la Dirección Nacional de Parques, para mitigar su impacto negativo? - ¿Qué criterios se tienen en cuenta para su materialización y el logro de la preservación, conservación, manejo sostenible de recursos forestales y del medio ambiente, a nivel de cuencas?

### III: Cuestionario para el Director del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam)

1. Atendiendo las funciones y competencias del Ideam para el año 2016: ¿Cuáles son los resultados oficiales que se tienen en cuanto al grado de contaminación y calidad de aguas, de acuerdo con el monitoreo y verificación de los ríos a nivel de las principales cuencas hidrográficas del país?
2. Frente a la problemática que se tiene en la cuenca del río Magdalena, por la crítica situación en torno a la disminución de la calidad del agua y los impactos ambientales y sociales que ello conlleva: ¿Qué acciones han desarrollado, conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para mitigar la vulnerabilidad de los ecosistemas estratégicos, de ambiente y riesgo de las poblaciones asentadas en la cuenca?
3. ¿Cuáles son los factores que inciden en la contaminación y afectación de la calidad del agua de las cuencas hidrográficas a nivel nacional? - ¿Qué acciones o decisiones se han desarrollado por parte del Ideam, que permitan contribuir al mejoramiento de la calidad de este recurso natural y mantener su disponibilidad para el consumo humano?
4. ¿Qué estudios o investigaciones se han adelantado por parte del Ideam en la cuenca del río Magdalena, para establecer las causas de la disminución de la calidad del agua y la pérdida acelerada de coberturas boscosas? - ¿Qué acciones se han desarrollado conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para mitigar la vulnerabilidad de estos ecosistemas estratégicos y minimizar su impacto negativo en la salud y bienestar de las poblaciones asentadas en la cuenca?

Presentada por los honorables Representantes a la Cámara: Miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial.

### V

#### Lo que propongan los honorables Representantes

Está leído el Orden del Día, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

Sí, entonces, como ya hemos aprobado el Orden del Día, continuamos señora Secretaria con el punto de las invitaciones. Las personas que tenemos invitadas o citadas.

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

Sí, llamamos al Director del Ideam. La persona representante del Ideam, presente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

¿Y de Parques Nacionales?

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

La doctora Marcela Jiménez y la doctora Paola Devia y la doctora Carolina Jarow. ¿Asocar, llegó? Y el doctor Luis Gilberto Murillo Urrutia presentó excusa, y está el doctor Carlos Alberto Conto Ocampo... presente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

¿Llegó el Director del Ideam?

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

Bueno, entonces leído el Orden del Día y aprobado por los señores Representantes a la Cámara. Continuamos con el doctor Ómar Franco Torres, Director General del Ideam, para que nos haga una exposición sobre las consultas y sobre la invitación y la citación que le había hecho la Comisión de Ordenamiento Territorial de Cámara. Doctor Ómar, muy buenos días y bienvenido a esta Comisión.

**Hace uso de la palabra el doctor Ómar Franco Torres, Director General del Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam):**

Muy buenos días. Muchas gracias por la invitación y agradeciendo una vez más este momento para poder de alguna manera hacer mención a las preguntas, pero de manera general tratar de hacer también algo de una explicación que permita dar un necesario alcance en la acción del Estado en el recurso hídrico en el país y por esa razón, entonces, pues me permito empezar por señalarles un tema de carácter general, que ustedes ven, a encontrar a bien en las pantallas, y es un poco la caracterización del recurso hídrico en Colombia, y esto es un dato que no es de menor valía, ni mucho menos, pero sí da lugar a que podamos entender cómo es la distribución del recurso hídrico en el país.

En la medida en que, a partir de ahí, entonces, podemos hacer un análisis de qué es lo que puede estar sucediendo y pasando en muchas regiones de Colombia y allí podemos encontrar, particularmente, que para la región Andina, en este caso la región de la cuenca del Magdalena y Cauca y la región Caribe, y entre las dos (2) regiones suman aproximadamente el veintidós por ciento (22%) del agua superficial del país.

En ese sentido, es importante sí advertir claramente que esas dos (2) regiones, que soportan

más del setenta por ciento (70%) de la población colombiana y adicionalmente el sistema productivo del país, pues tan solo representan el veintidós por ciento (22%) del agua superficial y allí entonces se empieza a ver de una manera real cómo es realmente la distribución del recurso hídrico, y de alguna manera cómo uno ve ese mensaje, que nosotros hemos adquirido durante tantos años, de que somos un país rico en agua, pues por supuesto lo somos; pero la distribución del mismo recurso pues hace pensar que mucho de lo que hagamos en la zona, Magdalena, Cauca y Caribe, pueden llegar a ser potencialmente bastante complejo, si queremos tener un modelo de desarrollo sostenible a largo plazo. La región Pacífica, por supuesto, tiene una condición de bastante recurso, el catorce (14%) por ciento del agua en Colombia y el treinta y siete por ciento (37%) del recurso hídrico superficial se encuentra en la Amazonía y, por supuesto, los veintiséis punto tres por ciento (26.3%) en la Orinoquia.

Sumados estos últimos tres (3) valores, pues por supuesto dan lugar a tener más del setenta por ciento (70%) de la oferta hídrica superficial del país; sumado todo, por supuesto da lugar a pensar que somos un país rico en agua, que de hecho lo somos; pero aquí lo que hay que empezar a trabajar, entonces es, cómo nosotros entendemos la distribución del recurso hídrico en el país y empezamos a trabajar en modelos de desarrollo que realmente vayan en coordinación con esta oferta hídrica natural, que realmente es la que nosotros tenemos. En ese sentido, fíjense lo que representan las escorrentías, pues es a lo que nos cabe realmente en recursos hídricos y empieza uno a entender la dinámica propia del territorio; una vez ya conozco claramente cuál es mi oferta hídrica superficial, empiezo a ver cómo se refleja esa oferta hídrica en términos de escorrentía, y para nadie es una sorpresa ver cómo, por ejemplo, en el departamento de La Guajira tenemos promedio anual de precipitaciones por debajo de los cien milímetros (100 mml), inclusive en algunos momentos cien milímetros (100 mml), pues uno también entiende que en el departamento de La Guajira, a pesar de que el recurso hídrico sufre una escorrentía muy baja y, efectivamente hablando, como en el departamento del Chocó, comparativamente hablando, sobre seis mil milímetros (6.000 mml) y allí, entonces, empieza uno a identificar, si ustedes ven bien en el mapa, perfectamente pueden encontrar que hay unas condiciones propias, naturales, de nuestras regiones, que a veces desconocemos.

Yo he venido utilizando en algunas charlas y conferencias que tenemos, que en principio, empezar por recordar qué somos. Resulta que la situación mediática, temporal, es la que nos termina agendando el manejo y uso de los recursos naturales, perdiendo nosotros realmente la propia razón de lo que somos, y allí es en donde yo quiero que ustedes entiendan que para hacer el ordenamiento del territorio uno tiene que partir en reconocer qué tiene uno en su oferta hídrica natural, en su oferta y en sus ofertas de recursos naturales.

No solamente una suposición de qué éramos, sino que de alguna manera cómo ha evolucionado el desarrollo en el país, y ustedes se pueden dar cuenta, por ejemplo, en el departamento de Cundinamarca, en el departamento de Boyacá, en el departamento del Tolima, en el departamento del Huila, tienen unas condiciones de escorrentía baja, y allí dice uno, encontrar respuestas de porqué en momentos de este año, en momentos de pocas lluvias, pues estos departamentos empiezan a tener dificultades, así como en los departamentos de la región Caribe, que empezamos a encontrar situaciones difíciles, de manera diferente.

Si nos dedicáramos solamente a analizar el tema del agua superficial, pues, por supuesto, estamos olvidando que hay una oferta hídrica también muy importante, que es el agua subterránea; y el agua subterránea representa un poco más de cinco mil kilómetros cuadrados (5.000 km<sup>2</sup>) de agua en el país y, por supuesto, es una oferta muy importante, muy significativa para el país, pero desafortunadamente aquí empezamos a encontrar una noticia un poco compleja.

El país tan solo conoce aproximadamente el veintiséis por ciento (26%) de su oferta hídrica subterránea, de su oferta hídrica superficial, teniendo un potencial de agua subterránea muy importante, que podría de alguna manera convertirse en un elemento que nos permita suplir las deficiencias de agua superficial que muchas veces tenemos nosotros en el país y particularmente en la región Andina.

Sin embargo, pues si bien el país tiene una condición de aprovechamiento de agua subterránea, solo conocemos aproximadamente el veinte por ciento (20%) de ese total de oferta hídrica superficial del agua subterránea. El Estudio Nacional del Agua, que es al que yo hago mención en este momento, del año 2014, pues tiene caracterizada, obviamente, la condición de los recursos hídricos por sector y allí encontramos el sector agrícola, el sector pecuario, el sector piscícola y básicamente es la caracterización de su demanda, y allí empieza uno a entender realmente cuál es la verdadera dinámica del uso del agua en Colombia, y en este caso quiero señalar que, por ejemplo, entre el sector agrícola y el sector pecuario, se mueve más del cincuenta y cuatro por ciento (54%) del agua, como uso del recurso hídrico.

Aquí de lo que no se trata tampoco es de señalar un sector por señalarlo; acá se trata simplemente de caracterizar el uso, para que entendamos hacia dónde tenemos que dirigir nuestros elementos de política pública, para de alguna manera sostener ese recurso hídrico, y si sumáramos el sector agrícola, el sector pecuario, el sector piscícola, pues ya tendríamos prácticamente el cincuenta y ocho por ciento (58%) del recurso hídrico demandado; obviamente, sin antes señalar que cada uno de los otros sectores pues tiene una condición de uso del recurso hídrico.

Colombia usa aproximadamente más de 35 mil millones de metros cúbicos de agua superficial y subterránea al año. Esto, por supuesto, en el estudio,

pues nos da lugar a entender que en muchas regiones del país, inclusive la oferta hídrica no alcanza a sostener esa demanda, y es tan alta en algunas regiones y tan alta la presión en algunas regiones, que muchas veces ni siquiera la oferta hídrica superficial, inclusive, subterránea, puede llegar a suplir esta condición y allí entonces empieza uno a encontrar respuestas asociadas a qué puede pasar, por ejemplo, en Santa Marta o en regiones con muy poco recurso hídrico.

Es tanta la gente que está encima de la oferta hídrica natural, que muchas veces, inclusive, no alcanza a suplirse y se requiere infraestructura asociada para poder tener una mejor disponibilidad del recurso hídrico. De acuerdo a las preguntas, pues quisiera venir a contarles a ustedes, que de acuerdo al Estudio Nacional del Agua, por supuesto, en lo que se refiere a temas de calidad del agua, quiero mencionar varios elementos:

1°. El ochenta por ciento (80%) de la carga de oro del país es aportada tan solo por el cincuenta y cinco por ciento (55%) de municipios del país y esto pues, obviamente, está referido a las grandes ciudades, allí encontramos: Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena, Cúcuta, ciudades principales que tienen dificultades, por supuesto, en el manejo y uso adecuado de esta cantidad de agua y por supuesto de estas condiciones.

Pero si nos vamos, por ejemplo, a la cantidad de materia orgánica aportada a las grandes cuencas del país, se aportan más de novecientos dieciocho mil (918.000) toneladas de materia orgánica a nuestros principales ríos y, por supuesto, también está caracterizado por varios municipios, y fíjense que tienen casi la misma proporción, entre cincuenta y cinco (55) municipios a cincuenta y tres (53) municipios principales, son los que están aportando la mayor carga orgánica en contaminación de nuestros ríos. En este caso, Bogotá pues es una de las ciudades que mayor aporte hace, así la ciudad de Cali, de la misma manera, y están por supuesto, Cartagena y todos estos lugares; pues están aportando la mayor cantidad de descarga de materia orgánica al país sobre nuestras fuentes hídricas y allí pues el mapa, usted lo ve, de manera clara y caracterizados, los sitios donde mayor aporte de materia orgánica tenemos.

Este Estudio Nacional del Agua, del año 2014, quiero recomendarlo, por supuesto a la Comisión, como una hoja de ruta permanente, como referencia para el ordenamiento mismo del territorio, porque realmente estos documentos representan y reflejan la necesidad de que tenemos que ordenar el territorio con base en nuestros recursos naturales y no con la percepción que cada uno tiene de ellos.

Cuando uno va a más profundidad de este estudio, este estudio nos da para el año 2014-2015, que se lanzó, que 205 toneladas de mercurio son vertidas al agua y al suelo en el país. Este es un dato bastante significativo, bastante importante; es un dato que inclusive va hacia la tendencia de un documento que

hizo la Universidad Externado de Colombia, con relación al uso del mercurio también y, por supuesto, ya hablar de 205 toneladas de mercurio en nuestros ríos, pues no nos hace un país sostenible en términos de calidad, en este análisis que nosotros hacemos.

Y fíjense dónde están concentrados estos vertimientos: todo lo que es la zona minera del Oriente Antioqueño, del Magdalena Medio, en esta zona donde están ubicadas las arenosas, toda esta zona que es de minería y de extracción de oro, y fíjense ese gran debate que se causó asociado al río Atrato y los derechos adquiridos a través de la Corte, respecto al manejo inadecuado de esta fuente hídrica, pues allí también se ha reflejado en el Estudio Nacional del Agua, que es una zona donde tenemos altos vertimientos de mercurio en el país.

Este documento se lanzó hace ya dos (2) años, pero quiero señalar claramente, pues, que tenemos clara la referencia de en dónde se está usando esta situación y de qué manera y, por supuesto, el departamento de Antioquia, que es uno de los departamentos que contribuyen con mayor aporte de mercurio en el país para los ríos de La Mojana y todo este sector que se ha visto afectado por estos vertimientos, pues da cuenta naturalmente y nacionalmente de los problemas que tenemos allí asociados.

Ahora, revisemos un poco lo me que preguntaban, también, la demanda de agroquímicos. Fíjense que para el año 2012 se reporta, en un informe del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), el país usó más de dos millones quinientas (2'500.000) mil toneladas de fertilizantes; manejó más de once mil (11.000) toneladas de herbicidas; más de diez mil (10.000) toneladas de fungicidas; cinco mil (5.000) toneladas de insecticidas y más de tres mil (3.000) toneladas de otros plaguicidas; esto está, por supuesto, reflejado en los estudios de calidad del agua en el país, estos son datos que no son datos emanados, por supuesto, de una manera particular por el instituto sino por registros oficiales que dan cuenta necesariamente del uso sectorial.

Si a eso le sumamos el tema de sedimentos, yo obviamente, y señalo claramente aquí que el cuestionario está referido a calidad del agua y por eso estoy haciendo mención exclusivamente al tema de calidad del agua en el país, pues nos damos cuenta de que también tenemos alrededor de más de trescientos millones (300'000.000) de toneladas de sedimentos por los ríos del país y allí, entonces, empiezan a preguntarse: ¿por qué la culpa es de los ríos, cuando se desbordan los ríos, cuando llueve?, y resulta que la culpa no es de los ríos ni mucho menos tienen la dificultad de cuando llueve, porque es que nuestros afluentes principales están perdiendo la capacidad de autorregular el caudal que tenemos de manera natural o de manera extraordinaria y no están teniendo la capacidad hidráulica de manejar estas descargas, porque tenemos mucha sedimentación en los ríos. Tenemos más de trescientos millones (300'000.000) de toneladas en los ríos del país,

prácticamente es el reflejo de lo que estamos haciendo en las partes altas.

Entonces, ustedes han encontrado también debates en lo público, para mencionar algunos, el dragado en la parte baja del río Magdalena, para asegurar el calado de los barcos que ingresan por allí, pues esos sedimentos vienen de la parte alta del país; esos sedimentos se depositan allí y de alguna manera se está dando cuenta uno de que el tema del dragado va a ser un negocio eterno en el país, y nosotros no tenemos la posibilidad clara de autorregular nuestro uso del territorio para mejorar nuestra capacidad del uso del mismo, para manejar nuestra nación, manejar nuestra deforestación, y vamos a seguir teniendo dificultades reflejadas en las partes bajas de nuestros ríos.

Entonces, el país está acostumbrándose, afortunadamente, solamente a eventos extremos: Niña, a Niño, pensando que no somos más, cuando de alguna manera tenemos una climatología natural, una climatología propia, que está pasando su factura de manera permanente. Tenemos temporadas de lluvias fuertes como esta, que está colocando los niveles de los ríos en una condición de alto riesgo, y que tenemos los principales ríos de nuestro país, en este momento, en alerta roja. ¿Por qué?, porque no solamente tenemos precipitaciones sino que los mismos cauces no están teniendo la capacidad de regular esa cantidad de lluvias que tenemos, porque los estamos afectando de manera sustancial y de manera importante.

A la altura de Calamar (Bolívar) se estiman más de ciento cuarenta millones (140'000.000) de toneladas de sedimentos, eso pues por supuesto, tiene una afectación sustancial importante en la navegación, en la navegabilidad de este principal afluente del país y por supuesto, entonces, la afectación que tienen las partes bajas.

En lo que tiene que ver ya con lo que es finalmente la oferta hídrica, yo sí quiero señalar que de acuerdo al análisis que tiene el Estudio Nacional del Agua, más del ochenta y tres (83%) por ciento de las trescientas dieciocho (318) cabeceras municipales identificadas presentan algún grado de desabastecimiento y de alguna manera se pueden ver de pronto superficiales sujetas a la variabilidad natural, ¿esto qué significa?, que estos trescientos dieciocho (318) municipios tienen dificultades estructurales asociadas a su oferta hídrica y, por supuesto, entonces, tienen que ser objeto de un ejercicio de planificación diferencial asociado a su recurso hídrico.

En lo último que se piensa en un municipio para hacer ordenamiento del territorio, muchas veces, es la verdadera oferta natural que tiene, que en este caso ¿cuánta agua tiene?, ¿cómo son sus bosques?, y ¿cómo se caracterizan sus condiciones de ordenamiento? Lo único que importa es ¿cuántos barrios puedo colocar?, ¿cuántas viviendas puede hacer?, y ¿cuánto en la estructura puede hacer? Sin pensar, de alguna manera, si se tiene la oferta realmente natural para esos municipios, para suplir

condiciones de agua que reduzcan los costos, por supuesto, de infraestructura asociada a agua potable, a tubería, a distribución, porque no las tenemos.

Entonces, esas condiciones pues nos dan cuenta, por supuesto, que hay una población cercana a once millones (11'000.000) de personas en veinticinco (25) departamentos, que tienen unos problemas asociados al recurso hídrico y que, por supuesto, tienen que ser revisados de forma estructural.

Yo lo que invito aquí, a esta Comisión, que de la cual agradezco, de verdad, y saludo la invitación al instituto, porque el Ideam, para muchos actores de la sociedad colombiana no representa sino la parte de pronóstico y resulta que nosotros somos más que eso. De nuestras áreas misionales y funcionales, está: Dar la misma base ambiental para el país, y por eso para muchos es una sorpresa que el Ideam hable del Estudio Nacional del Agua, hable del mapa de erosión, hable de deforestación, hable de uso inadecuado del territorio. Esa es nuestra función y nuestra competencia y por eso les agradezco a los señores parlamentarios la invitación a esta Comisión, porque representa para nosotros una oportunidad muy importante y significativa de mostrar los análisis y los estudios que hacemos, y le entregamos al país, para tomar decisiones en términos de ordenamiento territorial.

Fíjense en este concepto asociado a las anomalías de aguas superficiales. Cuando tenemos dificultades en épocas de estiaje y por lo menos dificultades en épocas de precipitaciones, pues tenemos municipios caracterizados y claramente que tenemos una anomalía cercana al cien por ciento (100%), es decir, que inclusive el agua que suministran los acueductos municipales en épocas de menos lluvias, prácticamente terminan en condiciones de cero (0) oferta, eso quiere decir que tenemos una condición por la cual preocuparnos.

Cuando uno revisa, por ejemplo, en este mapa la reducción en las sendas hídricas superficiales, llega inclusive a ser casi el setenta (70%) por ciento de la reducción de la oferta hídrica en el país, cuando tenemos momentos de menos lluvias, eso nos tiene que hacer una reflexión, porque cuando yo les comentaba que el veintidós (22%) por ciento de la oferta hídrica superficial del país está reflejada en la zona Andina, en este caso la cuenca del Magdalena, Cauca y Caribe, pues estamos hablando de que estos son los municipios que se ven más golpeados en épocas de menos lluvias, y allí es donde la pregunta da, no es nada distinto si tenemos épocas de menos lluvias, que nos quedamos sin agua y no necesariamente tenemos que tener un fenómeno del Niño, para descubrir que nuestras fuentes hídricas no están teniendo la posibilidad de ofertarnos el agua hídrica que necesitamos.

Entonces, allí hay un balance negativo que quiero resaltar de alguna manera y decir que no es solamente fenómenos como ese el que nos están descubriendo que estamos teniendo dificultades en el agua superficial en el país. Y este estudio, por

supuesto, puede ser interpretado de muchas maneras y de muchas variables; pero sí quiero ser lo más objetivo posible.

El tema de recursos hídricos en Colombia es un tema que tiene que ser objeto de un análisis muy juicioso en términos de ordenamiento y uso del territorio; lo que no podemos hacer es pretender seguir ordenando el territorio sin contemplar efectivamente qué tanta agua tenemos para poder ofertarle a nuestras comunidades y a nuestros sectores productivos un progreso o un desarrollo sostenible, y no podemos seguir analizando el país sin el agua, y no podemos seguir desarrollando el país sin los bosques, y no podemos seguir desarrollando el país sin nuestros ecosistemas estratégicos.

Esos son los elementos que determinan el uso del territorio; esos son los elementos que dan la oportunidad para hacer un ordenamiento territorial adecuado en términos de presión, que es un poco lo que quiero señalar aquí también el uso del agua, este Estudio Nacional del Agua le ha puesto a usted un índice muy importante: que es el índice del uso del agua; que es la relación oferta-demanda, y ahí ustedes encuentran en esa relación oferta-demanda un mapa muy crítico, encontramos un rojo: ciudades en donde no está haciendo la oferta hídrica superficial capaz de sostener la demanda; entonces, hay un desequilibrio, y eso significa que estas regiones tienen una población asentada allí, que tiene que revisar estructuralmente entonces, cuáles son sus elementos de desarrollo; es decir, cuando yo me he desarrollado tanto, que ni siquiera he tenido en cuenta la cantidad de agua que tengo, pues la gente me demanda agua de una manera importante, y ponemos un caso tipo en Colombia en este campo: Santa Marta es una fuente hídrica superficial que no está siendo capaz de soportar, ni la demanda ni los servicios básicos que requiere Santa Marta, en una población que ha avanzado en sus términos de cantidad de gente, ni la industria hotelera y ni muchas veces la industria agrícola, porque tenemos dificultades.

Entonces, obviamente, las soluciones empiezan a ser estructurales, en términos de infraestructura, en términos de poder llevar el agua de otro lugar, como en este caso del río Magdalena, que son aparentemente las soluciones que están encontrando para Santa Marta y para sus islas; de resto, Santa Marta tiene dificultades de oferta hídrica y ustedes todos lo saben. Yo esto no lo estoy haciendo de manera escandalosa, ni mucho menos; pero es un debate diario que se vive en Santa Marta. Que la oferta hídrica de esa región tiene que empezar a ser revisada, para ver de qué manera podemos conservar y poder aumentar la cantidad de agua disponible.

Ustedes miran la región Caribe, todos esos municipios del departamento de la región Caribe tienen un desequilibrio en términos de oferta y demanda. Si ustedes se bajan a la región Andina, encuentran departamentos como Tolima, como Cundinamarca, como Boyacá, como el Huila, que tenemos una condición. Entonces, simplemente

después de hacer una evaluación integrada de cada uno de sus indicadores, pues el Estudio Nacional del Agua le muestra a usted una condición bastante más compleja de las que uno se imagina.

Cruzando simplemente oferta-demanda, caracterización del recurso hídrico de nuestra población, uno sí podría entonces concluir que más de 17 millones de personas en Colombia presentan algún grado de afectación por recurso hídrico, y están caracterizadas cada una de las cuencas que ustedes preguntaban en qué condiciones están.

Hoy podemos, a través del Estudio Nacional del Agua, contarle al país cómo está cada cuenca, de qué manera está, qué cantidad de agua tenía, de qué manera se caracteriza, cuál es su oferta, cuál es su demanda y allí, entonces, empezar a repensar este proceso del ordenamiento del territorio.

Yo de verdad, aprovecho entonces la oportunidad para comentarles, por ejemplo, este otro dato: Si ustedes saben dónde están ubicados los distritos de riego del país, son distritos de riego que se requieren para aumentar nuestros sectores de cultivo, tienen una condición importante; pero cuando va uno y mira dónde están ubicados los distritos de riego en el país, la mayoría de estos distritos están ubicados en zonas de alta vulnerabilidad hídrica, y esto significa que tienen un alto riesgo de quedarse sin agua en algún momento terminada su operación, debido a un fenómeno del Niño, en este caso un verano intenso o una época de lluvias importante.

Entonces, este es un mensaje para el sector agrícola muy importante y este estudio no está hecho solamente para el sector ambiental, y quiero dejar claro: el Ideam es una institución absolutamente transversal al desarrollo del país, formamos parte del sector ambiental, por supuesto, por nuestro organigrama, por nuestra institucionalidad, que depende del Ministerio del Medio Ambiente, claro que sí; pero si hay un instituto que tiene la capacidad hoy de ofertar conocimiento y documentos técnicos a todo los sectores del país, es este instituto. Hoy trabajamos, señores Representantes, con el sector de minas y energía una vez al mes, nos sentamos a trabajar con ellos haciendo la planeación de su sector. Con el sector de agricultura trabajamos una vez al mes, con más de veinticinco (25) agremiaciones de la producción del país, haciendo la posición climática, para que los sectores productivos tengan un elemento y una información importante.

Trabajamos con el sector de ambiente, trabajamos con el sector de transporte, porque asociamos la información a la navegación, que le entregamos a Cormagdalena, le entregamos la información a todos los sectores ambientales; trabajamos con el sector de salud, y hoy le estamos entregando al país un boletín de clima y salud, sí, y eso nos permite, entonces, ser el instituto más representativo en términos de transversalidad técnica para el país, y por eso los invito a que los documentos que estamos produciendo sean de consulta permanente para cada uno de ustedes.

Entonces, este mapa finalmente intenta mostrar algo que me preguntaban en el cuestionario: El tema asociado a la deforestación. Si ustedes ven la oferta hídrica superficial del país y ustedes la cruzan con el análisis de deforestación, pues ustedes encuentran allí una condición bastante difícil de manejar. Entonces, miren: Yo solamente quiero mostrarles algo que nosotros finalmente hacemos, que es el monitoreo de los bosques del país, y allí pues obviamente, también se lleva uno bastantes sorpresas porque “entre más bosques más agua”, decimos los que trabajamos en este sector, y empieza uno a revisar estructuralmente, por ejemplo, cuántos bosques tenemos en Colombia y ese gran debate pues está asociado al monitoreo que nosotros tenemos; tenemos más de 59'600.000 hectáreas de bosques naturales (59'558.000 hectáreas de bosques) y esa cantidad de bosques, por supuesto, empiezan a verse encima de esas cuencas hidrográficas, como tenemos, y muchas veces nuestros debates están asociados a lo que más o menos tenemos idea; pero no hay esa pregunta de ¿cuántos bosques tenemos?, ¿cuánta agua tenemos?, ¿en qué lugar están esos bosques?, ¿en qué lugar está esa agua? Y fíjense, por ejemplo, esta condición: la región Andina, en este caso la cuenca Magdalena-Cauca tan solo representa el 18% de los bosques del país.

La región Caribe tan solo representa el 3% de los bosques del país y, entonces. Si ustedes me hacen un seguimiento a la presentación, cuando empiezo a decir que la cuenca Magdalena, Cauca y Caribe no representan sino el 22.6% del agua superficial del país, miren cuántos bosques tiene esa región encima. No tiene sino el 21% de los bosques del país.

Entonces, es tal el grado de intervención, que hemos hecho en la cuenca Magdalena-Cauca, que no tenemos sino el 21% de los bosques de Colombia, allí está fincada la mayor población del país, está el sistema productivo más alto de Colombia; tenemos la mayor producción del producto interno bruto del país sobre esa oferta natural, tanto de bosque como de agua.

Entonces, aquí ya podrían salir muchas más preguntas -¿sí?- cómo nosotros vamos a hacer hundir una región sostenible con un panorama como este, si progresivamente estamos perdiendo bosques naturales año a año, y estamos perdiendo, por supuesto, provisiones de calidad del agua en Colombia. Entonces, a menor calidad del agua, menor oferta hídrica ¿sí? A mayor deforestación menos posibilidad de sostenimiento de esta condición del recurso hídrico; entonces, tenemos menos posibilidad de poder competir; porque perdemos competitividad y podemos perder una condición significativa.

Si nosotros vemos el monitoreo de bosques que nosotros hacemos en el instituto, por supuesto nos da lugar a entender que la deforestación en el país ha ido aumentando de forma progresiva y en varias regiones del país podemos señalar claramente que la deforestación, por ejemplo, en la zona de la Amazonía, asciende en el año 2015 a más de 56.000

hectáreas de bosque natural, que perdemos al año en esa región.

Si nosotros nos dedicamos a revisar los datos en la región de la cuenca Magdalena-Cauca, que es la que nos invitan a que analicemos, pues fíjense que nosotros, si bien registramos una disminución de la deforestación en el año 2014-2015, no podemos decir que por perder 29.000 hectáreas de bosque natural, ahí estamos bien, ¿pues no! Yo sí creo claramente que perder 30.000 hectáreas de bosque natural al año hace regiones menos competitivas, hace regiones menos sostenibles y hace regiones que aumenten, por supuesto, su condición de vulnerabilidad, asociado a temas de cambio climático y variabilidad climática.

Entonces, de nada nos sirve a nosotros seguir siendo testigos de esto y preguntándonos entonces, ¿por qué esos aguaceros fuertes y esa variabilidad climática que nos cobra tanta gente y tenemos tantas dificultades?, y tenemos nuestras montañas deforestadas y tenemos nuestras microcuencas intervenidas y tenemos todo lo que tenemos en afectación, pues obviamente, aquí está el reflejo de lo que nosotros estamos haciendo.

Entonces, yo quiero simplemente señalar que en la región Caribe, por ejemplo, esto es un dato que me parece bien significativo, tal vez una de las regiones más vulnerables a los efectos del cambio climático, de la variabilidad climática es la región Caribe y es la región que menos bosques tiene, y es la región que se da el lujo de perder cada año 16.000 hectáreas de bosque natural en la región Caribe y esto, por supuesto, va a multiplicar por varios ejes la vulnerabilidad de estos territorios frente al cambio climático.

Entonces, ¿qué vamos a hacer con un grado más de temperatura en los próximos años?, como habían dicho los análisis que nosotros tenemos en el Ideam, para los próximos 30, 40 años, que tendremos un grado más en la temperatura en la región Caribe: menos agua, más vulnerabilidad y vamos a tener entonces una condición muy compleja en el análisis del territorio, y por eso esta Comisión de Ordenamiento Territorial es tan importante para el país; porque si lo hacemos con base en documentos técnicos y científicos producidos por las instituciones que estamos para ello, como este documento, pues nos vamos a dar cuenta de que el ordenamiento del territorio, de verdad, tiene que ser lo más importante en la agenda pública del país en los próximos años. Es lo más importante, porque estamos concluyendo claramente que parte de los problemas que tenemos asociados al riesgo están enfocados básicamente por problemas de ordenamiento y uso del territorio y allí es en donde nosotros, entonces, tenemos que mirar qué hacer y cómo podemos de alguna manera cruzar esta información.

La gente se sorprende aún y ¿el Ideam por qué está hablando de ordenamiento? Porque es mi función también aportar conocimiento para decir cómo los planificadores y los orientadores del desarrollo tienen

elementos suficientes, técnicamente elaborados, para tomar una decisión. Entonces, esta información que nosotros estamos entregando, la estamos entregando al nivel departamental, es la primera vez en la historia del Ideam que tiene la capacidad de entregar información a cada departamento de su recurso hídrico, de su deforestación, de su erosión. Esos datos son muy importantes para tomar decisiones en el territorio, fíjense cómo estamos perdiendo nosotros competitividad, o por lo menos, bosques en la región del Pacífico colombiano más de 12.000 hectáreas de bosque perdidas al año y ya sabemos cuáles son sus motores: minería ilegal, extracción ilícita de minerales, extracción ilícita de madera y, por supuesto, todo lo que tiene que ver en cada una de esas regiones.

En la Orinoquia, cambio del uso del suelo, por supuesto, también, y nos está dejando un reflejo claro de deforestación, en donde estamos perdiendo más o menos 9.000 hectáreas de bosque también al año, y fíjense que este Índice de Deforestación está por departamento y tenemos el ranking por departamento. Yo me preguntaría: ¿Qué pasa con el departamento del Caquetá, Antioquia, Meta, Guaviare?, que son los principales departamentos que tienen un alto grado de deforestación. Allí podríamos hacer un balance efectivamente de en qué podemos empezar a trabajar y de qué manera recuperar.

Porque yo solamente estoy contando el balance, el análisis y las instituciones que están para su recuperación, en este caso las corporaciones, el mismo Parques Nacionales y el Ministerio contará claramente en su cuestionario qué se está haciendo para de alguna manera avanzar en esta situación.

Están los datos por corporación autónoma regional, por jurisdicción, porque no todas coinciden con sus jurisdicciones departamentales. También tenemos el dato al nivel de municipio, de parques nacionales, de parques naturales y por municipio, y fíjense que aquí cada municipio también tiene manejada una condición de deforestación. Entonces, podemos señalar que, por ejemplo, en el municipio de Cartagena del Chairá, en Caquetá, se perdieron en el año 2015 más de 10.000 hectáreas de bosque natural; eso pues ya nos tiene que mandar una señal de muchas explicaciones de por qué pasan las situaciones que pasan en el país con esta información.

Entonces, simplemente quiero darles a ustedes el referente de cómo se ha comportado la deforestación en el país en los años anteriores, si bien, hemos registrado una disminución importante en la deforestación, también es cierto que reducir solamente el 12% por ciento de nuestra reforestación, entre el año 2014-2015 pues no es un dato que realmente nos debe dejar tranquilos. Para el año 2015 la deforestación fue de 124.000 hectáreas.

Quiero contarle a esta Comisión que el Ministro de Ambiente y el Ideam pues entregaremos al país el dato de deforestación en los próximos días, para que del año 2016, ahí también vamos a encontrar

respuestas de qué ha venido pasando año a año con la deforestación en Colombia. Pasamos de 140.000 hectáreas de bosques en el año 2014 a ciento 124.000 hectáreas en el año 2015, y las noticias, por ahora, de manera indicativa, tampoco son alentadoras en términos de la disminución de la deforestación en Colombia.

Entonces, termino básicamente con decirles a ustedes que hay un tema muy importante y si ustedes ven el Sistema de Monitoreo de Bosques del instituto, es un sistema dinámico, es un sistema que está con base en la información satelital; es un sistema de monitoreo de bosques moderno; es realmente un ejemplo a nivel latinoamericano de este proceso. Ninguna institución en el país lo está trabajando como lo está trabajando el Análisis de Deforestación en Colombia; el cambio del uso en Colombia es demasiado dramático, demasiado permanente, sostenido, y estamos haciendo un cambio del uso del territorio de manera inadecuada y, por supuesto, entonces, empieza a preguntarse uno realmente: ¿hacia dónde vamos?

Yo simplemente, ya termino mi presentación, diciéndoles, de acuerdo a mi cuestionario, que la situación es bastante compleja y el Ideam, yo les digo a ustedes con todo respeto, más que un pronóstico, es una institución que está produciendo información técnica, científica, para tomar decisiones que impacten el ordenamiento del territorio en el país.

Acabamos de entregarle el Mapa de Erosión del País, con escala departamental grado uno cien mil (1:100.000); que podemos tener la capacidad de decirle a cada departamento en este momento, en dónde están sus principales focos de erosión y, por supuesto, contribuir en el análisis del ordenamiento del territorio. Hay más de 3'500.000 hectáreas de Colombia totalmente erosionadas; que su recuperación y su posibilidad de recuperación son altamente costosas para el país, o sea, es un suelo absolutamente perdido; algunos sectores podrán decir que es muy poco, pero yo sí puedo decir que los territorios cuando tienen esas hectáreas perdidas, pueden perder mucha posibilidad de desarrollo y mucha posibilidad de competitividad.

Hay más de 17'000.000 de hectáreas en el país con algún grado de erosión provocado, por supuesto, por fenómenos de remoción en masa, y los fenómenos de remoción en masa se dan por una pérdida substancial y permanente de bosque natural. Entonces, hay mucho que discutir, hay mucho que analizar, pero simplemente quería circunscribir mi presentación básicamente a estos elementos, para que de alguna manera pudiéramos entrar en una discusión, más adelante, si así lo quieren y ustedes lo permiten, de cómo estamos analizando nuestros bosques, de qué manera los estamos monitoreando y la presentación, por supuesto, les va a quedar a ustedes; pero simplemente quería mencionar el tema de que todo en términos de validez, tiene una relación.

Si yo pierdo calidad del agua, con aportes, como lo estamos señalando en la Gestión Nacional del Agua, pues tengo la posibilidad de tener menos oferta hídrica; si pierdo bosques, tengo la posibilidad de tener menos posibilidad de tener fuente hídrica superficial y si pierdo suelo pues también tengo la menos posibilidad de ser productivo en términos de cultivos, en términos de producción de estas regiones del país. Entonces, pues yo termino la presentación y les agradezco muchísimo su atención, y muchas gracias.

**de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muchas Gracias, doctor Ómar Franco del Ideam. De verdad que muy importante la Exposición, pero muy preocupante lo que ha venido pasando en el país, sobretodo porque hemos llegado a uno de los ministerios, a las instituciones del Estado, que están haciendo un trabajo supremamente importante; pero que no hay la integración, no están bien complementados, bien integrados.

La semana pasada conocí un programa del Ministerio de Minas, de movimientos en masa, que si se complementa con este tema de erosión y si se complementa con todos los temas que estamos haciendo, de una sola vez, vamos a tener unos planes realmente modernos.

**Hace uso de la palabra, doctor Ómar Franco Torres, Director del Ideam:**

Una aclaración, señor Presidente, mire ese mapa que entregó el Servicio Geológico Colombiano, lo elaboramos entre el Servicio Geológico Colombiano y el Ideam y más de veinticuatro (24) universidades del país. Es el mapa tal vez más importante y significativo en términos de ordenamiento, que considero yo debe tener como referencia esta Comisión; es el mapa que se construyó de amenaza por remoción en masa a escala 1:100.000 y es un avance substancial en términos de planificación y está caracterizado por departamentos de la misma manera.

Entonces, usted mismo dijo Presidente: “Si yo pongo el mapa de amenaza por remoción en masa en una plancha, le coloco la oferta hídrica, le coloco la cobertura de bosques en la deforestación del país, le coloco el mapa de erosión del país”; ahí están claramente delineados los principios básicos del ordenamiento del territorio en este país y a partir de allí, podemos trabajar en adaptación, en recuperación, en manejo adecuado de cuencas y una cantidad de variables que muchas veces la gente ni siquiera suele imaginarse: *Cómo mezclarlo*.

Por eso yo saludo su interpretación, porque si uno hace esa mezcla de Información, encuentra respuestas substanciales, para cualquier Plan de Desarrollo Departamental e inclusive en el Plan de Desarrollo Nacional, ya que nos abocamos próximamente a ese nuevo debate. Entonces, lo que yo sí quiero señalar es que usted acaba de tocar el punto, Presidente, que tenga la capacidad de mezclar esas tres (3) Capas,

esas cuatro (4) Capas de información, va a encontrar respuestas altamente significativas en términos del ordenamiento del territorio; que yo creo es el debate más amplio que tenemos que dar en Colombia, en los próximos años.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muchas Gracias, doctor Ómar. Yo creo y quería complementar ahí el tema y es que los municipios y hoy, el Departamento Nacional de Planeación, tiene un plan piloto de posmodernos, pero esos posmodernos no están llegando al detalle que ustedes llegaron y los municipios que tienen ese plan piloto, que en Antioquia son dos (2) municipios, pues nos están diciendo: “Es que nos dejaron en el camino, vamos en el camino, porque ya nos están diciendo que no hay la información de detalle, hay es un tema general”.

Entonces, yo pienso doctora Esmeralda, que debemos desde esta Comisión, llevar la iniciativa para complementar, para integrar todos estos estudios y así le vamos a dar no solamente esa herramienta a los municipios pilotos, sino que, a todo el país, porque lo que quieren es por todo el país.

Entonces, yo pienso que esto es una buena iniciativa y yo creo que la debemos proponer desde esta Comisión, para que se integren todos estos estudios que vienen haciendo las entidades del Estado, para complementar estos posmodernos del plan del Director de Planeación Nacional.

Doctor Euler, ¿Tiene algo que decir? – Bien pueda, tiene la palabra.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Euler Aldemar Martínez Rodríguez:**

Gracias, Presidente, quiero recalcar y felicitar al doctor Ómar, creo que esa es una información muy valiosa para todos los Estamentos Nacionales, Regionales y Municipales, para tomar determinaciones.

Creo que es un estudio muy serio que tienen ustedes, pero yo creía, con todo el respeto, que el problema sí es cierto; no lo conocíamos tan profundamente, como lo vienen a presentar ahorita y todos tenemos una idea de la deforestación y de los males que se están causando al Medio Ambiente; todos lo sabemos y es no solamente por las formas y circunstancias como usted nos comenta, sino por los efectos que todo el mundo, somos conocedores a través del fenómeno del Niño y es allí donde la población, los gobernantes y nosotros como parlamentarios, ante esto nos escandalizamos, referentes a unos hechos que se vienen, en diferentes épocas.

En esta oportunidad venía yo con otro objetivo: Decía en la primera pregunta del cuestionario a través del Ministerio del Medio Ambiente y sobre todo por las Corporaciones Autónomas Regionales, desde diferentes regiones de la Nación: ¿El Estado colombiano, qué está haciendo para evitar eso?

y nosotros nos miramos impotentes; esto con el debido respeto del programa que conocemos, pero no sabemos cuáles son las herramientas y los instrumentos que el Estado colombiano está haciendo de inmediato. Yo vengo de una Región del departamento de Nariño y creía y llegué tranquilo, que de pronto mi departamento estaba siendo efectivo en controlar esa deforestación, pero en todo, en razón de que somos el sexto departamento al nivel nacional, es donde más estamos deforestando.

Mi Pregunta es para el Ministerio de Medio Ambiente y para todas las entidades encargadas de regular y de controlar esto, porque la primera pregunta que hacíamos es ¿Cuáles son los mecanismos y el seguimiento para frenar esta deforestación? – Y vemos cómo hoy, el páramo que fue El páramo Pajarial, que fue recientemente declarado Parque Nacional Tradicional: Parque Natural Regional del departamento de Nariño y del Estado colombiano, digamos, que son 13 municipios los afectados; más de 40 productos que se abastecen; todos en sus cabeceras municipales, que se abastecen de este preciado líquido y miramos cómo año tras año, semana tras semana, mes tras mes, son solamente cifras y no miramos como son los miles de hectáreas que se deforestan.

Entonces, la pregunta señor Presidente, es a todos quiénes estamos perjudicados en este aspecto, ¿el Estado qué está haciendo? Y lo veo con preocupación señor Presidente, porque yo esperaba de esta Comisión, que seamos muchos más los Parlamentarios que estemos presentes. La gente nos estamos preocupando de cuáles sendas, de cuáles viaductos, de cuáles vías de cuarta generación se están haciendo; qué recursos o qué impuestos y a veces con preocupación miro, que un debate, si pasa el referendo, se debe un proyecto de toma y nos volcamos todos, teniendo los motivos, para que eso sea tenido en cuenta; pero veo que desprotegemos y que hay falta de interés muy profundo, en todos y cada uno de los Estamentos Nacionales, Departamentales y Municipales, por este tema.

Dios quiera que la historia en un futuro no tan lejano, sea entre todos los esfuerzos económicos, administrativos y de logística de un Estado, para frenar esto que está pasando y de pronto en este tiempo, no sea demasiado tarde. Por eso he escuchado con gran atención, que hay que reglamentar, que legislar eso, pero tenemos que hacerlo ya, amigos Parlamentarios y Presidente; La defensa del Medio Ambiente es ya. No podemos esperar que todo esté deforestado; porque escuchaba con gran atención al doctor Ómar Franco, que nos decía ¿Qué es más costoso: reforestar, que controlar o hacer una defensa o frenar esa deforestación?

Por eso yo quiero hacer un llamado al Ministerio del Medio Ambiente ¿De cuáles son las medidas que estamos implementando o cuáles van a ser, de forma inmediata? porque si esperamos a que esta deforestación en la parte andina, que se acerca más a los departamentos poblados, a las grandes ciudades y el desarrollo agrícola y demás formas que sacamos

agua, sea para el consumo humano o para irrigación o riegos para la agricultura; porque es la comida, el sustento, es la alimentación, la que más está en riesgo y nosotros vemos que a esos temas, no les estamos poniendo la atención respectiva.

Por eso, en esta era afectiva, yo les pido la preocupación más profunda, señor Presidente y la verdad yo creo, que sí debemos hacer un llamado de atención y usted como Presidente de esta Comisión, para que en esta Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial, se le ponga más atención.

Me preocupa, yo apenas llegué al Congreso y por supuesto, uno como campesino, como gente que labora el campo, como gente que hemos luchado para controlar la deforestación y la conservación de este preciado líquido, nos sentimos preocupados. De pronto serán algunos colegas que no tienen este conocimiento, esa preocupación, pero los invito que, desde ya, pongamos mucho énfasis en este problema, ya que en los años venideros va a ser el problema más sentido del Estado colombiano. Muchas Gracias, Presidente.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Así es señor Representante. Doctor Ómar Franco: ¿Quiere responder algo de lo que consulta el representante Euler Aldemar?

**Hace uso de la palabra, doctor Ómar Franco Torres, Director General Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam):**

Sí, señor Presidente. Yo pues lamento obviamente: Las competencias institucionales son claras. Yo, en este caso, en lo que tiene que ver con el instituto, pues obviamente dentro de mis funciones y competencias, está la elaboración de la línea base ambiental del país, que es la que estoy entregando en el día de hoy.

Estamos dando cuenta del análisis del agua en Colombia. Estamos dando cuenta del análisis de los bosques en Colombia, su estado, su oferta, lo que tenemos; del estado de los Suelos en Colombia, también estamos entregando Información todo a escala departamental y adicionalmente, pues al señalar que ya a partir de esa información, dentro del Sistema Nacional Ambiental. El Ministerio de Ambiente, pues es la entidad competente para determinar a través de Política Pública, cada una de las variables que se tienen que desarrollar a partir de esta línea base, que es la que nosotros hacemos y a partir de allí, por supuesto, las corporaciones autónomas regionales, como Parques Nacionales Naturales, tienen otras competencias dentro del sistema en sí mismo; pero, pues obviamente, agradecerles a ustedes, la oportunidad.

Yo simplemente, no puedo mencionar realmente, estructuralmente, lo que se está haciendo, porque es una competencia por supuesto del Ministerio del Ambiente. Hay muchas cosas y yo les podría

comentar de manera referente o de referencia asociada a todo, porque pertenezco al sector.

Yo conocí el tema de ordenamiento de cuencas y se están haciendo temas de control de la deforestación, de manera importante; consolidando unos sistemas que se denominan las “burbujas de control a la deforestación”, que están en cabeza, particularmente de las entidades departamentales, con la mano de las gobernaciones, por supuesto de las fuerzas militares y por supuesto de las autoridades ambientales. Se están haciendo muchas cosas muy bien; pero por supuesto el ritmo al que vamos, pues es altamente más rápido, que muchas veces el ritmo, que de alguna forma causa el deterioro que estamos registrando; entonces: Por supuesto es un trabajo de todos y yo quiero señalar aquí: Que muchas veces el tema ambiental y el deterioro ambiental, se asocia única y exclusivamente, a las autoridades y al Sistema de Gestión Ambiental. Y yo creo que el tema ambiental debe superar ese concepto, en razón en que son todos los actores en el uso del territorio, los que tienen que hablar del tema ambiental y tienen que incorporar el tema ambiental con sus proyectos de desarrollo sectorial.

Entonces, así como el sector de agricultura habla de más hectáreas de tierra, de producción, también debería hablar de más hectáreas de bosques para producir agua. Para esas hectáreas de agricultura y así como el sector de ganadería habla de más cabezas de ganado, también debería tener muchas más hectáreas conservando el agua, para producir agua para ese ganado. Y así como el sector infraestructura habla de desarrollo, de infraestructura, como usted lo señalaba, también debería hablar del tema ambiental en términos de cómo y de qué manera poder aproximarse a una ladera o un desarrollo vial muy bien planificado, para evitar el deterioro.

Ese es un tema que nos compete a todos, que por supuesto el sector ambiental tiene una responsabilidad importante allí y está trabajando de forma responsable, con un sistema nacional ambiental armonizado; pero por supuesto, también tengo que dejar claro aquí un mensaje: que el tema ambiental es un tema transversal del desarrollo del país y en ese caso, cada uno de los sectores productivos, tiene que no volver al sector ambiental como la parte de atrás, sino como la parte de adelante de su vehículo de desarrollo y allí empezar a incorporar políticas todas, que permitan dar cuenta al sector ambiental, como una unidad de criterio de sostenibilidad, a fin de poder garantizarle a las personas, a las próximas generaciones, ese camino.

Entonces, pues yo simplemente lamento es que la dedicación y la destinación del instituto, particularmente, sea tan negativa en términos prácticos; pero es la función del instituto: Entregar esa información, para que podamos hacer estos análisis y nos corresponde mostrar la realidad ambiental del país y por esa razón, yo le agradezco al presidente y parlamentarios, una vez más por habernos invitado; porque realmente lo que estamos produciendo en información para Colombia, es de

una variedad técnica muy importante para tomar decisiones y por eso: Planeación Nacional nos consulta y pues entregamos información y estamos a todos, dando información.

Les voy a contar, solamente, esto para despedirme: en la tercera comunicación de cambio climático, señores representantes, que es un documento que se debe convertir en la hoja de ruta de planificación del país en los próximos cien (100) años, es un documento que trae consigo, el análisis de dos (2) documentos muy importantes:

Cómo va a ser el comportamiento de la temperatura y de la precipitación en el país, en los próximos cien (100) años.

Información para tomar decisiones, si hay, de manera indicativa.

Es un documento muy importante, son los escenarios de cambio climático en Colombia: 2011 o 2100 - lo encuentran en el Ideam. lo lanzamos hace dos (2) años y en ese documento le entregamos al país por departamentos, Presidente: Cómo va a ser el comportamiento de sus lluvias y de su temperatura; luego ya todos los departamentos hoy saben, cuál va a ser su forma y cuál va a ser su proceso, que les permita adaptarse a esa nueva realidad.

Hay departamentos donde definitivamente en los próximos años, la precipitación va a disminuir o la precipitación va a aumentar, como en el Eje Cafetero. La Pregunta es: ¿Tenemos que esperar a dentro de cien (100) años para darnos cuenta de que tenemos que adaptarnos? - No es el camino. Lo que tenemos es que adoptar esta información e implementar políticas de adaptación a ese cambio, que nos permitan garantizar la sostenibilidad del territorio para nuestras próximas generaciones.

Adicionalmente, tenemos el inventario nacional de efecto invernadero: los gases efecto invernadero y lo tenemos por departamentos; cada departamento hoy sabe, qué sector está produciendo más gases efecto invernadero que otro. Luego a través de un proceso de análisis fácil, podría acercarse a ese sector productivo y decirle: ¿Bueno, usted cómo me va a contribuir para disminuir los gases efecto invernadero?; ¿cómo es usted en su política interna en sus Empresas, sin que se vaya de aquí? ¿Cómo va a reducir el Impacto que tienen en este tema? y empezar a trabajar juntos.

En el próximo mes, el 14 de junio, quiero darles ese mensaje hoy, vamos a entregar, Presidente, el documento más importante del país en cambio climático: “El análisis de vulnerabilidad al cambio climático, por departamento”. Allí, el departamento de Pasto – Nariño, Antioquia, Boyacá, Casanare, Norte de Santander, todos, van a tener el Primer documento que les dice, qué tan vulnerable es al cambio climático” y allí encontrar una hoja de ruta para su desarrollo.

El 14 de junio lo vamos a hacer; pero adicionalmente el 19, 20, 22 de julio, creo, vamos a entregar toda la tercera comunicación de cambio climático para Colombia. Entonces, hay información

importante, suficiente sí; el Ideam tiene un esfuerzo muy gigantesco para entregarle al país, esta información. Pero, me reitero en el agradecimiento a cada uno de ustedes, porque el instituto es más que un pronóstico, somos un Instituto Técnico, Científico, capaz de entregarle al país análisis de cambio climático, deforestación, de suelos, de agua, que tienen que ser revisados y analizados.

Les agradezco nuevamente y espero haber sido lo más claro posible.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Tiene la palabra, doctor Ciro Rodríguez, Representante a la Cámara, del Norte de Santander.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Muchas gracias, señor Presidente. Solo para hacerle una consulta a la Directora de Parques Nacionales, en el sentido de que, con estos procesos de paz en el posconflicto, nosotros tenemos una gran esperanza de recuperación de estos parques naturales, pero de la misma forma, cómo se ponen al servicio de la comunidad.

En Norte de Santander contamos con un área, de un litoral junto a los estoraques, que nos dan la esperanza de sean realmente y sigan siendo con mayor fortaleza, un centro turístico de gran atracción para la provincia de Ocaña y la región del Catatumbo. ¿Quisiera conocer qué programas se tienen implementados en esta área única?; ¿cómo va ese proceso de formalización de su área? ¿Y qué proyecciones tienen realmente los parques nacionales, con respecto a esta área única? Muchas gracias, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Con la pregunta del Representante Ciro Antonio Rodríguez, le damos aquí la bienvenida a la doctora Carolina Jarrow y empezamos con su exposición. Antes, le damos las gracias nuevamente al doctor Ómar Franco, por esa excelente exposición y aspiro a que nos pueda dejar en la Comisión, esa exposición, que me parece que es supremamente importante para el país, para que nosotros la estemos replicando en cada uno de los departamentos y podamos tener algunas de las soluciones al problema.

Entonces doctora Carolina, bienvenida y aquí está la Comisión de Ordenamiento Territorial, pendiente, de que nos dé algunas de las respuestas a las consultas realizadas en la invitación.

**Hace uso de la palabra, doctora Carolina Jarrow Fajardo, subdirectora de Gestión y Manejo de Parques Nacionales Naturales de Colombia:**

Bueno, muy buenos días para todos y agradezco también la invitación a esta sesión de esta Comisión de la Cámara de Representantes, Comisión Ordenamiento Territorial.

Es muy importante contarles inicialmente, qué Parques Nacionales Naturales, administran y manejan, un total de 59 áreas protegidas, que cubren en este momento 14'268.000 hectáreas del país, distribuidas en las seis (6) regiones que tiene el país: En la Región Andina, en la Región de La Orinoquía, en la Región Amazónica, en la Región Caribe, en la Región Insular y en la Región Pacífica.

Precisamente dentro de ese ejercicio de manejo de estas áreas, hemos identificado cuáles son los bienes y servicios que de allí se derivan y dentro de esos bienes y servicios, hemos identificado, que proveemos el agua para consumo directo de más de 25'000.000 de personas; eso implica casi el 50% del total de la Población que tiene el país, que se provee del agua que se surte directamente de los Parques Nacionales Naturales. De igual manera nosotros protegemos el 64% de los acuíferos que tiene el país, están allí en esas zonas de recarga que se conservan en los Parques Nacionales; así mismo conservamos cuatro (4) de las seis (6) principales estrellas hidrográficas que tiene el país y que, pues están también relacionadas, con el tema que se debate hoy acá.

De igual manera, Parques Nacionales proveen del agua con la cual se mueve toda la industria hidroenergética que tiene el país, todas las hidroeléctricas. En este momento proveemos a 24 de esas hidroeléctricas, lo cual equivale al 52% del total del agua que mueve la energía, que en este momento se consume y se exporta por parte de Colombia. De igual manera es importante contarles, que el manejo de estas áreas protegidas, lo hacemos a través de diferente personal que tenemos en estas 59 áreas protegidas, que si bien no es suficiente, definitivamente, el Sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia, aún se conserva en muy buenas condiciones; de hecho precisamente, a la primera inquietud que ustedes hacen en el cuestionario, relacionada con las estrategias de control y seguimiento a la implementación de acciones para frenar la deforestación, es importante contarles que Parques Nacionales en este momento, hacen parte de los ocho (8) pilotos de ordenamiento que se vienen desarrollando a nivel nacional; ocho (8) pilotos que involucran áreas del sistema de parques, que son totalmente estratégicas en cuanto a la provisión del recurso hídrico del país; pero también por la provisión de otros bienes y servicios, como la regulación climática, la regulación y el freno a los procesos de erosión y de igual manera, todo el tema asociado a la conservación de la biodiversidad.

De igual manera es importante contarles que como lo mencionaba el Director del Ideam, definitivamente es un reto lograr vincular en el ordenamiento, las áreas protegidas y es que muchos esquemas de ordenamiento, los planes de ordenamiento, las áreas protegidas, se veían simplemente como una mancha verde dentro del ordenamiento; pero no estaba relacionada la importancia que tiene precisamente para garantizar todo el desarrollo de las regiones del país y precisamente para sostener

la base productiva que tiene este país. Precisamente hemos venido trabajando con el DNP de manera muy cercana, logrando mejorar esos instrumentos de mejoramiento, que permitan incorporar a las áreas protegidas de una manera diferente en el ordenamiento del territorio, en donde se vincule también el ordenamiento propio que tienen las áreas protegidas y se haga un trabajo desde el nivel regional, con los departamentos, con las entidades que están allí en los departamentos, desde el nivel local con los municipios, pero también desde el nivel nacional con los diferentes sectores productivos que hay en el país.

Precisamente con esos sectores productivos ¿Por qué?, porque esos sectores productivos, en su desarrollo también dependen de la conservación de estas áreas protegidas y si como lo mencionaba hace un momento el director del Ideam, se está pensando en generar mecanismos de desarrollo de sectores como el agropecuario, sectores como el hidroenergético, pues se necesita necesariamente el buen estado de conservación en estas áreas protegidas”.

Precisamente nosotros tenemos una estrategia de prevención, control y vigilancia: en prevención trabajamos con las diferentes escuelas rurales que hay en este país, Parques Nacionales Naturales es una de esas entidades, que logra llegar a muy buena parte de la región rural de este país y allí hacemos un trabajo con esas escuelas, con esos colegios, buscando ese ejercicio de concientizar a los ciudadanos, que vienen en ese proceso de formación y que finalmente van a ayudar también en ese cambio, frente a lograr frenar esa transformación que se está dando en el territorio.

De igual manera en términos de vigilancia, estamos haciendo monitoreo cada dos (2) años y de manera general, a todas las áreas del sistema de parques; pero cada seis (6) meses, ¡ah!, de manera específica, a las zonas en donde estamos presentando deforestación.

Precisamente y en coordinación también con el Ideam, no solamente monitoreamos las áreas que se están deforestando, sino en los otros ecosistemas que no son bosques, que también están sufriendo procesos de alteración. Eso nos permite tomar medidas de manejo, medidas de manejo que van orientadas a qué, por un lado en el marco del cumplimiento del ejercicio de la autoridad ambiental; eso nos permite identificar los focos de deforestación y llegar allí a las zonas en donde se está deforestando y lograr iniciar procesos, que están enmarcados dentro del ejercicio de la autoridad, asociados a la iniciación o a la puesta de actos de medidas preventivas y a la iniciación de procesos sancionatorios; pero también, en un ejercicio de trabajo también con las comunidades locales, en donde se ayuda a prevenir esas afectaciones que se están generando.

Como lo mencionaba hace un momento el representante, efectivamente muchas de estas áreas protegidas, se encuentran con algún tipo

de afectación, porque algunas fueron declaradas, teniendo población campesina o colona, adentro; otras, en el mismo proceso de conflicto armado, hizo que tuviéramos afectaciones o que recibiéramos población desplazada y obviamente esta población, también ha venido generando procesos de transformación en estos ecosistemas.

Allí hemos venido generando una estrategia, precisamente que se llama “estrategia de uso, ocupación y tenencia en las áreas de parques”, en donde estamos trabajando en cuatro (4) ejes que son principales: por un lado, en términos de lograr hacer un ejercicio de compra, de esos predios que están al interior de las áreas del sistema de parques, de tal manera que esa compra nos permita hacer un manejo mucho más adecuado de este territorio y lograr avanzar también en los procesos de clarificación de la tenencia, en los procesos agrarios, que nos permitan también la recuperación de baldíos y también avanzar en procesos de relocalización de esta población. Mucha de esta población también está ubicada en zonas que son altamente vulnerables y obviamente tienen un gran potencial en cuanto a la prestación de servicios.

Por eso, es parte del trabajo que estamos haciendo en torno a un ejercicio de relocalización voluntaria, de igual manera estamos trabajando en acuerdos para la conservación, precisamente con la población local que está ocupando esos parques nacionales ¿En esos acuerdos qué estamos buscando? Estamos buscando frenar la deforestación que se está presentando; lograr revertirla, es decir, lograr trabajar con esa comunidad local que está en esas áreas; buscando que esa comunidad también, se involucre en los procesos de conservación de las áreas protegidas y que pasen a hacer actividades no permitidas, a hacer actividades permitidas en los parques.

Como precisamente lo mencionaba el Representante Ciro Rodríguez, para el caso de la Región del Norte de Santander, pasar a hacer actividades permitidas, como el Ecoturismo, sí, pasar a hacer actividades como la restauración, como el monitoreo participativo. Actividades que también pueden generar empleos verdes y que pueden generar también condiciones que quiten la dependencia de los recursos que proveen esos ecosistemas y en otras alternativas que también opten por una mejora, digamos, en la calidad de vida que tiene esta población.

Esto, digamos, en un marco de la implementación de esa estrategia del uso, ocupación y tenencia, que también involucra un ejercicio fuerte, asociado al tema del ordenamiento territorial. Si logramos que efectivamente el territorio se ordene, esas áreas con función amortiguadora, también tengan un manejo adecuado, en donde esas áreas con posición amortiguadora, reduzcan las presiones que se vienen hacia los parques nacionales y efectivamente también los sectores inviertan, no solamente en el desarrollo de su sector productivo, sino en la conservación de esa base productiva, logramos, que efectivamente estos parques se suspendan en el territorio.

Aquí también es importante contarles que nosotros hacemos parte de los diferentes procesos de ordenamiento que se vienen dando en el territorio; no obstante, desde el año 2012, fuimos excluidos de los comités de ordenamiento de cuencas, a pesar de ser autoridad ambiental. De hecho, cuando se planteaban unos de esos desarrollos normativos que deben darse, es, lograr involucrar efectivamente a todas las autoridades ambientales que tienen competencia en ese ordenamiento del territorio:

Nosotros, adicionalmente en ese territorio, hemos venido trabajando en diferentes esquemas que también van asociados a no solamente el monitoreo de la deforestación, sino también la afectación que está teniendo sobre el recurso Hídrico. Tenemos en este momento: esquemas de monitoreo planteados en alrededor de diecisiete (17) parques nacionales naturales, en donde no solamente nos arroja información, en cuanto a la cantidad de agua que se está aportando por parte de estos parques, sino también en algunos casos, asociado a la calidad. Eso también se hace en el marco de un ejercicio de coordinación, que tenemos con el Ideam, en donde de manera complementaria, a las estaciones hidrometeorológicas que ellos tienen. Nosotros complementamos la información con el ejercicio de monitoreo que se hace en los parques nacionales. Y esto es parte precisamente, de la segunda pregunta que ustedes hacían, asociado con qué mecanismos tenemos nosotros, para el monitoreo y qué programas tenemos para tener toda la información sobre el recurso hídrico y allí precisamente, tenemos esa estrategia institucional de monitoreo, en donde no solamente regulamos: digamos tiene por objeto, conocer cuánta agua producimos, sino también el estado de esa agua y la importancia que tiene el manejo de esos ecosistemas, que son nuestros valores objeto de conservación, para lograr mantener este recurso hídrico en el territorio.

Precisamente en algunas de las Direcciones Territoriales que tenemos a cargo, especialmente las de la región Andina, venimos trabajando en el diseño de esas estrategias de monitoreo, no solamente con personal de parques nacionales, personal del Ideam, sino también, esas estrategias en donde se pueden vincular a las comunidades locales. De igual manera nosotros tenemos información y podemos que nuestro sistema de monitoreo, también, información sobre lo que se provee en términos de recurso hídrico y con los parques nacionales y, realizamos procesos de formación también, buscando resaltar la importancia que tienen estas áreas protegidas, para la conservación del recurso hídrico.

Adicionalmente, que es un tema muy importante, que va también asociado entre recurso hídrico y deforestación: parques nacionales ha identificado que tiene aproximadamente trescientas cuarenta y dos mil (342.000) hectáreas, que pueden ser abordadas desde procesos de restauración ecológica. Restauración ecológica que nos permita recuperar esos ecosistemas que se han venido afectando y lograr también generar condiciones de empleo y

condiciones también, que permitan revertir esos procesos de deterioro que tienen los parques nacionales.

En estos dos (2) últimos años, hemos abordado un total de cuatro mil (4.000) hectáreas en procesos de restauración ecológica. Hectáreas que efectivamente nos permiten que se recupere la funcionalidad que tienen estos ecosistemas y que bajo un monitoreo que se hace de manera detallada, no solamente se evidencia que esas áreas que se están interviniendo, están recuperando su composición, sino también, pues todos los servicios y todas las funciones que allí se tienen. Nosotros dentro del esquema, también, de control y vigilancia, digamos, no solamente lo venimos haciendo a través de sensores de uso remoto, también hacemos recorridos en campo, se hacen ejercicios de verificación; también se trabajan programas de prevención con las comunidades. Como lo mencionaba hace un momento, también se trabaja en términos de lograr tener esos puntos de alerta, en donde se están presentando evidencias de deforestación y lograr llegar a atender allí a tiempo, esas afectaciones.

De igual manera y también en el marco de un acuerdo para la prosperidad, en donde el presidente dio la instrucción de lograr formar una mesa de trabajo, no solamente con las entidades del sector ambiente, sino también con entidades del sector agropecuario y con comunidades campesinas que habitan o hacen uso de los parques nacionales. Se conformó una mesa de trabajo para lograr generar allí las alternativas de solución, que nos permitan afrontar la problemática asociada al uso, la ocupación y tenencia en los parques nacionales. Esto nos ha ayudado a instalar dieciséis (16) mesas locales, en donde precisamente se está analizando y se está recogiendo la información, sobre quiénes están al interior de las áreas protegidas, qué condiciones socioeconómicas tienen y qué alternativas pueden plantearseles, para garantizar que no haya más afectación a estas áreas y de igual manera, lograr vincularlas en el ejercicio del manejo, logrando así frenar la deforestación y la transformación de estos ecosistemas.

Esto obviamente nos ha llevado a la constitución de unos primeros acuerdos, especialmente orientados hacia parar la deforestación, en algunos parques nacionales y acelerar otros mecanismos que nos permitan evitar, por ejemplo, la tendencia del ñeateo o la contaminación del recurso hídrico al interior de estas áreas protegidas. De igual manera es importante contarles que nosotros venimos aportando en términos también, de la reducción de la vulnerabilidad y también contribuir en términos de la mitigación al cambio climático, buscando también, digamos, aportar en términos de los escenarios que ya mencionaba el director del Ideam, siendo las áreas protegidas la solución más efectiva y la solución menos costosa, para adaptarnos al cambio climático y para mitigar el cambio climático.

Precisamente y ya también haciendo un poco alusión directa a la pregunta que me hacía el Representante de Norte de Santander, doctor Ciro Rodríguez; En Norte de Santander, nosotros tenemos en total: tres (3) parques nacionales naturales: El Parque Nacional Natural Catatumbo, el área natural única que de hecho es única para el sistema de parques, que son los estoraques y tenemos parte del Parque Nacional Natural El Tamá. Precisamente venimos trabajando en el impulso de unos proyectos ecoturísticos, que vinculen a las comunidades locales; para el caso del área natural única de los estoraques, el área se cerró por un concepto que hubo cuando se presentó el fenómeno de La Niña, en donde había riesgo de deslizamientos, de las formaciones que allí se encuentran.

En este momento estamos trabajando, para lograr superar esas afectaciones que se dieron y es uno de los parques que está dentro de los proyectos pymes, dentro de los proyectos estratégicos, precisamente para fortalecer en esa región el turismo. El ecoturismo en este caso en los parques nacionales, precisamente es, buscando la vinculación de las comunidades locales, donde ellas también puedan no solamente, digamos, emplearse en ejercer turismo, sino también, liderar ese ejercicio de asociatividad y ese ejercicio de manejo, como comunitario, del ecoturismo.

Precisamente esta es una de las zonas que está priorizada, dentro de esos proyectos pymes y que esperamos también, junto con las soluciones que se tienen que dar, en términos de uso, ocupación y tenencia; porque ahí también hay un problema de tenencia, que es complicado para esta área natural única, en donde no muchos de los propietarios o de los poseedores, que se encuentran en este territorio, están esperando una solución en término a la compra y a que efectivamente, se puedan adicionalmente vincular en otras actividades, también en torno a la conservación de este santuario.

Lo mismo ocurre para el Parque Nacional Natural Tamá, que también está ubicado en Norte de Santander y el Parque Nacional Natural Catatumbo, que tiene otro, digamos, un problema complejo que está asociado al tema del conflicto armado, al tema del crecimiento de los cultivos ilícitos y también pues obviamente tiene una condición muy especial, porque gran parte de este Parque Nacional Natural, está traslapado con el Resguardo Catatumbo – Barí.

¿En dónde? Pues eso también tiene implicaciones en el manejo diferencial, que nos lleva a hacer un ejercicio de concertación e implementación de las acciones de manejo, con los cabildos indígenas que hay allí en este territorio. Gracias, Presidente.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muchas Gracias, a la doctora Carolina y si alguno de los Congresistas tiene algo que preguntar, puede intervenir. Doctor Euler Aldemar.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante Euler Aldemar Martínez Rodríguez:**

Gracias, Presidente. Una sola pregunta doctora Carolina, yo sé que las actividades y las acciones que está implementando parques naturales, son muchas, sino que mi pregunta va encaminada a lo siguiente, veo con gran preocupación, a pesar de que ustedes son solamente un estamento involucrado en este gran sistema, en donde debemos involucrarnos todos, mi pregunta es la siguiente: Miro con gran preocupación, que esas actividades que ustedes y muchas instituciones involucradas en ese sistema, no causan efecto; por ejemplo, miro que en el año 2014, las hectáreas deforestadas fueron ciento cuarenta (140.000) mil y para el 2015 lo que se vuelve a hacer es muy poco.

Entonces mi pregunta es, todas esas actividades y acciones que están implementando ustedes, junto con otras instituciones, ¿Qué efecto se está consiguiendo? porque pueden ser muchas y el efecto poco o pueden ser pocas y consiguen un efecto amplio. Miro, que según las Estadísticas que nos comentó el doctor Ómar, *estos resultados son muy, pero muy deficientes*. Y mi pregunta va encaminada a lo siguiente: ¿Entonces qué estrategias o visiones se pueden de aquí en adelante, conseguir o implementar, para que estos efectos sean mucho más amplios, para que los resultados esperados por toda la comunidad y nosotros, se puedan medir y esta división y visión, lleve las expectativas de cada una de las gentes, que estamos preocupados ante estos efectos?

**Hace uso de la palabra, doctora Carolina Jarrow Fajardo, Subdirectora Gestión y Manejo Parques Nacionales Naturales de Colombia:**

Precisamente, respondiendo a la pregunta que hace el honorable Representante Euler, nosotros hemos venido trabajando en esa estrategia que les planteaba asociada al uso, ocupación y tenencia, en donde estamos buscando vincular de una manera más directa a las comunidades locales, en la conservación de las áreas protegidas. Esto ya empieza a evidenciar también resultados, en términos de lograr parar en algunas áreas, la deforestación; pero, adicionalmente venimos trabajando y en parte, lo mencionaba también el Director del Ideam: En la generación de mecanismos de respuesta mucho más efectivos, que nos permitan parar la deforestación y eso está asociado también a las burbujas de deforestación, que se vienen generando en los departamentos, en donde está más acentuada la tala masiva de bosque.

Allí precisamente, en esas burbujas de deforestación, pues se hace toda la coordinación necesaria para lograr generar operativos de control, que permitan también frenar esa deforestación; pero también establecer medidas de manejo. Adicionalmente es importante también contarles, que, si bien pues venimos haciendo una tarea, el personal nuestro no es suficiente, ni el presupuesto - ¿sí? -.

Realmente somos de los países que menos inversión hace por hectárea a nivel mundial, en la conservación de su sistema nacional de áreas protegidas: de hecho, los diferentes estudios nos dicen, que se invierte casi lo de una caja de leche por hectárea - ¿sí? -. *¿Eso qué quiere decir?* más o menos, pues bueno, una caja de leche económica es a \$2.500,00, a \$3.000,00 pesos por hectárea del sistema de parques nacionales naturales; eso realmente es muy poco

- ¿sí?-.

Eso entonces, debe llevar a que efectivamente, se trabaje en torno a incrementar la Operatividad que tenemos como Autoridad Ambiental, pero también debe llevar a generar mecanismos financieros que propicien y que logren financiar ese trabajo también con las Comunidades Locales, que nos ayuden también en términos de abordar procesos de restauración ecológica.

Los procesos de restauración ecológica, generalmente son costosos, en parques, nosotros ya hemos venido definiendo protocolos, casi para cada uno de los ecosistemas que tenemos a cargo; pero son mucho menos costosos, que la inversión en otros lugares, precisamente porque son ecosistemas que alrededor todavía tienen áreas en muy buen estado de conservación y que puede potencializarse la recuperación de esas áreas, que se han venido perdiendo y precisamente, buscando mecanismos de generación de empleo verde, en esas opciones de restauración, se pueden emplear a muchas de las comunidades locales, que en este momento están haciendo uso y ocupación o que digamos, derivan su sustento, únicamente de los bienes o de los servicios, que hay en el parque o de los recursos naturales que allí están.

Yo creo que eso también debe llevar a un ejercicio, no solamente del sector ambiental, en donde los otros sectores también se ven involucrados, si los otros sectores, por ejemplo, hacen su planeación, incorporando las áreas protegidas, incorporando los criterios ambientales, que ya les hablaba el director del Ideam, eso va a hacer también, que eso contribuya a frenar la deforestación y a aumentar la capacidad que tenemos las diferentes autoridades ambientales que tenemos responsabilidad en el territorio.

Pero sí efectivamente nosotros estamos conservando unos ecosistemas, pero hay unas vías, pero hay minería criminal, que está dentro de estas áreas protegidas, transformándolas; definitivamente esto va a seguir generando un proceso de mayor afectación. Por eso definitivamente el control de estas áreas, es lograr frenar esos procesos de transformación, que no solamente es responsabilidad del sector ambiente y en este caso de parques nacionales, sino también, es responsabilidad de los diferentes entes territoriales y de los diferentes sectores productivos del país.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial, Cámara de Representantes:**

Doctora le puedo hacer un recuento, le comento que hoy en el Norte de Antioquia, exactamente en el Páramo de Belmira, Santa Inés, hay una dificultad y es que, en esa declaratoria, han venido y se sienten afectados los colonos, que toda la vida han vivido de la ganadería y de la leche en este Sector. Este Páramo provee el Agua que se consume en el área metropolitana alrededor de 3 – 4 millones de personas y vemos cómo en un Foro que se hizo aproximadamente hace un (1) mes, los campesinos de la región decían que ellos están guardando y buscando proteger, el recurso hídrico durante toda la vida y que muchos de los campesinos siembran árboles, que tienen en una parte del territorio, pues, para subsistir, para conseguir el ingreso para sus familias; pero ven cómo últimamente, la corporación ambiental y el ministerio de ambiente, los quiere desplazar, y lo decían de una manera jocosa, pero con rabia, que lo que no lograron hacer la guerrilla y los paramilitares durante tanto tiempo, hoy los está desplazando la corporación autónoma.

Así lo dicen y en una reunión que tuvimos con el Director de Corantioquia, el lunes, con estas personas, para tratar de socializar y mirar que no se afecten los ingresos de estos campesinos, de allí, surge una idea, que yo creo la podemos liderar en los parques nacionales; ya que usted me dice que 25 millones de colombianos, dependen de las aguas que proveen estos parques nacionales; por qué no ponemos un proyecto de ley, donde esas empresas de servicios públicos, las que se benefician, paguen estos cuidados ambientales a los campesinos, que han tenido todo este territorio y las empresas que sirven del acueducto del agua, para las centrales hidroeléctricas; pero hoy vemos cómo cada vez, queremos llevar a los campesinos hacia las ciudades, cuando esa no es la tarea. La tarea es que estos campesinos se queden en el territorio, ayuden a seguirlo guardando, por qué, porque ellos son los que han dado lo poquito que tenemos hoy en los temas ambientales - ¿cuidado?, es porque el campesino tiene esa conciencia de proteger la fauna y la flora.

Entonces, nosotros lo que queremos es que exista un proyecto de ley, donde estas empresas que se están enriqueciendo, con lo que protegen los campesinos, con lo de los páramos, con lo de los parques naturales, realmente paguen y no únicamente los estemos explotando; porque les estamos poniendo cada vez más obligaciones y las empresas son las que se están beneficiando. Le doy un ejemplo claro: En el Municipio de San Pedro de Los Milagros: EPM que tiene una represa para el acueducto y una represa para generar energía, para toda la ciudad de Medellín, tiene alrededor de yo no sé cuántas hectáreas, sembradas en madera comercial y los campesinos tenemos que sembrar productos naturales, especies naturales y ellos, van con sus

camiones, sacan la madera y vuelven y dicen, pero es que es comercial; en cambio al campesino, qué dificultad nos da para tener cualquier explotación de madera; que debería ser al contrario; pues ellos al contrario, pues si ellos utilizan el agua, entonces, pues que ellos sean los que más conserven esos espacios que tienen para la madera comercial y lo tengan para especies naturales.

Entonces, yo creo que, qué bueno que tuvieran la iniciativa, que nosotros aquí en esta Comisión, en cuánto hace, la aprobemos y la avalamos, para que saquemos adelante un proyecto de ley, para que tengamos parques naturales para los campesinos, que protegen esta áreas precisamente de los parques naturales, doctora Carolina.

**Hace uso de la palabra, doctora Carolina Jarrow Fajardo, Subdirectora Gestión y Manejo Parques Nacionales Naturales de Colombia:**

Sí, precisamente frente a su pregunta, el tema de la ocupación en los páramos es un problema a nivel general, que de hecho precisamente, se ha venido abordando no solamente desde parques nacionales, sino también, obviamente, lo ha tenido que tomar de manera mucho más directa, el Ministerio de Ambiente, con las áreas de páramo que ha venido declarando, en el marco de los últimos años.

Frente a este tema, definitivamente es totalmente necesario lograr definir y lograr financiar mecanismos, como el pago por servicios ambientales, que es lo que el presidente está planteando en este momento, en términos de lograr que esos campesinos cambien la forma de uso del territorio, en donde efectivamente se les pague por conservar ese territorio.

Precisamente nosotros tenemos en este momento, al interior del sistema de parques dos (2) muy buenos ejemplos de que eso es posible, lo estamos haciendo en el municipio de Villa de Leiva en la Cuenca del Río-Caño Cane Iguaque, en donde allí la gente paga un valor adicional, para que los predios que tienen los campesinos arriba, se mantengan en buen estado de conservación y yo creo que ese ejemplo, así como se hace allí, también lo tenemos en el valle y lo podemos replicar en muchas otras regiones del país y se puede generar el mecanismo financiero, que ayude a financiar ese pago por servicios ambientales, ese pago que le permita al campesino, lograr mitigar y reducir totalmente el uso que hace de los recursos de esos ecosistemas y tener un cambio en su sistema productivo. En torno a que digamos, lo que podía producir en el año con las vacas que tiene, con la planta que tiene, logre también recibirlo de otra forma. ¿Sí? Obviamente esto involucra un ejercicio también, de cambio en el proceso de usos y eso también es un cambio, en el mismo proceso de educación y formación que tiene la gente en los páramos.

Precisamente, nosotros hemos desarrollado diferentes mecanismos, que me parece muy interesante la propuesta de que podamos trabajarlos sin pensarlos por acá, en términos a la tasa de uso y también a el tema de un valor adicional, para por

ejemplo, las hidroeléctricas, que también hacen uso del agua que proviene de estas zonas, en donde definitivamente es totalmente necesario, que se tenga esa opción adicional, digamos, ese ingreso económico, que permita soportar esos mecanismos de pago por servicios ambientales.

Así como usted en este momento lo ha dicho, también en la Región de Antioquia, está la Estación de Cornare, con el programa bancodés, este programa y otros programas que se vienen desarrollando, tienen que tener ese impulso, porque yo creo que la conservación también debe ser un mecanismo, que no solamente genere presión a esa población, sino que genere alternativas también económicas, que les permitan vivir de manera armónica, en esos ecosistemas y así también reducir las presiones y conservar lo que finalmente va a beneficiar al resto de los colombianos, a todo el resto de colombianos.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

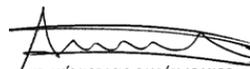
Así es doctora Carolina, le agradecemos mucho en esta Comisión por su intervención, por su deferencia para con nosotros. Entonces, yo creo, doctora Esmeralda, Secretaria de la Comisión, que ya se ha agotado el Orden del Día.

**Hace uso de la palabra, doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General, Comisión Ordenamiento Territorial:**

¡Sí, Presidente!

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Pues agotado el Orden del Día, citamos para el próximo miércoles a las ocho (08:00:00) de la mañana, para tener la Comisión de Ordenamiento Territorial. Muchas Gracias, a todos. Muchas gracias, doctora Carolina Jarrow. ¡Muchas Gracias!



HR. LUÍS HORACIO GALLÓN ARANGO  
Presidente  
Comisión Ordenamiento Territorial



Dra. ESMERALDA SARRIA VILLA  
Secretaria General  
Comisión Ordenamiento Territorial.

\* \* \*

COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO  
AL PROCESO DE DESCENTRALIZACIÓN  
Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL

ACTA NÚMERO 007 DE 2017

(mayo 17)

En Bogotá, D. C., el día miércoles, 17 de mayo de 2017, siendo las 8:40 a. m., se reunieron los honorables Representantes a la Cámara miembros de la Comisión Especial de Seguimiento al Proceso

de Descentralización y Ordenamiento Territorial, en el Salón de Sesiones de la Comisión, previa citación cursada a través de la Secretaría General de la Comisión.

**Inicia sesión correspondiente el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muy buenos días. Doctor Dimitri, esperamos su exposición de una manera muy responsable, con el fin de que los colombianos estemos enterados de todo lo que está pasando con el tema del transporte en nuestro país.

Bienvenido doctor Dimitri.

**Hace uso de la palabra el doctor Dimitri Zaninovich Victoria, Ministro de Transporte:**

¡Muy Buenos Días! Muchas gracias Presidente. Muchas gracias a todos los Representantes que asisten el día de hoy, un saludo a todos los Representantes con quienes hemos venido discutiendo en su momento Proyectos de Impacto Regional, Proyectos de Transporte, que han sido tan alegados en estos ocho (8) años y que empezamos a ver los resultados hoy en día.

Yo traje aquí una presentación y lo que quiero hacer es un esquema general de lo que se ha venido realizando en Infraestructura y yo le agradezco, Presidente, por esta Citación, porque en Infraestructura hay mucho que mostrar. La gran revolución que se está dando en Infraestructura, es algo que tal vez muchos de los colombianos, todavía no hemos percibido, que muchas veces no viajamos a las vías en donde se están dando los grandes desarrollos y hoy no estamos valorando, ni dándonos cuenta de los Grandes Proyectos que se están haciendo. Y lo digo porque estamos ante la Inversión más grande en la Historia de la Infraestructura que ha tenido este país. Esa Inversión en Infraestructura, que es histórica, promete tener un impacto, promete tener un impacto en el Desarrollo del país, promete integrar Regiones que históricamente no han estado integradas; promete reducir los costos de Transporte, para poder exportar y conquistar otros mercados y facilitar la Transformación Productiva de este país y por supuesto, promete generar Crecimiento Económico en el Desarrollo de esa Infraestructura; y eso no es solo promesas: ya lo estamos viendo y por eso he traído aquí un Esquema muy general y cómo el Ranking de Competitividad, en que hemos estado en una Talla Media, hemos ido escalando poco a poco, algunos de los Renglones de Competitividad, donde veníamos de unos Escalafones bastante bajos en términos de Infraestructura.

¿Y por qué veníamos de una posición tan rezagada? Pues recordemos que, en el 2010, por un lado, nos recibe la ola invernal más complicada de los últimos cincuenta (50) años y nos recibe, además, una crisis de infraestructura, donde teníamos muchos contratos paralizados, obras sin terminar, concesiones en líos jurídicos y eso generaba una gran percepción negativa, a nivel de los ciudadanos, sobre el Desarrollo de la Infraestructura, ¿y eso en

qué se ha traducido? Se ha traducido en los Altos Costos Logísticos, si nosotros vemos Colombia todavía tiene Costos Logísticos superiores al resto de la Región. Lo que nos dice que ahí hay una gran tarea por solucionar y esa gran tarea la fuimos abordando desde dos (2) frentes, una desde la infraestructura y otra desde los Servicios de Transporte o la Reducción de los Costos Logísticos. Acá vemos cómo los Costos Logísticos en Colombia están... este es el resultado de la Encuesta Nacional Logística de 2015, que ha ido disminuyendo con respecto al 2008; es decir, ya hay resultados en la Reducción de los Costos Logísticos, sin embargo, empezamos a ver que en los Costos Logísticos, empiezan a aparecer Costos o Componentes diferentes a la Infraestructura.

Vemos cómo a medida que el país avanza, la logística se complejiza, ya no es solo el costo del transporte, el que importa para reducir el costo logístico del producto, empieza a aparecer el costo a almacenamiento, las bodegas en las grandes ciudades empiezan a crecer y a volverse un componente fundamental, en el transporte de la carga, el manejo de proveedores, el procesamiento; el uso de inventarios y de tecnologías empiezan a volverse componentes cada vez más importantes.

Hemos estado, hemos evolucionado, del medio de transporte de la carga de un camión del punto A al punto B, donde solo pensamos en la vía, a entender que es un proceso logístico más complejo, en el que tenemos que reducir los costos. Y entonces a pesar de que venimos mejorando los costos logísticos, queremos mostrar a qué se debe y por qué resulta importante, lo que se ha hecho en este gobierno.

Lo primero era trabajar sobre la infraestructura y aquí vengo también es a presentar los resultados, que ya estamos en las últimas. En el último año de este gobierno, que empieza a partir de agosto y que es importante mostrar, los resultados de esa transformación. Lo primero que se hizo fue buscar incrementar la inversión en infraestructura y ¿eso qué tuvo? Gracias al Congreso de la República, a la Ley 1508 de 2010, que reglamentó y permitió la creación de los APP, un concepto diferente, un concepto diferente a la deuda pública, donde dejamos de pagar anticipos, donde dejamos de pagar por obra, a pagar por nivel de servicio; y eso nos ha permitido cambiar todo el panorama de la infraestructura, con esto ya no tenemos los problemas que teníamos antes, que entregábamos peajes, el concesionario recaudaba, pero las obras no se hacían, sino que solo se le paga al concesionario, en el momento en que estén listas las obras.

Creamos la ANI, en ese momento, el doctor Andrade que está aquí, alcanzó a entrar al antiguo INCO, por un corto tiempo y empezó la construcción de la Agencia Nacional de Infraestructura, que genera la confianza a los inversionistas en los grandes proyectos y hoy la ANI es un modelo internacional, es un modelo de referencia, donde varios países vienen a conocer, cómo se ha ido planeando, estructurando y ejecutando, los grandes proyectos de infraestructura y por supuesto de la

mano del Congreso, también, sacamos adelante la ley de Infraestructura, que nos permitió acelerar la ejecución de los grandes proyectos.

Eso en qué se ha traducido. Hay un incremento de la inversión en infraestructura y es un incremento que pasamos por debajo del uno por ciento (1%) del PIB en la década anterior y estamos llegando a casi el tres por ciento (3%) del PIB de Inversión en Infraestructura, y este es el principal problema a resolver. Teníamos muchas peticiones, como usted decía, vamos a las regiones y las necesidades siempre exceden a los presupuestos y ¿cuál fue la estrategia? Atraer la inversión privada, a través del esquema de concesiones, de eso viene el proyecto de 4G.

El doctor Andrade sé que también podrá puntualizar en algunos de los temas; pero es un proyecto que lo es exitoso, hay treinta y un (31) proyectos adjudicados, entre iniciativas públicas e iniciativas privadas, 40 billones que le van a permitir a los colombianos, ahorrar en un treinta por ciento (30%), los tiempos de viaje y en un veinte por ciento (20%) los gastos de operación vehicular, 225 kilómetros en variantes, que buscan solucionar esa tragedia en las carreteras construidas, pasando por cada uno de los pueblos, por cada uno los municipios, con más de 5.000 km concesionados.

Ese Paquete fue tan grande, que lo sacamos en tres (3) obras, obras que fueron adjudicadas, de las cuales ya ocho (8) tienen cierre financiero y en donde este año esperamos cerrar en ejecución, con más de veinte (20) proyectos de esos treinta y un (31) proyectos.

Es importante destacar solo 4G, con su parte en todas las Regiones del país, va a generar un 1% del crecimiento adicional en el PIB y una vez esté terminado el 4G, la posibilidad de moverse más rápido, a menores costos y más seguros, calculó Planeación Nacional, que debe tener un impacto en el largo plazo, de 1.9% adicional del Producto Interno Bruto (PIB).

Adicionalmente se creó el Esquema de Iniciativas Privadas, en la que buscamos que los privados también idearan y estructuraran proyectos que respondieran a necesidades de las regiones y en eso tenemos proyectos que están en discusión, que están en este momento en construcción, como Pereira - La Victoria; Cerritos - La Virginia; Conexión Vial Nuevo Sol; Viaducto Soacha; el IP Vial acceso a Mompo; Tasajera - Palomo; Circunvalar de Occidente; Barbosa - Bucaramanga; Pasto - Chachaguí; Duitama - Pamplona y Accesos Norte, Fase Dos (2).

Entonces, esta es la historia de la Inversión Privada. Aquí también hay una Inversión Histórica en Obra Pública, a través del Invías, donde el principal programa ha sido las Vías para la Equidad; con 4 billones y 858 kilómetros y como ustedes pueden ver en el mapa intervenidos a lo largo y ancho de todo el país.

También en el cuestionario se me hacía una invitación, a fin de contar qué ha pasado con

Puertos y creo que es importante destacar que el sector portuario es entre otros, el más exitoso de todos los sectores, donde hemos tenido más de 4.1 billones invertidos, como Inversión Privada y ¿qué resultados tenemos hoy? tenemos hoy una Cartagena que se ha consolidado como el Hop Regional en el Caribe, moviendo un importante número de toneladas de carga y sobre todo transbordo. Tenemos a Buenaventura, consolidándose como un puerto de importación, con más de \$15 millones de toneladas, donde hemos hecho una inversión en la profundización del canal, de 107 millones, que nos garantizan que buques de gran calado puedan seguir entrando a Buenaventura.

En Urabá, tenemos unos proyectos en marcha, que le apuestan a esa conectividad que se va a generar entre Medellín y el Urabá, con Mar Uno y Mar Dos: dos proyectos de 4G y tenemos varios proyectos portuarios en camino, en el proceso de ser concesionados.

Barranquilla le apuesta a la posibilidad de consolidarse. De consolidarse como ese punto de Intercambio Nodal entre el Río y el Mar, Barranquilla y los Puertos, siguen creciendo y siguen invirtiendo con la expectativa de poder seguir movilizando carga y es carga que viene creciendo ya en el Río Magdalena, donde esperamos cerrar con más de tres 3 millones de toneladas, movilizadas a lo largo del río.

Vías Férreas. También hay una pregunta en ese cuestionario, acerca de las Conexiones Férreas y yo aquí creo que es importante, ser francos en las limitaciones también, que se han tenido en el Sistema Férreo y son limitaciones que, en un país, que ha tenido un atraso histórico en infraestructura y unos recursos limitados y la apuesta fue poner al día, primero, El Sistema Carretero, el Sistema Carretero beneficia a más municipios, a más personas, no solo carga sino pasajeros y esa fue la tarea que este Gobierno quiso dejar cumplida.

No obstante, en el tema férreo, sí hay una hoja de ruta y unas islas de acción, en las que se vienen trabajando. Lo primero, Garantizar y consolidar esas dos (2) grandes columnas vertebrales del Sistema Férreo que es Buenaventura y Eje Cafetero, y, Santa Marta - Chiriguaná - La Dorada; en las cuales hoy existen Contratos de Concesión y hoy, además, en esa columna vertebral: Santa Marta - Chiriguaná, existe un proyecto de una Segunda Línea a cargo de Fenoco y el interés de una Firma Inglesa Hold Sway, por tener una operación sobre ese corredor.

Esa ha sido digamos, la primera prioridad de consolidar esos dos (2) Corredores Férreos. La pregunta sí es, ¿cómo vamos a desarrollar los siguientes proyectos, que van a ir alimentando esa Red Férrea? Son proyectos que, en su momento, tuvieron un gran interés por parte de varias empresas privadas y la caída en los precios del carbón y del petróleo, que son las principales cargas que se movilizan a través del tren, frenaron o desaceleraron esos proyectos; pero estamos trabajando con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), para

presentar esa hoja de ruta de los pasos a seguir, para el desarrollo del sector férreo.

En el Tema de Aeropuertos, yo creo que también ha sido exitoso el Modelo de Concesión. Tenemos a través de la Aerocivil, veinte (20) aeropuertos propios y sesenta y tres (63) aeropuertos comunitarios, pero la gran Inversión se ha hecho a través de las APP, en los Principales Aeropuertos del país. 2.11 billones de pesos en Infraestructura y 530 mil en tecnología, donde le hemos dado una prioridad a mejorar los Sistemas de Aeronavegación, que nos permitan en tiempos de crisis climática, poder ofrecer la continuidad en el servicio.

Ahora, como les venía diciendo, el esfuerzo no ha sido solo en Infraestructura, sino en cómo hacemos que los servicios de transporte que se prestan en infraestructura, efectivamente se traduzcan en menores costos para los colombianos y en eso, este Gobierno hizo un plan maestro de transporte intermodal, en el cual se están proyectando los grandes proyectos que se deben empezar a estructurar y en esto es importante tener presente, que el Ciclo de Maduración de los Grandes Proyectos, es un ciclo, que toma entre cinco (5) y nueve (9) años. Entre que un proyecto se vea, se diseña, se estructura, se contrata, se construye y se opera, pueden pasar prácticamente, entre cinco (5) y nueve (9) años y por eso, este Gobierno también ha querido dejar la hoja de ruta, en los siguientes proyectos a desarrollar, como un ejercicio que es el plan maestro de transporte intermodal, en la cual se identificaron 101 proyectos de La Red Básica; 31 Aeropuertos; 52 Redes de Integración; 5 Ríos para intervenir; 5 Líneas de Red Férrea y la garantía del mantenimiento de los dragados.

Y esto lo hemos querido complementar con acciones para mejorar la eficiencia logística - uno: los corredores, los accesos urbanos, es el siguiente tema que estamos trabajando y es que las 4G, una vez estén construidas, se van a encontrar con esos cuellos de botella, que son los accesos a las ciudades y ahí tenemos problemas de diversa índole, especialmente es un problema institucional. La vía nacional llega hasta las afueras del Municipio, la mayoría de las grandes ciudades y entramos a la jurisdicción de los municipios y ahí hemos tenido problemas de continuidad en los grandes proyectos.

Entonces, logramos ahorrarnos el treinta por ciento (30%) de los costos en las vías intermunicipales y cuando llegamos al acceso a la ciudad, vemos que estamos perdiendo entre una (1) y dos (2) horas en el acceso a la ciudad; por eso, estamos diseñando con las ciudades y lo verificamos.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Señor Viceministro, le pido un minuto, ya tenemos el quórum decisorio para votar el Orden del Día propuesto.

Señora Secretaria, por favor inicie llamado a lista y la lectura del Orden del Día propuesto.

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:**

Sí señor Presidente, entonces hacemos el llamado a lista para verificar el quórum decisorio:

Doctor Fabio Alonso Arroyave Botero	Presente
Doctora Lina María Barrera Rueda	Presente
Doctor Didier Burgos Ramírez	Presente
Doctor Alfredo Rafael Deluque Zuleta	Presente
Doctor José Edilberto Caicedo Sastoque	
Doctor Jack Housni Jaller	Presente
Doctor Rodrigo Lara Restrepo	
Doctor Euler Aldemar Martínez Rodríguez	Presente
Doctor Alfredo Guillermo Molina Triana	
Doctor Hernán Penagos Giraldo	
Doctor Álvaro Hernán Prada Artunduaga	Presente
Doctor Ciro Antonio Rodríguez Pinzón	
Doctor Óscar Hernán Sánchez León	
Doctor Fernando Sierra Ramos	Presente

Señor Presidente, le informo que tenemos quórum decisorio, para la aprobación del Orden del Día.

**En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:**

Doctor Alfredo Guillermo Molina Triana	Llegó en sesión
Doctor Ciro Antonio Rodríguez Pinzón	Llegó en sesión.
Doctor Óscar Hernán Sánchez León	Llegó en sesión

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Sí. Entonces continuemos con la aprobación del Orden del Día, señora Secretaria.

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:**

I

**Llamado y verificación del quórum**

II

**Aprobación del Orden del Día**

III

**Aprobación del Acta número 001**

De la Sesión Conjunta COT Senado y COT Cámara, del 14 de diciembre de 2016 y Acta número 005 del 19 de abril de 2017.

IV

**Proposición número 008 del 9 de noviembre de 2016**

Donde se cita al señor Ministro de Transporte y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con un cuestionario que se les envió con la Proposición, con el fin de conocer los avances, beneficios e impacto económico, social y ambiental de los Proyectos de Desarrollo Sostenible a Nivel Regional, Territorial, que actualmente se adelantan; así como para establecer mecanismos de fortalecimiento, planes, programas relacionados con las políticas del Gobierno nacional en esta materia. Cítese al Ministro de Transporte y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en la

fecha y hora que determine la Mesa Directiva de la Comisión de Ordenamiento Territorial, con el fin de que se sirvan dar Respuesta a los cuestionarios adjuntos, a la presente proposición.

Presentada por los honorables Representantes a la Cámara Miembros de la Comisión de Ordenamiento Territorial.

**Cuestionario para el Ministro de Transporte, doctor Dimitri Zaninovich Victoria:**

1. Tomando como punto de referencia indicadores de competitividad y desarrollo a nivel de América Latina, comparativamente con el nivel nacional, regional y departamental, en materia de infraestructura vial, ferroviaria, de aeropuertos y portuaria, ¿cuál es el posicionamiento o el estado de avances en dicha materia?
2. ¿Posee Colombia una infraestructura que le permita en materia de competitividad y desarrollo a nivel de entidades territoriales, cumplir las proyecciones que en materia económica trazó el Gobierno nacional, en el Plan de Desarrollo 2014-2018?
3. En Materia de Infraestructura, según los Planes de Desarrollo del Gobierno nacional, ¿qué porcentaje del Producto Interno Bruto (PIB) nacional, se ha invertido o destinado, para desarrollar las obras que requiere el país y lograr su modernización?
4. Si en materia de competitividad y crecimiento económico la infraestructura vial juega un papel fundamental, ¿cómo se explica que, en Colombia, un alto porcentaje de la red vial se encuentre en malas condiciones, no exista un adecuado sistema de carreteras y uso del transporte fluvial?
5. ¿Qué estudios técnicos ha adelantado el Ministerio, para establecer riesgos y vulnerabilidad en materia de infraestructura vial, que permitan avanzar en el proceso de modernización, superando dificultades en la construcción de vías y su mantenimiento, así como para el desarrollo de una red ferroviaria, que permita brindar cobertura a lo largo y ancho del territorio colombiano?
6. A la fecha, ¿cuál es el porcentaje o los kilómetros de dobles calzadas ejecutados, que se registran en normal funcionamiento y conexión eficiente?
7. ¿Se han proyectado realizar o desarrollar por parte del Gobierno nacional, nuevos proyectos viales que generen mayor impacto económico en las Regiones más pobres del país?
8. Frente a la Creciente ola invernal al nivel nacional, ¿qué porcentaje de la red vial se encuentra en buen estado? ¿Qué obras civiles se adelantan para prevenir y mitigar el impacto de derrumbes y cierres de paso que se producen, a causa de la ola invernal?
9. Con relación a la infraestructura marítima y de puertos, ¿qué inversiones y obras se han adelantado para acondicionar sus termina-

les marítimas, para lograr el mejoramiento de la Infraestructura, que permita su modernización y protección de esta cadena productiva?

10. En materia de transporte ferroviario, ¿cuál es la situación actual de la red? ¿Se ha considerado la posibilidad dentro de las políticas del Gobierno en materia de infraestructura, integrarlo desde el punto de vista del concepto de transporte multimodal?

**Cuestionario para el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Luis Fernando Andrade:**

1. Desde el punto de vista de la ANI, ¿la infraestructura vial qué efectos tiene para el desarrollo y la competitividad de las regiones o entidades regionales?
2. ¿Cuál es la proyección de la ANI desde el punto de vista de las políticas del Gobierno nacional, frente a la infraestructura vial y transporte en el país? y ¿qué proyectos específicamente impactarán significativamente, la competitividad y el desarrollo del país?
3. ¿a nivel nacional qué departamentos registran mayores avances en materia de infraestructura vial y en tema de movilidad en el país?
4. ¿Se ha proyectado realizar o desarrollar por parte del gobierno nacional, nuevos proyectos viales que generen mayor impacto económico en las regiones más pobre del país?
5. En cuanto a los proyectos de vías 4G, en la actualidad, ¿cuáles evidencian mayores avances y retrasos a nivel de las regiones del país? ¿Cuál es el estado actual de los avances? ¿Cuáles son las fechas estimadas para la terminación de obras?
6. ¿Cuál es el estado actual de las vías y puentes que fueron afectados por la ola invernal año 2016 y qué planes a nivel preventivo se han desarrollado, para evitar el aislamiento a nivel regiones, por cierre de vías que son de vital importancia para la economía del país, como resultado del fenómeno invernal que actualmente afronta el país?
7. ¿Qué mecanismos o estrategias ha considerado la ANI desarrollar, conjuntamente con el ministerio de transporte, para el mejoramiento y modernización de la infraestructura vial del país? ¿Cuál es el estado actual de ejecución de los proyectos de las nuevas concesiones viales 4G, frente al caso Odebrecht?
8. En materia ferroviaria, ¿qué tipo de proyectos e inversiones en cabeza de la ANI adelanta el Gobierno nacional, para recuperación y modernización de las vías férreas que hoy existen?
9. ¿Cuál es el balance actual de las obras adelantadas, dentro del proceso de transformación y modernización de infraestructura de los aeropuertos, que a nivel nacional adelanta el Gobierno nacional?

V

**Lo que propongan los honorables representantes**

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Después de estar leído el Orden del Día, los señores representantes a la cámara de la Comisión de Ordenamiento Territorial, ¿aprueban el Orden del Día propuesto?

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:**

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Tercer Punto: aprobación de las Actas número 001 de la Sesión Conjunta COT Senado - Cámara: del 14 diciembre de 2016 y Acta número 005 del 19 abril de 2017: Actas que reposan en los correos electrónicos de los honorables Representantes, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Tiene la palabra Representante Arroyave.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Fabio Alonso Arroyave Botero:**

Señor Presidente, yo me abstengo de votar las dos (2) Actas, por las cuales de manera formal presenté excusa, ya que no estuve en ninguna de las dos sesiones.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Con la excusa del señor Representante Arroyave, colocamos a disposición la aprobación de las actas leídas con anterioridad, ¿aprueban los Representantes de la Comisión de Ordenamiento Territorial de Cámara, las actas?

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:**

Han sido aprobadas, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Entonces continuamos con el orden del día, señora Secretaria y entonces continuamos con la exposición del señor Viceministro de Transporte.

**Hace uso de la palabra el doctor Dimitri Zaninovich Victoria, Viceministro de Transporte:**

Muchas gracias Presidente. Entonces, retomo la presentación y trato de ir cerrando y es: cómo hemos complementado esos grandes Proyectos de infraestructura que han estado en ejecución; que hoy están generando el crecimiento por la demanda que generan de insumos de profesionales de Servicios,

que está calculado en el uno por ciento (1%) del PIB y estamos complementando con medidas de Logística, para que eso se transmita en reducción de costos de transporte.

Uno, accesos urbanos: y es cómo facilitamos que esos costos continúen, incluso, en el acceso al municipio.

Dos, la actualización del Marco Normativo de Logística.

Este es un país que es básicamente carretero, si nosotros le quitamos la carga que mueve el carbón o que mueve el Tren de Carbón y encontramos que este es un país en que la mayoría de las cargas se mueven por camino y así mismo, la regulación y la normatividad, ha sido pensada solo en el camión y hoy lo que vemos es que estamos desactualizados, en poder tener una normatividad que permita integrar todos los modos que existan entre esas logísticas, que puedan moverse tanto por río, por aire, por tren, por camión, sin tener dificultades o traumas de trámites burocráticos y son los temas que hemos venido resolviendo y abordando para facilitar eso.

Las fuentes de financiación, explorando nuevos mecanismos para financiar los siguientes grandes proyectos y un ejercicio de priorización de los grandes proyectos. ¿Cómo se traduce ese modelo y esa apuesta logística en gerenciar los corredores logísticos? y lo que nos encontramos es que, en un corredor logístico, el problema que se encuentra, es no solo en infraestructura, es no solo en logística, sino que se encuentra es, que son problemas transversales.

Cojamos por ejemplo el corredor Bogotá - Buenaventura, solo saliendo por Soacha, nos encontramos un problema interno de Bogotá, en cuanto a la movilidad en la Autopista Sur; después en Soacha nos encontramos restricciones en los horarios a los vehículos; después vamos hacia Ibagué, donde hay una sola logística, donde no hemos podido abordar por problemas del POT; después vamos a la línea, donde es necesario avanzar en el Túnel de La Línea y entonces nos encontramos que tenemos medidas de diferente índole: De Infraestructura, de POT, de regulación y para eso desarrollamos la gerencia de los corredores Logísticos y lo que hemos desarrollado con esto, es pedirle al gerente que esté articulando y resolviendo todos los problemas que tiene cada corredor logístico.

Este Ejercicio salió siendo un modelo muy exitoso, que fue entre Buga y Buenaventura, empezamos a hacer las obras de la segunda calzada y eso nos obligó a hacer cierre sobre la vía más importante al Puerto de Buenaventura, qué logramos hacer, pusimos un gerente logístico, que pudiera hablar con los generadores de la carga, con los transportadores, con los Puertos, con la DIAN, con los Alcaldes, con la Gobernadora y que articulara y facilitara el movimiento logístico y fue tan exitoso, que a pesar de que la vía estuvo cerrada, se siguieron movilizando el mismo número de camiones y la misma cantidad de carga.

Ese es el ejemplo que estamos queriendo replicar, donde hemos cogido unos corredores para iniciar: Bogotá - Buenaventura; Bogotá - La Costa Caribe; Bogotá - Cúcuta; Villavicencio - Bogotá; Medellín - Cúcuta; Rumichaca - Costa Caribe; Puerto Carreño - Buenaventura, como esos corredores que queremos atender de forma detallada, con un gerente que esté a cargo de solucionar esos problemas. Y esa es la transformación que queremos empezar, a la medida en que vamos avanzando de forma exitosa, en la construcción de la Infraestructura.

Adicionalmente en el cuestionario que se nos presenta, quería yo abordar una de las preguntas, que se nos envía al ministerio, después de hacer un barrido de lo que hemos hecho y queremos seguir haciendo y es el tema de la ola invernal.

Presidente, yo sé que esta es una Comisión que está muy atenta de lo que sucede en las Regiones, especialmente, con el impacto que pueda tener la ola invernal sobre la movilidad y lo que hemos hecho es identificar cada uno de los puntos críticos en la red vial nacional, hemos identificado 1.750 puntos críticos, que son los que históricamente presentan problemas y en cada uno de esos puntos críticos, hemos dispuesto de maquinaria en las respuestas que requiere cada uno de esos puntos críticos. En algunos casos es maquinaria, en algunos casos son restricciones.

En total tenemos 1.519 equipos en la red vial concesionada; 600 equipos en la red vial no concesionada; 50 equipos en aeropuerto; 74 administradores viales; 26 direcciones territoriales; 21 equipos en el río Magdalena y 7 mil millones disponibles, en montos agotables, para reaccionar a las emergencias.

Aquí está el Representante Dídier, que vive por su región muy pendiente del tema de La Línea, tuvimos unos cierres sobre La Línea: deslizamientos que bloquearon por 21 horas el paso sobre esa vía, en la cual logramos anoche o esta mañana, a la 1:50 a. m. de la mañana, dar paso sobre esa vía.

Pero lo que queremos transmitirles es que estamos listos para actuar identificando cada uno de los puntos críticos y es imposible prever o evitar el impacto de los desastres naturales, que pueden poner sobre las vías y sobre el país; pero lo que sí podemos es tener un Plan de Acción muy bien armado, identificando cada una de las necesidades, para poder reaccionar rápidamente.

Aquí, con el doctor Andrade, va a profundizar en el Estado de las 4G, de cómo van los grandes proyectos y yo cierro con este panorama, donde les agradezco este espacio, para contar los grandes avances, para contarles que este es uno de los grandes programas de mostrar de este Gobierno, es la infraestructura, es, que hoy son una realidad, 31 Proyectos adjudicados. Los proyectos van a tiempo, son proyectos que están generando empleo y que ya en las regiones empiezan a mostrar esa visión y esa imagen de un país mejor conectado y moderno. Muchas Gracias.

### **Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Gracias señor Viceministro de Transporte, doctor Dimitri. Entonces, le damos el espacio al doctor Luis Fernando Andrade, para que nos dé respuesta al cuestionario y luego, las intervenciones de los Congresistas.

Muy buen día doctor Luis Fernando, muchas gracias por estar acá en la Comisión de Ordenamiento Territorial.

### **Hace uso de la palabra el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Muy buen día para todos. Un saludo muy especial al Presidente de la Comisión y a todos los Representantes aquí presentes.

El Viceministro ya les hizo un recuento en términos generales de lo que ha sido la Inversión en este período del Gobierno del Presidente Santos. Yo voy a puntualizar más sobre lo que se ha hecho en el tema de concesiones y asociaciones público-privadas, que es la Responsabilidad de la ANI.

Nosotros desde la ANI, iniciamos el programa más importante de infraestructura que ha tenido el país, donde ya los resultados son muy evidentes. Voy a citarles dos (2) cifras, dos cifras que trabajamos como metas para el Plan Nacional de Desarrollo, por ejemplo: lo que llamamos Mal Versión Privada en Infraestructura; la inversión que han hecho los privados, en carreteras, puertos, aeropuertos, a través de los Contratos de Concesión; en el primer año de Gobierno, completo en el año 2011, fue de 3.1 billón de pesos, eso, sumando todas las concesiones, todos los puertos, todos los aeropuertos.

Este año que pasó, el 2016, se invirtió más del doble, se invirtieron 6.3 billones de pesos, o sea, logramos duplicar en el período de Gobierno del Presidente Santos, lo que invierten los privados en la infraestructura del país y esos montos hoy en día son muy superiores a los de la inversión pública; para ponerlo en perspectiva: el año pasado el presupuesto que le aprobó el Congreso de la República, al sector transporte, para obra pública, en el Invías y en la Aerocivil, no llegó a los 3 billones de pesos, mientras que los privados invirtieron 6.3 billones de pesos; eso quiere decir que a través de los contratos de concesión, se está haciendo más del doble de la inversión, que se hace a través de la obra pública y por ejemplo en una estadística que se menciona mucho en los periódicos, es: ¿cuántos kilómetros tenemos ya de doble calzada en las autopistas del país?.

Este Gobierno arrancó con 800 kilómetros de doble calzada y ya pasamos los 2.000 kilómetros, o sea, hicimos en estos últimos años, más del doble o el doble de lo que se había hecho en toda la historia del país en dobles calzadas, y logramos contratar a través del Programa de 4G, una cantidad de dobles calzadas, que nos van a permitir llegar a 3.400 kilómetros, o sea, se arrancó en 800, ya pasamos

2.000 y vamos a llegar a 3.400 con los contratos que ya tenemos 4 veces más de lo que arrancamos. Esto pues es un gran éxito y es algo pues que tenemos que seguir promoviendo.

Ahora, normalmente hablamos de carreteras, pero las carreteras son el sector que toma más tiempo modernizar y más tiempo construir, porque las inversiones son muy cuantiosas y la construcción es difícil. Por otro lado, el tema portuario y el tema aeroportuario, es mucho más rápido de poner al día y eso es efectivamente lo que hemos hecho. Si miramos el sector portuario, todos los puertos están bajo el esquema de concesión. Hoy en día tenemos dos (2) de las zonas portuarias más competitivas de la región. Solo, por ejemplo, en la Bahía de Cartagena, ya tenemos más de veinte (20) concesiones portuarias y tenemos uno de los JOS o puntos de transbordo, más importantes del Caribe. Colombia en este momento está superando a la propia Panamá, en términos del transbordo que hacen los buques.

Las navieras están encontrando más eficiente hacer esos transbordos, no en Panamá, que es por donde pasan los buques el Canal de Panamá, sino moverse un poquito más allá, a Cartagena, por las eficiencias que están encontrando en los puertos colombianos.

En Cartagena, por ejemplo, tenemos ahora uno de los puertos más modernos de exportación de petróleo e importación de líquidos, que es por toda vía, que se inauguró hace dos (2) años. Tenemos uno de los principales puertos de importación de gas y para evitar problemas en épocas de escasez, se inauguró el año pasado y continúan los Planes de Inversión, en todas estas sociedades portuarias.

En Buenaventura ha ocurrido algo similar, cuando arrancó este Gobierno, el único Puerto significativo operando en Buenaventura, era la Sociedad Portuaria de Buenaventura. Hoy tenemos tres (3) megapuertos. La Sociedad Portuaria de Buenaventura, invirtió muchísimo en modernización: ciento ochenta millones (US\$180'000.000,00) de dólares, pero simultáneamente, entraron en operación: TCBuen y el puerto de agua dulce y por primera vez estamos teniendo un negocio de transbordo significativo, como se generó en Cartagena, en el Puerto del Pacífico. Esto básicamente nos pone a nosotros en el sector portuario, como uno de los líderes a nivel latinoamericano; hace unos años, éramos los rezagados, hoy en día en el tema portuario, estamos entre los países líderes y lo mismo ha ocurrido en el tema aeroportuario.

Yo no sé si ustedes se acuerdan lo que era la llegada a Bogotá, hace siete (7) años, cuando uno llegaba en un vuelo internacional, entraba en un hall, con un techo muy bajo, asfixiante, extremadamente incómodo y esa era la experiencia que uno tenía cuando llegaba a Colombia. Hoy en día se llega a un aeropuerto moderno, nuevo, amplio, que ha sido reconocido como el aeropuerto que mejores servicios presta en Suramérica y fue tal el éxito de

la aviación comercial en Colombia, que tuvimos que iniciar una segunda expansión, que está en curso. Ya se han entregado algunas partes de esa expansión y la totalidad de la misma, deberá entregarse en el mes de octubre y estas inversiones han sido a lo largo y ancho del país.

Vemos por ejemplo en Medellín, en Rionegro, una expansión muy grande. Lo vemos también en Cali, que ahora tiene un nuevo terminal internacional, lo vemos en Barranquilla, que está en pleno desarrollo un nuevo proyecto de concesión, lo vemos en Bucaramanga, lo vemos en Santa Marta, lo vemos en Leticia, lo vemos en Quibdó, lo vemos en prácticamente todas las grandes ciudades del país.

Por eso hoy en día también somos líderes, entre los países líderes en las redes aeroportuarias de América Latina, algo que no éramos hace unos siete (7) años.

Ahora los cuestionarios también preguntan ¿qué viene? ¿No? Entonces pues se han hecho mejoras en los puertos, se han hecho mejoras en los aeropuertos, ya no tenemos 8.000 kilómetros de dobles calzadas, sino más de dos mil 2.000...

¿Pero qué viene hacia adelante?

Bueno, lo más importante es la ejecución de los Contratos de 4G. Ya se hizo la adjudicación, arrancaron las obras. Yo creo que, en la medición del índice de obras civiles, que reporta el Dane para el primer trimestre, creo que lo reportan mañana, el día jueves, van a ver el gran impacto que tienen las inversiones privadas en el 4G, en el desarrollo de las obras civiles. Pero este es un tema que va a durar por los menos 4 a 5 Años, entonces, vamos a tener un efecto de construcción y un efecto de desarrollo, de todas estas obras, que va hasta finales del año 2021 y tenemos identificados a través del Plan Maestro de Transporte, una serie de proyectos supremamente importantes, que deben ser contratados en los próximos diez (10) años; pero para los cuales necesitamos fondos y eso pues va a ser la agenda de lo que viene pues, hacia adelante.

Discusiones pues aquí en el Congreso de la República de cómo se hace para financiar esta nueva, digamos “ola de proyectos hacia futuro”. Algunos de estos se pueden hacer sin fondos públicos y algunos los mencionó el Viceministro, ¿por qué? Porque tienen mucho tráfico y ya tienen, digamos, una estación de peajes. Por ejemplo, lo que es el tramo, hablaba con el Representante Dídier, el tramo entre Cerritos y La Virginia en Risaralda o, por ejemplo, el tramo entre Santa Marta y Barranquilla, que tiene dos (2) peajes y tiene mucho tráfico y que estamos pues trabajando en un proyecto que no requiera recursos públicos o, por ejemplo, en el tema de los accesos a Cali o los accesos a Bogotá.

Entonces hay proyectos que sí podemos adelantar, hay proyectos identificados en el Plan Maestro de Transporte, que no requieren recursos públicos, pero hay unos aspectos muy estratégicos para el país, que sí lo requieren y que pues a raíz de las restricciones

presupuestales, no se han podido llevar a cabo; por ejemplo, para finalmente conectar la Orinoquia con el resto del país.

El Proyecto que va de Puerto Gaitán hasta Puerto Carreño. Eso necesita de unos fondos públicos pues, que tendrán que ser definidos en los próximos años. Por ejemplo, el Proyecto entre Cúcuta y Ocaña, para conectar a Cúcuta con La Ruta del Sol y el Centro del país. Por ejemplo, el Proyecto entre Popayán y Pasto, también, tan importante para terminar lo que es la Vía Panamericana; en fin; son muchos más, pero son Proyectos que no se pueden hacer solo con peajes requerirán de recursos públicos, que deberán pues identificarse en los próximos años.

En términos de aeropuertos, estamos trabajando en tres (3) proyectos muy importantes, pero principalmente lo que es la ampliación del aeropuerto de Cartagena y posiblemente la construcción de un nuevo aeropuerto en Cartagena, va del crecimiento del turismo que se ha dado, a raíz del Proceso de Paz en Colombia y en el caso de Bogotá, lo que es el segundo aeropuerto, lo que llamamos El Dorado Dos, dado que estamos previendo una saturación de las pistas, en un período de 7 a 10 años, aquí en Bogotá.

En fin, pues eso es en lo que estamos trabajando, esto debe traer y está trayendo un beneficio muy importante en empleo y debe traer un beneficio muy importante en la reducción de costos de transporte y también debe traer un beneficio muy grande en lo que es la productividad y la competitividad del país.

Muchas Gracias.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muchas Gracias doctor Luis Fernando Andrade Moreno. Señores Congresistas, doctor Dídier Burgos, tiene la palabra.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante, Dídier Burgos Ramírez:**

Presidente, muchas gracias. Yo quiero pues referirme a varios aspectos y, sobre todo, llamar la atención sobre un problema que tenemos los colombianos, inclusive no sé si sea de carácter cultural o qué otros aspectos se incluyen allí o nos enseñaron a ser pobres o nos enseñamos o nos acostumbramos a ser poco agresivos.

Escuchaba con atención al doctor Luis Fernando Andrade y voy a traer el ejemplo, no solamente de alguna cosa que dijo, ¿cierto? Yo me emocioné mucho cuando dijo, que el Puerto de Cartagena ya se ha convertido en un puerto más importante, para el transbordo de carga, que el mismo Panamá y yo digo: pues maravilloso, ¿cierto?; pero cuando seguidamente plantea que somos más importantes que Panamá, pero el transbordo de petróleo, de líquidos y de gas, pues hasta ahí llega uno ¿cierto? Porque sí es muy bueno; pero qué bueno que fuéramos muy como ellos, en Panamá, en carga de productos transformados, de industria, de ese tipo de

cosas, ¿cierto? , de temas que tienen que ver con la producción industrial de los países; pues obviamente me parece como hasta lógico, que seamos pioneros en eso, pues nosotros hemos explotado productos primarios, productos de minería y seguiremos siendo pobres en eso toda la vida, porque cuando miramos los indicadores de exportación en Colombia, pues los más importante tiene que ver con nuestros productos primarios o *Commodities* y eso pues no genera ni empleo, bueno, algunos empleos pocos, pero no genera desarrollo Real, ¿sí? Eso no llena la Economía.

Entonces uno debería ser mucho más agresivo, digamos, muy bueno que seamos más importantes que Panamá; pero eso no es en mi criterio, tal vez lo más importante, tenemos que ser mucho más agresivos en eso.

Me parece que, si miramos históricamente, este gobierno ha sido de lejos el más exitoso de muchos Gobiernos, ¿cierto? Pasando de 800 kilómetros de doble calzada, a 2.000 kilómetros, ¿cierto? Se hicieron en 10 años lo que no se hacía en años, pues también es muy importante, ¿cierto?, y dejar los contratos listos para pasar de 800 a 3.200 en los próximos cuatro (4) años, pues importantísimo; pero nos conformamos con cosas que nos ponen como un país Tercer Mundista, ¿cierto? contentos por eso, satisfechos con eso; eso no debería ser.

Acabo de tener una experiencia, una segunda experiencia en un viaje que hacemos muchos Congresistas a la China y ya hace 5 años, los Chinos decidieron, apostarle al Tren Bala y en 5 años construyeron, *en 5 años*: construyeron 20.000 kilómetros de Vías del Tren Bala. 20.000 kilómetros del Tren Bala y sorprendentemente el Viceministro Dimitri, ¿cierto? ... nos plantea que es muy importante que nosotros estemos haciendo hoy, tomando hoy la decisión de Estructurar Proyectos y que ya identificamos que el ciclo de maduración de los proyectos en Colombia, "*el ciclo de maduración*", *es entre 5 y 9 años*, o sea, ya entre 5 y 9 años, maduramos un proyecto. Pues ya eso es un avance importante y cuan cierto es cuando en el Ministerio publicaron lo que tenemos, pues es muy importante que ya estemos en eso; pero no es suficiente, *no es suficiente*.

Cuando planteaba el doctor Andrade la necesidad de construir la vía: Puerto Gaitán - Puerto Carreño, *importantísima*; pero si la miramos solamente desde el punto de vista que no la vamos a sacar adelante, sino con Inversión Pública, porque seguramente estamos pensando solamente en los peajes y entonces el flujo de los vehículos es: 100 Vehículos día; 200 vehículos día; pues nunca la vamos a financiar, nunca la vamos a hacer; porque cómo la financiamos con peajes, imposible. Pero hay gentes que se movilizan cada vez más por el peaje, doctor Andrade.

La Altillanura tiene 10 millones de hectáreas de tierra sin explotar, porque no hay alternativa de construcción de que esa vía, la pueda hacer

una concesión que le entreguemos por 20 años. 2'000.000 de hectáreas de tierra, para que la exploten, para que produzca comida, un ejemplo cualquiera. Entonces no es necesariamente con peajes y el paso de vehículos; es por un orden de tierra que no está, que no es tan productiva a que alguien la explote y con esos beneficios económicos que tiene el concesionario por explotación de la tierra, no nos la vamos a llevar, no se la van a llevar; no van a coger 2'000.000 de hectáreas y se las van a llevar para la China. Esa está ahí, esa se queda ahí, explótenla y construyan la vía.

Entonces, alternativas hay y no necesariamente hay que esperar, hay que esperar que aparezcan 10.000 caminos día, porque nunca van a aparecer mientras no esté construida la vía, mientras no haya desarrollo entre Puerto Gaitán y Puerto Carreño; porque primero hay que hacer la vía y ahí sí se generarán los ingresos que sabemos, que el gran impacto del desarrollo en su punto A, en su punto B y en su punto C, que usted lo planteó ahora, es la conectividad y en este caso la Conectividad Vial.

Entonces, yo veo hechos mucho más agresivos en encontrar alternativas que existen, *en el Mundo entero existen*; lo que pasa es que nosotros somos timoratos. Por ejemplo, doctor Dimitri, le pregunto, en su exposición usted dice, que hemos recuperado los corredores férreos, por ejemplo, entre Chiriguáná y Duitama - ¿algo así? ¡Ah! Entre Chiriguáná y La Dorada, por la B: Dorada - Chiriguáná y entonces que hay unos ingleses que quieren, digamos, Construir una parte de ese corredor o mejorar o hacerlo parte del ordenamiento dentro de los usos, unos Ingleses, ¿cierto?, ¿por qué no los chinos?, ¿cierto doctor? Y ¿cómo hace para que, en la agenda del Viceministerio del Transporte, sí estén unos ingleses? y ¿cómo se hace para que los chinos sí entren? Los chinos reclaman, reclaman que ellos quieren entrar al país, pero nos dan miedo los chinos, que porque son expansionistas; pero yo veo que están lejos de ser expansionistas, lejísimos están de serlo.

Si vamos para Indonesia, se han tomado: Corea, Indonesia, Vietnam, todo eso; ¿no? ellos están ocupando poco territorio y tienen, una parapolítica vital oriental, respecto a los chinos y hoy se están tomando el mundo entero. El Mundo entero se están tomando los chinos, entonces, nos contaban, esto para ilustración de todos; nos contaban que ellos están interesados en venir a construir la infraestructura en Latinoamérica y están en Ecuador y están en Chile y están en todas partes; pero la única parte donde no han podido hacerlo es en Colombia y entonces nos contaban una experiencia, sobre todo, doctor Andrade y dicen, mire, se abre la citación para una concesión en Colombia, de cualquier cosa y faltando 20 días o 15 días para el cierre, les hacen una onda y les dicen que cambian las condiciones de la póliza. Un ejemplo cualquiera.

Y entonces ellos son Estado, ellos son de los sectores estatales y obviamente faltando 20 días, para la entrega de una sola onda, hasta ahí llegan y no son capaces, no pueden hacerlo, es imposible para

ellos, hacer una modificación de un proyecto o de una propuesta, en 15 o 20 días. Entonces los vamos dejando por fuera y entonces los mismos españoles, los mismos mexicanos, los mismos brasileños, ¿sí?, que están debidamente preparados para hacer las cosas, pues son los que se ganan las concesiones y son los que acceden a construir las grandes obras, no solamente en Colombia, sino en Latinoamérica.

Entonces nosotros no hemos explorado, explorado un camino de hacer negocios, con gente que es mucho más eficiente que los brasileños, que los mexicanos, que los españoles; sin embargo, nos casamos con los mismos, ¿cierto? Nosotros somos los de occidente, buscando a los de occidente y entonces, intereses que mantengamos el *statu quo* y que nada hacemos, por alguna razón no somos capaces de hacerlo; pero la razón es más en mi criterio cultural, de ser muy cerrados a la innovación, de ser muy cerrados a lo innovador, a lo nuevo y entonces yo creo que sí es importante, doctor Andrade, doctor Dimitri, ustedes que tienen, digamos la experiencia de haber podido hacer en los últimos 5 o 7 años, lo que no se a hecho en los últimos 200 años, pues por qué no dejar las bases listas para hacer en los próximos 10 años, lo que no se ha hecho en los últimos 10 y en los próximos 5 años, en todo lo que hay, hacer lo que no se ha hecho en los últimos 8 o 10 años, que ya están con la experiencia, miren que fueron innovadores, ¿cierto?

Y por último una preocupación, doctor Andrade, hace 20 años, en los años 90, empezamos a identificar que había que hacer dobles calzadas en Colombia, urgentemente, que había que hacerlo de alguna manera, porque no había plata en los Gobiernos centrales, en el fisco, para las dobles calzadas y arrancamos las concesiones de primera generación: Años 90-91, *año 90* y entonces hoy vamos en las *concesiones de cuatro generaciones – las 4G*. Para ese momento era evidente que necesitábamos las vías dobles calzadas.

Yo mucho me temo que hoy sea evidente, que lo que hace unos años, identificamos como un atraso en dobles calzadas, hoy tengamos en esos mismos corredores, en esos ochocientos (800) kilómetros o en esos dos mil (2.000) kilómetros que van a quedar listos, ¿sí? En esos dos mil (2.000) kilómetros que hoy tenemos, mucho me temo que en el noventa (90%) por ciento de esos dos mil (2.000) kilómetros, se necesite hacer los carriles y el ejemplo es doctor Andrade la doble vía. Váyase a la vía doble calzada Pereira-Girardot-Bogotá, ¿cierto? Pues ya esa doble calzada quedó chiquita o haga Pereira-Cerritos, doble calzada; se quedó chiquito o haga Armenia-Pereira-Manizales, doble calzada; se quedó chiquito y vaya a hacer dobles calzadas en cualquier parte del país y en la misma Ruta del Sol, en dos (2) o tres (3) o cuatro (4) años, pues va a necesitar un tercer carril.

Entonces, vamos a avanzar a 3.200 o a 6.000 kilómetros de doble calzada y entonces si miramos hacia atrás, dentro de diez (10) años, estamos atrasados treinta (30) años en empezar esos carriles.

Hay que ser y en su construcción, estos, son mucho más agresivos; porque nada nos ganamos y lo poníamos en un cuadro al, doctor Andrade, este es un ejemplo que puede ser clásico para cualquier parte del país, ¿cierto? Es evidente que necesitamos la doble calzada Cerritos-La Virginia, ¿por qué es una doble calzada? Pues urgentemente la necesitamos; pero es más importante, que en esa doble calzada, el tercer (3°) carril de Pereira a Cerritos, sea empatar, empatar una doble calzada que necesitamos, con una doble calzada atrás, que tiene dos (2) o tres (3) veces el tráfico que va a tener la doble, pues estamos haciendo otro cuello de botella y eso podía pasar en cualquier parte del país.

Entonces muy importante, ¿cierto?, el avance a dobles calzadas, muy importante el avance a tres ruedas, pero creo que deberíamos ser mucho más agresivos y encontrar alternativas. Yo creo que eso que estoy diciendo de Puerto Gaitán-Puerto Carreño, no es una locura, eso no puede ser una locura, es, que nos pongamos de acuerdo porque hay que desarrollar la altillanura y ¿cómo la desarrollamos?, pues con la gente que sabe hacerlo.

No puede ser posible que este país no le dé acuerdo a los chinos, que es muy poquito, construyen 20.000 kilómetros de vías en cinco (5) años, de formarlas, 20.000 kilómetros en cinco años. Si en cinco años se idearon el proyecto, sí, lo estructuraron, lo sacaron con lo que aquí se llama: fase 1, fase 2, fase 3 y lo construyeron y está en operación y nosotros no somos capaces de hacerlo, cuando estamos sumamente integrados: Por ejemplo, ellos, en hacer la Infraestructura en Colombia, como lo hacen en Ecuador, como lo hacen en Chile, ellos mismos.

Entonces, aquí hay que abrir la mente un poquito más y ustedes que tienen la experiencia y tienen el conocimiento y que saben cómo hacerlo, deberían asumir, por lo menos, empezar a hacer más abierta y crítica la importancia de hacer cosas distintas, porque si seguimos haciendo lo mismo, pues seguimos atrasados, ¿cierto? Entonces, si hacemos dobles calzadas, muy bueno; el pasado es muy bueno, ¿pero qué?, de ahí en adelante no estamos haciendo nada, cuando queremos ser un país competitivo, un país eficiente, un país conectado, un país involucrado en la competitividad global, un país que tiene costa hacia el Pacífico y que el mundo se desarrolla en el Pacífico y nosotros felices de la vida, porque por fin hicimos la carretera: Cali-Buenaventura, en doble calzada.

Muchas Gracias, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente de la Comisión de Ordenamiento Territorial:**

Bien. Continúa con el uso de la palabra, el Representante Euler Martínez.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Euler Aldemar Martínez Rodríguez:**

Gracias Presidente. Un cordial saludo a todos los compañeros parlamentarios, al viceministro de transporte y al director de la ANI.

Yo quiero arrancar haciendo un reconocimiento: Es verdad que se ha avanzado en este Gobierno, mucho, en el sentido del mejoramiento de la conectividad de todas las regiones del Estado colombiano y eso hay que reconocerlo. Que se pueden mejorar como lo decía nuestro, mi antecesor, debemos hacerlo y vemos ya el origen de la gente y yo vengo del departamento de Nariño y vemos cómo el Ecuador, con iguales dificultades financieras que tiene Colombia, lo vimos en un lapso no mayor a diez (10) años y nos enseñaron a desarrollar proyectos viales, con un tipo y con una financiación, no sé cómo lo hicieron ellos; pero el impacto se dio más rápido de lo que se está viendo aquí en Colombia.

Sin embargo, yo me voy a permitir a consultar y presentar la inquietud con las mismas preguntas. Como les dije ya, yo vengo del departamento de Nariño y a mí me preocupa en todo este informe que nos presentan ustedes, que hay muchas obras muy importantes para el Estado colombiano y estamos de acuerdo; pero en esa cantidad de obras, miramos una (1) para el departamento de Nariño, que es: Ipiales-Pasto y si miramos que Colombia empieza en Nariño, luchamos por llegar a Economías de Exportación, como Estados Unidos, el Pacífico, etcétera, pero tenemos una economía regularizada, que es el Estado vecino nuestro que es Ecuador; y nosotros podemos aprovechar esta coyuntura; pero nosotros vemos el gran desbalance que tenemos en el Estado colombiano, que a veces con el fino apoyo de funcionarios del Ecuador y la verdad, una: cuando ellos, por lo menos, Quito-Ibarra, ya están haciendo tres (3) carriles y nosotros entre Ipiales y Popayán, no hemos podido hacerlo, ni iniciar la doble calzada y vemos cómo solamente en ese proyecto que tenemos, para el departamento de Nariño, el avance es solo y ven aquí, que todos los Proyectos han avanzado y el avance de esta vía es oro.

Y vemos cómo era Pasto-Chachagüí-el Aeropuerto, que era una calzada sin un adquirir un convenio de contrato, perdón, que vino desde el año 98 y llevamos ya diez (10) años con ese contrato y miramos cómo a pesar de que esto se liquidó, trajo unas consecuencias financieras muy nefastas para el Estado colombiano, porque tuvo que indemnizar a esa firma; pero a pesar de eso, tampoco se ve cómo iniciar esa obra, muy, pero muy vieja, en la contratación.

Más aún, sí es cierto que en toda la zona merece la continuidad y vemos que con esa principal fortaleza que les acabo de mencionar, de nuestro amado Estado colombiano, que el Estado colombiano no le ha puesto atención y miramos y esperamos que sí. Nosotros queremos avanzar en la doble calzada: Ipiales-Pasto y queremos que se haga el debate de Ancuya, porque la principal dificultad que se genera es Chachagüí-Popayán y veamos, si ustedes tienen las estadísticas, que una de las principales vías cerradas a nivel nacional, es esta por paros, derrumbes, invierno, etcétera. Y nosotros no podemos ser improductivos, sin aprovechar esta ventaja de la economía legalizada del Ecuador, si no tenemos estas vías; pero más aún, para seguir en

este análisis: miramos una vía que es fundamental para el desarrollo de Nariño y Putumayo, que es: la vía Pasto-Mocoa, que también ya llevamos cerca de 10 años y donde no se ha podido avanzar significativamente.

Estuvimos en una reunión con ustedes en Mocoa y miramos que las proyecciones para que termine la salida, son cada día más difíciles y a esa isla de frío, sumamos más, digamos, en ese tema, se ha avanzado en el sistema aeroportuario, pero miramos que una inversión muy alta, que se hizo en el Aeropuerto de Ipiales, no pudo terminarse y ahí está como aeropuerto alterno, para el aeropuerto que nos sirve desde Chachagüí, que no nos sirve para el departamento de Nariño, porque faltan algunas inversiones, que no son inversiones cuantiosas.

Para que pase a ser aeropuerto alterno, para el departamento de Nariño y vemos cómo el Aeropuerto de Chachagüí, es el que más dificultades tiene a nivel nacional y más del treinta por ciento (30%) de las vías del área al año, permanecen cerradas; vemos cómo este fin de semana, el Ministro del Interior y el Ministro de Agricultura, estuvieron en la zona, visitándonos y esos funcionarios para poder salir de nuestro departamento, tuvieron que hacer uso de motocicletas o transportándose a pie, para poder salir de la ciudad de Pasto.

Hay una muy buena posibilidad que tenemos para desarrollar, no a Nariño, sino a Colombia, que es por donde arranca o empieza la vía, que empieza en Ipiales y puede terminar en la costa Atlántica; pero digamos que el Estado, de verdad, no le ha puesto el interés para que se desarrolle esto. Si uno conoce digamos, cómo es la inversión, en el Puerto de Tumaco, hace rato que estamos con un estudio, para tratar de identificar, cómo podríamos hacer una inversión en ese puerto posmoderno, que podríamos utilizarlo verdaderamente para toda esta zona, incluyendo: Putumayo, Cauca, Nariño; pero tampoco se ha llegado a feliz término.

Por eso encarecidamente, en nombre de esta zona, la cual yo represento, les pido a ustedes, que por favor le pongamos el acelerador, le apliquemos el acelerador a este listado de obras que son muy importantes, vuelvo y repito y quiero ser reiterativo, mal para el departamento de Nariño y si no, para el Estado colombiano.

Para ver cómo podemos avanzar, qué podemos contribuir, con el Gobernador, el Alcalde de Ipiales y de los diferentes municipios, para que estos proyectos, cuando traigamos esos informes, por lo menos les dejemos un avance muy significativo; porque realmente nos da tristeza a la gente que venimos de esta región, que en el estudio de esta operación, en este momento los avances sean cero y aquellos contratos que se han hecho o se han sustituido, tampoco arrancan y vemos con preocupación señor Presidente, que el Estado colombiano no termina en Popayán, empieza en Ipiales, que es del departamento de Nariño.

Muchas Gracias.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Continuamos en el orden de la palabra, con el doctor Álvaro Hernán Prada, luego se prepara la doctora Lina Barrera y después el doctor Alfredo Deluque.

Doctor Álvaro Hernán Prada.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Álvaro Hernán Prada Artunduaga:**

Gracias Presidente. Saludo al señor Viceministro de Transporte y al señor Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI); al igual que a los colegas y a los funcionarios que nos acompañan. Yo soy del departamento del Huila, el departamento del Huila es un departamento con una vocación agroindustrial importante, un departamento que es el primer productor de café en cantidad y en calidad del país, un departamento que produce el 12% de la tilapia fresca que consumen los Estados Unidos; un departamento con un potencial cacaoero y frutícola muy importante; en frutas como la granadilla, como la pitaya; un departamento que tiene en Isnos y en San Agustín; pero principalmente en Isnos, la mejor panela del país y tenemos la fortuna que le pagan a \$100.000 la carga, por encima de cualquier otra panela del país.

En materia de turismo, pues yo creo que no necesitamos explicar qué significa San Agustín para Colombia, por el Desierto de la Tatacoa, por las dos (2) represas que tenemos; por la cantidad de actividades deportivas que se pueden hacer, deportes extremos, en fin, es un departamento que tiene una vocación turística grande.

Por toda esta vocación económica para el país, el Huila venía pidiéndole durante cincuenta (50) años a todos los gobiernos, especialmente: cinco (5) obras importantes, que nos permitieran salir al Pacífico por el Occidente, por La Plata, para llegar a Popayán; que nos permitieran llegar al Pacífico por el Sur por Isnos, precisamente, para que toda esta región tan productiva que es el sur del Huila, pudiera sacar más fácilmente sus productos y también facilitar el ingreso de turistas y tuviéramos la oportunidad de conectar a Venezuela con Ecuador, con la vía de Colombia-La Uribe y otras dos (2) obras grandes adicionales, que es la Represa de El Quimbo y el Distrito de Riego de Tesalia-Paicol, estas dos (2) últimas: El Quimbo hubiese tenido un impacto positivo, si los dueños del proyecto hubieran cumplido sus compromisos ambientales y sociales; por ejemplo, en materia de productividad, la AOE, devolverle al departamento del Huila entre 2.700 y 5.000 hectáreas nuevas, habilitadas con riego, por los dueños de la empresa.

Estos compromisos sociales y ambientales, quedaron en cero (0); la autoridad ambiental en el Huila, prohibió el llenado de la Represa, hasta que no se cumpliera y el Gobierno nacional, por miedo a que se diera un apagón en Colombia, le permitió el llenado a la Represa, sin cumplir esos compromisos

y hoy tenemos no solamente eso, sino otra serie de problemas, que son materia, que pueden ser materia de un debate especial. Y el otro Distrito, a ambos, digamos, estos dos (2) proyectos que fomentaban la productividad en el Huila: El Distrito de Tesalia-Paicol, que habilitaba más de 5.000 hectáreas, también nuevas; pues eso ha sido, digamos, un desastre, porque no hemos podido todavía tenerlo funcionando y, por el contrario, se han comido la plata y no hemos llegado todavía a un porcentaje importante en la ejecución de la obra.

Sobre estos cinco (5) proyectos que, en el Gobierno del Presidente Uribe, pues los dejó caminando, teníamos la esperanza puesta los huilenses; los 5 hoy, pues al contrario, nos dan es un dolor inmenso, cada vez que revisamos cualquiera de ellos y quiero pues, hablar de los tres (3) problemas viales. Yo sí quisiera preguntarles por qué después de siete (7) años, porque es que llevamos siete (7) años; es que el Gobierno del Presidente Uribe no fue el año pasado; este Gobierno del Presidente Juan Manuel Santos lleva siete (7) años en el poder y no hemos podido entregar ninguna de las tres (3) obras; pero, por el contrario, sentimos los huilenses que se le han mermado los recursos, que vamos en una especie de plan tortuga para el departamento del Huila, con todas las necesidades.

En la campaña presidencial anterior, es decir, la reelección del 2014, el Presidente Juan Manuel Santos, reiteró nuevamente lo que dijo en el 2010, en 2010 dijo que había programado una doble calzada entre Neiva y Pitalito, en la pasada contienda electoral, nos amplió, porque como no cumplieron, entonces nos amplió la expectativa y dijo: Ya no va a ser entre Neiva y Pitalito, sino entre Espinal y Mocoa, y claro, los huilenses pues ilusionados con esta obra, *una Obra de Doble Calzada* y resulta, que si vamos a ver, pues no ha habido nada; pero adicionalmente en lo que está proyectado, no es doble calzada, tampoco habrá una doble calzada, escasamente, entre Neiva y Campoalegre; pero de Campoalegre a Pitalito nada de doble calzada; habrá algunas ampliaciones de vías, están programadas unas variantes, que entre otras cosas necesitamos variantes urgentes.

Una variante en Campoalegre y otra variante en Hobo, porque el tráfico es tremendo y sentimos pues, que estamos burlados y entonces la pregunta es: ¿porqué al departamento del Huila le han dado esa respuesta tan despectiva?, si lo queremos llamar en materia de infraestructura.

*Vías Alternas:* Como la de La Plata-Belén. La Plata-Belén, que también sale a Popayán, pero pasa por una región muy productiva en el occidente del departamento; hemos solicitado que le demos prioridad, porque además nos afecta en un municipio muy importante y muy productivo, que es La Argentina-Huila y hace poco, después de varias reuniones que hemos tenido, yo mismo fui con concejales de varios municipios y de varios partidos, a tocar las puertas del Inviás; habíamos conversado con el señor Viceministro y le solicitamos ante el Ministro de Hacienda y el Ministro de Hacienda en una reunión más amplia, donde estaba la clase

parlamentaria del departamento del Huila, la clase política se comprometió y entendimos muchos que con 100 mil millones de pesos, para esta vía de La Plata-Belén, nuevamente ilusionando a los huilenses. Pero en una reunión posterior nos dijeron que escasamente el anuncio de los cien mil, iba a llegar a 15 mil; con esto no podemos hacer nada.

Ni hablar de lo que está pasando en las vías terciarias, destrozadas totalmente y ahorita con el invierno. Esta semana, el lunes amanecemos con la carretera bloqueada entre Pitalito y Neiva, a la altura de Pericongo, ¿por qué estamos nosotros los huilenses sacrificados en materia de infraestructura vial?, esa es la pregunta.

Ni hablemos de qué pasó o qué ha pasado con la infraestructura férrea. Teníamos una infraestructura férrea importante, entre otras cosas la topografía del mismo departamento, que lo atraviesa el río Magdalena: Veintidós (22) municipios son rivereños del río Magdalena y le permite digamos, un trazado relativamente fácil en materia de férrea, que nos permitía comunicarnos rápidamente con el centro del país; perdimos la vía férrea y no ha habido un esfuerzo para poder recuperarla, ni siquiera en los municipios del norte, que tienen una topografía muy plana y puede ser perfectamente implementada o el departamento donde nace el río Magdalena. Nosotros tenemos el privilegio de tener el río, que baña veintidós (22) municipios y nosotros no hemos podido avanzar en navegabilidad del río; siempre es del Magdalena Medio hacia abajo; pero nunca piensan del Magdalena Medio hacia arriba. Entonces nuevamente, por qué le damos ese tratamiento al departamento del huila que además es la entrada a todo el sur de Colombia.

Ahora que todo el mundo habla del posconflicto y de los beneficios de la paz, que de todas formas no la vemos, porque siguen matando a policías y a soldados en atentados a diario y amenazando a comerciantes y a agricultores huilenses, los mismos de las Farc; pero bueno, hablemos en los mismos términos. Si están hablando del posconflicto, de las inversiones que hay que hacer en los departamentos que hemos sufrido la violencia, ¿qué pasa con el departamento del Huila?, y qué, además, en la ida al Caquetá o al Putumayo, dos (2) departamentos también azotados por la violencia y esa es la pregunta.

No sé entre otras cosas en estos aspectos, tiene que ver, con una medición del impacto del conflicto armado en las regiones, que, a nosotros, algunos nos tienen calificados como medio bajo y es totalmente, pues salido de cualquier justificación. Les agradecemos mucho a los funcionarios; esperamos una respuesta para comentarles a los huilenses sobre estos aspectos. Mil gracias.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muchas gracias señor Representante. Continúa con el uso de la palabra, la Representante Lina Barrera.

**Hace uso de la palabra la honorable Representante Lina María Barrera Rueda:**

Gracias Presidente. Saludar de manera especial al doctor Dimitri, al doctor Luis Fernando Andrade, por este informe que le han traído a la Comisión de Ordenamiento Territorial y pues sin desconocer los avances que ha hecho este gobierno, en materia de infraestructura vial en el país.

Yo pienso que nosotros estamos representando a unas regiones, a las cuales debemos ser sus voceros y preguntar qué es lo que ha pasado y a mí sí me preocupa realmente, el departamento de Santander, especialmente, doctor Andrade, por la vía Barbosa-Bucaramanga, que está ya casi lista dentro de la tercera ola, después no, que tocó dejarla para la cuarta ola; que hoy en día vemos, que ya la persona o el concesionario que estaba mirando y estudiando esta vía, ya dijo que no, que no la iban a hacer, y entonces hoy hay una gran preocupación en el departamento de Santander, qué va a pasar con esa doble calzada Barbosa-Bucaramanga, que son doscientos trece (213) kilómetros, de los cuales ustedes nos habían dicho que solo en doble calzada iban a quedar 10, 11 kilómetros de los 213, lo cual me parece pues algo irrisorio, para una vía tan grande y tan importante para el desarrollo del nororiente colombiano.

Hay otro tema, que es la vía Bucaramanga-Barranca-Rondón, una vía que ya fue licitada, que ya fue adjudicada; pero vemos que los avances en obra, no van en nada, según el informe que usted nos entregan o nos entrega el Ministerio de Transporte, van en el 0.25% de avance, o sea, eso no es ni siquiera un 1.00% de avance de estas obras y quisiéramos saber qué es lo que está pasando allí.

Pero hay otro tema también, que es importante y que acá se ha venido hablando por el Presidente de la República y que hay mucha zozobra por los alcaldes en Colombia, que es, el tema de la red terciaria.

Yo sí quisiera doctor Dimitri, que usted nos contara un poquito, ¿qué va a hacer el Invías? – Mire, hoy los pobres alcaldes no tienen recursos para el mantenimiento de su red terciaria; los únicos recursos que ellos tenían eran, a través del Departamento de la Prosperidad Social (DPS), y que por ahí se presentaban proyectos para hacer placa huellas y, el Invías; pero estos alcaldes llevan ya casi dos (2) años, tres (3) años, que no reciben recursos del Gobierno nacional, porque el Departamento para la Prosperidad Social (DPS), sacó una resolución y dijo que ya por allá, no se podía volver a hacer red terciaria y el Invías no tiene plata y no ha querido invertir en la red terciaria.

Entonces hoy, nuestros municipios de Colombia, se encuentran abandonados en ese aspecto, por parte del Gobierno nacional. Se han anunciado recursos, que se van a descongelar del Fondo de Ciencia y Tecnología (FCT), para los departamentos, para que aquellos departamentos que no han gastado estos recursos, hasta el año 2015, los puedan usar para red terciaria.

Tristeza en el departamento de Santander. Solo tiene para descongelar 1.500 millones de pesos; o sea, eso no alcanza ni siquiera para un (1) kilómetro de placa huella en ningún municipio de sexta (6ª) categoría. Entonces, realmente sí es preocupante este tema de la red terciaria, más ahora en estas lluvias, todos los municipios se están afectando por la ola invernal, se están cayendo puentes, las carreteras averiadas, los campesinos no pueden sacar sus productos.

Entonces yo sí quisiera saber, qué va a hacer el Ministerio de Transporte frente a estos temas y que el doctor Andrade nos cuente un poquito, qué ha pasado con esas dos (2) vías nacionales, muy importantes para el desarrollo del departamento de Santander y del Nororiente colombiano.

Gracias Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Gracias señora Representante. Continúa con el uso de la palabra, el Representante Alfredo Deluque.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Alfredo Rafael Deluque Zuleta:**

Muchas Gracias Presidente. Muy agradecido con los funcionarios del gobierno que hayan acogido esta invitación a la Comisión de Ordenamiento, hoy; me parece que es muy importante, que hayan asistido ante esta citación y los hemos escuchado con atención. Me parece que el Gobierno nacional en estos últimos ocho (8) años, ha hecho mucho por el tema vial en Colombia; aunque todavía falta mucho camino por recorrer.

Yo creo que, si bien es cierto, se está trabajando por todos aquellos proyectos viales de cuarta generación, que implican la mejor movilidad del centro del país hacia las ciudades, donde pueden salir, las mercancías o lo productos que sirven también incluso, para mejorar nuestra balanza comercial con otros países y también es momento pues de que empecemos a trabajar en aquellas vías, que puedan ayudar en solucionar problemas de movilidad, que hemos tenido ancestralmente.

En La Guajira tenemos una Concesión Vial: Una Concesión que ha tenido ciertos Problemas, uno de estos de Cuarta Generación – 4G, que desde el principio ha tenido algunos Problemas con la Comunidad, que no se han podido resolver y hoy estamos en un gran Problema: Porque hablé hace algunos días con el Director de la ANI: El doctor Andrade me informó que tenían pocos días para llegar a un Acuerdo con la Comunidad en San Juan del Cesar: “Con algunas Comunidades Afrodescendientes e Indígenas de la Zona, porque hubo un Fallo de Tutela, que en estos momentos impide el Cobro del Peaje, lo cual podría redundar en que no existiera la posibilidad hoy, de poder tener una Concesión Vial en ese Territorio”.

Existen molestias por ellos, que son ampliamente conocidas por la ANI, debido a que San Juan pues tiene en estos momentos: Dos (2) Peajes que son muy cercanos y ha habido algo de oposición en la Comunidad. Pero yo quisiera doctor Andrade, que pudiéramos, yo sé que han sido difíciles, pero pudiéramos retomar esas Negociaciones con la Comunidad, con las Autoridades Indígenas de la Zona y con los Afrodescendientes, que son los Accionantes en esa Tutela. Yo en realidad no sé quiénes son, no los conozco, pero sí me gustaría que La Guajira se viera beneficiada por un Proyecto Vial tan importante como es este.

Tiene su Falla, por ejemplo: Se Llama Proyecto Vial de Conexión Vial entre Guajira y Cesar; pero por ejemplo, solamente llegaba hasta un Pueblo que se llama Puestecitas, o sea, dejaba por fuera la Capital de La Guajira que es Riohacha y ese pedazo de Puestecitas a Riohacha, que es el peor pedazo de esa Zona, me causa preocupación. Pero yo lo que quisiera decirle a la ANI, que, como Representante a la Cámara de La Guajira y al Ministerio también, estoy en plena disposición de ayudar, a que se hagan unos muy buenos Oficios y podamos dar al final del camino, con que todos se vean beneficiados con esa Concesión y podamos llegar a un buen Acuerdo con la Comunidad de San Juan.

Existe también en estos momentos, por ejemplo: Una fuerte discusión en cuanto al Peaje de San Juan, porque existen, para ser ellos beneficiarios de las Tarifas Diferenciales de ese Peaje: Se necesita cumplir con unos requisitos que ha sacado el Ministerio Móvil y las Cooperativas de Transporte, que en estos momentos están establecidas allá, no pueden cumplir con esos requisitos y han sido honestos con la ANI y así se lo han manifestado, “diciéndole que en estos momentos no pueden cumplir los requisitos” y “están pidiendo un tiempo de acuerdo” y me parecería doctor Andrade, importante que pudiéramos hablar también con esos Transportadores de la Zona, que gozan ese beneficio, no de ahora, sino de hace algún tiempo, con el fin de que podamos también trabajar en favor, de que todos logremos salir favorecidos con ese Tema. Y sobre el Tema Vial de La Guajira, en específico o en general: A mí me parece importante, porque si bien es cierto, se ha trabajado en estas Alianzas Público Privadas, debido a que el Estado no ha tenido suficiente dinero, para Construir estas Autopistas y en algunas Zonas del país, esas APPs resultan viables para el Privado, que decide Invertir sus Recursos allí, porque la Tasa de Retorno de Inversión, pues le es favorable.

Hay Proyectos Viales, como uno en La Guajira, que es muy importante, que no tendría esa Tasa de Retorno; “el Invías, el Ministerio de Transporte: Contrataron, si no estoy mal en el 2014, gracias a una visita que hizo el Vicepresidente, en ese entonces a La Guajira y a una insistencia que le hice yo también en muchas oportunidades: “Contrataron los Estudios y Diseños de la Carretera que pueda conectar a la Alta Guajira con Colombia”; “esa Zona donde ustedes saben, se presentan tantos Problemas Humanitarios,

donde se mueren los Niños por desnutrición, es una Zona que es además de Desértica, está desconectada del país”.

“Cuando digo Desconectada del país”, es que no hay una sola Vía Digna, mediante la cual los Indígenas puedan Comunicarse con Colombia; “de tal forma que en los últimos veinte (20) años, su Comercio, todos sus Quehaceres, preferían hacerlos en Venezuela, con quien tenían la posibilidad de comunicarse más fácil que con nosotros - con Colombia”.

Eso pues, ha agrandado muchos Problemas Sociales allá en La Guajira; pero yo sé, que si nosotros, una vez finalizado ese Estudio que están haciendo, que también se ha demorado y lleva ya mucho tiempo y entiendo que fue un Contrato que fue firmado a Varias Vigencias Fiscales y por eso el Contratista se ha demorado mucho en entregarlo y supuestamente estaría listo a finales de este Año. Una vez terminado ese Estudio y pudiéramos nosotros contar con la venia del Gobierno nacional, con la venia de la ANI, con la venia del Invías, con la venia del Ministerio de Transporte, con el fin de que pueda hacerse esa Obra: Vía Recursos Públicos; porque va a ser imposible por otra forma.

“Un APP allá es imposible de configurar y si nosotros no hacemos esa Carretera, podemos hacer muchos esfuerzos por los Indígenas de La Guajira, podemos hacer muchos esfuerzos por salvar Vidas”; pero va a ser muy difícil hacerlo.

“Yo también quiero darle las gracias en esta oportunidad al Director de la ANI”: Porque sé que él ha estado abanderando un Proyecto muy importante para La Guajira y que entiendo que va por buen Camino y que a pesar de que aún no se puede dar la buena noticia final.

Pero existe la posibilidad de que la Vía que va de Uribia a Portete, en La Alta Guajira, que serían más o menos cien (100) kilómetros, si no estoy mal, Director: Pueda ser pavimentada en su totalidad, gracias a los recursos que se obtienen, por la Contraprestación Portuaria que paga el Cerrejón en esa zona.

“Esos Recursos son para Invertir en la Zona del Puerto” y generalmente lo que se hace es Invertir en Soluciones que permitan el Dragado de los Muelles, perdón: De las Zonas cercanas al Puerto, de manera tal, que puedan funcionar de una buena manera; pero como el Puerto funciona tan bien, que no ha sido necesario el Dragado: “Se han venido acumulando una serie de Recursos muy importantes allí, que pueden servir y que van a servir muy seguramente, para tener esa posibilidad de pavimentar esa Vía”; “eso es un Avance y quiero darle las Gracias al señor Director de la ANI, porque ha venido adelantando ese Proyecto y ojalá pudiéramos tener una buena noticia muy pronto”.

*Director:* Estamos a sus órdenes para ayudarlo y para poder Solucionar ese Tema que tenemos en San Juan; ojalá pudiéramos hacerlo y les pido el favor que estén muy atentos a ese Proyecto de la Vía de

La Alta Guajira, con el fin de que una vez salga: *Podamos nosotros tener claro, que debe hacerse con Dineros Públicos, con Obra Pública*; incluso: “Esa pavimentación de este Tramo Uribia – Puerto Bolívar, para ser exactos, podría ser el inicio de cómo podría financiarse una Obra de ese Tipo, más adelante” y de verdad quiero, además: “Decirle que vamos a estar muy pendientes de esa Solución, a ver cuándo se da, con el fin de que podamos darle esa buena noticia a los guajiros”.

Muchas Gracias Director. Gracias señor Presidente y señor Viceministro.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Gracias señor Representante. Continúa con el Orden del Día: Representante Fernando Sierra.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando Sierra Ramos:**

Presidente Gracias. Muy buenos días a usted, al doctor Andrade, al doctor Dimitri y pues obviamente a todos los compañeros.

Muy puntual: En el departamento del Meta, pues obviamente están cifradas las esperanzas, no solo de los colombianos, sino también de mucha parte del Mundo, entre ellos los Países Asiáticos, que ven en Colombia y más específicamente, en la Amazonia - Orinoquía, una de las siete (7) Reservas Mundiales Agrícolas y pues es una despensa para todo el mundo.

Y quiero referirme al Tramo, que curiosamente el doctor Dídier, siendo un Representante de Risaralda, conoce tanto del Llano y del Potencial Agrícola, adicional a todo el Tema de Hidrocarburos, que por Décadas ha sido uno de los Rubros más importantes, en el Desarrollo pues de la Región y de Colombia. Y hay que decir pues, que aunque ya estaba firmado el Tramo entre Puerto Gaitán y Puerto Arimena, estamos hablando de alrededor de setenta (70) kilómetros: Curiosamente la ANI, de un momento a otro, dijo que no había Recursos, pues, para terminar esa Obra y los Llaneros vimos pues, que solamente se Pavimentó un Tramo muy pequeño, que va desde Gaitán hasta el Alto de Neblinas, alrededor de siete (7) kilómetros y en definitiva esta Obra, pues obviamente quedó sin recursos.

Aunado a todo lo que dice el doctor Dídier y a las experiencias que vivió y en donde pues ya tenemos muchas Lecciones aprendidas, sobre Empresas Multinacionales e inclusive: Asiáticos haciendo Proyectos de Inversión, allá en la Orinoquía, pues nos parece muy importante, doctor Andrade y muy relevante, pues, para la Región, para el país: Ver qué va a pasar con esa Vía, que estamos hablando solamente de setenta (70) kilómetros, entendíamos pues que era una APP y entendíamos pues que hubo dos (2) Peajes, que en su momento se intentó subir y después la Comunidad, digamos, que se paró y dijo pues que no iba a dar la menor opción, de que se subieran esos Peajes, en el entendido pues de que estábamos hablando de un Tramo muy pequeño y con

dos (2) Peajes que efectivamente, pues lesionaban a todos los habitantes, tanto de Puerto López como de Puerto Gaitán.

Y adicionalmente a eso, pues ver que nos cuenten, cómo avanza el Tema de la Doble Calzada, entre Acacías y Villavicencio, también entendiendo pues, que hubo unos Recortes ahí importantes; “pero sí con el firme Convencimiento pues, de que esa Zona del país, es el Futuro Agrícola, vuelvo y reitero, no solamente de Colombia, sino del Mundo”; los Países Asiáticos producen el cuarenta por ciento (40%) de lo que consumen y en ese orden de ideas, lo que se espera es que estos Países de Occidente: Nosotros, sirvamos como una Despensa, no solamente para ellos, sino para la propia: “Entonces importante saber, porque aunado al Crecimiento del país, pues obviamente tendremos que ver por dónde van a salir nuestros Productos, cómo va a ser el Tema de las Vías y sobre todo a inmediato plazo”; en donde vemos, que la Sociedad se está alzando contra la explotación petrolera y demás, pues tendríamos que mirar si el Tema va a ser por el Agro y hacia dónde lo vamos a encaminar.

Entonces: Básicamente ese es el Tema, Presidente y quisiera pues que nos hicieran precisión frente al Tema de las Vías en el Meta.

Muy amable a usted Presidente y gracias.

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:**

Tiene la palabra, doctor Luis Horacio Gallón.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango:**

Gracias señora Secretaria. Primero, pues ese es un Tema fundamental y de moda en los últimos tiempos: El Tema del Transporte en nuestro país. Lamentablemente lo vienen comparando con Países de Latinoamérica, que han desarrollado una Infraestructura Vial, como lo decía hoy el Compañero Euler Aldemar, de una manera más acelerada y según algunos estudios, de una manera mucho más económica.

Yo todavía recuerdo hace ocho (8) o diez (10) años, cuando se iniciaron las Construcciones, donde eran las Licitaciones para las Dobles Calzadas en este país: Cómo se decidía y se hacía una parafernalia inmensa, para adjudicar esos Contratos, que eran con una total Transparencia en su momento, que los transmitían por Televisión y que uno veía en su momento al Presidente de la República, al Ministro de Transporte, a todo el Mundo: Hablando de que eso era cero (0) corrupción y después de ocho (8) o diez (10) años o tristeza, después de que les estaban echando toda el agua sucia, a los Temas de corrupción, a las Provincias, a las Regiones, a los municipios, a los Alcaldes y a los Concejales, vemos que la peor corrupción, se da en el Gobierno Central, lamentablemente: El Tema de Odebrecht, el Tema de Reficar, el Tema de Interbolsa, no es firmado por ningún Alcalde, de ningún Municipio, de Quinta (5ª), de Sexta (6ª), de Cuarta Categoría (4ª).

Esos son los Recursos que se han perdido, de una manera importante en nuestro país y que lamentablemente vemos cómo en el Congreso, en todos los Debates, buscan la corrupción por donde menos existe; “porque estos municipios son Vigilados por la Contraloría y por la Procuraduría y sin ninguna contemplación”; porque cuando decía el Ex Procurador General - Ordóñez, que en seis (6) años que él llevaba, yo recuerdo: Había sancionado seiscientos (600) Alcaldes; es, porque la Procuraduría está encima de todo lo que tiene que ver con la Contratación y con la Actuación de estos alcaldes.

Entonces, eso nos lleva a colación simplemente, doctor Andrade y doctor Dimitri, para consultar si nosotros, con lo que se ha venido haciendo y con lo que ya se Consultó, vamos a estar inmunes a todos esos Problemas. “Porque hoy, el país lamentablemente no se ha desarrollado, es por los problemas de corrupción, lamentablemente”.

¿Y Qué debemos hacer nosotros en el Tema de Transporte?, para que esto no vuelva a estar de moda, como lo ha sido en los últimos días y en donde nosotros como Congresistas, ya nos da miedo ir a un Ministerio: “Porque si vamos a gestionar una Obra y por x o y motivo, esa obra fracasó o tuvo algún inconveniente”; inmediatamente la Corte Suprema va a venir a investigar y a revisar: “Cuáles fueron los Congresistas que estuvieron en esos Ministerios”. *“Entonces ya a uno hasta miedo le da, ir a un Instituto Descentralizado o a un Ministerio, porque está en el ojo del huracán; porque estamos buscando los culpables, creo yo que en donde no son”*.

En una intervención del Director de Invías, me decía: “Es que en los municipios se presentan dos (2) o tres (3) Oferentes para una Licitación” y yo le decía: “Mire en Odebrecht, yo apuesto a que se hicieron Consorcios con veinte (20), treinta (30) Empresas y yo lo veía por Televisión y eso era totalmente Transparente y miren lo que pasó”.

Entonces en esos temas, el país ya está cansado y nosotros necesitamos o una Legislación que sea realmente estricta con el Tema de la corrupción; pero que la estemos buscando donde realmente está afectando y nos está afectando en el país, no única y exclusivamente buscando en los Concejos, en los Alcaldes, de los municipios más pequeños de nuestro país.

Lo segundo en el Tema de Vías: doctor Luis Fernando Andrade, hay una Problemática en el Urabá antioqueño. Usted sabe que allá se piensan instalar dos (2) o tres (3) Peajes, que a estos Peajes la Comunidad, yo digo que en un noventa y cinco (95%) por ciento, se han venido oponiendo al Sector donde están ubicados, la mayoría, que hoy día van en un porcentaje alto de Construcción y que ustedes estuvieron hace quince (15) días haciendo una Reunión, donde todavía no hay como la satisfacción, por parte de la comunidad.

Ellos dicen: “Nosotros sí queremos tener”; “al inicio era no Peajes en el Urabá”; ya hay uno (1) y ellos proponen unas Condiciones al inicio y a la salida del Urabá, como se hace en casi todos los departamentos: De un (1) Peaje al Ingreso y otro a la Salida y ellos quieren algo parecido, entonces: ¿Sí han venido analizando o ya ese Tema de los Peajes en Urabá, está decidido?; “porque el Tema Financiero es delicado”; “pero esta es una Región que con los dos (2) Puertos que se van a construir, que ya tienen Licencia Ambiental, que ya se puso la primera piedra en Puerto Pisisí, el 12 de mayo, en la semana anterior, va a tener mucho más flujo de Vehículos”; “que yo tengo la certeza de que no están Calculados en la Concesión”; porque cuando eso no está o no están, están apenas pronosticados los Puertos; “pero no se tenía la certeza de que se iban a construir, entonces, a ver si se pueden tener en cuenta estos Flujos Vehiculares futuros, para este Tema”.

Quería preguntarle, doctor Dimitri: ¿Por qué en el Tema Férreo no se tuvo en cuenta a Antioquia? El Gobernador de Antioquia sabe que en el Plan de Desarrollo, se propone habilitar nuevamente la Vía Férrea que pasa por nuestro departamento y él, está buscando unos Flujos futuros de ir fluctuando, para empezar con el Primer Tramo, que es el de Amagá hasta Barbosa y qué posibilidades hay de que incluyan al departamento; porque nosotros nos hemos dedicado últimamente, casi que a Construir las Obras, de pronto del departamento y miren: Están las Vías 4G para el Urabá y el departamento y el Municipio de Medellín, tienen que pagar el Túnel del Toyo, que vale más de: Uno punto cinco (\$1'500.000'000.000,00) billones.

“Cuando construimos el Metro de Medellín”, hace muchos años: A todo el mundo por el canal concreto, le entregan el setenta por ciento (70%) y al departamento de Antioquia, le financiaron el Cuarenta por ciento (40%) y nosotros hemos tenido que incurrir en el Sesenta por ciento (60%), que todavía lo estamos pagando y gracias a Dios, tenemos la delantera y lo hicimos - ¿cierto?, con todas las dificultades económicas que hoy tenemos en las Vías, porque tenemos pignorada la Sobretasa a la gasolina en la Ciudad de Medellín y en gran parte del departamento, por pagar lo del Metro de Medellín; pero que no nos sigan castigando.

Miren, lo mismo que decía el doctor Álvaro Hernán Prada: Muchos Temas de las Vías, que se están Construyendo en el departamento de Antioquia, no son un Doble Carril, sino que son Vías amplias; pero en una decisión que tomó el Invías, el Ministerio de Transporte y el Gobernador anterior, es una mala decisión; porque es un departamento que va creciendo, que vamos a tener por los Puertos de Urabá, el Ingreso y la Salida del Veinticinco - del treinta por ciento (30%) de la Carga de nuestro país: Porque es el Puerto más cercano al interior del país. ¿Cómo es posible que tengamos Carreteras anchas y no Dobles calzadas? -¿Cierto?-

Entonces eso son como temas importantes y realmente decirles: “Que nosotros lo que queremos es que no tengamos absolutamente nada de corrupción en este Tema de las Vías Nuevas”: Estas Nuevas Concesiones; que se reducen esas Concesiones con los flujos de vehículos; que se analice cada vez que se lleve una Evaluación de estos Flujos, porque yo no entiendo cómo hoy los Banqueros de nuestro país, cómo las Empresas, cómo los Empresarios, que no se dedicaron a la Construcción, hoy todos en este país, quieren ser Concesionarios de Vías; algo tiene que haber en el Negocio, demasiado importante, que todo el mundo quiere, tiene que ser Concesionario. ¿No estamos revisando bien? - O es que les estamos dejando toda la plata a esos Concesionarios y estamos perjudicados es los colombianos, porque no tenemos las Vías en buen estado o la mejores Vías.

“Y el otro Tema que yo quería doctor Dimitri, es, que nos ayude”: Hoy hay unas Rutas de Transporte en nuestro país, entregadas a unas Empresas de Transporte Público, Intermunicipales, Interdepartamentales y Nacionales; “pero esto es un Monopolio que estas Empresas, doctor Dimitri, en muchas ocasiones no prestan un buen servicio a la Comunidad”.

La Comunidad está inquieta y, sin embargo, no se le pueden sancionar, no se pueden castigar, porque a pesar de todas las quejas de la Comunidad, hay un superpoder de estas Empresas de Transporte, que no dejan ni siquiera ingresar a otras Empresas, para que presten un mejor servicio a la comunidad.

Entonces es Revisar si la Norma es así tan estricta, que no puede ingresar ninguna Empresa de Transporte, a prestar el Servicio Público de Pasajeros y de Carga en nuestro país.

“Muchas Gracias señora Secretaria”.

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General Comisión Ordenamiento Territorial:**

Tiene el uso de la palabra el Representante Óscar Sánchez.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Óscar Hernán Sánchez León, Vicepresidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Gracias señora Secretaria. Muy buenos días. Cordial saludo al doctor Dimitri y al doctor Andrade.

“Hemos revisado cada una de las respuestas, que ustedes han dado al cuestionario y que nosotros revisamos en región”.

El Tema de Cundinamarca, donde se han venido haciendo Obras al Nivel de Vías o Carreteras, adecuadas Todo-Terreno, que denominó el Gobierno y también las Concesiones que cruzan a algunos municipios de nuestro departamento. Yo tengo varias dudas, doctor Andrade, respecto a varias Concesiones que se están llevando en nuestro departamento y quisiera dejárselas plasmadas y una Solicitud expresa, hacia el Occidente de Cundinamarca.

La primera variante debería ser la del Tramo Ruta del Sol - Sector Uno (1); pero conocemos que es del Municipio de Villeta, al Municipio de Guaduas, que aspiramos que ese Tramo, jurídicamente, salga adelante, para que podamos mejorar la Movilidad, no solamente de la Región, sino en el país, en ese Sector, porque es uno de los ingresos grandes que tiene, a Nivel de Movilidad y de Carga Pesada en nuestra Capital. Se ha venido pues, no suspendiendo, sino atrasando la Creación de este Tramo, que sí va a Solucionarnos a Nivel Interno o a Nivel de nuestro departamento, la movilidad.

La segunda de ellas, que viene en Ejecución, que el Gobierno tiene un buen Porcentaje de Ejecución, que es la de Girardot – Honda - Puerto Salgar, que se ha venido trabajando y que hoy en día nos muestra, por lo menos: trabajos de obra en el sector.

Tenemos una gran preocupación: Que la Pregunta es si se dan esos hechos en el Sector, los Temas de la Perimetral de Oriente de Cundinamarca, a la altura de Choachí-Fómeque, con la unidad de los Predios, que habría algunos Propietarios inconformes con todo el Proceso, que se estaba llevando por parte de la compra y ocupación de estos Terrenos, muchos de ellos, donde el Propietario que no estaba de acuerdo con el Reconocimiento Económico, que en su momento se ha venido y que se le estaba haciendo a esos predios.

Y es bien importante, porque el Trayecto de la Vía que conduce a Villavicencio, pues va a mejorar muchísimo, no solamente la Movilidad del Oriente, sino también de Bogotá y por supuesto que debo recalcar, en la Concesión Fontibón - Facatativá – Los Alpes: “Esta Concesión ha venido avanzando, tenemos que reconocerlo y después de veinticinco (25) años, nuestro Municipio de Facatativá”, por decir: “Una Doble Calzada y usted conoce a la altura de Cartagenita, que es el Ingreso al Municipio de Facatativá”; “pero ahí es en donde viene el inconformismo de la Comunidad, porque esa Doble Calzada, que va a llegar a la altura de Cartagenita, está generando por supuesto un embudo y el trancón que ustedes conocen en la Vía, puede llegar hasta la altura del Peaje del Corzo y en muchas veces, hasta el Municipio de Madrid” - “La Solución”: La amplia anchura de estos mismos, la han verificado en Terreno y en su momento el Vicepresidente, lo presentó. Y en toda esta Estructura que ustedes están proyectando desde Girardot-Zipaquirá, de atraer a Subachoque- Rosal-Facatativá, hay lugar a una vía abierta a la altura de la Ruta del Sol: Que esa sería una de las Soluciones que nos podrían dar como Variante, al Municipio de Facatativá y darnos Solución a esa Movilidad y a ese gran taco que se hace al ingresar a nuestros municipios, en las horas pico y últimamente, casi a diario, en todo momento, porque la Vía se está acabando, la Vía está quedando lejos de la Movilidad, pero por razón técnica, pues va a llegar a un envío, que no vamos a poder resolver.

Pero hay otra Solución: Se la presentamos al doctor Carlos García en su momento, quien visitó también la Zona, la conoce, donde el Estado compra

unos Predios a la Altura de Cartagenita, al llegar al Perímetro Urbano de Facatativá. “Que en su momento, el Gobierno lo manifestaba, que era la Variante” y que no es la Variante; puede ser una Solución Interna a la Movilidad del Municipio de Facatativá; pero la Variante Regional, hoy, afortunadamente el Gobierno ha tenido conciencia clara, de que no es la Variante; pero esa sí es una Solución Interna, que se podría dar a la Movilidad del Municipio: Un Municipio superior a los Ciento cincuenta (150.000) mil habitantes, donde aproximadamente el Cuarenta (40%) por ciento, tienen relación directa y diaria, con la Ciudad Capital.

Quedarían dos (2) o tres (3) Predios, doctor Dimitri, por encontrar, para proveer ya el Proyecto; son aproximadamente, si la memoria me funciona: Tres kilómetros, tres (3) kilómetros que podrían darle la Solución, a ese trancón que se genera al ingreso del Casco Urbano de la Ciudad y le va a desembocar a un Punto que se llama: El Barrio Chicó, donde vuelve a empatar a la Doble Calzada interna, que hoy tiene la Vía Nacional: *Esa sería la Solución.*

Luego lo vienen planteando, el doctor Carlos García y su equipo lo han manifestado, es una obra, que en palabras técnicas, roza alrededor de diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000.00); manifestaron ellos, para que se pudiera entrar a cubrir, es una solicitud que transmitimos, es una necesidad que se tiene, que si a ustedes les interesa, la han venido trabajando y tocando en sectores de trabajo; pero que sí aspiramos que esos predios, en algún momento se le paguen a quien haga la concesión; que esos predios, no dependiendo de la petición, no los vayan a destruir; pero si la concesión va a construir esos tres (3) kilómetros, pues es decisión principal del Gobierno; pero es una compra de predios que en su momento hizo el Estado, si no estoy mal, en cabeza de Invías, se lo entrega a la Agencia y por supuesto la Agencia, no los ha entregado, porque ese es un sector o ese es un tramo que no va a ser parte de la variante regional, que necesita en este momento, el occidente de Cundinamarca.

Queremos, doctor Andrade y doctor Dimitri, que nos coloquen ese punto de enseñanzas de trabajo, que nos lleve a una solución; pero téngalo seguro de que le metan el hombro, con la confianza institucional, que esa obra se va a terminar a Cartagenita, con los puntos que se tienen a la altura de Tres Esquinas, a la altura del ingreso a Bojacá y por supuesto a la llegada al romboy de Cartagenita; pero ahí, se nos puede generar un problema: hace veinte (20) días o dos (2) meses, los medios cubrieron la noticia y plantearon la obra y a veces me da tristeza, porque muchas veces nosotros estuvimos alertando: “Alertando a las instituciones, que a Facatativá fue un periodista y lo sacaron por Caracol y ahí sí pararon bola”.

Yo creo que cuando nosotros transmitimos esos mensajes que la comunidad tiene, esa necesidad que se tiene en la comunidad, por supuesto que se pueda actuar. La vía que se está haciendo, Facatativá

lo sabe: va en buena ejecución. Anteriormente lo manifestábamos, que debería mejorarse el cronograma de trabajo, porque estaba perjudicando cada vez a varios ciudadanos en la movilidad; porque eran bastante largos los trancones; pero eso se ha venido mejorando y sobre todo en el cambio de la obra.

Porque es que el año pasado hubo un periodo, si la memoria no me tensiona y lo miro entre julio y noviembre, que la obra duró no estancada, pero sí al veinte por ciento (20%) en ejecución.

Quería llevar esos temas en la mesa de trabajo, *visibles - posibles*, a nombre no solamente de ciento cincuenta mil (150.000) habitantes de nuestra región, de nuestro municipio, sino más de ochocientos mil (800.000) habitantes de sabana occidente y quienes ingresan a Bogotá por este corredor que demos una evolución completa y clara a este tramo, entre Cartagenita y el municipio de Facatativá. Gracias, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Luis Horacio Gallón Arango, Presidente Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muchas Gracias señor Representante. Entonces el último en el uso de la palabra, el doctor Ciro Rodríguez.

**Hace uso de la palabra, honorable Representante, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Muchas gracias, señor Presidente. Saludar muy especialmente al doctor Andrade, al doctor Dimitri y a todos los honorables Representantes.

“Nosotros hemos seguido de cerca la construcción de este plan maestro de transporte, que ha sido en su forma, diríamos, una gran apuesta del Gobierno nacional, por construir diferentes módems de transporte en nuestro país, que los ponemos al funcionamiento de toda la sociedad.

Creo que esta es una etapa de planeación, donde logran apuntar en el impacto de la productividad y competitividad de nuestro país. Pero vemos que ya en esta etapa de ejecución, doctor Andrade, de acuerdo a sus respuestas, vemos unas bajas en ejecución y finalmente nos preocupa, que la gran mayoría de proyectos están en fase de preconstrucción y entonces quisiéramos saber si aquí, para lograr esta ejecución, existen problemas estructurales, que no le han permitido tener unas mejores ejecuciones.

Se han estructurado, estudiado, problemas de cierre financiero en estos proyectos, que hoy los podrían estar viendo abocados a la no continuación de algún tipo de proyectos de estos, si las consultas con las comunidades han tenido muchas dificultades y hay problemas ambientales, para lograr sacar adelante esta gran obra de infraestructura, en nuestro país, que es de gran relevancia y de gran importancia, especialmente para el Congreso de la República, quien le ha puesto todo el interés y ha hecho las reformas legales que se le han exigido y que se le han dado los recursos necesarios, por el Gobierno nacional, para que salgan adelante.

De la misma forma, quiero seguir aprovechando su conocimiento en el tema y cuál va a ser el futuro de la concesión Ruta del Sol y de la misma forma, de la concesión del río Magdalena, que son, quizás, las obras más importantes de nuestro país, que son el eje estratégico de toda esta infraestructura de transporte, que se les ha presentado a los colombianos e insistimos en la misma forma: ¿en qué estado se encuentra la estructuración de la Vía Cúcuta-Ocaña? - “Que se tenga en cuenta un Tramo que no está en la ruta del sector, no está dentro de la estructuración de la vía Cúcuta-Ocaña, como es la variante Ocaña-Río de Oro”.

Yo creo que no podemos dejar esta estructuración, con estos doce (12) kilómetros por fuera y que ojalá se pueda de una vez, en la nueva estructuración que se está haciendo de la vía Cúcuta-Ocaña, que se pueda incluir este tramo de los doce (12) kilómetros, que es vital para la movilidad de estos dos (2) municipios: un municipio del Norte de Santander, como es Ocaña y el otro Río de Oro, que es del Cesar y usted nos pueda decir cómo avanza esta estructuración y qué expectativa podemos tener los nortesantandereanos, para que este Gobierno pueda generarle esta gran noticia, no solo a Norte de Santander, sino al país en general. Muchas gracias, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

A usted, doctor Ciro, muchas gracias. Vamos a dar espacio a las respuestas del doctor Dimitri, Viceministro de Transporte y seguidamente al doctor Luis Fernando Andrade: Presidente - Director de la ANI. Doctor Dimitri, tiene el uso de la palabra.

**Hace uso de la palabra el doctor Dimitri Zaninovich Victoria:**

Muchas gracias, Presidente. Primero, agradecer y reconocer el tono constructivo que se le ha dado a este debate. Yo aquí lo que destaco es un reconocimiento de los esfuerzos y de los avances; pero también un planteamiento muy serio de las preocupaciones y de los problemas, que siguen pendientes por resolver o que son necesarios seguir abordando de forma individual, en cada región.

Yo creo que esas son las formas en que podemos ir resolviendo cuellos de botella y permitiendo que estos proyectos avancen y voy a empezar con la intervención, en el mismo orden que lo hemos tenido hoy, con el Representante Didier, donde yo lo que destaco es un llamado a la ambición, un poco es cómo podemos seguir soñando o cómo podemos seguir manteniendo el ritmo al que lo venimos haciendo y yo creo que partimos de que este es un esfuerzo lo suficientemente ambicioso: “este ha sido el programa de inversión más grande en la historia del país y lo vemos en marcha”; lo vemos en marcha como se concibió, con una definición técnica de las vías y con una apuesta por acá, del sector privado y la prueba es que el sector privado lo creyó; el sector privado es el que está aportando los grandes

recursos al sector bancario y eso demuestra que es un programa serio, que genera credibilidad.

El Representante ha hablado de cómo entonces ese crecimiento en puertos lo complementamos efectivamente con un desarrollo industrial de valor agregado, de cómo no solo esta inversión en infraestructura se nos queda en la posibilidad de sacar carbón, petróleo, productos que tradicionalmente hemos hecho y “yo creo que este es un proceso que primero va en la infraestructura y después va llegando la empresa” y “la prueba es que la costa Caribe nos presenta crecimientos superiores al resto del país” y lo que vemos es una relocalización, llegando empresas, aprovechando las oportunidades que dejan la mejor infraestructura.

Y usted hablaba mucho del caso de China y yo creo que hay que destacar dos (2) cosas: uno, pues China hoy tiene unos niveles muy altos de inversión en infraestructura: nueve por ciento (9%) del PIB; ejecuta muy rápido, pues tiene también unas condiciones poco democráticas para muchas cosas; pero sobre todo lo que hay es que también hay un proceso detrás: desde los ochenta viene todo este tema de la revolución y lo que vemos es un proceso de largo tiempo, que se ha ido consolidando y ahí el caso de Estados Unidos también: “Siempre pensamos en la red vial o en las autopistas de Estados Unidos, como ese gran modelo a seguir de grandes autopistas por todo el país” y la verdad es que las autopistas de Estados Unidos, arrancaron en la década de los cincuenta, cuando el Presidente Dwight Eisenhower, quien había sido General en la Segunda Guerra Mundial, conoció las autopistas alemanas: “hizo un plan de autopistas y la última vía de ese plan de autopistas del Presidente Eisenhower, se terminó en 1999” - “Estamos diciendo que son cincuenta años, para llevar a cabo el Gran Plan de Autopistas de Estados Unidos”.

“Aquí lo que les voy a decir es que también tomará tiempo salir de este atraso; pero vamos en la dirección correcta, con la ambición correcta y con los proyectos andando”.

También hacía el Representante Didier una reflexión sobre cómo hacer una vía, como la de Puerto Carreño-Puerto Arimena: La Vía de la Altillanura, que no sea dependiendo del tráfico y usted hacía una observación muy ingeniosa y es: “pues si dependemos del tráfico, habrá unas vías que no tienen la demanda y que nunca se van a construir” y “no puede ser que solo la demanda sea la que defina dónde van las vías”. En el Proyecto, perdón, ya en la Ley de Reforma Tributaria logramos incluir un artículo que permite el cobro de valorización por proyectos nacionales.

“Esta es la primera vía a la que le vamos a aplicar esa metodología, porque es el perfecto ejemplo en que la vía va a generar una valorización suficiente a los dueños de los predios, que es justo que también parte de la financiación de esa vía la aporten ellos”. “Ese va a ser el primer piloto que está en marcha y hay un esquema de asociatividad con empresas

chinas, para desarrollar también la vía, que tal vez muy sembrado puede pasar muy por encima”; por eso, “quien ha venido trabajando y generando este tipo de alternativas, ha sido el doctor Andrade desde la ANLA y creo que también hay ahí innovación en la que se está trabajando”.

Frente al corredor férreo, tal vez, doctor, usted hacía referencia al corredor férreo de La Dorada-Chiriguaná, de por qué están entrando los ingleses y que por qué no entran los chinos. Aquí tratamos de llevar las mejores oportunidades para la inversión extranjera y estará llegando quien mayor interés tenga. Muchas veces los chinos tienen –no es un perjuicio nuestro–; pero muchas veces los chinos tienen una expectativa de tener unas condiciones preferenciales en los precios, en los contratos, en los procesos y la política del Gobierno es independiente, de qué nacionalidad sean y todas las oportunidades están dadas.

Hemos tenido muchas conversaciones, les hemos abierto las puertas, de hecho, en 4G tenemos inversión española, tenemos inversión china, tenemos inversión austriaca, de cuarto grado, en fin.

Ahora: “El Comentario con el que cerraba el Representante Didier es cómo evitamos que este gran esfuerzo que hacemos hoy, pues no se quede pequeño en unos años” y para eso ha sido un plan maestro el transporte intermodal, que precisamente estamos presentando y lo que se hizo fue una modelación a veinte (20) años, de las necesidades de transporte y lo que me está diciendo es que a veinte (20) años, es, los siguientes proyectos que hay que hacer, para evitar que esos cuellos de botella se nos generen una vez terminemos con estos proyectos.

El Representante Euler Martínez también hacía un reconocimiento sobre el esfuerzo y el trabajo que se ha hecho y por un poco él presenta lo que siempre se nos presenta, mucho, cuando vamos a Nariño, al sur del país y es la comparación con Ecuador y esa comparación creo que no es justa, porque no obliga la foto completa. Si hoy vemos, Ecuador efectivamente hizo una inversión muy grande en un *boom* petrolero, donde el Estado recibió unos recursos importantes y los invirtió directamente en infraestructura.

El modelo colombiano: Pues hagamos unos esquemas de asociación público-privada, que a los privados en el largo plazo se les va a pagar por el de servicio; pues hoy la situación fiscal de Colombia, pues saben que tuvimos el mismo impacto fiscal o el mismo impacto en los precios del petróleo y Colombia presenta una situación mucho más comfortable en términos fiscales; los proyectos van en marcha y el Ecuador está buscando concesionar y entregar esas vías que entregó e incluso los puertos, que eran tradicionalmente estatales en Ecuador, está llegando inversión de Nepal y de diferentes partes del mundo, para concesionar esos puertos.

Entonces, efectivamente si uno viaja ve esas diferencias, pero en el mediano plazo nos podrá demostrar que esta fórmula fue una fórmula

responsable, de que tendremos una vías a la altura de la región. Ahí hay unas discusiones sobre el Estado de Pasto-Ipiales, que es el Proyecto Pasto-Rumichaca. El Estado de Vinar, proyecto que con tanto tiempo tuvimos problemas y que está en este momento en el Consejo de Estado y Pasto-Popayán, que Luis Andrade abordará desde la ANI.

San Francisco-Mocoa: Un Proyecto importantísimo, para darle esa llegada a Nariño, sobre todo, hace otro acceso a Ecuador por San Miguel-Santana, pero, sobre todo, conectarse con el centro del país, por el valle del río Magdalena: “Ese es un Proyecto al que se le han invertido cuatrocientos setenta, es un contrato de cuatrocientos setenta mil millones (\$470.000.000.000.00), que en su parte media tuvo que rediseñarse completamente, con unos viaductos que tienen paso por el Parque Natural, con unos viaductos con túneles y lo que se ha destinado es que ese rediseño, que se requirió por asuntos ambientales, hace que el proyecto cueste un punto cuatro billones (\$1.400.000.000.000.00) de pesos adicionales. Lo que estamos trabajando en la ley de adición, después de recursos adicionales, sobre todo para terminar las obras que están empezadas, hay que proteger lo que ya se hizo y es un proyecto que, a largo plazo, se tiene que ir construyendo.

*Aeropuerto de Ipiales*: Se hizo inversión muy grande en la pista: Es una pista de mil quinientos (1.500) metros con veintiséis mil millones (\$26.000.000.000.00), que fueron invertidos y la pregunta es: ¿cómo podemos potencializar ese aeropuerto?, y yo creo que ahí hay dos (2) formas de hacerlo: una que la estamos haciendo, que es cómo hacemos que las aerolíneas empiecen a utilizar a Ipiales como un JOB y tenemos la buena noticia, que ante el cierre del Aeropuerto Tulcán, Ecuador y Colombia han acordado que Ipiales pueda ofrecer esos servicios binacionales y estamos en conversaciones con Avianca, tratando que alguna ruta pare en Ipiales: Bogotá-Ipiales-Quito; Bogotá-Ipiales-Guachaquí, para que capturen la demanda de ambos países en el caso Ipiales. Nos falta invertir en la terminal, que solo pues también tenemos bien identificados, hicimos una gran inversión en la pista y sigue una inversión en la terminal, que estamos todavía identificando cómo la podemos hacer; pero creo que esas son las dos (2) líneas en las que hay que trabajar, en el caso de Ipiales.

Representante Álvaro Prada, esta discusión la hemos tenido varias veces, de forma muy respetuosa y es en cuanto a la inversión en el departamento del Huila y yo trato de no meterme en comparaciones dentro de lo uno y de lo otro, porque el país lo que nos demuestra es que viene creciendo, que cada año es mejor, que cada año tiene más capacidad de invertir y hablábamos en un foro, efectivamente de unos proyectos, que saliendo del Gobierno Uribe, hay otros proyectos que se priorizaron con el Gobierno Santos; por ejemplo, la región allá priorizó: Popayán-Totoró-Inzá-La Plata y se le han invertido 307 mil millones.

Colombia-La Uribe: Pues viene un contrato de 2009, que se estuvo ejecutando hasta el año pasado, por 194 mil millones, con participación del Ejército; pero también se está invirtiendo en un nuevo circuito turístico: San Agustín-Pitalito, por 69 mil millones.

En Belén-La Plata, estamos en la ley de adición, precisamente con el Ministerio de Hacienda, discutiendo los recursos adicionales y entendiendo, pues, que todos compartimos ese potencial agroindustrial que tienen el Huila y el Tolima y la importancia de salir al Pacífico, con la posibilidad de exportar, de llevar en cadena de frío todos esos productos; pues estamos en ejecuciones duras, para el cruce de la Cordillera Central, por 21 mil millones, en los cuales nos ha arrojado dos (2) alternativas, como son: El Túnel de dieciocho (18) kilómetros y otra que es una ferropista, que se va a presentar a la ANLA, para terminar este año los estudios, y en total lo que busca en inversión el departamento ha venido creciendo.

En el acta pasada, 305 mil millones es la cifra que tenemos identificada en proyectos de transporte y en lo que llevamos en el Gobierno de Santos 2.2 billones de pesos en proyectos de transporte cinco punto seis (5.6) veces.

Ellos saben que estas discusiones son difíciles, que las necesidades siempre son mayores a lo que se puede ofrecer; pero lo que vemos es un incremento en la inversión y una apuesta en el tema de la conectividad de esa región y ahorita también, pues entran en detalle Mocoa-Neiva y Neiva-Girardot: dos (2) concesiones importantísimas para ese departamento.

Vías terciarias: También hablaba el Representante Prada y la Representante Lina sobre recursos; pero lo que ya llevamos en el Gobierno invertido, son 3.2 billones de pesos para vías terciarias y nunca el país había invertido eso en vías terciarias; por supuesto, el estado de las vías terciarias no es el mejor; tenemos ciento cuarenta y cuatro mil (144.000) kilómetros para atender, para los cuales 3.2 billones de pesos no son suficientes.

La Misión Nacional estimó que se necesitaban entre cuarenta y sesenta billones en vías terciarias y este Gobierno es el que más ha invertido en vías terciarias en la historia. Por supuesto hay un esfuerzo grande, que es invertir los recursos en Ciencia y Tecnología: Uno punto tres billones de pesos en estos dos (2) últimos años, para seguir avanzando en ese esfuerzo y con ese esfuerzo mejorar las vías terciarias.

También la Representante Lina preguntaba en qué va eso, tuvimos acto legislativo, el Representante Prada también nos acompañó en ese debate en Comisión Primera (I), donde se aprobó en primer debate ese proyecto, que permitiría destinar los recursos acumulados hasta el 2016, en vías terciarias.

El Representante Deluque también nos hizo una referencia sobre la Concesión Cesar-Guajira, que creo que el doctor Andrade también puede mencionarla en un momento y el Representante

Sierra, sobre la discusión de la malla vial del Meta y los nuevos alcances que también le voy a dejar al doctor Andrade, para que nos cuente en qué va esa discusión.

Para ir cerrando, Representante Sánchez, sobre el tema de Facatativá, también hay un buen espacio, para que el doctor Andrade nos cuente la concesión cómo va a manejar esas inversiones, esos tramos a que usted hace referencia; al igual que el doctor Ciro, que hablaba sobre el Norte de Santander: El río Magdalena, Ocaña-Gamarra, de los proyectos que están en marcha.

Y voy a cerrar con las preocupaciones del Representante Gallón en temas de corrupción. Y eso está aquí y hemos hablado de todo y creo que es bueno cerrar con este tema. Y yo comparto con el Representante Gallón la visión de Estado; pero no voy a generalizar, “que ya se volvió un pecado a un Congresista, a un Representante, pues gestionar e impulsar proyectos que son beneficiosos para sus regiones”: *Eso es parte de la naturaleza de la representación política de la región* y en ese sentido, lo que queremos es transmitirles que en el sector transporte no hay duda de la transparencia con la que se han ejecutado estos grandes proyectos que hemos presentado hoy.

En el caso del Ministerio de Transporte, tenemos pliegos tipo, que hemos sacado con el Invías. Urna de cristal: Todos los procesos se dan con todos los requisitos de transparencia, de publicidad. Pactos de transparencia: Doscientos setenta y siete (277) alcaldes y veintinueve (29) gobernadores han firmado pactos de transparencia con el Ministerio de Transporte, el Invías y la ANI, garantizando que si no se cumplen los requisitos no hay cofinanciación.

Polígrafo: Sesenta y dos (62) altos directivos del sector transporte mueven el polígrafo, donde nos ha permitido tener un mejor conocimiento y seguimiento de la capacidad y de la disposición de los funcionarios.

Pliegos únicos: Los pliegos únicos es un tema que nos está permitiendo generar la competencia y la transparencia y les voy a dar un ejemplo: En la ANI hubo ciento cincuenta (150) oferentes para veintidós (21) concesiones.

Contrato G: Cincuenta y ocho (58) ponentes para veinte (20) proyectos.

En Vías para la Equidad de Invías: Mil novecientos catorce (1.914) oferentes para cuarenta y ocho (48) licitaciones.

En la Aerocivil: Setecientos once (711) oferentes, para doce (12) procesos.

Y lo que vemos es una competencia que demuestra que no hay procesos amañados, que se están generando las condiciones para incrementar la participación y la transparencia. Por último, cerrar este tema de esta intervención, precisamente con un llamado de agradecimiento al Congreso, que nos está apoyando en el trámite de un proyecto de ley a la reforma de la Ley 80, que precisamente

lo que queremos es estas buenas prácticas del sector: *institucionalizarlas*. Pliegos Tipo. Tener dos sobres. Mecanismos de publicidad. Una cantidad de medidas que nos van a garantizar que estos esfuerzos que hacemos se mantengan en el tiempo e invitar, por supuesto, a la Cámara para que nos siga acompañando, una vez pasemos a Cámara con este proyecto de ley, para seguir garantizándoles a los colombianos que lo que estamos haciendo no solo es muy ambicioso, sino que también lo estamos haciendo bien.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Sigue con la palabra, doctor Andrade, siga por favor.

**Hace uso de la palabra el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Bueno, muchas gracias, Representante. Yo quisiera arrancar con el desafío que usted nos puso, Representante Didier, de pensar en grande, ¡el país nunca había pensado en grande! Y gracias a que pensamos en grande, es que hemos podido avanzar lo que hemos avanzado y gracias a eso es que de 3 billones de pesos en inversión privada en el 2011, pasamos al seis y medio (6,5) y que esperamos se establezca en alrededor de 9 o 10 billones de pesos, de aquí al 2021, en función de todo lo que hemos contratado. Gracias a ello es que hemos podido hacer todas esas dobles calzadas que yo le mencionaba y las que vienen.

Ahora, en un país que por tanto tiempo no tuvo ambición, que por tanto tiempo no priorizó la infraestructura, de recuperar el rezague en carreteras, porque como les comentaba, en puertos y en aeropuertos vamos bastante bien y va a tomar mucho y mucho tiempo y voy a referirles tres (3) cosas fundamentales, para cerrar ese rezague.

*Primero: Recursos públicos.* Nosotros hacemos milagros en el Ministerio de Transporte, con los recursos públicos que se nos asignan; pero la asignación de recursos públicos es bastante modesta y sin recursos públicos, del Presupuesto Nacional, pues es poco lo que se puede hacer y, ¿qué se puede hacer?: pues lo que se otorga más lo que podamos hacer vía peajes, que es precisamente lo que nos está permitiendo hacer este gran programa y ahí es muy importante el apoyo y es muy importante que seamos consecuentes, porque todos los peajes que se están colocando generan un costo inferior al beneficio que se obtiene; eso lo hemos calculado técnicamente.

En términos generales, lo que hemos visto nosotros es que los beneficios que se obtienen en reducción del uso gasolina, en reducción de tiempo, en reducción de repuestos, son más del doble, del peaje que se está poniendo. Entonces, necesitamos recursos públicos, necesitamos los peajes y necesitamos el apoyo de las comunidades.

Aquí nos preguntaba el Representante Ciro Rodríguez sobre si tenemos problemas estructurales,

si lo que ha aprobado el Congreso de la República no ha sido suficiente y desafortunadamente si tenemos un tema estructural, en lo que tiene que ver con las consultas previas.

Y bueno, un poco ya respondiendo una por una, por ejemplo, Senador, Representante Didier, nosotros hemos hecho proyecciones de peajes, dentro del plan maestro de transporte y dentro de cada una de las concesiones, para determinar dónde se necesitan calzadas sencillas, amplias, dónde dobles calzadas y dónde terceros carriles y *en función de eso es que se define*: Si la vía necesita una doble calzada o no la necesita y si vemos se está pensando en el tercer carril; *esto varía mucho por la topografía*; varía mucho por varios factores; pero digamos que en términos generales, nosotros podemos manejar con unas muy buenas calzadas sencillas, con bermas y buenas curvas, hasta siete mil (7.000) vehículos día y podemos manejar con dos (2) carriles en cada sentido, hasta veinticinco mil (25.000) vehículos día.

Realmente el tercer carril solo viene a ser necesario, cuando pasamos de los veinticinco mil (25.000) vehículos día; en Colombia, inclusive con las proyecciones a veinte (20) años, que hicimos en las concesiones, son muy pocos los sectores que tienen más de veinticinco mil (25.000) vehículos día; *poquísimos* y son por eso que a las entradas de las ciudades donde efectivamente se necesitan más carriles; por ejemplo aquí en Bogotá en la Autopista Norte; por ejemplo aquí en Bogotá en lo que es la entrada por Girardot, etcétera.

Pero en las vías nacionales interurbanas, nosotros no proyectamos que se necesiten terceros carriles en los siguientes veinte (20) años, una vez salimos del área metropolitana y por eso tampoco necesitamos dobles calzadas en todo el territorio nacional, o sea la gran mayoría de las vías, por ejemplo en el orden nacional, tienen menos de cinco mil (5.000) vehículos día; allí no se necesita tener una doble calzada, para mantener una velocidad promedio entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora.

Pues nosotros sí hemos tomado en consideración y no hay ese riesgo. No hay ese riesgo de que las concesiones que hemos contratado en doble calzada se queden pequeñas y no puedan operar. Ahora, ya proyectos específicos en Nariño y sus preocupaciones las comparto, las comparto en la importancia de sacar adelante, por ejemplo, todo el proyecto de Pasto-Popayán, todo el proyecto de Pasto-Mocoa, la reactivación del puerto de Tumaco, pero también necesitamos ayuda de las comunidades.

Fíjense por ejemplo en el Proyecto de Ipiales a Pasto, ese es un proyecto que la región pidió, es un proyecto que lo diseñamos de la mano de la región y en la ANI tuvimos reuniones con grupos de parlamentarios, en los últimos cuatro (4) años, para el diseño de las vías, cada tres (3) meses, más o menos y qué ocurrió. Una vez adjudicada la vía, con todo el presupuesto asignado, surgieron las consultas previas.

Consultas que no habían sido identificadas en el proceso de estructuración, pero que los jueces nos dijeron que las teníamos que hacer, entonces, estamos en ese proceso y qué hemos encontrado: las comunidades que hay entre Pasto y Pedregal están colaborando de muy buena fe en las consultas y muy probablemente las vamos a terminar en un uno (1)-dos (2) meses y vamos a poder arrancar la construcción de la doble calzada entre Pasto y Pedregal, sin ningún inconveniente; pero desafortunadamente en la zona de Ipiiales hemos tenido una gran inconformidad por parte de las comunidades indígenas en la zona, con relación a la vía, con relación al peaje, que están poniendo en riesgo que se lleve a cabo la doble calzada entre Pedregal e Ipiiales. Y aquí pues todo mundo tiene que poner, ¿no?, el Estado colombiano está poniendo más de 2 billones de pesos para la Construcción de esa Vía. Hay un peaje y había que colocar un peaje adicional. Si no es posible por las condiciones sociales y políticas de la región poner el peaje adicional, pues toca recortar el alcance en la zona de Ipiiales.

Entonces sería una tristeza que eso ocurriera, especialmente después de este largo recorrido que hemos tenido, para poder garantizar esa vía tan competitiva para el país y yo les comento una cosa sobre el Ecuador, porque yo he estado allí y he visto el desarrollo de las vías en el Ecuador y lo comentaba también el Viceministro, allí se utilizaron las reservas que generó el petróleo, para hacer estos grandes proyectos.

Hoy están teniendo dificultades, porque ya no tienen esos recursos; ya no tienen cómo hacerlo; pero allá hay una imagen bastante grande entre lo que es la representación política, lo que son las comunidades indígenas y el Gobierno nacional y allá no se presentan este tipo de problemas. Entonces, eso de que uno discute por cuatro (4) años de cómo debe ser un proyecto, hace una licitación, que consigue los fondos y luego una comunidad lo bloquea, eso no pasa en el Ecuador y ese es uno de los temas que está pasando aquí en Colombia. Entonces, tenemos que encontrar la forma de mejorar ese diálogo y de asegurarnos que el interés general, el interés general de ser competitivos, en todo el departamento de Nariño, en Ipiiales, en Pedregal y en Pasto, de alguna manera se concilia con el interés de algunos particulares; eso es muy importante.

Y tiene que ver también ese problema y aquí estuvo el Representante Deluque hablando sobre la vía Cesar-Guajira; también fue un proyecto ampliamente discutido con todo el mundo y una vez comenzó la implantación del proyecto, pues surgieron las tutelas, surgieron las consultas previas y estamos en riesgo, también, de que ese proyecto no se pueda llevar a cabo.

Entonces yo les diría lo siguiente: En términos de 4G y a la Pregunta del Representante Ciro, el tema ambiental va muy bien, todo lo que tiene que ver con compensaciones ambientales, con licencias ambientales, etcétera, está funcionando bastante bien, inclusive, todo el tema de compra de predios,

que había sido un problema en el pasado, le está yendo bastante bien y tampoco está obstaculizando el desarrollo de las vías.

Pero sí tenemos algunas regiones en el país, como lo es el sur del país y como lo es La Guajira, donde desafortunadamente las comunidades no están viendo el valor en los proyectos y estamos sufriendo grandes retrasos y pues yo esperaría, que haya una reconsideración por parte de los liderazgos comunitarios, de los liderazgos políticos, para que eso no pase; porque si no, lo que ya es una diferencia regional marcada, en la condición de competitividad, por ejemplo, de Cundinamarca, de Antioquia, de Santander o del Eje Cafetero, con relación a las zonas en el sur y en La Guajira. Si no podemos construir la infraestructura, el problema se va a agravar, no se va a mejorar, entonces necesitamos tener conciencia de eso, porque ese es un proyecto, por ejemplo, que es clave para la competitividad de la región y si no lo podemos llevar a cabo, pues sería, la verdad, una tristeza.

Con relación al tema de Pasto-Popayán, tanto el Presidente de la República como el antiguo Vicepresidente dijeron en su momento que tan pronto tuviéramos apropiaciones adicionales de recursos públicos, ese sería el primer proyecto y esa prioridad se mantiene; sin embargo, esa apropiación no se ha dado por parte del Congreso de la República, ni del Ministerio de Hacienda, por las dificultades fiscales que atraviesa el país.

El otro tema que tiene que ver con la ANI es el Puerto de Tumaco; la actual concesión está terminando; estamos en el proceso de establecer una nueva concesión y hay un compromiso de hacer unas inversiones muy significativas en ese Puerto y esperamos tenerles buenas noticias en ese sentido, muy pronto.

Bueno, en el tema del Huila, pues ahí habló bastante el Viceministro y simplemente quisiera decir que ya las concesiones entre Neiva y Mocoa arrancaron y entre Neiva y Girardot arrancaron y tendremos doble calzada; entre Neiva y Campoalegre, que es exactamente esa zona, la que tiene el potencial de tener más de siete mil (7.000) Vehículos Día, que hoy por cierto, solo tiene cuatro mil (4.000); pero estamos mirando hacia el futuro y lo mismo entre Neiva y Aipe: En lo que es, pues la Zona del Huila.

En los demás corredores, el tráfico es muy inferior a ese límite y está proyectado a que sea bastante inferior y ahí la prioridad es mejorar la geometría de la vía y mejorar las zonas inestables, como, por ejemplo, usted menciona el área de Pericongo, en asegurarnos que construimos una vía a prueba de derrumbes y una vía que tenga las bermas que nos permitan avanzar.

Tuvimos un problema de última hora, en el caso de la doble calzada Neiva-Campoalegre, que debía de haber arrancado en estos días y no pudimos, porque un ciudadano y parte de la comunidad de Neiva

pusieron una tutela, porque estaban preocupados de que fuéramos a afectar el Túnel Verde, saliendo de Neiva, lo cual es falso, porque nosotros ya habíamos llegado a un acuerdo con el Gobernador, con la Alcaldía, de hacer la vía paralela, para no tocar el Túnel Verde; pero de nuevo, pues un problema de carácter comunitario, un tema de carácter político, nos está demorando ese arranque.

Nosotros ya le escribimos al juez, explicándole que no hay absolutamente ninguna afectación al Túnel Verde, pero pues no hemos todavía tenido un levantamiento, vía tutela, lo cual no nos permite arrancar.

Aquí están el Representante Sierra, del Meta, preguntándonos sobre Puerto Gaitán y Puerto Arimena y en ese contrato efectivamente está el hacerse la pavimentación de la vía, en la malla vial del Meta; sin embargo, el contratista se ha negado a hacerlo; por eso mismo hemos iniciado pues un proceso de incumplimiento y ellos han colocado un Tribunal de Arbitramento; el alegato general de ellos es que al caer el precio del petróleo, cayó el tráfico de vehículos de petroleros y con eso cayó el recaudo y no les permite generar lo suficiente, para poder construir esa obra; eso pues es muy desafortunado; nosotros estamos buscando obligar, de alguna forma, al contratista cumplir; pero debemos seguir los procedimientos que establece la ley al respecto, o sea, no podemos salirnos del marco de la ley y atropellar a alguien.

Con relación al Urabá debemos decir, perdón, el Representante Gallón salió un momentico; pero cuando la vía transversal de Las Américas fue concesionada, eso fue en el Gobierno anterior al del Presidente Santos, el acuerdo con la comunidad era que se iban a establecer tres (3) peajes y se iban a establecer cuando se terminara la vía.

En el proceso con los gobernantes anteriores y con las comunidades anteriores logramos negociar que fueran solo dos (2) peajes, son la reducción de un (1) peaje y establecimos las localizaciones; pero ahora entonces nos dicen: ¡NO!: *Que lo que se acordó con el Gobernador anterior y los Alcaldes anteriores, no vale;* pero pues estamos hablando con ellos, siempre dispuestos al diálogo, pero pues desafortunadamente ahí, *no se han cumplido las promesas,* no se han cumplido las promesas y los compromisos, por parte de las comunidades, en términos de esto.

Pues con eso me gustaría, ah se me olvidó lo más importante, perdón, sus preocupaciones, Representante Sánchez en Cundinamarca y Representante Ciro, en Ruta del Sol Uno, ya se iniciaron las obras, estamos trabajando en lo que es el intercambiador de San Miguel, eso es en el lado de Guaduas y los primeros cinco (5) kilómetros en dirección a Villeta y eso va marchando bien, sin inconvenientes.

En paralelo estamos trabajando una iniciativa privada, para hacer lo que queda faltando: los diecisiete (17) kilómetros faltantes y también es un

proyecto que va avanzando sin inconvenientes y esperamos pues que sea aprobado en los próximos meses.

Entre Girardot y Puerto Salgar vamos muy bien, ahí no veo problemas.

En lo que es la Perimetral Oriental, efectivamente vimos que había unos problemas en el tema predial y tenía que ver, principalmente, con la categorización que tenían esos terrenos; entiendo pues que se está hablando con los interesados; pero aquí sí me gustaría resaltar una cosa: la gente, digamos, reclama porque le paguen bien sus predios, pero se les olvida que al hacerse una vía, los predios remanentes van a valer el doble: ¿No? “Y que realmente estas vías lo que están haciendo es enriqueciendo a los vecinos y no están pagando un impuesto de valorización”; por eso en el proyecto de presupuesto del año pasado, tributario, se permitió el cobro de valorización en las vías nacionales.

Por ahora vamos a reglamentarlo y vamos a ver en qué lugares se utiliza; pero nosotros pensamos que debe haber una mayor equidad, o sea, así como el Estado sí debe comprar los predios, cuando los necesita y los debe comprar por un precio justo, así debe ser y así lo dice la ley, también es verdad que, si alguien tiene terrenos que se valorizan muy significativamente, al lado de las vías debería contribuir por lo menos con una parte de la valorización.

Y en el tema de Fontibón-Faca, es correcto que la variante no está incluida en este momento en el plan de obras del concesionario; tomé nota para ver exactamente cuáles son esos dos (2) predios que están faltando y ver qué podríamos hacer en términos de esa vía alterna a Cartagena.

Aquí con relación a los comentarios del Representante Ciro, pues ya lo dije: nosotros no tenemos una baja ejecución, Representante Ciro, nosotros este año que pasó, tuvimos inversiones por 6.2 billones de pesos; inversión privada en infraestructura que fue más del doble de lo que invirtió el Invías y, *eso no es baja ejecución.*

Ahora, en los proyectos de 4G es verdad que hay muchos que están en la fase de preconstrucción y, por lo tanto, les falta cinco (5) años para terminar; pero eso es normal. ¿En dónde estamos teniendo atrasos?, estamos teniendo atrasos donde hemos tenido problemas con las comunidades; estamos teniendo atrasos, por ejemplo, como en el caso de La Guajira, que mencionó el Representante Deluque o como en el caso de Nariño, que mostró el Representante Martínez.

Es muy importante, en un futuro, tener las reglas de juego mucho más claras, con relación a las consultas previas, ¿por qué?, nosotros no estamos en contra de las consultas previas, de hecho, las vemos como un elemento muy conveniente de generar buenas comunicaciones, entre el Gobierno y las comunidades; pero deben ser hechas a tiempo y con claridad; una de las cosas que nos ha causado mucho desconcierto es que preguntamos dónde hay

comunidades y el Ministerio del Interior nos da una respuesta y hablamos con ellos y luego que se adjudica el proyecto, los jueces dicen que tenemos que consultar a otras comunidades, que no estaban allí; eso genera retrasos, y otra cosa que genera retrasos es cuando estas comunidades piden cosas que van más allá de lo que se puede discutir en un proceso de consulta previa.

Entonces, para nosotros en el tema de carreteras, eso es muy importante. Ahora, me gustaría ponerlo en perspectiva también: De todos los proyectos que tenemos en concesión en este momento, que tengamos retrasos por consultas previas, solo son cinco (5) y pues en términos de los grandes temas de las cosas, no son muchos, “pero son cinco (5) en zonas deprimidas, que, si no se hacen las inversiones, son ellos los que más sufren y dónde son, son en Nariño; son en Buenaventura; son en La Guajira; son en el Huila. Entonces, si ese problema no se resuelve, a la larga estas mismas comunidades le están haciendo un mal a sus regiones.

Por ejemplo, en Antioquia no tenemos retrasos por consultas previas; en Santander no tenemos retrasos por consultas previas; en la zona cafetera no tenemos retrasos por consultas previas y las hemos tenido, ¿no?

Hemos tenido consultas en la zona cafetera; hemos tenido consultas en Antioquia; hemos tenido consultas en Santander; pero donde las consultas han llegado –digamos– a retrasos en algunos casos, a parálisis de los proyectos, es en estas zonas, que son precisamente las que más necesitan de la inversión. Muy bien.

Y en relación a qué pasa con Ruta del Sol y el río Magdalena: del río Magdalena ya se caducó el contrato, ya iniciamos los dragados posteriores, primero con un Contrato de Urgencia Manifiesta y segundo con una serie de contratos que están ahora en licitación; eso nos va a garantizar la navegabilidad del río Magdalena entre Barranca, Barranquilla y Cartagena, hasta que adjudiquemos la nueva APP y la nueva APP esperamos adjudicarla a finales de este año o a comienzos del año entrante.

Eso va marchando muy bien e inclusive mi equipo me informa que ya lo que son los pliegos y el contrato de la nueva APP se están entregando a finales de esta semana al Ministerio de Hacienda.

En Ruta del Sol Dos también se terminó el contrato y estamos en el proceso de pagarles las deudas a los empleados, de pagarle las deudas a los proveedores y de determinar cuál es el monto real de las obras que se han hecho; eso lo estamos haciendo a través de la interventoría y el Invías ya tiene listos los pliegos para iniciar la contratación por 600 mil millones de pesos en esas zonas; serían tres (3) frentes de obra en lo que es la troncal y dos (2) frentes de obra entre Ocaña y Gamarra.

Eso está pendiente de un trámite aquí en el Congreso, un trámite de adición presupuestal, para que el Invías pueda hacer esas contrataciones, que ya la proposición está escrita y esperamos que tenga

su debate en el transcurso del día de hoy, y que podamos, pues, tener la aprobación de esa adición presupuestal, supongo el mes entrante, no, en el mes de junio, para poder iniciar esas licitaciones. Mientras tanto la Ruta del Sol como el río Magdalena están en curso.

Ahora, todo esto que se ha salido de lo que hizo la firma Odebrecht en Colombia, todo el daño que generó, con sus actos de corrupción, pues no solo ha generado retrasos en estos dos (2) importantes proyectos, sino que ha generado también desconfianza, en términos de lo que es el sistema financiero y nuestra tarea es recuperar esa confianza. Yo creo que el mayor daño que hizo Odebrecht, fue enorme el daño que hizo, pues con la parálisis y con la terminación de los contratos del río Magdalena y de la Ruta del Sol, pero el mayor daño que hizo fue ciertamente el efecto que tuvo en la confianza de las instituciones y de esa confianza depende, pues, que los proyectos avancen. Muchas gracias.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Muy bien, doctor Andrade, muchas gracias. Doctor Ciro.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Un minutico, doctor Andrade, en algún tiempo estuvo anunciando mucho las vías para la paz en el posconflicto, poder hacer una estructuración sobre estas vías, que pudieran estar a cargo de los concesionarios; por ejemplo, en el Norte de Santander tenemos una vía muy importante como es Ocaña-Convención, que es la entrada a toda la región del Catatumbo; entonces quisiéramos saber si realmente eso se ha seguido trabajando, de cómo va esa proyección de poder a través de las concesiones, intervenir estas vías secundarias y estas vías terciarias que tienen que ver con las zonas de conflictos en nuestro país.

**Hace uso de la palabra el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Nosotros no tenemos intención de adicionar las concesiones, ni de pasar legislación que permita adicionar las concesiones, para que trabajen en las vías secundarias y terciarias. Nosotros creemos que es mucho más transparente que este trabajo se concesione independientemente o se licite independientemente.

En lo que se refiera al Plan de las Vías para la Paz, prefiero cederle la palabra aquí a mi colega, el Viceministro, quien ha estado muy encima de ese tema.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Esas respuestas, doctor Andrade, deben ser el síndrome María Cecilia Illena.

**Sigue en el uso de la palabra el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Bueno, en el tema de las vías terciarias, como les voy a comentar, estamos en el trámite de los 1.3 billones de pesos y cada departamento debe participar en la priorización de esos recursos y ahí podríamos destinar recursos para esas vías; esos se van a destinar a vías terciarias. Pero también hay dos (2) mecanismos que no hay que perder de vista, que creo que funcionarían para este tramo: uno, la Ley de Adición; se están adicionando unos recursos para el Catatumbo, y dos, está el Programa de Obras por Impuestos, donde también tendría todo el sentido hacer una obra de estas, a cambio de un descuento tributario, que es uno de los programas con los que estamos a través de la Paz, buscando invertir en vías del posconflicto, que reemplaza lo que en algún momento se pensó que podrían ser adiciones o modificaciones a esos contratos actuales de concesión.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Bien, muchas gracias, doctor Dimitri y doctor Andrade. Esta ha sido una de las mesas, sesiones y mañana más productivas de la Comisión de Ordenamiento en los últimos tiempos. Muchas gracias por la deferencia y por la calidad con que han abordado los temas y la responsabilidad con que lo han hecho. A toda la Comisión, muchas gracias. Señora Secretaria, hay proposiciones sobre la mesa y siguiente punto del Orden del Día.

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Proposiciones, lo que propongan los honorables Representantes. Reposa en Secretaría la siguiente Proposición: *Con el fin de conocer las políticas del Gobierno nacional, en el Marco de la denominada Reforma Rural Integral y a efectos de establecer sus alcances y nivel de competitividad y desarrollo sostenible al nivel nacional y regional, como los beneficios e impactos: económico, social y ambiental, “Cítese al señor Ministro de Agricultura*

*y Desarrollo Rural y al Director de la Agencia Nacional de Tierras (ANT), para que en la fecha que proponga la Mesa Directiva de la Comisión de Ordenamiento Territorial, se sirvan dar respuesta al cuestionario adjunto a la presente Proposición.*

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

En consideración la Proposición leída. Se abre la discusión. Queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión la Proposición?

**Hace uso de la palabra la doctora Esmeralda Sarria Villa, Secretaria General, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Ha sido aprobada, señor Presidente.

**Hace uso de la palabra el honorable Representante Didier Burgos Ramírez, Presidente ad hoc, Comisión Ordenamiento Territorial:**

Bien, muchísimas gracias. Se levanta la Sesión y se cita para el próximo miércoles a las siete y media de la mañana.

HR. LUIS HORACIO GALLÓN ARANGO  
Presidente  
Comisión Ordenamiento Territorial

HR. OSCAR HERNÁN SÁNCHEZ LEÓN  
Vicepresidente  
Comisión Ordenamiento Territorial

Dra. ESMERALDA SARRIA VILLA  
Secretaria General  
Comisión Ordenamiento Territorial

**CONTENIDO**

Gaceta número 674 - Jueves, 10 de agosto de 2017	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
ACTAS DE COMISIÓN <span style="float: right;">Págs.</span>	
Comisión Especial de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial	
Acta número 006 de mayo 10 de 2017 .....	1
Acta número 007 de mayo 17 de 2017 .....	18