



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 319

Bogotá, D. C., martes, 7 de mayo de 2019

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 08 DE 2018

(septiembre 18)

En la ciudad de Villavicencio, el día dieciocho (18) de septiembre, de dos mil dieciocho (2018), siendo las diez y cincuenta y tres minutos de la mañana (10:53 a. m.), previa convocatoria, los Senadores integrantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, se reunieron en el recinto de la Biblioteca Germán Arciniegas, con el fin de sesionar.

El señor Presidente de la Comisión, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata, da inicio a la sesión y ordena al Secretario hacer el llamado a lista.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

- Llamada a Lista:

Contestaron los siguientes honorables Senadores:

Agudelo Zapata Iván Darío

Agudelo Zapata Iván Darío

Castañeda Gómez Ana María

Gómez Gómez Pedro Leonidas

González Rodríguez Amanda Rocío

Lobo Silva Criselda

Romero Soto Milla Patricia

Tamayo Pérez Jonathan.

Acto seguido informa que hay ocho (8) Honorables Senadores presentes, y que por lo tanto existe quórum decisorio.

Con excusa dejan de asistir los honorables Senadores:

Besaile Fayad John Moisés

Mockus Sivickas Antanas

Serpa Moncada Horacio José, y

Zabaraín Guevara Antonio Luis.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Ocho (8) Senadores presentes. Entonces de esta manera vamos a dar comienzo a esta sesión. Le damos la palabra, para que dé un saludo de bienvenida, a nuestro colega, el Senador Jonathan Tamayo; bien pueda, Senador.

El honorable Senador Jonathan Tamayo Pérez:

Bueno, muy buenos días. Les agradecemos de todo corazón a todos ustedes por acompañarnos y primeramente darle las gracias a Dios por hacer posible de que hoy se realice la Comisión Sexta en Villavicencio. Hoy yo quiero agradecerles a todos mis compañeros de Comisión, los Senadores y Senadoras; en un día muy difícil, hoy como todos saben, citaron para el tema de Carrasquilla y las bancadas citaron a última hora a todos sus militantes para este tema tan importante.

El día que hice la proposición, todos inmediatamente dijeron que sí porque ellos conocen lo que está pasando con la vía al llano y quieren ser parte del desarrollo de lo que suceda con esta. Muchos de ellos hoy, tipo 4:30 de la mañana viajando desde sus regiones para poder llegar a Bogotá y acompañarnos, de verdad que les agradezco de todo corazón acompañarnos en esta lucha por la vía al llano.

Un saludo muy especial a los representantes de la Gobernación, no ha llegado la Gobernadora; el

representante de la Alcaldía, que tampoco veo que ha llegado el Alcalde; un saludo también para nuestros amigos diputados, el Presidente de la Asamblea, gran amigo José Manuel Sandoval; nuestro gran amigo Héctor Fabio; al Presidente del Concejo y todos los Concejales que nos acompañan. También me cuentan que hay Concejales de municipio, dónde están los Concejales de municipios también para saludar; está el Alcalde de Acacías, bienvenidos. Es toda la gente que está preocupada por el tema de la vía al llano. Un saludo muy especial para la gente, la ciudadanía que hoy nos acompaña; y por supuesto, a los medios de comunicación, a los periodistas, a los amigos de redes audiovisuales agradecerles también por acompañarnos y llevarles este mensaje a las personas que hoy no pueden asistir y a las regiones donde no podemos llegar en el día de hoy. Un saludo muy especial a nuestra gran amiga y Representante...

... ¿Qué hemos dicho en los otros debates? Es que para nadie es un secreto que ha habido varios debates con muy buenas intenciones, pero casi siempre terminan siendo un saludo a la bandera. Yo creo que este día es para buscar conclusiones, acciones concretas.

Y yo quisiera comenzar también primero, saludando al doctor Mariño, doctor Mariño, buenos días, bienvenido también, y quería preguntarle algo doctor, ¿cómo hacer para que el pueblo llanero recobre nuevamente la confianza en una empresa como Coviandes? Una empresa que sabemos, hace unos días le dan el premio nacional de ingeniería, pero que a los pocos días se les cae un puente. Entonces yo quería hacer la pregunta, es de cómo hacer de que el pueblo llanero recobre la confianza con la empresa que está administrando su vía Villavicencio a Bogotá. Por ahí vi también un *twitter* que decía que a Coviandes ya también le dieron la concesión de la Ruta del Sol.

En la vía Villavicencio a Bogotá se nos cae un puente, Dios permita que en la Ruta del Sol no se les vaya a caer el Sol; y no lo digo en forma de burla, ni de chiste, ni en forma ofensiva, sino que lo digo con un poco de molestia también por las respuestas que le han dado al pueblo llanero, que es un problema de los cerros, que es problema de la naturaleza, que... han dicho que hasta nuestros campesinos por cultivar en la montaña, han sido culpables de este problema.

Entonces sí me preocupa, doctor Mariño, yo quiero que hoy nos dé una luz de esperanza para que el pueblo llanero vuelva y confíe en la empresa Coviandes. En el tema del Ministerio de Transporte, yo también quería preguntarle hoy al delegado del Ministerio de Transporte de dónde vamos a sacar los 100.000 millones que ustedes mismos evaluaron y calcularon que se van a gastar para arreglar los 22 tramos. No sé si... de pronto por ahí también escuché que a Coviandes le va a llegar una multa de 150.000 millones, no sé si piensan sacarlos de ahí, no sé si piensan presentarlo en el nuevo Plan de Desarrollo, pero lo que sí estoy seguro es que como ciudadano y como Congresista, no podemos y no puedo en mi

caso permitir de que esos 100.000 millones salgan del bolsillo de los ciudadanos, que esos 100.000 millones salgan del bolsillo de la gente que se ha visto muy afectada por el tema de la administración de la vía Villavicencio-Bogotá.

Entonces sí les pido a los delegados del Ministerio de Transporte, ya que no vino la Ministra, vuelve y le queda mal la Ministra por segunda vez al departamento del Meta, le queda mal por segunda vez, una Ministra que distingo, trabajadora, con muy buenas intenciones, pero la verdad hay que decirla, y le ha quedado ya dos veces mal al departamento del Meta.

Entonces es que como...por ahí estaba el dicho “es que el Meta se mamó”, es que llevamos 24 años pagando a punta de los peajes más caros y lamentablemente a punta de vidas humanas una vía que aún no ha dado un buen resultado para el pueblo llanero. Entonces realmente sí nos preocupa mucho y hoy lo que pedimos, pedimos de todo corazón, o exigimos más bien, de que nos den respuestas concretas y que haya conclusiones y que hoy nos digan de dónde salen los 100.000 millones y cómo van a seguir trabajando por nuestra vía al llano. Muchas gracias Secretario.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias por el saludo de bienvenida al Senador Jonathan, un saludo muy especial y por su presencia al Excongresista, al doctor Hugo Velásquez, compañero de bancada liberal en el Congreso. ¡Qué bueno, Hugo! Sé de tus luchas por esta tierra. Señor Secretario, por favor sírvase leer el orden del día.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí señor Presidente, también saludar muy especialmente a la Representante a la Cámara del Centro Democrático que siempre se hace presente en todo este tipo de sesiones.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión del día martes 18 de septiembre de 2018, a las 8:30 a. m., en la ciudad de Villavicencio.

I

Llamado a lista

II

Citación a los señores Ministros de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; de Comercio, Industria y Turismo, doctor Juan Manuel Restrepo Abondano; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Louis Kleyn López; al Señor Representante Legal de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper; al señor Director de Inviás, doctor Juan Esteban Gil Chavarría, y al señor Director Ejecutivo de la Federación Nacional de Departamentos, doctor Marcelo Mejía Giraldo, en cumplimiento de la Proposición número 31 de 2018.

Invitación a la señora Gobernadora del Meta, doctora Claudia Marcela Amaya García; al señor Alcalde de Villavicencio, doctor Wilmar Barbosa Rozo; a los señores Presidentes de la Asamblea Departamental del Meta, doctor José Manuel Sandoval Garzón, y del Concejo Municipal de Villavicencio, doctor Miguel Giovanni Beltrán Knorr; a los señores Presidente Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Villavicencio, doctor Leonardo Baquero García; Director Ejecutivo de Fenalco, capítulo Meta, doctor Jorge Andrés Arango Campos; Presidenta de Cotelco Meta, doctora Mariluz Rojas Riaño, y Gerente Regional Meta de Camacol, doctora Sandra Patricia Celis Lozano.

PROPOSICIÓN NÚMERO 31 DE 2018

Con fundamento en los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, cítense a la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; a la Agencia Nacional de Infraestructura; al Ministro de Comercio, Industria y Turismo, doctor Juan Manuel Restrepo; al representante legal del Concesionario Coviandes, con el fin de adelantar debate de control político en la ciudad de Villavicencio sobre la problemática de la vía al llano sobre la base del cuestionario anexo. Líbrese citación a sesión por parte de la mesa directiva conforme agenda interna de la misma.

Lo anterior, bajo la urgencia de la región Orinoquía de tener respuestas concretas sobre la problemática de la vía Bogotá-Villavicencio que conecta 5 departamentos con el interior del país. Sumado a ello, las pérdidas conocidas por las autoridades datan de más de \$55.000 millones por cada 24 horas de cierre de vía, donde los principales afectados son los ganaderos, agricultores, hoteleros, sector hidrocarburos, bienes y servicios de toda índole.

Cítense, igualmente, al Director de Invías y al señor Director Ejecutivo de la Federación Nacional de Departamentos, para que respondan por las acciones contempladas en cada una de sus entidades, dentro de lo que les compete, en torno al tema de la vía al llano.

Invítense a la señora Gobernadora del Meta, doctora Marcela Amaya García; señor Alcalde de Villavicencio, Wilmar Barbosa Rozo; señores Presidentes de la Asamblea Departamental del Meta y Concejo Municipal de Villavicencio; al Director Ejecutivo de la Cámara de Comercio de Villavicencio, Fenalco capítulo Meta, Cotelco Meta, Camacol Meta.

CUESTIONARIO:

Para el Ministerio de Transporte:

1. Teniendo en cuenta el ejercicio de tutela que tiene el Ministerio, ¿qué acciones ha ejecutado para velar por el cumplimiento de las responsabilidades de la ANI, Invías y Coviandes en lo que respecta a la vía Villavicencio-Bogotá?

2. ¿Qué acciones técnicas, financieras, jurídicas y/o de gestión ha realizado el Ministerio en relación a la caída del Puente Chirajara?
3. Relacionar actas de reuniones de apoyo interinstitucional fundadas en el Decreto 101 del 2000 con entidades adscritas al Ministerio en lo relacionado a cooperación técnica vía Bogotá-Villavicencio.
4. ¿Ha adelantado la entidad algún estudio científico específico sobre la vía Bogotá-Villavicencio?
5. ¿Cuántos recursos ha destinado el Ministerio de Transporte directa o a través de alguna entidad adscrita a la misma para infraestructura en la vía Bogotá-Villavicencio?
6. ¿Cuáles son las acciones de carácter penal, civil, fiscal, disciplinario y técnicas que ha realizado la concesionaria por las diversas responsabilidades en la caída del Puente Chirajara?

Para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

1. De acuerdo al numeral 11 del Decreto 4165 del 2011, relacione la valoración de riesgos de la concesión vía Bogotá-Villavicencio.
2. Relacione la metodología aplicada en el estudio de preadjudicación, planeación y adjudicación de la vía Bogotá-Villavicencio.
3. Relacione actas con vigencias 2018 de reuniones técnicas sostenidas entre la ANI y Coviandes en corredor vial Bogotá-Villavicencio.
4. ¿Cuántos recursos ha destinado la ANI (antiguo INCO) desde 1994 a la fecha en la vía Bogotá-Villavicencio?
5. ¿Qué planes de contingencia ha desarrollado en las últimas semanas con ocasión a los cierres constantes de la vía?
6. Relacione los estudios realizados por la entidad para determinar la tarifa de los 3 peajes en la vía que conduce de Bogotá a Villavicencio.
7. ¿Qué criterios han tenido en cuenta para el incremento porcentual de las tarifas de los peajes en los últimos años?
8. Relacione las actas de supervisión de cumplimiento de la normatividad técnica de la concesión vía Bogotá-Villavicencio.
9. Relacionen adicional N.1 de 2010 del contrato de concesión 444 de 1994, ya que no se encuentra en Secop.
10. Explique por qué hay proporcionalidad en las adiciones al contrato de concesión de Coviandes en los Otrosís 1, 2, 3, y 4 del 2017 en relación al tiempo de ampliación del contrato en términos financieros.

11. ¿Qué acciones tienen previsto desarrollar en el término de la inmediatez para mitigar los daños generados por la ola invernal y el cierre constante de la vía en el kilómetro 64+200 y el resto de puntos críticos?
12. ¿Cuáles son las acciones de carácter penal, civil, fiscal, disciplinario y técnicas que ha realizado la concesionaria por las diversas responsabilidades en la caída del Puente Chirajara?

Para Coviandes:

1. ¿Cuánto dinero han recaudado fruto de los peajes en la vía Bogotá-Villavicencio desde el año 1994 a la fecha?
2. Relacionen un listado de inversiones ejecutadas en la vía desde 1994 a la fecha, sin contar con los recursos propios o naturales del contrato de concesión. Lo anterior, con montos, especificaciones y costos generales de mantenimiento y operación.
3. ¿Qué acciones de mitigación han realizado durante los meses junio, julio y agosto del 2018 frente a los constantes cierres de la vía Bogotá-Villavicencio?
4. Relacionen el plan de contingencia de la concesionaria para los eventos ocurridos constantemente en el km 64+200.
5. ¿Qué reuniones, comités, comisiones, grupos de trabajo y/o demás se han constituido desde el año 2010 a la fecha para con comunidades afectadas, agremiaciones, Gobernación del Meta, Gobernación de Cundinamarca, entre otras?
6. ¿Cuáles son las acciones de carácter penal, civil, fiscal, disciplinario y técnicas que ha realizado la concesionaria por las diversas responsabilidades en la caída del Puente Chirajara?

Para el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo:

1. ¿Cuáles son los montos de los perjuicios económicos ocasionados por los constantes cierres de la vía Bogotá-Villavicencio?
2. Relacione un listado de los gremios más afectados por tal situación.
3. ¿Qué acciones ha ejecutado el Ministerio para mitigar los impactos relacionados a esta problemática desde un enfoque económico?
4. Relacionen listados de actas de comités, reuniones, encuentros formales y demás con las administraciones de los departamentos del Meta y Cundinamarca donde aborden el tema.

Presentada a consideración de la Comisión Sexta por los honorables Senadores *Jonathan Tamayo; John Moisés Besaile; Iván Darío Agudelo Zapata; Ana María Castañeda; Amanda Rocío González; Criselda Lobo; Horacio Jose Serpa; Carlos Andrés Trujillo*, y aprobada por unanimidad en la sesión del 4 de septiembre de 2018.

III

Lo que propongan los honorables Senadores

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Leído el Orden del Día, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

En consideración el Orden del Día leído, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿aprueban los Senadores el Orden del Día leído?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Señor Secretario, entonces de acuerdo al orden del cuestionario, pues que sea el funcionario delegado por la Ministra de Transporte, ya que no se hizo presente, para que por favor le dé respuesta a este cuestionario, a la comunidad y al Senado de la República.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, de los citados: Ministerio de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, Ministra, no hay delegado, no hay excusa, se esperaba que en la Secretaría General estuviera radicada alguna solicitud; por parte del Ministerio, Comercio, Industria y Turismo...

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Señor Secretario, sírvase por favor, por intermedio de la Secretaría, de acuerdo a la norma, de acuerdo a la Ley 5ª, actuar de conformidad, ya que esto es una citación legal, de ley y es de cara a la comunidad, esto era obligatorio; esto no es si quiere venir o no, esto no es un descanso ni un recreo ni es si me da la gana. Entonces, por favor, por favor, que nadie... por favor acá... vea, me disculpan, pero como esto es una sesión del Senado de la República, ustedes me disculparán pero no se puede ni aplaudir, ni silbar, ni... Créanme que acá tenemos toda la responsabilidad y todo el ánimo de hacer las cosas bien; por eso, vamos a actuar de conformidad, porque por mucho que vociferemos o que chiflemos, no vamos a hacer nada.

Perdón, señor, ya estamos tomando actuación, por favor nos ayuda con el silencio, tenga la amabilidad, yo entiendo su angustia y por eso estamos actuando. Mire que no permití ni siquiera que se avanzara, entonces si no nos ayudan, nos dicen, y entonces vamos a actuar, ¿listo?, le agradecería mucho. Señor Secretario, entonces por favor, por intermedio de la Secretaría actúa de conformidad a la ley, enviando las copias a la Procuraduría y a todas las instituciones debidamente para este tema.

Ya sabemos y los medios de comunicación ya lo saben, Ministerio de Transporte no se hizo presente para responder este cuestionario. Agencia Nacional de Infraestructura...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, también por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el doctor José Manuel Restrepo Abondano delega a la doctora Mary Vásquez, Directora de Calidad y Turismo; la doctora Mary Vásquez desde muy temprano está presente señor Presidente.

Por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, el doctor Luis Louis Kleyn ha delegado al reconocido doctor Carlos Alberto García Montes, Vicepresidente Ejecutivo.

Por parte del Instituto Nacional de Vías, el doctor Juan Esteban Gil ha delegado al Director Operativo Juan Esteban Romero; ¿dónde está el doctor Juan Esteban Romero? Tampoco se encuentra presente, por parte del Instituto Nacional de Vías.

Por parte de Coviandes, el doctor Alberto Mariño Samper, Representante Legal, ¿se encuentra presente? Se encuentra presente del Concesionario, señor Presidente, el doctor Alberto Mariño Samper.

Por parte de la Federación Nacional de Departamentos, presenta excusa el doctor Marcelo Mejía.

Por parte de los invitados, se ha hecho un saludo protocolario y se encuentran presentes, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias señor Secretario. Entonces le damos la palabra al doctor Carlos García, al doctor que hemos estado...él desde el Ejecutivo, nosotros desde el Legislativo, reconocemos en él unas grandes calidades, además una persona que siempre acompaña y le da la cara a la comunidad, antes...hoy como funcionario de la ANI y antes como el Director de Inviás, o sea que es un hombre totalmente conocedor. Bienvenido, doctor Carlos, usted como siempre acompañando estos procesos con la comunidad y con el Legislativo.

El Vicepresidente Ejecutivo de la ANI, doctor Carlos Alberto García Montes:

... A la Comisión Sexta del Senado de la República por haber hecho esta sesión en la ciudad de Villavicencio, en este hermoso departamento del Meta.

Yo inicialmente quiero hacer una manifestación con relación a la presencia de los funcionarios del Ministerio de Transporte, en este momento viene en camino el señor Viceministro de Infraestructura, el doctor Manuel Gutiérrez, que va a ser el delegado y el representante de la señora Ministra ante este debate.

Quiero también hacer una precisión, la señora Ministra ha estado muy comprometida con

esta situación que se presenta en la vía Bogotá-Villavicencio, y ella inclusive hizo presencia la semana anterior en esta ciudad y en este sentido estaba honrando un compromiso de poder llegar a Villavicencio. Ella no pudo venir hace 15 días por razones de clima que no le permitió salir desde Bogotá, pero honrando el compromiso, tuvo la oportunidad de hacer presencia, como les estaba mencionando, en la Cámara de Comercio hace 8 días para la instalación de lo que sería el Comité de Seguimiento a todo este proceso de construcción que se viene llevando a cabo de segundas calzadas en la vía Bogotá-Villavicencio, tanto en el tramo que corresponde a la concesionaria Coviandes que está en el tercio medio del corredor como también lo que son las obras que se vienen adelantando con mucho éxito en el tercio inferior entre Chirajara y Villavicencio por parte de Coviandina.

También tuvo la oportunidad la señora Ministra de estar en el sitio donde hizo presencia la Comisión Sexta del Senado en la mañana de hoy, en el kilómetro 64 y adicionalmente, la señora Ministra participó la semana anterior en las comisiones de la Cámara de Representantes en la Comisión Primera de la Cámara, con el propósito de atender el llamado, en términos de presupuesto que es lo más importante, y lo que el Senador del Partido de Los Decentes nos manifestaba que era el punto central y la pregunta que me hacía en particular con relación a los recursos que permitan atender los puntos críticos de este corredor y en particular el kilómetro 64 y el kilómetro 46 que son los dos puntos críticos que tienen mayores inconvenientes y que han llevado al cierre permanente de esta carretera durante los fines de semana y durante la semana, con un esfuerzo muy grande por parte de la concesión para garantizar la transitabilidad de la vía.

Yo voy a ir respondiendo las preguntas a través de esta presentación que ha preparado la Agencia Nacional de Infraestructura para este debate y con el propósito de ilustrar a los señores Senadores de lo que ha sido el esfuerzo del Gobierno nacional desde el periodo del Presidente Uribe, para llevar a cabo las segundas calzadas.

Nosotros vemos aquí en la parte superior, en una manchita amarilla se encuentra la ciudad de Bogotá y en la parte inferior la ciudad de Villavicencio. Es un corredor que tiene 85.6 kilómetros de longitud y que, para este desarrollo de este gran proyecto, se ha dividido en 3 partes: Un tercio superior que hace parte, digamos, de todo este proceso que vamos a adelantar con miras a completar el gran corredor en segunda calzada, que corresponde al tramo entre Bogotá y El Tablón, que tiene una longitud de 34 kilómetros; un tramo medio o que se llama tercio medio que corresponde al sector de El Tablón hasta Chirajara, que es de 29 kilómetros (ahorita vamos a mirar cómo está el desarrollo de estas obras), y un tercio inferior que está hoy en día en ejecución por parte de la nueva concesión, de 22.6 kilómetros entre Chirajara y el municipio de Villavicencio.

Entonces me voy a detener inicialmente en el tercio medio. Este tercio medio, para lo que tiene que ver con segundas calzadas, se inició a partir de junio del año 2010 y tenía una etapa de construcción que llegaría hasta junio del año 2018, es decir, un periodo de ejecución de 8 años. Lamentablemente por todos conocido, colapsó el puente de Chirajara, una parte, la otra parte fue objeto de una implosión y esto ha llevado al retraso de la entrega de este tercio medio. Que en el resto de todas las obras pues ya están ejecutadas. Entra en una etapa de operación que inicialmente de acuerdo con el ejercicio financiero iba hasta el año 2022, pero de acuerdo con todo lo que han sido los volúmenes vehiculares que son del orden de 11.000 vehículos diarios; ese proceso de operación tiene una reducción que ha sido estimada por la Agencia Nacional de Infraestructura para agosto del año 2019.

Y entonces aquí pues el primer punto de un trabajo que se viene adelantando por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura con el Concesionario y es que tenemos necesariamente que hacerle una prórroga al contrato de concesión hasta la fecha de terminación del nuevo puente de Chirajara. Esta prórroga lo que va a hacer es retirar entonces el recaudo y operación de todo el corredor de esta Concesión que se llama Coviandes del tercio medio y, como estaba establecido dentro del contrato de concesión del tercio inferior, entregarle la carretera y los peajes al Concesionario del tercio inferior que es Coviandina.

En este sentido, entonces este es un tema que es importante manifestarlo, se va a hacer ese otrosí al contrato; eso no significa que los procesos sancionatorios que ahorita les mostraré en qué están y cuánto es lo que estima la Agencia Nacional de Infraestructura, vale esa sanción o las pretensiones que se tienen, implique por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura de renunciar a esas pretensiones.

Ese tramo medio entonces tiene prácticamente una ejecución del orden del 97%; estaba dividido en unidades funcionales y queda pendiente entonces la unidad funcional que corresponde al viaducto atirantado de Chirajara. En ese sentido, ha quedado un tramo importante de carretera que es alrededor de unos 5 kilómetros con aproximadamente un número igual de túneles que no se pueden utilizar, que están terminados, debido al colapso del puente, pero también dentro de las fórmulas de buscarle solución y utilización al tramo nuevo construido, también se está viendo la posibilidad de habilitar esos túneles con lo que se llama una vía de acceso al túnel que es construida por razones de seguridad, habilitar ese acceso al túnel de tal manera que permita que vehículos de categoría uno puedan utilizar los túneles y poder mejorar entonces la movilidad, mientras se lleva a cabo la construcción del nuevo viaducto.

Igualmente, también dentro de las obras que se están haciendo por parte de Coviandina, los trabajos que van muy bien, ahorita lo vamos a ver, la posibilidad de habilitar el primer túnel de

esta nueva concesión, con el propósito de desviar los volúmenes vehiculares en los dos sentidos de circulación y poder, entonces, permitir el desarrollo de las obras que se tienen que dar para atender el punto crítico del kilómetro 64 que pues la obra que solucionaría el problema es la prolongación del túnel falso que ustedes observan en la carretera que está inmediatamente al lado de ese problema de inestabilidad y de caída de rocas.

Actualmente tenemos tres contratos o dos contratos de interventoría: La interventoría al tercio medio, la interventoría al tercio inferior y en este momento con fecha de adjudicación el próximo 26 de septiembre, se tendrá una nueva interventoría que se encargará de la evaluación de los diseños y estará atenta al desarrollo de lo que va a ser la construcción del nuevo viaducto de Chirajara. Esa interventoría se adjudicará por un costo de 2.730 millones de pesos.

Otra de las problemáticas que tiene el corredor Bogotá-Villavicencio, que la han tenido que padecer toda la comunidad de la Orinoquía, es las limitantes que tiene el túnel actual de Buenavista. Esas limitantes obedecen, primero, a que es un túnel bastante largo, son 4.5 kilómetros de longitud, no cuenta con galerías de escape; tiene una sección reducida en el túnel y tiene una ventilación que se denomina longitudinal (no es una ventilación transversal que permita la movilización de vehículos en doble sentido de circulación).

Pero este problema que se presenta durante muchísimos años y que ha llevado a tener un plan de contingencia que permita habilitar este túnel de manera controlada cuando hay cierres que ya son permanentes en la vía antigua de Pipiral, que está a cargo del Instituto Nacional de Vías, tendrá solución definitiva cuando se termine la construcción del segundo tubo en el sector de Buenavista, porque entonces ya se podrá habilitar en los dos, cada uno de los túneles de manera unidireccional, resuelve el problema de la utilización en dos direcciones de manera simultánea del túnel.

Y, además, habrá una conexión entre los túneles que permita que uno pueda servir de salida de escape del otro, como se ha utilizado en este tipo de túneles y de proyectos de doble calzada en el ámbito internacional. Es decir, aquí tenemos una solución de mediano plazo, que esperamos esté en este Gobierno del Presidente Iván Duque ya la solución, es decir, hacia el año 2022 que es la finalización de este periodo de Gobierno.

En este tramo de tercio inferior es una obra que tiene un costo de alrededor de 6 billones de pesos, 2 billones para lo que es el *capex* y 4 billones en lo que corresponde a *Opex*, es una concesión que tiene una duración de 25 años y 5.5 años de etapa de construcción. Esta etapa de construcción se empezó a partir del 15 de septiembre del año 2016; tiene unas unidades funcionales, 6 en total. ¿Qué significa una unidad funcional? Que, en la medida en que la obra se vaya desarrollando y se complete un tramo de esas unidades funcionales, se podría habilitar para

la operación y la utilización de todas las personas que se desplazan por el proyecto. La obra más importante de este tramo pues es el segundo túnel de Buenavista, pero a ese túnel lo van a acompañar 6 túneles más, que tienen una longitud, sumadas uno con otro, de alrededor de 10 kilómetros, si tenemos en cuenta que la longitud del corredor son 22 kilómetros. Es decir, en túneles estaríamos cerca del 50% de la longitud de este tercio y 21 puentes se construyen y se están ejecutando actualmente.

Todas esas obras en un periodo de 5.5 años, correspondería a que en el periodo de Gobierno del Presidente Iván Duque se podría entregar toda la longitud del tercio inferior y corresponde al Gobierno nacional empezar a analizar cómo se podría financiar el primer tercio que corresponde al tramo que va entre Bogotá y El Tablón que está localizado en el kilómetro 34 de la vía. Ya ha habido unas primeras evaluaciones por parte de la Vicepresidencia de estructuración de la Agencia Nacional de Infraestructura y estima el *capex* de este tramo en aproximadamente 2 billones de pesos. Este es un tema que estaremos analizando, pues es un papel que va a tener que desempeñar también la Comisión Sexta del Senado de la República, la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, con el propósito de ir haciendo un seguimiento, porque aquí lo más importante no son los contratos de concesión, sino el proyecto de la doble calzada Bogotá-Villavicencio.

El proyecto ha tenido muchísimas modificaciones, este es un proyecto que inició en el año de 1994; y a partir de un adicional que se hiciera en el año 2010, a partir del año 2010 se incorporaron recursos a esta concesión para permitir la construcción de lo que serían las segundas calzadas, luego que desde la década del año 1994, el Instituto Nacional de Vías realizara obras de mejoramiento sobre la calzada existente con la construcción de varios túneles y de varios viaductos. Y aquí quiero hacer también una reflexión en particular, si nosotros observamos los puntos críticos que se han presentado en el corredor, los puntos críticos se han dado sobre la vía existente, no sobre la segunda calzada; ¿por qué no sobre la segunda calzada? Porque la segunda calzada se ha resuelto en términos de viaductos, de túneles, y cuando las obras están a cielo abierto, es decir, cuando no hay un túnel o un viaducto, ustedes pueden observar en la parte del talud superior que siempre hay obras de estabilidad de taludes, muchas veces a través de anclajes que se denominan “anclajes activos”.

Las inversiones del corredor se han podido lograr a través de aportes que se dan con recursos del Presupuesto General de la Nación y adicionalmente con recursos del recaudo de tres peajes que se encuentran a lo largo del proyecto. El tercio medio, como les decía, es un tercio que está en un 97% de ejecución, tendríamos el 100% de no haber sido el problema que se presentó en el punto de Chirajara y esperamos entonces que este 3% sea completado durante un periodo a partir de ahora, del mes de

septiembre, de aproximadamente máximo de 24 meses, de 18 a 24 meses, de acuerdo con un cronograma que quedará plasmado dentro del otrosí que suscriba la Agencia Nacional de Infraestructura con el Concesionario.

Ahora me voy a detener un poco con relación al tema del proceso sancionatorio. La Vicepresidencia Ejecutiva que es la que hoy tengo... en la que estoy hoy como funcionario de la Agencia Nacional de Infraestructura, inició la solicitud del sancionatorio el 17 de abril del 2018, pasó a la Gerencia, a la Vicepresidencia Jurídica, ya han pasado unos términos establecidos dentro del debido proceso que se llaman descargos del Concesionario el 10 de mayo; descargos de la aseguradora que se llamó en garantía el 21 de mayo; testimonio Gerente Concesionario, 30 de julio; solicitud de peritaje a Aseguradora, 30 de julio; y en este momento está en espera de realizar ese peritaje dentro del trámite que se viene llevando de este proceso.

¿Cuánto es el valor de las multas y de los perjuicios estimados por la Agencia Nacional de Infraestructura? Con relación a la multa, dentro del cronograma que había presentado el Concesionario, el Puente de Chirajara se terminaría el 31 de diciembre del año 2017, es decir, a partir de ese momento, del 1° de enero del año 2018 en adelante y hasta que el puente esté concluido, las multas diarias, de acuerdo con el contrato de concesión inicial, son del orden de 10 millones. En este sentido, pues se estimó, dentro de la solicitud de los perjuicios, ese valor hasta la fecha en que se había estimado inicialmente, que era diciembre 31 del año 2019, pero de acuerdo con los nuevos cronogramas, cuando se llegue a esa etapa del otrosí, pues se establecerá entonces exactamente la cuantificación de la multa por los días que se tenga que tomar la construcción de este nuevo viaducto, adicional al tiempo que ha transcurrido desde el 1° de enero a la fecha o a la fecha de inicio de esta obra.

Igualmente, hay un perjuicio que estima la ANI, que es el desplazamiento del *capex* por la no ejecución de *opex*. ¿Qué quiere decir esto? Es que las obras debían haberse terminado de acuerdo con el adicional No. 10, todas las obras de la concesión en junio del año 2018; a partir de ese momento, el Concesionario entraba en la etapa de operación, sin obras de construcción porque ya habían finalizado, y en ese sentido, entonces, se estima por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, que ese perjuicio es del orden de 42.160 millones de pesos. Y el *opex*, de agosto a diciembre del año 2019, perdón, de agosto de este año a diciembre del año 2019, del orden de unos 23.000 millones de pesos, que podrían incrementarse en el sentido de la fecha real de terminación de este viaducto.

También en ese momento, pero ya ha sido manifiesto por el Concesionario que asumirá los costos de la construcción del nuevo puente, en el proceso sancionatorio que se había presentado en el mes de abril, pues la ANI dentro de ese proceso sancionatorio y dentro de los perjuicios pues había colocado en ese sentido un costo que debía ser

cobrado al Concesionario del orden de los 90.726 millones. Como ya hay una manifestación del Concesionario de que él va a asumir por su propia cuenta y riesgo la construcción de ese viaducto, pues seguramente una vez se suscriba el documento entre la ANI y el Concesionario, pues se presentará ante la oficina jurídica ese documento con el cual este perjuicio se eliminaría, en el entendido de que ya el Concesionario es el que va a ejecutar la obra del nuevo viaducto; la asesoría jurídica del orden de 120 millones de pesos; y adicionalmente, los costos que tiene la interventoría de este nuevo proceso, que ya les comentaba, es una interventoría que se va a adjudicar el próximo 26 de septiembre, es decir, la semana próxima y que tiene un valor inicial de 2.600 millones de pesos.

Nosotros tenemos elaborado un documento de transacción que le vamos a presentar al Concesionario, buscamos es una especie de conciliación con los montos que estamos presentándoles a ustedes el día de hoy en este proceso sancionatorio. Digamos, de ser aceptado por el Concesionario, pues llegaríamos a ese documento de transacción y en ese sentido, si el Concesionario reconoce todos los perjuicios de la Agencia Nacional de Infraestructura, entonces ya podríamos cerrar este proceso.

Pero, ¿qué manifestaciones ha hecho el Concesionario actualmente? El Concesionario dice que va a asumir los costos de reconstrucción del viaducto de Chirajara, que están estimados del orden de los 90.000 millones de pesos, que les manifesté anteriormente; el Concesionario ha manifestado también, nos ha manifestado que reconocerá costos de interventoría, del proceso de supervisión que se tiene que adelantar por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura para la reconstrucción del puente; también el Concesionario ha manifestado que reconocerá costos jurídicos en que ha incurrido la ANI en este proceso; y ha manifestado que adjudicará el contrato de diseño y construcción del nuevo Chirajara en este mes de septiembre del año 2018. Hasta el momento el Concesionario ha manifestado que se opone a la imposición de las multas que se están tramitando en la Oficina Jurídica de la ANI y también al tema de la tasación de los otros perjuicios, de los cuales yo ya les había manifestado. Esa es la situación, digamos, actual.

El interés del Gobierno nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, es darle solución rápida a este tema, si no se puede lograr con la transacción, con este documento de transacción, pues lo más seguro es buscar el otrosí, porque necesariamente hay que hacer el puente. Nosotros, el Concesionario no lo va a poder hacer en el término que tiene el contrato hoy en día de Concesión, que es hasta agosto del año 2019, nos toca hacerlo, pero eso no significa y aquí dejo con toda claridad, eso no significa que cualquier otrosí que vayamos a firmar con el Concesionario signifique para la Agencia Nacional de Infraestructura renuncia a la multa y renuncia a los perjuicios distintos a los que el Concesionario ya ha manifestado que reconocerá, y esperamos pues

que reconozca la totalidad de los perjuicios que está presentando la Agencia Nacional de Infraestructura.

Esto para resolver entonces y para que quede claro, y se lo vamos a manifestar así al Comité de Seguimiento que tenemos, logramos instalar el Comité de Seguimiento la semana inmediatamente anterior; por la cantidad de entidades que van a participar del Comité de Seguimiento, distribuimos el Comité en tres partes, una parte que tiene que ver con la contingencia, que es el seguimiento a todas las actividades que busquen garantizar durante este tiempo la transitabilidad del corredor vial, la información adecuada a toda la comunidad de Villavicencio y del país para el desplazamiento de la vía con el menor perjuicio posible. Adicionalmente, un subcomité ambiental y social, porque aquí también hay que reconocer que no todos los problemas de inestabilidad de la ladera están asociados, de alguna manera, a las obras que están en ejecución, nosotros pensamos que la carretera es una de las afectadas por este problema de inestabilidad, sino que hay una cantidad de temas ambientales que son parte del ordenamiento territorial, de los usos de suelo que este Comité de Seguimiento podrá profundizar y en conjunto con todos los alcaldes tanto los del departamento de Cundinamarca como los del departamento del Meta pues podemos lograr entonces poder tener un equilibrio en el desarrollo y en la transitabilidad del corredor entre Bogotá y Villavicencio con un buen manejo de usos de suelo.

Y, finalmente, un comité técnico que tiene que ver ya con obras que se requieren ejecutar, tanto para garantizar la segunda calzada como las obras para atender los puntos críticos. Y aquí quisiera hacer referencia que durante todo el desarrollo de estos años, el Gobierno nacional ha realizado a través del Concesionario obras para atender puntos inestables. En el adicional del año 2010 se introdujeron recursos del orden de 400.000 millones de pesos, que se han invertido hasta el año 2017, del mes de diciembre, en el corredor, e igualmente en los tramos dos y tres que corresponden desde el kilómetro 0 al 25, es decir, al primer tercio, en 50 sitios inestables se han hecho inversiones del orden de los 129.000 millones de pesos. Ha habido muchos puntos críticos, el día del evento natural fueron 23 puntos de inestabilidad, algunos más pequeños, otros muchísimo más grandes; el Concesionario ha manifestado que hay alrededor de unos 80 sitios más que hay que atender, hay sitios sencillos de atender que obedecen más a una cultura de manejo de la tierra y hay otros puntos tan complejos como lo son los puntos donde hay que hacer obras tan importantes como los túneles falsos.

Nosotros en principio vemos 8 obras prioritarias, la obra más prioritaria de todo el corredor es la cual... es el sitio donde la Comisión Sexta del Senado de la República pudo estar en la mañana de hoy, que es el 64. ¿Por qué es el más crítico de todos? Porque es un punto que tiene un proceso de inestabilidad permanente con caída de rocas, porque es un sitio donde no hay la doble calzada, entonces, no existe ninguna alternativa cada vez que la vía se cierra

en ese punto y las alternativas que son conocidas por todos ustedes, son alternativas de unas vías que si bien hacen parte de la comunicación de la Orinoquía con los departamentos del interior del país, pues son vías demasiado lejanas, como es el caso de la transversal del Sisga, que es un proyecto de concesión que se ejecuta hoy en día y que por esa misma ejecución de obras genera dificultades en la movilidad vehicular; y otra obra que viene adelantando el Instituto Nacional de Vías entre los departamentos de Boyacá y Casanare, la denominada Transversal de Cusiana, que viene entre las ciudades de Sogamoso hacia la zona de Pajarito hasta llegar al municipio de Aguazul en ese departamento del Casanare.

Hay otro punto muy crítico que nos ha tenido la vía interrumpida durante aproximadamente dos meses o un poco más, que está localizado en el kilómetro 46. ¿Por qué ese punto no ha resultado tan crítico como el 64? Porque en ese tramo del tercio medio está la construcción ya, ya está terminada la segunda calzada, y lo que se ha hecho en este momento como medida de contingencia es que todos los vehículos, tanto los que van de Bogotá y vienen hacia Villavicencio como los de Villavicencio hacia Bogotá, pues están utilizando la segunda calzada, que son túneles y viaductos para la movilidad vehicular, pero es un punto que hay que atender, nosotros no podemos mantener cerrada la vía o un tramo de la vía en ese sitio.

Igualmente, en estos dos sitios en particular, la solución definitiva, desde el punto de vista de la carretera, es, en el caso del kilómetro 64, es prolongar el túnel falso, y en el caso del kilómetro 46, hay dos túneles falsos al lado y lado de la inestabilidad, y es juntar esos túneles falsos con la construcción de ese nuevo túnel falso, es decir, que quedaría uno solo de mucha mayor longitud. Y, luego, otros puntos, seis más en la carretera que van a permitir entonces, de alguna manera, solucionar en muy buena parte la problemática que tenemos hoy en día.

Ahí hay unas imágenes de los procesos de deslizamiento, pero ya todos los conocemos, no me voy a detener ahí, lo que quisiera manifestar, y en la pregunta que nos hacía el honorable Senador es, de qué manera entonces hemos pensado en atender el proceso de los puntos críticos; inicialmente, habíamos buscado una fórmula, que era con los recursos que estaban en la Concesión, que son los fondos contingentes, había uno para el tema del riesgo geológico y otro para los temas ambientales, había disponibles, están disponibles del orden de unos 116.000 millones de pesos en esos fondos contingentes, pero nos implicaba crear un fondo adicional, digamos, de futuro, y en ese sentido no es tan fácil o es demasiado complejo y entonces no lo podríamos hacer de esa manera.

En el caso de poder utilizar fondos contingentes, quien realizaría la obra de estabilidad sería el Concesionario, porque los recursos hacen parte del proyecto de la concesión, ahí están. Si finalizada la concesión no se hace uso de esos fondos, los

recursos vuelven a la nación, es posible que se lleven a otro contrato de concesión que requiera recursos contingentes o es posible, digamos, en el cierre, como se está haciendo hoy en día con un artículo, que es el artículo 109 del proyecto de presupuesto, el recurso sobrante retorna a la nación, digamos al Tesoro Nacional, pero con el compromiso del Ministerio de Hacienda de hacer la distribución de ese recurso dentro de las necesidades del sector transporte. Ese es, digamos, una de las alternativas. La otra que exploramos esta semana es que tengamos que hacer uso de recursos que se tienen en la Agencia Nacional de Infraestructura de vigencias futuras que ya han sido aprobadas por el Ministerio de Hacienda, que han sido presentadas al Congreso de la República en cada proyecto de presupuesto en cada anualidad, esos recursos disponibles de vigencias futuras que en este momento son del orden de unos 249.000 millones de pesos, podamos introducir un artículo, como se introdujo este año, que fue aprobado por el Senado de la República, por la Cámara de Representantes, por el Congreso, en el cual se le da flexibilidad al sector transporte para hacer movimientos presupuestales en torno a cada una de las entidades y del Ministerio de Transporte, y en ese sentido, la obra la ejecutaría el Instituto Nacional de Vías a través de un proceso de licitación pública, es decir, es una decisión, la concesión no puede recibir más recursos, y en este sentido pues la entidad del Gobierno nacional para desarrollar obra pública en Colombia pues es el Instituto Nacional de Vías y a través del Instituto Nacional de Vías se trasladarían los recursos de la ANI al Invías en la vigencia del año 2019, se podría inclusive buscar la fórmula de vigencias futuras que permitan de manera rápida y durante esta vigencia del año 2018 iniciar todo el proceso licitatorio, se tienen estudios y diseños de esos túneles falsos, y entonces eso facilitaría, al menos en los dos puntos más críticos, poder llevar a cabo lo más rápido posible las discusiones que se tienen con el Congreso de la República en el debate que se le haga al Presupuesto General de la Nación, está establecido también por ley el tiempo que el Congreso de la República hace el estudio del presupuesto para tenerlo hacia finales del mes de octubre ya aprobado. Con la aprobación que haga el Congreso de la República se adelantan todos los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda para poder lograr atender esos puntos críticos del corredor.

Ese es el trabajo que hemos venido haciendo, como ven ustedes, la solución, y así me lo manifestaron anteriormente, son soluciones que no son inmediatas, son soluciones que atienden el próximo año. ¿Qué es lo que nosotros pensamos? Digamos, ese punto hay que atenderlo, porque la vía necesariamente va a tener un tránsito por ese corredor, al menos unidireccional, y el año entrante esperamos y es un esfuerzo que vamos a solicitarle al nuevo Concesionario, que es Coviandina en el tramo Chirajara-Villavicencio para poder habilitar el primero de los túneles que justo está en la parte interna de la montaña que está inestable y que nos

permitiría desviar los vehículos en esa zona, en ese sector de la vía Bogotá-Villavicencio, de tal manera que mientras los vehículos transitan en ese túnel en doble sentido de circulación, se puedan ir adelantando las obras definitivas que permitan nuevamente habilitar el corredor actual y ya solucionar de manera definitiva el problema. El problema de la vía antigua Pipiral, pues como les comento, es un problema que requiere un poco más de tiempo, pues seguramente se va a tomar la construcción del túnel los 5.5 años que están establecidos en la etapa de construcción de la nueva concesión que, a propósito va adelantada, la concesión tiene un programado del 25% en este momento, porque inició en septiembre del año 2016, 25% programado, pero lleva un 30% ejecutado, esas son, pues, digamos, muy buenas noticias en términos de garantizar al menos hasta el momento, en donde ya se ha avanzado en un 30% en la ejecución de las obras que todas las obras del tercio inferior puedan ser garantizadas en este gobierno que está comenzando actualmente, en el gobierno del Presidente Iván Duque.

Nuevamente, para terminar ofrezco disculpas, ya el señor Viceministro se dirige hacia acá en reemplazo de la señora Ministra, la Ministra nos ha dado toda la instrucción para sacar adelante estos temas, ella ha destinado mucho de su tiempo de este primer mes y unos días de la nueva administración del Presidente Iván Duque en términos de lo que ha sido la problemática que ha tenido la vía Bogotá-Villavicencio. Entonces, yo sí le pediría el favor de que una vez ya pueda llegar el señor Viceministro, él ya dará las explicaciones que corresponden a las preguntas que en el cuestionario le correspondían al Ministerio de Transporte. Yo espero, en términos de lo que he expresado en este momento, pues haber atendido todas las preguntas, de pronto en desorden, pero era importante darlo en términos de la presentación que se tenía, y en ese sentido pues finalmente agradecer a los Senadores llevar a cabo este debate aquí en la ciudad de Villavicencio y estaremos pues atentos a preguntas adicionales que surjan en el debate y que puedan ser entonces en su momento respondidas por nosotros. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias al doctor Carlos García, el Vicepresidente Ejecutivo de la ANI. Y continuando con la citación en el desarrollo del cuestionario, tiene la palabra el Director de Coviandes, el doctor Alberto Mariño Samper. Yo le pido un favor a la comunidad, que por favor se vengán a registrar acá a la Secretaría, dado que luego de desarrollar el cuestionario, los representantes de los gremios y diferentes sectores políticos se pueden inscribir. Hasta ahora se han inscrito, en primer orden, el doctor Hugo Velásquez, el doctor José Manuel Sandoval, Giovanni Knnor, y la Representante Jennifer Arias, del Meta. Entonces, por favor se van registrando acá y después, de acuerdo a los que se han inscrito, miramos qué minutos se les puede

otorgar. En su orden, el primero, pues más tarde, ya saben, el doctor Hugo Velásquez. Doctor Alberto Mariño Samper, bienvenido, para que por favor se sirva absolver el cuestionario, esperamos un buen uso del tiempo, tengan la amabilidad, para que la mayor cantidad de personas puedan intervenir. Bienvenido doctor.

El Gerente General de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper:

Muy buenos días a todos. No me voy a demorar mucho porque gran parte de las preguntas como tráfico y ese tipo de cosas las respondió el doctor Carlos García en su presentación. Yo realmente quiero puntualizar básicamente tres temas y me voy a concentrar en ellos dado que, digamos, las preguntas que se hicieron en el cuestionario son muy específicas y están respondidas vía comunicación, pero son anexos supremamente extensos que no voy a tocar aquí.

En primer lugar, para responder a la pregunta del doctor Jonathan Tamayo, pues debo decir lo mismo que dije la semana pasada en el debate de control político en la Cámara, lo mismo que he sostenido en distintos foros públicos, que Coviandes va a responder por la construcción del puente, nosotros no necesitamos de ninguna manera que nos exijan la ejecución del puente, porque desde el mismo momento del colapso de la pila B, lo manifestamos a la ANI, se lo hemos escrito y lo hemos venido ratificando en todos los foros, no hay ninguna oposición de Coviandes, por el contrario, tiene toda la voluntad para construir el puente en el menor tiempo posible, con las mejores especificaciones técnicas; y como les decía también el doctor García, nosotros después de un proceso relativamente rápido de una licitación internacional, estamos próximos a firmar ese contrato de reconstrucción del puente. Luego, ahí no tiene por qué tener ningún temor la comunidad de que nosotros no vayamos a reconstruir el puente.

En segundo lugar, me parece muy importante lo que ha destacado el doctor Carlos García en su presentación, y aquí hay que distinguir cuáles son las obligaciones de Coviandes bajo su contrato, qué obras construyó Coviandes, qué obras le fueron entregadas a Coviandes para operación y mantenimiento.

Como ustedes pudieron apreciar en el mapa que mostró el doctor Carlos García, Coviandes única y exclusivamente construyó las obras entre la salida de Bogotá, kilómetro 0 hasta Puente Real, kilómetro 28+700 aproximadamente. El resto de obras de la carretera actualmente en servicio, desde Puente Real hasta la entrada a Villavicencio, fueron obras construidas por obra pública por el Instituto Nacional de Vías, esas obras fueron entregadas a Coviandes para operación y mantenimiento exclusivamente y ese es nuestro contrato. Tuvimos una adición al contrato en el año 2010 para la construcción o desdoblamiento, como se conoce, del tercio medio, obras que no han sufrido, están

en buenas condiciones, han mostrado la bondad del diseño a través de túneles y viaductos, sobre todo en esta época invernal.

De operación y mantenimiento, nosotros hemos cumplido estrictamente nuestro contrato, si se mira el índice de estado de la carretera, ha cumplido sobradamente, muy por encima del mínimo especificado, y en temas de operación no tenemos requerimientos de ningún tipo.

También debo destacar, como lo dice el propio doctor García en su presentación, sobre el corredor actual, el corredor original de la carretera Bogotá-Villavicencio, se han hecho intervenciones en los tramos 2 y 3, cercanas a 128.000 millones de pesos, y en los tramos 4, 5 y 6 intervenciones cercanas a 400.000 millones de pesos. Todas esas intervenciones fueron previamente convenidas con la antigua ANI, Instituto Nacional de Concesiones, y requirieron un acuerdo especial a nuestro contrato y requirieron que se dieran aportes para poder ejecutar estas obras. Esto no es nada diferente al hecho de que la Concesionaria Vial de los Andes no tiene en su contrato obras de estabilización de taludes de la carretera que ha estado en servicio desde los años 90 o 70 entre Cáqueza y Villavicencio. Para el caso especial entre Puente Real y Bogotá, hay unas condiciones específicas para la ejecución de las obras denominadas de manejo de zonas inestables, que requiere unos aportes en unas proporciones que fueron definidas a través de un tribunal de arbitramento.

Yo sí quiero precisar y creo que ustedes estuvieron ahora, que fueron al kilómetro 64 de la carretera, tuvieron que poder apreciar dos cosas sobre los taludes del corredor de la carretera. En primer lugar, llamo la atención entre Villavicencio y la estación de peaje de Pipiral, si observaron el corredor de la vía antigua, entiéndase taludes a mano derecha en sentido Villavicencio-Bogotá, tuvieron que apreciar la enorme afectación que se produce sobre la ladera, muy por encima de la carretera antigua que pasa por Servitá. Nosotros dentro de lo que hemos ofrecido como ayuda para atender todas estas emergencias, entregamos la semana pasada a las distintas entidades un estudio de cinco quebradas, de las cuencas de cinco quebradas que son Pipiralito, Servitá, Quebrada Negra, la Floresta y la Coloradita, donde nuestros especialistas advierten sobre la necesidad de ejecutar obras en la parte alta de las cuencas de esas quebradas que hoy en día tienen muy afectada la carretera más antigua, es decir, la que sale... la de toda la vida, no la carretera nueva que sale por Buenavista, sino la que se utiliza para la carga de líquidos peligrosos, no solamente se verá afectada esa carretera, sino que se podrán ver afectadas las obras de los dos nuevos trazados. Es fundamental que ese estudio sea tenido en cuenta para los recursos que se requieren, en aras a resolver los problemas de la carretera.

En lo que tiene que ver desde el peaje de Pipiral hasta Puente Real y posteriormente hasta Bogotá, nosotros hemos reunido nuestros especialistas

y estamos adelantando, como parte de lo que convinimos y ofrecimos la semana pasada cuando se estableció la veeduría técnica, ofrecimos la elaboración de un estudio completo del corredor Bogotá-Villavicencio. No obstante, quiero llamar la atención nuevamente aquí, como lo hice en la Cámara y como lo hemos hecho a través de los 20 años en que la Concesionaria ha participado de este contrato, es fundamental el manejo ambiental del corredor, no puede ser posible que la gente siga pensando que la responsabilidad recae única y exclusivamente en la Agencia Nacional de Infraestructura, por cuanto que los planes de ordenamiento territorial, los manejos del suelo, el uso que se permita del suelo en esos planes de ordenamiento territorial, las construcciones sin control sobre las laderas, las malas prácticas de cultivos sobre las laderas están generando y aumentando día a día la problemática. La concesionaria no ha sido ajena a este tema, yo creo que a ustedes les repartieron un documento que se llama *El corredor ecológico vial Bogotá-Villavicencio, espacio de planificación territorial*; este es un documento que comenzó a elaborar la Concesionaria desde el año 2007, inclusive con algunos programas que se implantaron en el año 2005, y aquí tuvimos el concurso de firmas especializadas para la elaboración de este documento con el que se esperaba y se lanzó una propuesta de la estrategia que se debía desarrollar en el corredor de la carretera Bogotá-Villavicencio. Es fundamental que para la solución completa de los problemas que aquejan a la carretera, participen las gobernaciones, las corporaciones autónomas regionales, los municipios, las agencias del Estado que tengan que ver con esto, ANLA, Ministerio de Ambiente, Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura. Si no se adopta una decisión de este estilo, las obras o las soluciones que ha planteado el doctor Carlos García, que van a ser atendidas por el Invías o por la Agencia Nacional de Infraestructura, relativas a los puntos críticos que se presentan hoy en día en la carretera, podrán ser resueltos, pero seguirán apareciendo nuevos puntos. Yo creo que el problema es mucho más de fondo y deben tomarse decisiones en este sentido.

Tal vez la última recomendación que yo haría en este tema es que se busquen los recursos con la mayor agilidad posible para que el Invías y la ANI puedan ejecutar las obras durante el próximo verano, es fundamental que cuando llegue el invierno del año entrante, las obras que se han previsto que deben ejecutarse sobre la carretera, puedan estar terminadas o muy avanzadas.

Como les decía, nosotros... y para concluir, estaremos entregando, yo calculo que en un mes aproximadamente, a la veeduría técnica que se ha implantado acá en Villavicencio, una propuesta de manejo integral del corredor, el estado actual del corredor, y estaremos planteando para cada uno de los puntos críticos una solución, algunas complejas, otras relativamente sencillas, pero que, vuelvo y

repito, para concluir, requiere la participación de todas las entidades del Estado.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias al señor representante legal de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper. En el desarrollo del cuestionario, continúa el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; para estos efectos, se encuentra la delegada, la doctora Mary Vásquez. Después de la doctora Mary, pues esperemos que sí llegue, según el anuncio del doctor Carlos García, ¿el señor Viceministro es el que viene? Y, si no, pues ya le damos la intervención a los Senadores y luego a la comunidad de a 3 minuticos, para que se vayan preparando en un buen desarrollo de esos 3 minuticos, una buena capacidad de resumen. Doctora bienvenida, tiene el uso de la palabra.

La delegada del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, doctora Mary Vásquez:

Muchas gracias Presidente, un saludo especial a los honorables Senadores y a este hermoso público de Villavicencio, muy agradables estas citaciones en terreno y más en una región como esta.

Sobre las preguntas y no sin antes presentar las excusas del Ministro José Manuel Restrepo, quien, a pesar de ser su deseo, fue citado al mismo tiempo a dos comisiones, a la Comisión Segunda y a un debate sobre el tema de presupuesto y por eso no nos puede acompañar en el día de hoy, pero hemos enviado pues oportunamente el cuestionario que nos fue remitido y pasaré brevemente a comentar las respuestas que ha pasado el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

La primera pregunta era relacionada con los montos de los perjuicios económicos ocasionados por los constantes cierres de la vía Bogotá-Villavicencio y en este punto hemos consultado con los gremios, revisado las cifras que tiene el Viceministerio de Turismo y estas son pues las principales relaciones sobre ese impacto económico que ha tenido en el turismo el cierre de la vía este año.

Lo primero que nos informa Cotelco, es que la ocupación hotelera tuvo una disminución del 17% en lo que transcurrió entre abril y agosto de este año, según pues la fuente de este dato es Cotelco. Igualmente, el gremio de Acoltes, que agrupa a todo el transporte terrestre turístico, nos ha informado que presenta una disminución del 90% en la solicitud de pasajeros, debido a que la mayoría de los despachos se hacen desde Bogotá. Igualmente, nos indicaron inconvenientes como que los turistas cuando hay inconvenientes en la vía, se ven obligados a pagar el tiquete por la vía San Luis de Gaceno con un costo de 56.000 pesos, cuando tradicionalmente el costo de la ruta Bogotá-Villavicencio es de 26.000 pesos por pasaje. Igualmente, los parques nos relacionaron una disminución del 30% en sus ingresos a cargo del parque a cargo de la gobernación del Meta y una disminución del 35% de las ventas en los diferentes restaurantes y asaderos del departamento, esto es lo que nos han relacionado los gremios del principal

impacto económico que está teniendo el turismo a causa de los cierres en la vía.

La siguiente pregunta está relacionada con el listado de los gremios más afectados por esta situación, y en ese sentido y en reunión que hemos tenido con los gremios, información que nos ha allegado también la gobernación del Meta, los gremios que se encuentran relacionados son Acoltes en todo lo que tiene que ver con transporte terrestre turístico pues especial; Acodres que es el gremio de la industria gastronómica de Colombia; Cotelco, la Asociación Hotelera y Turística; Aditt, que es una Asociación para el Desarrollo Integral el Transporte Intermunicipal; y Acolap que es el gremio de la Asociación de Atracciones y de los parques de diversiones. Estos son los gremios que directamente se encuentran afectados por esta situación, obviamente, ellos en representación de los empresarios del sector turístico que nos ha pues allegado todas estas cifras y este impacto que ha tenido el cierre de la vía.

El siguiente punto está relacionado con las acciones que ha ejecutado el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo para mitigar los impactos relacionados a esta problemática desde un enfoque económico, y en este punto de vista hemos respondido desde el tema de turismo, desde el Viceministerio de Turismo, las acciones que estamos adelantando, un poco pues en el entendido también de lo que se ha expresado aquí, lo que entiendo es el propósito también de esta citación que es el de buscar soluciones y el de hacer de estas crisis una oportunidad, el de hacer de cuando llegan los problemas pues dicen “unos lloran, otros venden pañuelos”, en cómo hacemos para aprovechar esta crisis, para fortalecer la competitividad turística del departamento, la competitividad turística de la región, la competitividad turística del corredor de los llanos y aumentar la oferta comercializable, y en eso estamos trabajando en el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y me voy a permitir señalar algunas de las acciones que venimos adelantando para justamente mejorar la oferta turística que tiene el departamento; entre estas acciones está, lo primero, una actualización de los inventarios turísticos del Meta, es una inversión por 152 millones de pesos, donde estamos identificando los principales atractivos turísticos y constituyendo las principales fichas metodológicas para después hacer comercializables todos estos productos. Estamos también construyendo el guion del corredor para que todos los guías de turismo y las empresas que venden el turismo del Meta tengamos un guion estandarizado con toda la riqueza de la oferta cultural y natural que tiene el Meta, todo el tema de las fincas agroturísticas, el tema del joropo, del coleo, de la vaquería, del embrujo llanero, todo eso constituido dentro de los guiones turísticos del corredor, y esta fue una inversión de 40 millones de pesos.

En turismo comunitario también estamos trabajando en el Meta, para hacer que sean las

comunidades las verdaderas beneficiadas del turismo, que las comunidades estén en el centro del desarrollo, que sus emprendimientos turísticos logren captar ingresos para esas comunidades y que esos ingresos logren preservar todo el tema cultural y el tema de naturaleza que es la gran riqueza turística de esta región. Acá tenemos una inversión de 86 millones de pesos en tres iniciativas, una en La Macarena con la Asociación de Guías de Turismo; otra en Puerto López con el ecohotel La Chagua; y otra en Lejanías con la ruta turística Guayupe.

Tenemos, también en este departamento estamos trabajando con la cultura turística desde nuestros niños, desde nuestros niños con 19 colegios amigos del turismo, niños que además el mejor estudiante es becado para que pueda estudiar carreras relacionadas con turismo y generando cultura turística desde nuestros niños, para formar, o los profesionales del turismo del futuro o los emprendedores turísticos del futuro, o por lo menos turistas responsables para la región.

Acá también trajimos el proyecto de bilingüismo con 33 graduados; el de servicio al cliente, 134 graduados en Villavicencio; el tema de la calidad turística, que tenemos que seguir trabajando para atraer cada vez más un turismo de alto valor y un turismo que genere de rama económica en la región y debido a que tan solo hay 19 prestadores de servicios turísticos certificados en esta región.

Y, por supuesto, todos los temas de fortalecimiento empresarial con las ruedas de negocios donde hacemos, pues tratamos de unir a compradores y vendedores para generar más negocios en esta industria; las rutas de promoción y en infraestructura en este momento, pero lo estamos haciendo en La Macarena, toda la construcción de senderos de Caño Cristales.

A raíz del tema de la carretera, mañana tenemos una reunión con el Viceministro y con las personas de la gobernación del Meta, para revisar qué podemos hacer para mejorar y aliviar un poco el impacto económico que están teniendo los empresarios de turismo con el cierre de esta vía. Entre las opciones que hemos planteado es trabajar en mejorar, cómo mejorar la conectividad aérea, aumentando las frecuencias, bajando las tarifas, trabajando de la mano con Aerocivil, para que esta región, que en este momento tiene afectado, pues que un tramo de la vía por transporte terrestre, que entonces nos demos a la tarea de mejorar todo lo que es la conectividad aérea, aumentando frecuencias y bajando tarifas. También queremos trabajar en un mayor empaquetamiento de toda la cadena de valor en el turismo a través del corredor de los llanos, y esa es otra de la propuesta que queremos trabajar mañana con la gobernación y con las personas que van a asistir por parte de la gobernación del Meta al Viceministerio de Turismo mañana.

Lo otro que hicimos fue reactivar una campaña, una campaña con cuñas emitidas que se hicieron desde el 21 de abril en las siguientes emisoras:

en Caracol, en Olímpica, en Radio Uno, en La Mega y en La X, con una inversión por parte del Ministerio de 40.600.000 pesos y fueron 45 cuñas emitidas. Igualmente, pues está el espacio para trabajar, para trabajar a través de proyectos, ustedes saben, la región y los empresarios pueden presentar proyectos a través de Fontur, hay una línea especial, que son las de Emergencia Económica que aplica perfectamente para estas situaciones y para este tipo de emergencias, y que se pueden presentar proyectos en tres líneas, en la línea de competitividad turística, en la línea de promoción turística y en la línea de infraestructura turística, para todo esto pues hay un manual de Fontur que especifica cuáles son las líneas, cuáles son las contrapartidas que deben presentar los proponentes y qué tipo de proponentes pues podrían presentar ese tipo de proyectos.

Yo felicito a la Comisión Sexta del Senado por propiciar estos espacios donde se pueden pues conocer qué más oportunidades hay para trabajar y para mitigar este tipo de eventualidades; y de parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo pues toda la disposición para seguir trabajando en lo que así consideren. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias a la doctora Mary Vásquez. Pregunto si el señor Viceministro ya se hizo presente. No se ha hecho presente. Entonces, continuemos. El Senador Leonidas desea hablar señor Secretario. Les voy a pedir un favor, son muchas las personas y representantes de gremios que se han inscrito, ¿cuántos son, señor Secretario?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Presidente, en este momento se ha evacuado por parte de la Secretaría General la intervención de la ANI, Coviandes y el Ministerio de Comercio y Turismo. Falta la intervención en este momento de 14 personas que se han inscrito a participar, en el siguiente orden: Hugo Velásquez; José Manuel Sandoval, Presidente de la Asamblea; Giovanni Knorr, Presidente del Concejo; la Representante Jennifer Arias, Representante del Meta; Orlando Gutiérrez ha delegado a José Serrato, delegado del Alcalde de Acacías; Miguel González, representante de los taxistas; Juan José Casas, Asesor de Infraestructura, delegado de la gobernación; Anderson Guzmán de Infoturismo Colombia; Mauricio Turriago, delegado plazas de mercado; Julián Montoya, de organizaciones de tránsito particulares; Arley Fernando Gómez, líder de Acacías; Néstor Restrepo, del Comité Cívico; Jaime Echavarría, Presidente de la Subcomisión de Turismo; Fernando Álvarez Alvarado, de Cabildo Verde.

Señor Presidente, para poder evacuar esas 14 personas, en este momento nosotros tenemos traslado a la 1:30 de la tarde al aeropuerto, tenemos 85 minutos y debemos permitir que los honorables Senadores participen, la comunidad participe, y el

Senador citante haga el cierre y las conclusiones que deben tener al tanto para el levantamiento del acta de la Comisión.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

El Senador Leonidas, bien pueda, tiene el uso de la palabra. Por favor, me ayuda, Senador, con su venia y con todo su respeto, con el buen uso del tiempo. Senador, bien pueda.

El honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez:

Con el mayor gusto. Todo lo que quiero decirles es que es la primera vez que tengo el honor de estar en el llano y tengo sentimientos cruzados porque es una emoción venir a esta tierra fértil y próspera, pero al mismo tiempo tan abandonada, siento dolor de patria. Eso que les está sucediendo a ustedes no tiene razón de ser. Y yo quiero presentarme porque soy una persona directa que no tiene pelos en la lengua para decir las cosas, y es que no soy político, yo soy un empresario que a los 68 años por primera vez participo como candidato a la gobernación de Santander y me faltaron 80.000 voticos, pero 2 años después me presenté como candidato al Senado y fue la mayor votación, soy del Polo Democrático, soy de la bancada de oposición. Y quiero decirles que haré todo el esfuerzo de convencer a mi bancada, que somos más de 40 personas, que apoyemos la aprobación del presupuesto que se necesita para cubrir las emergencias en esta vía al llano, como bien el doctor Carlos Alberto García nos ha explicado.

Pero esa no es la solución de fondo que seguramente ustedes están buscando, la solución de fondo que ustedes están buscando viene por otro lado, y para poderme hacer entender, les diré lo que pienso de Avianca. Cuando estuvo cerrada la vía al llano, Avianca triplicó los precios de los tiquetes aéreos para venir a Villavicencio, la actitud de una empresa solidaria y comprometida es la de crear un puente aéreo y bajar los precios, o por lo menos mantenerlos y compensar todo el esfuerzo con la economía de escala, es decir, vendieron bastantes más tiquetes, ¿por qué tenían que casi que triplicarlos? Eso me parece que es una actitud aprovechada del que tiene en este país la posición dominante sobre los cielos, es la empresa que sumadas todas las otras, las domina a ellas y termina haciendo lo que se le dé la gana. Eso también pasa en los celulares, en los celulares el servicio es caro, malo e injusto, porque hay una empresa que tiene una posición dominante. Quiere decir que las personas que tienen una posición dominante en el mercado empiezan a hacer lo que se les dé la gana y empiezan a dar guerra y empiezan a eliminar los competidores, y empiezan a imponer las condiciones y a dominar al mismo Estado, a ponerle las condiciones al mismo Estado.

Es así como el Contrato 444 de 1994 le entregó la concesión a Coviandes, que luego pasó a Epiandes que es propiedad de Corficolombiana, que son los mismos de la Ruta del Sol, es decir, los que

estuvieron con los problemas con Odebrecht del Grupo de Luis Carlos Sarmiento. El señor Luis Carlos Sarmiento Angulo está convirtiéndose en el propietario no solamente de la banca, sino de la mayor parte de las carreteras de este país, es él, Carlos Slim de Colombia, Carlos Slim es dueño de casi todo México, y lo mismo el señor Luis Carlos Sarmiento Angulo, entonces, él no tiene corazón, tiene intereses, no quiere resolver un problema, quiere aprovecharse de los problemas para mejorar sus balances, sus utilidades.

Miren, ese contrato que inicialmente fue pactado a un plazo, creo que a 10 o a 15 años, ya lleva 75 otrosíes que se llaman adendas, todos a favor del Grupo de Luis Carlos Sarmiento Angulo, no hay uno solo a favor del país, de la nación ni de las entidades que lo regulan, todo a favor de él. Y ahorita está comprometido prácticamente durante 25 años más, nos le entregamos completamente. Para ver la carretera al llano terminada, vamos a tener que esperar, volver a nacer o que nuestros nietos o los bisnietos nos cuenten que eso que es urgente para la economía del país, se resuelva ya.

Por eso yo me pongo del lado de la iniciativa que en buena hora tomó la Comisión Sexta del Senado de la República, de venirles a manifestar apoyo y de hacer cacareo por todo el país, de decirles que es una vergüenza lo que está pasando con la vía al llano, que nosotros no los vamos a dejar a ustedes solos, que ustedes en el Senado de la República sin distingos de partidos políticos, ni de tendencias, ni de nada, les vamos a dar la mano, porque ustedes son patriotas, ustedes son parte de este país y sus principales aliados son los bogotanos. Bogotá recibe el 70% de la carne, que consume, la recibe del llano, el 72% del arroz lo recibe de aquí, el petróleo... qué es lo que no recibe Bogotá del llano, ustedes son la despensa de la capital de la república y es en la capital de la república como si no les interesara el llano. Me parece que en ese sentido nosotros tenemos que hacer conciencia, los Senadores tenemos que convertirnos en un parlante que vuelque la atención del país sobre lo que está sucediendo. Cómo así que al Concesionario se le garantiza que si no recauda lo necesario, el Estado le paga una utilidad del 11.3%, teniendo los peajes más caros por kilómetro del país y un mal servicio y un pésimo servicio, porque es que lo que hemos visto es eso. Ahora, son soluciones relativamente fáciles, 100.000 millones de pesos en infraestructura en este país a la hora de la verdad no es mucha plata, y son como un arreglo de una caries, pero...

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Senador, ayúdeme con un minutico para... me faltan 4 Senadores, por favor.

El honorable Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez:

Un minuto y termino... pero lo que les quiero decir es que el problema no se va a resolver hasta que no se democratice el sistema vial en este país.

Si la concentración del poder se sigue dando en torno a un solo grupo empresarial, ese solo grupo empresarial cada día será más tirano y cada día nosotros estaremos más sometidos a sus dictámenes, será más caro y más malo el servicio, como es el de Avianca o como es el de los celulares. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias al Senador Pedro Leonidas Gómez Gómez. Tiene el uso de la palabra, por favor ayúdenme, ninguna expresión, qué pena. Tiene el uso de la palabra la Senadora Ana María Castañeda Gómez. Entiendan que acá no es que tengamos diferencias de género, que allá están las damas y acá los hombres, no; esto fue mera casualidad señor Secretario. Senadora, bien pueda, tiene el uso de la palabra.

La honorable Senadora Ana María Castañeda Gómez:

Buenas tardes para todos, es un placer poder estar aquí en Villavicencio en el día de hoy. La Comisión Sexta es una Comisión que trabaja de cara a la problemática del país. Hoy estamos aquí porque tenemos la misma preocupación de todos ustedes, la vía al llano por supuesto. Sabemos que gran parte de Corabastos se abastece con todos los productos que vienen de la región de la Orinoquía y que necesitan la vía al llano para llegar hasta allá, sabemos que hay vías alternas, pero estas vías demandan el doble o el triple del tiempo para llegar a su destino final, por lo tanto, el gasto en combustible es altísimo y en horas de transporte. Los productos enseguida tienen un incremento de precios, que quienes se afectan indudablemente son todos los consumidores.

El llano, la altillanura es nuestra gran despensa agrícola y así tenemos que verle, y Colombia tiene que trabajar para potencializar esta zona, para poder dar el salto económico y social como lo hizo países como Brasil hace unos años, y en eso tenemos que estar atentos y apuntarles. Por eso yo hoy quiero preguntarle al Gobierno cuál es el plan de contingencia efectivo, no podemos seguir con paños de agua tibia. El Viceministro de Infraestructura dio unas declaraciones y dijo que el 16 de septiembre estaba el problema prácticamente solucionado, porque Coviandes estaba reparando todos estos deslizamientos a través de 5.000 metros cuadrados de malla que iban a ponerle fin a esta problemática. Yo sí quiero preguntarles, ¿cómo van esos trabajos, si ya los realizaron?, si de verdad esto le pone fin, si es momentáneo y qué viene de ahora en adelante para este departamento, para esta región. No solamente es el sector agrícola, todos los sectores se ven afectados con los cierres de la vía. Un día de vía cerrada las pérdidas son aproximadamente de 53.000 millones de pesos diarios; también el sector turismo, como nos lo decían, 17% en disminución en comparación con el año anterior. Este es un departamento y una región bellísima, con un folclor amplio que nos llena de felicidad, con una agenda

cultural muy nutrida que también se ve afectada con el cierre de la vía. Así que la Comisión Sexta tiene el corazón aquí en Villavicencio y en los llanos orientales, y estamos dispuestos a hacer todos los esfuerzos desde la bancada de Cambio Radical, igualmente me pongo a su disposición para llevar a cabo todo lo que tengamos que sacar adelante para que este problema tenga un fin. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias Senadora por el buen uso del tiempo. Tiene el uso de la palabra la Senadora Amanda Rocío González Rodríguez. Me ayuda por favor con el...

La honorable Senadora Amanda Rocío González Rodríguez:

Muchísimas gracias señor Presidente. Primero, agradecerle a Dios por esta oportunidad tan grande que nos da de estar hoy en esta ciudad tan bonita, felicitar al Senador Jonathan Tamayo por esta iniciativa tan importante de traer a sesionar a la Comisión Sexta acá en la ciudad de Villavicencio. Dar un cordial saludo a mi compañera Jennifer Arias, una mujer incansable, que siempre la he visto en los diferentes debates, gracias Jennifer porque usted pone en alto el nombre de las mujeres. Un saludo para todos los delegados de los diferentes ministerios, a todos los alcaldes, diputados, concejales, líderes, periodistas, al público presente, muchísimas gracias por venir hoy a hablar de un tema tan importante como es la vía al llano que, como lo decía mi compañera, es una vía donde definitivamente transita gran parte de la economía de nuestro país, porque sí, la región de la Orinoquía es la que aporta más a la economía de esta nación, en cuanto a la parte agropecuaria, ganadera, de hidrocarburos y de un punto y un renglón muy importante que trataban que es el del turismo.

Está demostrado que se han tenido muchas pérdidas a nivel de recursos, como lo decían anteriormente, pero lo más grave son las pérdidas humanas que se han tenido. Entonces, hoy podríamos pensar que tenemos otras alternativas de vías, como lo es la vía al Cusiana, que lleva más de 8 años en construcción y tampoco se ha terminado, va muy lento; la vía al Sisga, que también es por el lado de Boyacá, Casanare, que también tiene problemas ahorita jurídicos y que no se ha dado solución a eso; y, peor aún, la vía de Yopal-Villavicencio, una vía que ya se concesionó hace más de 2 años y que en este momento todavía no se ha empezado la construcción, ni siquiera tiene acta de inicio, ¿sí?

Yo como llanera, como representante también de esta tierra, de la Orinoquía, cité también a un debate el 26 de septiembre en la ciudad de Yopal, precisamente para hablar qué está pasando con esas vías que son pues alternas, y que cuando las vamos a utilizar, están en mal estado y en olvido, como lo decía antes alguien; esta región ha sido olvidada, a pesar de todo lo que le aportamos nosotros al país y no nos han tenido en cuenta. Hoy pues como Senadora quiero ayudar a gestionar a

todos los compañeros, Representantes y Senadores que han venido trabajando pues en pro de que esta problemática termine y que nos damos cuenta de que lo que necesitamos son recursos, porque en todo esto vemos que lo que necesitamos es plata de parte del Gobierno nacional.

Entonces, como bancada de Centro Democrático, como bancada de gobierno, vamos a aunar los mayores esfuerzos para pedirle al señor Presidente y al señor Ministro de Hacienda que nos den los recursos, al menos los mínimos, en los puntos más críticos que necesitamos en esta vía. Entonces, decirles que cuentan con una aliada más para este proceso, porque definitivamente necesitamos solucionarles el problema a más de 1.680.000 personas de la Orinoquía, y necesitamos que se nos resuelva este problema. Muchísimas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted, Senadora, por el buen uso del tiempo. Tiene el uso de la palabra la Senadora Criselda Lobo Silva, por favor, me ayuda con el uso del tiempo.

La honorable Senadora Criselda Lobo Silva:

Sí, señor Presidente, muchísimas gracias y mi saludo de verdad a todos y todas presentes hoy acá en esta audiencia. Muy importante la participación, porque así recibimos, nosotros los Senadores de la Comisión Sexta, los insumos que se necesitan para conocer, allá no se conoce, cuando se viene a terreno es que se conocen las necesidades que hay entre la comunidad, entre la gente.

Ya el Senador Leonidas hacía referencia, las grandes concesiones que se han dado en nuestro país y más en el terreno vial, que es un derecho del Estado, del derecho, es un derecho público, es un monopolio público pero que está administrado por la empresa privada y ellos, cualquier excusa, aquí he oído cantidad de excusas para la construcción de esa vía tan importante, esa vía vial tan importante para nuestro país como es la conexión al llano. Esta vía nos permite, le permite a Bogotá recibir un porcentaje muy alto en ganado, en petróleo, en arroz, pero, aparte de eso, del turismo y la conexión de personas que necesitan a diario viajar.

Pero no vamos a repetir, conocemos que desde el año 1994 el Contrato 444 dio en concesión la vía al llano, llevamos ya 24 años y aún no está construida, con múltiples problemas, ¿pero qué? A estos fenómenos presentados hay que buscarles una solución, ¿qué solución podríamos nosotros como comunidad, en apoyo de la comunidad, contribuir a que se construya una vía buena, una vía que nos dé la facilidad, una vía en que no se nos presenten estos casos como los que estamos viviendo hoy?

Y para no repetir más lo dicho por el Senador, es que el país ha experimentado hasta ahora altas pérdidas económicas, sociales. Entonces es preciso dar un viraje, es preciso dar un viraje en control y gestión de la construcción de las vías de nuestro país y, ¿cuáles podrían ser? Ahí en el acuerdo podemos

empezar a implementar las veedurías ciudadanas de control de gestión, eso es muy importante, porque así los funcionarios tienen que decir cómo va la vía y los gastos y en qué va. Pero que haya un control efectivo de la ciudadanía, es una de las maneras que podremos nosotros saber en qué estado, qué se ha gastado y cómo van las vías de nuestro país. Eso quería decirles, muchas gracias de verdad por la asistencia a esta audiencia, nos complace tenerlos a todos aquí y tengan la plena seguridad de que la Comisión Sexta va a estar en todas las regiones haciendo este tipo de actividad, ya la hicimos en Cartagena y la estamos haciendo hoy aquí, por la invitación que hace el Senador Tamayo. Es con ustedes que vamos a hacer nuestro proceso legislativo en el Congreso. Muchas gracias señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted Senadora por el buen uso de la palabra. Tiene la palabra la Senadora Milla Patricia Romero Soto. Y de esta manera terminamos la intervención de los Senadores, y luego ya vamos a iniciar con el doctor Hugo Velásquez.

La honorable Senadora Milla Patricia Romero Soto:

Muy buenas tardes ya. Agradecerle la invitación que nos hizo hoy el Senador Jonatán para estar aquí mirando la problemática de la vía al llano, un saludo muy especial para todos, voy a obviar el protocolo. Agradecerles a todos los que han estado siempre presentes, quiero decir que la Representante Jennifer Arias la hemos visto en la Plaza de Bolívar con la camiseta puesta, Jennifer la vimos, pendiente por la vía al llano. Pero aquí hay otras cosas que hay que mirar, lástima que no nos respondieron todos los cuestionarios aquí en público, para ver cuánto dinero se ha recogido por parte de la concesionaria y Jonatán decía “cómo se va a recuperar la confianza”, no solamente cómo se va a recuperar la confianza, es mirar el tema de responsabilidades, cuáles son las responsabilidades fiscales, las responsabilidades hasta penales, Jonatán, por todo lo que ha ocurrido con los temas de esta vía.

Yo sí quiero resaltar hoy el informe y la presencia del Gobierno, representada hoy aquí por el doctor Carlos García, que nos ha hecho una excelente exposición, tiene el problema identificado y esto hay que resaltarlo, porque esto es tiempo que se gana, doctor Carlos García. Recordemos que este Gobierno lleva mes y medio y está haciendo todo lo posible por solucionar esta problemática. Me acojo a la propuesta de la Senadora Amanda Rocío donde dice, está identificado qué hay que hacer, son los túneles falsos para poder corregir estas remociones en masa que se están viendo, está identificado el problema y hay que tratar, a conseguir es cómo solucionar de manera rápida y pronta, de dónde van a salir los recursos, hay que revisar cuánto ha recibido la concesionaria, cuánto tiene la concesionaria, cuánto necesita que aporte el Gobierno y cómo

poder solucionar esos tramos críticos para poder darle viabilidad prontamente a esta vía. Gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias Senadora Milla Patricia Romero Soto. Ya entramos a la intervención, doctor Hugo Velásquez, excongresista por el Partido Liberal de esta región. Bienvenido doctor Hugo, colega y amigo.

El doctor Hugo Velásquez:

Muchas gracias doctor Iván Darío, Senadores, Representantes. Yo creo que el doctor Carlos García puede ser merecedor de ese dicho que afirma que, “el camino del infierno está empedrado de buenas intenciones”. Dijo muchas cosas, desde luego que también muchas mentiras. Primero que todo, nos da la satisfacción de que el peaje de la mitad del tramo se le quita a Coviandes, y luego nos dicen que se lo pasan al otro Concesionario, pero lo que sí ocultan es que es el mismo Concesionario del Grupo Aval. También nos están diciendo que tienen los mejores propósitos para recuperar una vía que se está construyendo desde 1994, una vía interminada. Yo hice, doctor Iván Darío, dos debates en plenaria de la Cámara de Representantes; usted recuerda que a la Ministra Cecilia Álvarez le requerimos por su indiferencia para con el Meta, el doctor Alberto Mariño nos acompañó en ese debate y el gobernador y el alcalde. Desde ese entonces estamos viendo mezquindad por el Gobierno, por el Concesionario, pero también una indiferencia a veces de la clase política dirigente. Es que no es solamente la vía Bogotá-Villavicencio, recordemos que el tramo de El Tablón de Cáqueza a Bogotá no tiene ni siquiera diseños, no hay posibilidades a corto tiempo de que tengamos de El Tablón a Bogotá una vía de doble calzada.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Doctor Hugo, un minuto por favor para que seamos con todos... para que seamos bien juiciosos todos, un minuto.

El doctor Hugo Velásquez:

Vamos a reclamar por ese tramo porque si no nos vamos a encontrar tarde o temprano con un cuello de botella porque vamos a tener entre El Tablón de Cáqueza y Bogotá una vía de un solo carril. Entonces por qué ya que están tan generosos con el Grupo Aval, desmonten el peaje del primer tramo porque allí no hay obra, no hay doble calzada y es injusto que los llaneros estemos pagando ese que es el más alto peaje y que hoy beneficia a un concesionario que solamente hace un mantenimiento apenas sí para que en la vía se pueda transitar. Entonces esa es la inquietud que nosotros tenemos.

Pero también no olvidemos que el sistema vial tiene otras dobles calzadas, la doble calzada a Granada, a Puerto López, parte de esas calzadas responsabilidad de un Gobierno Departamental que teniendo los recursos hace 9 años, los trasladó, los

dejó incompletos y hoy tenemos también una obra sin posibilidades de que se termine en corto tiempo.

El problema vial es para mirarlo con preocupación, yo recuerdo a un paisano suyo, el mayor hacendista que tuvo Colombia, Esteban Jaramillo, él afirmaba hace 100 años, el progreso viaja por las carreteras, eso es lo que necesitamos, carreteras. Muchas gracias compañero, mi Senador por haber venido al departamento del Meta. Muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted doctor Hugo Velásquez. Señor Secretario, doctor Jorge Laverde por favor va anunciando...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias, señor Presidente. Con respeto les solicito a las personas que van a participar, tenemos 55 minutos para evacuar conclusiones y las 17 personas que se han inscrito. Por cortesía parlamentaria y congresional, no sé si la Representante a la Cámara Jéniffer Arias que quiere continuar y ahí continuaríamos con José Manuel Salazar que es el Presidente de la Asamblea. ¿Representante usted permite eso? Muy bien. Doctor José Manuel Sandoval, Presidente de la Asamblea del departamento, bienvenido.

El Presidente de la Asamblea Departamental del Meta, doctor José Manuel Sandoval, Gracias, me salto el saludo protocolario, pero quiero decirles honorables Senadores de la Comisión Sexta que el Llano hoy se siente complacido con su presencia porque es a través de hechos que uno demuestra el amor por su tierra, gracias Jonathan, gracias Senadora Amanda, gracias Representante Jéniffer y todos los que están acompañando esta lucha.

Quiero decirles, Senadores, que ese afán que ustedes le vieron a la Ministra de Transporte para acudir a esta citación de control político es el mismo afán que le asiste y que tiene de resolver la problemática que tenemos en la vía al Llano. Y voy a comenzar enunciando tres problemas que tenemos realmente con este corredor; el primero, que no se han apropiado los recursos, se tienen identificados 22 o 25 puntos críticos, aun ni siquiera es clara la información, pero hoy hay dos propuestas que hace el doctor Carlos García, pero no está ni la Ministra, ni el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura que son los que toman decisiones y eso nos preocupa mucho, Senadores, ojala de aquí salgan decisiones de parte de ustedes que los obligue a darle una respuesta al Llano y a la Orinoquía.

También me preocupa muchísimo que estén hablando de intervenir solamente 8 puntos, esos otros puntos restantes, 18 o 17 puntos quién los atiende y de qué forma, para que no sigan presentando problemáticas. Quiero pedirles sobre todo a los Representantes y Senadores de aquí, aunque sé que todos hoy nos demostraron su intención de colaborar con esta situación que tenemos; los recursos para el tramo uno, recuerden que este corredor vial está dividido en tres tramos, el dos y el tres tienen a través

de las concesiones asegurados los recursos pero no el tramo uno que de Cáqueza conduce a Bogotá y eso ni siquiera lo sabe la ciudadanía, puede que ustedes honorables Senadores tampoco. Necesitamos que eso sea una de las metas de este Gobierno, que sea el regalo para el Llano y que no tengamos un cuello de botella en los próximos años cuando lleguemos a Cáqueza.

También decirles, Senadores, que la Ley 439, el 5 de mayo de este año cumplió 20 años, esta ley ordena la realización de estudios financieros y de estudios técnicos para la construcción del Aeropuerto Internacional de Villavicencio y también autoriza su construcción, pero no hay voluntad de los Gobiernos, esperamos que este Gobierno se distinga por el compromiso con el ordenamiento y el respeto a la institucionalidad. Es una ley de la República y hay que hacerla respetar Honorables Senadores.

También me preocupa mucho que estamos hablando del siniestro, prácticamente siniestro de esta concesión o este contrato de concesión, pero yo les voy a decir, no es el único contrato de concesión, tenemos otras dos concesiones siniestradas, la concesión con Covioriente, un contrato que permite el mejoramiento de la vía Villavicencio-Yopal y hoy está en litigio en un tribunal de arbitramento y nadie dice nada y nadie decide nada.

También tenemos otra concesión, una concesión para la malla vial del Meta con Odinsa, también tenemos la misma situación, siniestrado en un tribunal de arbitramento, no hay en estos momentos un doliente. Necesitamos entonces Senadores que nos acompañen revisando toda esta contratación que ha entregado en licitación las vías públicas que son de nosotros. Pero sobre todo, recomendarles la vía al Llano, eso es un problema de Estado y lo debe atender este Gobierno y ustedes son responsables porque nosotros los elegimos con amor, de verdad, para que nos representen, para que defiendan nuestros intereses y sabemos o esperamos estar muy bien representados por todos ustedes.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Representante Jéniffer Arias, nuestra Representante del Meta.

La honorable Representante Jéniffer Arias Falla:

Buenas tardes a todos. Quiero agradecerle especialmente al Senador Jonathan Tamayo, más conocido como “Manguito” por esta invitación, por hacer este esfuerzo, porque es la primera vez que viene la Comisión Sexta a la ciudad de Villavicencio, así que un reconocimiento muy especial y, por supuesto, por la invitación. A mis compañeras de Comisión de la Mujer casi todas, la Senadora de la Amazorinoquía, la Senadora Amanda; a mi amiga Milla que viene del Norte de Santander; a la Senadora Ana María que por estos días han estado atacándola por ser una mujer tan bonita, pero quiero reconocer su trabajo y decirle que cuenta con todo nuestro apoyo. A los Senadores, bienvenidos ustedes a esta

tierra hermosa que tiene un problemita con la vía, pero tiene muchas bellezas, muchas bendiciones, así que ojalá que nos sigan pues visitando y conociendo las maravillas de esta tierra.

Yo he venido haciendo varios debates, varias citas respecto al tema de la vía, me alegra que el señor Mariño esté acá, no lo conocía, me alegra conocerlo y también me alegra mucho que hoy usted aquí haya dicho que la parte ambiental tiene algo de responsabilidad, pero que no es toda la responsabilidad. Y me alegra porque quiere decir que usted también asume en parte la responsabilidad de lo que está ocurriendo en la vía, cosa que nunca había escuchado, para mí es una gran alegría saber que la concesión por primera vez va a asumir la irresponsabilidad de 24 años de no conocer una vía.

Porque no es posible que después de 24 años uno diga que es que no sabe qué pasa con la vía, que es que no sabe por qué la inestabilidad de la montaña, que es que el problema son unos criaderos de pollo, unos señores campesinos que tienen unos cultivos y que eso es lo que está generando el problema de la montaña, y no, que ha habido unas explosiones que no sé si hayan sido técnicamente bien hechas, que sí hay estudios que dicen que cuando no se hacen técnicamente bien hechas las explosiones, entonces pasa lo que está ocurriendo con la montaña. Me alegra, señor Mariño, que usted hoy pueda por fin decirle a esta comunidad que no toda la responsabilidad es ambiental y que hay otro tipo de responsabilidad, eso para mí es una buena noticia.

Quiero pedirle y darle las gracias a la Ministra de Transporte, al Viceministro de Transporte, a Carlos García de la ANI, a toda la institucionalidad porque desde el momento en que empezó esta problemática han estado presentes, nos han estado ayudando, nos han estado acompañando, siempre han puesto la cara, yo hablé con el Viceministro, él venía para acá pero tenía una citación en la Procuraduría que tuvo que atender de manera urgente y por esa razón no ha podido llegar.

Sin embargo, quiero darles las gracias porque han estado muy pendientes de la problemática de la vía. Pero quiero también pedirle al Ministerio, a la ANI dos cosas: la primera, que me gustaría conocer los estudios técnicos que la interventoría de la concesión avaló, ¿qué quiere decir eso? ¿Dónde están los estudios, los diseños del puente, de la vía, de toda esta situación –bienvenido Viceministro, estaba hablando de usted, muchas gracias–, de toda esta situación que ha venido ocurriendo? Me parece muy importante saber si la interventoría los avaló, los aprobó y por qué razón, si así fue, hoy no vemos a la interventoría como también un responsable de la situación que está atravesando hoy la vía Bogotá-Villavicencio. Voy a esperar que el Viceministro salude para poder terminar mi intervención.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

De manera respetuosa, estamos en una sesión formal, solicito respetuosamente excusas para poder continuar, continúe Representante y le queda un minuto, por favor.

La honorable Representante Jéniffer Arias Falla:

Muchas gracias. Entonces pedirle al Ministerio de Transporte que la interventoría también se haga presente contándonos qué fue lo que aprobó, cuáles fueron los diseños que se aprobaron, los manejos ambientales, los manejos de los diseños que se necesitaban para la vía y cuál es la corresponsabilidad que tiene la interventoría.

También quisiera pedirle muy especialmente al Ministerio de Transporte que se contraten unos estudios geológicos, técnicos, que no sean los estudios de la concesión porque cada vez que uno pregunta cuáles son los estudios, le dicen que los estudios los hizo la concesión y evidentemente la concesión pues no va a decir cuál es toda la realidad de la vía puesto que a ellos no les conviene.

Entonces necesitamos y le pido Viceministro, de manera muy especial, que hagamos unos estudios técnicos, independientes de la concesión, que nos digan cuál es la realidad de la montaña, la de la cordillera, qué es lo que está pasando realmente en la montaña, pero no pueden ser unos estudios hechos por la Concesión que no le interesa decirnos la verdad, necesitamos que sea independiente y que sean unos estudios técnicos.

Y finalmente, volverle a decir al Ministerio que necesitamos el Aeropuerto de Villavicencio, Apiay es una muy buena posibilidad, para eso se necesitan unos permisos solamente del Ministerio de Defensa y tener la voluntad para poder tener un aeropuerto de carga, un aeropuerto digno como necesita Villavicencio; y también decirle a la ANI que los cite en un debate con la Comisión Sexta de la Cámara para que nos explique qué está pasando con las concesiones de Villavicencio-Yopal, Puerto Gaitán-Puerto Arimena, Villavicencio-Acacías, Villavicencio-Puerto López y que por favor nos den una solución a nuestras vías que es fundamental. Muchísimas gracias se nuevo a todos ustedes por estar acá y a ustedes por acompañar esto. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muy bien, continuamos. Por favor sin aplausos, estamos en una sesión formal. Continuamos con Giovanni Knorr, Presidente del Concejo y se prepara el doctor Orlando Gutiérrez, Alcalde de Acacías. Le sugerimos respetuosamente a los intervinientes los 3 minutos por favor, para poder agotar a todos los que están inscritos.

El Presidente del Concejo Municipal de Villavicencio, doctor Miguel Giovanni Beltrán Knorr:

Buenas tardes para todos, darle las gracias a los honorables Senadores por esta primera vez que se desarrolla una sesión descentralizada del Congreso, espero que no sea la última, las soluciones se hacen es con el pueblo y dándole la cara al pueblo y este tipo de sesiones son buenas porque siempre salen soluciones. Algo que es muy importante y que quiero recalcar es que cuando se citan personas a una sesión tienen que asistir porque no son invitaciones, son citaciones y cuando se cita y cuando viene la persona que es, es porque da soluciones.

Hoy necesitábamos aquí a la Ministra para que nos diera muchas soluciones a esta problemática, desafortunadamente no llegó, llegó el Representante, llegó tarde, pero desafortunadamente ellos son los que son responsables de esta vía Bogotá-Villavicencio. El Gobierno nacional ha tenido abandonado, ha tenido olvidado, ha tenido lejos de sus pensamientos a la media Colombia. Hoy vengo en representación no solamente del Concejo de Villavicencio sino de diferentes Concejales, hoy nos encontramos aquí con Concejales de Puerto López, Mapiripán, Puerto Lleras, Acacías, que quiero saludarlos, que están hoy acá presentes.

Pero cuando habla de la vía al Llano, la vía al Llano es la vía con más problemas en Colombia, es la vía con más cierres constantes en Colombia y desafortunadamente también tenemos los peajes más caros de Colombia, tenemos la gasolina más cara de Colombia y tenemos la peor vía de Colombia.

Lo que en 1926, Miguel Abadía Méndez, en ese entonces Presidente comenzó a construir los primeros 19 tramos de kilómetros... los primeros 19 kilómetros Bogotá-Chipaque, que era una alegría para todos, hoy se ha convertido en una pesadilla, una pesadilla para media Colombia, pero una gran alegría para Coviandes; lo que para nosotros es una pesadilla y es un problema, para Coviandes es un otrosí. Hoy el Senador Leonidas lo ha dejado muy claro, más de 70 otrosíes y ese otrosí representa más plata, ese otrosí representa más factura, ese otrosí representa alegría para el bolsillo de unos pocos, pero también representa tristezas para media Colombia, también representa abandono para media Colombia, también representa abandono para nuestros campesinos, nuestros agricultores, nuestros comerciantes, para nuestro turismo, para nuestros ingresos. Yo creo que cada vez que hay un derrumbe, Coviandes celebra porque es otro... más platica y eso yo creo que ya todos lo vemos así, más tiempo de peajes.

Yo quiero pedirles a los señores Senadores que hoy se encuentran acá que en el momento en que el Gobierno nacional vaya a radicar el proyecto de ley en el cual apropia recursos para el año entrante, para la vigencia 2019, si no están los recursos para la vía al Llano, que no lo votemos, que coloquemos en consideración que los recursos para la próxima

vigencia se encuentran incorporados, ya nos cansamos nosotros los llaneros de estar pagando esta vía y que el Gobierno nacional no se meta la mano al bolsillo para colaborar.

Todo se ha vuelto las famosas APP, todo se ha vuelto que a punta de peajes nosotros tenemos que pagar, cuando nosotros nos hemos dado cuenta que el Gobierno nacional en otros departamentos y en otras regiones se ha metido la mano al bolsillo y con plata del Estado han construido las vías. Pero como ahorita sí es Villavicencio, como ahorita sí es el Meta, como ahorita sí es media Colombia, que mire la media Colombia cómo paga esa carretera, que mire cómo paga con vidas, que mire cómo paga con muertos, que mire cómo paga con campesinos quebrados, que mire cómo paga con comerciantes quebrados, que mire cómo paga con nuestras regalías.

Mire lo que dice el señor, es verdad, que estamos cansados y perdonen la expresión, pero esa palabra que decíamos desde hace semanas atrás, estamos mamados, el Llano, el Meta, la Orinoquía se mamó.

Señores Senadores, necesitamos de la ayuda de ustedes, nosotros no podemos seguir centralizando el poder en Bogotá y que solamente miren ciertas regiones, cuando el departamento del Meta, el Casanare y demás regiones les estamos entregando grandes cantidades de dinero y de recursos a la capital del Meta; cuando se están enriqueciendo muchos con nosotros y nosotros colocando los muertos, colocando la plata, colocando todo.

Yo creo que el Meta se mamó. Nosotros hoy como Concejo de Villavicencio les cuento a la comunidad que el 23 de agosto radicamos ante el Tribunal de Cundinamarca, el Tribunal Administrativo, los Concejales de Villavicencio en coadyuvancia con el señor Guillermo Rueda, con Néstor Julián Botía y Ferney Moreno, una acción popular en la cual la acción popular va dirigida a la ANI, va dirigida a Coviandes y a la ANLA, en el cual le garanticen a los ciudadanos ciertos derechos ¿cuáles son?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Señor Concejal, respetuosamente, por favor termine.

El Presidente del Concejo Municipal de Villavicencio, doctor Miguel Giovanni Beltrán Knorr:

Ya acabo, 20 segunditos. Que se proteja el derecho colectivo al medio ambiente y ordene a las entidades accionadas a adoptar las medidas administrativas necesarias para la realización de estudios de estabilidad de los taludes que se encuentran contiguos a los túneles correspondientes al kilómetro 45 y al 70. Con una acción popular que está para el estudio de la comunidad en general, para que se den cuenta de lo que viene haciendo el Concejo de Villavicencio y lo que venimos adoptando desde allí. Pero no solamente se mamó el Concejo de Villavicencio sino toda la Orinoquía. Gracias, Senadores.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias. Por favor, Orlando Gutiérrez, Alcalde de Acacías y se prepara Giovanni Angulo de Cotelco. Respetuosamente hacemos la misma solicitud, por favor los 3 minutos de tiempo que todavía hay 12 personas inscritas. Se hace presente el Viceministro de Infraestructura delegado y también recordarles a todos los asistentes que esta sesión está siendo grabada y será transmitida el día miércoles por Señal Colombia.

El Alcalde de Acacías (Meta), doctor Orlando Gutiérrez:

Muchas gracias por la oportunidad, pues agradezco a Dios el espacio que nos da y que hayan podido llegar hoy a Villavicencio ustedes a podernos dar la oportunidad a todos los que estamos acá de escucharlos y de escuchar algunas cosas buenas como las que vimos hoy proyectadas aquí.

Pero quiero hablar algo del departamento del Meta que es importante y por ahí escuchaba a algunas personas tocando el tema allá. Es que el departamento del Meta está produciendo hoy la platica que se necesita para solucionar muchísimas obras en otros puntos de Colombia.

Nosotros producimos en la peor época y que no se ha visto mejor dicho hace mucho rato por el tema del bajonazo del barril del petróleo o del costo del barril del petróleo, pero no dejamos de producir, seguimos hoy con el 49% de la producción a nivel nacional, produciendo plata, 493.000 barriles por día. Y lo traigo a colación porque yo quiero decir lo siguiente aquí y quiero una propuesta porque la verdad, cada vez que queremos viajar a Bogotá tenemos que pensar y pedirle a Dios que la vía no vaya a estar cerrada y que no quedemos como han quedado muchos ciudadanos del Meta, por el camino.

Hoy veo la oportunidad clara de poderles pedir, viendo la presentación de lo que nos hacía aquí la Agencia Nacional de Infraestructura, de la que va a hacer el Ministerio de Transporte, de la que están haciendo las concesionarias, una posibilidad que para mí no puede ser remota hoy en día y que se ha escuchado y que se ha venido trayendo desde hace muchos años y que mejoraría mucho el tránsito y el desarrollo, y es que ustedes Honorables Senadores nos ayuden a buscar otro punto de salida hacia la vía Bogotá-Villavicencio, este escenario es propicio para poder generar aquí una inquietud.

Qué posibilidad tenemos nosotros, 22 municipios de Acacías para abajo, de que podamos construir una vía alterna que sale del municipio de Guayabetal, sube a la inspección de Manzanares del municipio de Acacías, pasa y baja desde esa inspección y termina muy cerca de un peaje que tenemos entre Villavicencio y Acacías, o sea, más o menos 4 kilómetros, sería salir cerca de Acacías y que mejoraría el tiempo del recorrido, son cerca de 36 kilómetros no más que hay de Guayabetal a Acacías, que mejoraría los tiempos, que generaría desarrollo,

que se podrían mover muchísimas cargas, pero sobre todo que nos sentiríamos muy complacidos de que nos dieran otro regalo al departamento del Meta y en especial a los que vivimos ahí para abajo porque son muchísimas las oportunidades que se abrirían no solamente en el sector de hidrocarburos sino en tema turístico, en productividad, en lo que nosotros teníamos como idiosincrasia, nuestra ganadería, nuestros cultivos de arroz, que están inclusive inmersos en los himnos de los municipios y del departamento del Meta.

Ahí para abajo está la capital láctea, la capital turística, la capital del arroz. Tenemos muchísimas fuentes que hoy en día el Gobierno nacional, más exactamente en Bogotá se están beneficiando de nosotros, esa idea no es una idea loca, perdóneme la expresión, el algo que hoy se puede empezar a manejar, que necesita los estudios y diseños, que necesita la intervención, son muy pocos los kilómetros que hoy en día están, hemos visto que de aquí se llevan muchísimos recursos para otros sectores para mejorar vías. Todos los que estamos aquí, además de ser asistentes, somos socios de la vía Villavicencio-Acacías, somos socios de la vía Bogotá-Villavicencio porque es que la estamos pagando cada vez que nosotros pasamos por ahí.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Alcalde un minuto por favor.

El Alcalde de Acacías (Meta), doctor Orlando Gutiérrez:

Termino mi intervención haciendo énfasis, agradeciéndole la presencia de la Comisión Sexta, agradeciéndoles a los delegados de todas las entidades del orden nacional que están haciendo presencia hoy, esto hace falta y no solamente para el tema de la vía, para muchísimos otros temas que son difíciles de tratar y que en muchas ocasiones es difícil que nosotros podamos ir y que nos reciban a todos y más difícil todavía cuando uno va y no encuentra ninguna solución.

Hoy aquí escuché algunas que de pronto generan beneplácito como la utilización de los túneles, la ampliación de los túneles falsos, de los que están haciendo, pero seguimos con la expectativa de poder tener una vía mejor y la propuesta que les hago hoy, ténganla en cuenta para nosotros poder seguirla promocionando en lo que se viene mucho más adelante. Es una oportunidad clara para que nosotros como departamento tengamos más vías de acceso hacia las regiones más apartadas y que hoy en día también, y trayendo un tema a colación en donde cogieron regalías de nosotros por 20 años y somos el mayor departamento productor de petróleo en donde están las personas o unas de las personas más afectadas por el tema del conflicto. Entonces les agradezco el espacio que me dan, espero que tengan en cuenta nuestras peticiones el día de hoy, a todos Senador, muchas gracias por permitirnos este escenario y que Dios los bendiga.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muchas gracias señor Alcalde. Giovanni Angulo, Cotelco, por favor.

El Delegado de Cotelco, doctor Giovanni Angulo:

Buenas tardes para todos. Básicamente en representación no solamente de Cotelco sino también de todas las agremiaciones que hacen en el departamento del Meta, incluye a Fenalco, Cámara de Comercio, hemos tratado y desde un principio, hace más de dos meses esta problemática, un proceso que comités cívicos que hoy en día están aquí presentes han tomado el liderazgo y el sentido de pertenencia que debemos tener.

Yo debo tocar tres puntos que para mí creo que no han sido abordados de una manera bien conceptualizada. Ya el Ministerio de Industria y Comercio reveló cifras y entre esas está el tema del 17% de la baja de los hoteles, el transporte en un 90%, en temas de parques y de diversión 30%, restaurantes 31% y obviamente faltan otras cifras en relación al sector agropecuario, ganadería y sector industrial que mal o bien se está haciendo y como yo les comentaba a ustedes en el camino, en materiales pétreos, en materiales agregados, en construcción hoy en día el Meta le surte a Bogotá 500.000 metros cúbicos al mes, una cifra interesante, si no estaríamos desarrollando infraestructura en Bogotá, ¿qué haríamos en este momento en este proceso?

Y lo que me parece interesante y el doctor Nieto lo dijo, van a haber unas sanciones, van a haber unos procesos para que la concesión construya ese Puente de Chirajara; pero yo me hago la pregunta y debe estar nacida de esto, ¿dónde quedan las compensaciones a todas estas personas que hoy en día están en un decaimiento?, ¿dónde está ese ganadero que no puede transportar o que no pudo transportar y tiene una deuda en un banco? O ¿dónde está ese hotel que hace grandes inversiones para poder atender su público y no tiene hoy en día cómo responder?

Se hicieron grandes expectativas y hay una gran expectativa por el Gobierno por el turismo, por el desarrollo de estas regiones, pero nos quedamos cortos y ahí es cuando yo presento la alternativa de un mejor relacionamiento. Doctor Mariño, lo felicito, yo he visto que su relacionamiento ha mejorado mucho y de verdad le agradezco eso y no lo culpo, creo que este es un tema muy conflictivo, pero cuando uno tiene un relacionamiento y lo digo por experiencia propia y el Alcalde de Acacías me lo puede decir, nosotros trabajamos con un sector petrolero y el peor problema que teníamos nosotros era relacionamiento, no había cómo conectarnos con las comunidades para poder entender lo que estaba pasando y así mismo recibir información que de pronto ayudara al sector.

Hoy en día estamos haciendo un parámetro diferente y creo que yo lo invito a que siga haciendo ese relacionamiento, con el Director de Operaciones vimos un acercamiento que jamás habíamos tenido

oportunidad, tuvimos oportunidad de hablar de un tema muy importante que está en la articulación que son los planes de contingencia y planes de emergencia y se lo dije con toda la causa del caso. Y es que hoy en día un conductor cuando transita esa vía, no conoce la normatividad que debe tener esa vía y los hace responsables a ustedes quíerese o no se quiera, es la concesión la que está ahí presente. Qué hacer en un túnel, qué hacer en un viaducto, qué hacer en la vía, qué hacer ante un derrumbe y ustedes tienen los planes de movilidad y digamos que no se conocen y es grave porque estamos hablando de vidas humanas.

Y en ese mismo contexto sigo insistiendo, cómo le podemos asegurar al sector turismo que venga una persona, un conductor con su familia como sucedió hace poco en el kilómetro 46 donde murieron 4 personas de una familia y no conocía los riesgos que podía tener y cómo poderlos contravenir o cómo poderlos mitigar. Ese es un trabajo que nos toca a nosotros y con todo el respeto, doctor Mariño, le recae sobre usted, así sea una responsabilidad del Estado, pero recae sobre la concesión.

Es como si yo alquilo una casa, el dueño de la casa sí te la alquila, pero lo hace responsable de lo que suceda en ella, de lo que usted ejecute en ella y en este momento Coviandes, ustedes son los responsables de ese proceso. Un proceso que yo les he dicho a ustedes, 3.500 vehículos con materiales peligrosos y todavía no sabemos qué hacer con esos materiales peligrosos transitando con personas que vienen a hacer turismo, transitando con universitarios que vienen de sus universidades a compartir con sus familias.

Entiéndase que el problema es de relacionamiento, de tener un sentido de pertenencia y tener algo muy importante, tejido humano. Nos hemos basado en el tema técnico y para eso estamos nosotros y para eso creamos unas veedurías y vamos a estar ahí, le aseguro que sí y queremos extender las veedurías a las demás concesiones porque para nosotros es importante sacar adelante este proceso y que se vean las soluciones ya permanentes, no extemporáneas, ya permanentes.

Yo sigo insistiendo que este proceso es ambiental y estoy de acuerdo con usted, doctor Mariño, hay un proceso ambiental, unos POMCAS por desarrollar, unos POT por terminar, pero eso también infringe en las decisiones que se hagan en la vía. Yo solamente llevo y sigo insistiendo, el proceso no va a ser de la noche a la mañana, pero sí necesitamos planes de contingencia como el aeropuerto que puede ser una alternativa a mediano plazo y corto plazo para darle soluciones al sector turismo, al sector empresarial, al sector agrícola, que pueda llevar sus productos y pueda seguir siendo algo importante para el departamento del Meta y la Orinoquía, la competitividad. No podemos perder ese objetivo que es algo muy importante para nosotros. Gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muy bien. Por favor, Miguel González, representante de los taxistas y se prepara Juan José Casas, Asesor de Infraestructura de la Gobernación. Respetuosamente, nuevamente reiteramos el tiempo.

El Representante de los Taxistas, señor Miguel González:

Con las buenas tardes. Con el saludo para todos omitiendo el protocolo. La modalidad del taxi contemplada en el decreto compilatorio se ha visto muy afectada con ese tema de la carretera en la ciudad, ya nombraron los criterios técnicos, 90% del detrimento laboral para un gremio como el de nosotros que se encuentra apretado, aporreado, disminuyó el flujo turístico, las personas ya no quieren venir, no les antoja venir, no hay costo que los atraiga, no hay promoción que quiera traer a una persona que se quede atrapada en la carretera y que exponga la vida.

Nosotros lo vemos, lo entendemos desde ese punto de vista. Y tal vez yo hoy hable como ciudadano, como un ciudadano cualquiera, un conductor de taxi que le dice todos los días a su esposa, a la señora de la tienda “es que no le pude completar lo que le debo y le tengo que traer hoy”, o sea, no es solamente una afectación comercial que es a una gran escala, no es solamente la afectación de la infraestructura del país sino lamentablemente es una vergüenza que nosotros como seres humanos no correspondamos si quiera al respeto de un concesionario tan magnánimo, tan grande que atropelle a todas luces no solamente a la ciudadanía de la media Colombia.

Por aquí pasaron los araucanos a salvar el país por allá en las épocas de la Colonia; por acá pasaron los mercaderes de carne a llevarle la comida al resto del país y eso ni siquiera eso ha sido un aliciente. Tampoco vemos al pueblo, a ese casi millón de habitantes que hay de la carretera hacia abajo saliendo a ponerles críticas y quejas y llorando, pero hoy estamos llegando al límite de lo que nosotros como ciudadanos podemos aguantar.

Súmese a la labor del taxista la cantidad de normas y leyes que tenemos que cumplir, llámese seguridad social, llámese la lucha constante contra la informalidad y la ilegalidad.

Señores del Congreso, ustedes están metidos haciendo leyes y normas desde un escritorio, muy bueno que salgan, vengan a las ciudades y conozcan lo que hacemos nosotros para ganarnos la papita diaria. Es importante que ustedes entiendan, esas multinacionales que están viniendo a llevarse la plata del ciudadano, quitándole el trabajo a los que cumplimos la norma, estamos hablando de estas informalidades del transporte, con leyes a medias tintas que todavía les da miedo decir a muchos políticos en este país que se están robando la plata de los impuestos, que los ilegales y los informales están dejando sin trabajo a los formales, que seguimos siendo

obligados a cumplir con normas y leyes y lo hacemos con gusto porque no le tenemos miedo a ser legales.

Pero el problema es que ustedes no nos están respaldando. Hoy un taxista que además tiene que cumplir con la seguridad social a sus espaldas, a expensas de su bolsillo, un propietario de taxi que tiene que hacer una inversión con el terror de que no pueda recuperar nada de lo que invierte, se está sintiendo ahorcado por un gobierno que con el beneplácito de las normas y las leyes les permite a los grandes, a los que sí tienen plata hacer lo que le dé la gana con nuestro país.

Ya hablaron de los transportes, de los tiquetes aéreos, qué tristeza que yo con dos meses de anterioridad pueda conseguir tiquetes a 70.000 pesos para San Andrés desde Bogotá porque desde Villavicencio no sale transporte para ningún otro lado sino para Bogotá y que el transporte más costoso en un avión que gasta menos tiempo en ir de Bogotá a cualquier parte del país, en venir a Villavicencio, sean los más costosos del país.

La paquidermia de las autoridades locales al actuar en contra de estas formas de formalidad y legalidad que solamente nos redundan en pobreza...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Miguel, un minuto por favor.

El Representante de los Taxistas, señor Miguel González:

...Los que queremos hacer las cosas bien y solos legales, hoy nos levantamos desde nuestra ciudad a pedirle al Gobierno, a ustedes honorables Senadores, sobre todo ustedes que en la legislación nacional que están haciendo, que siempre vemos si la hacen desde un escritorio, nos tengan en cuenta también a nosotros como ciudadanos de bien, que hacemos y participamos, que el Senado realice su función no solamente como emanadores de ley sino como controladores y que el control sea efectivo; quienes deben cumplirle al pueblo las concesiones y demás, lo hagan con responsabilidad, que se sienta la mano de ustedes y el apoyo de ustedes, devolviéndole la confianza que el pueblo depositó en los votos hacia ustedes. Muchísimas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Juan José Casas Franco, Asesor de Infraestructura de la Gobernación y se prepara Anderson Guzmán de Infoturismo Colombia. Nuevamente, muchas gracias, recomendamos y sugerimos respetuosamente el tiempo, por favor.

El Asesor de Infraestructura de la Gobernación del Meta, doctor Juan José Casas Franco:

Claro que sí, con mucho gusto. Muy buenos días para todos, un saludo cordial de nuestra Gobernadora Marcela Amaya. La visita del Ministro de Vivienda que también se está surtiendo el día de hoy en forma paralela a esta sesión de la Comisión Sexta, pues la ubica en una situación en

la que tiene que estar allí, porque recordemos que Villavicencio también tiene un problema importante con el acueducto, allí desde el departamento del Meta, ella ha asignado más de 23.000 millones de pesos para atender esta situación, pero necesitamos un apoyo también del Gobierno nacional y por eso ella está allí, sin embargo, pues envía un saludo muy cordial de agradecimiento a nuestro Senador, yo le digo Manguito como todos los villavicencenses, con mucho cariño y mucho respeto y admiración por lo que está haciendo allá en el Senado porque realmente este ejercicio nos parece maravilloso desde el punto de vista del Gobierno, un Gobierno nuestro que requiere hacer gestión a nivel nacional y que todos los momentos de visibilización de nuestros problemas nos permiten buscar esos aliados estratégicos, escuchando a nuestros Senadores y Senadoras encontramos ese eco de alianza estratégica para corregir estas dificultades.

Nosotros le agradecemos Senador que aparte de la situación de la vía Bogotá-Villavicencio, también se convierta en un aliado nuestro para las dos otras grandes obras que requiere nuestro departamento, lo decían mis predecesores, nuestra vía a Yopal, como lo decía nuestra Senadora, ahí estamos a un pelo muy sencillo de lograr que se inicien las obras, hay un tribunal de arbitramento, pero esta concesión sí está financiada, tiene recursos garantizados, falta un tema técnico, pero sabemos que con el concurso de ustedes muy pronto se van a iniciar esas obras. Prácticamente 4.1 billones de pesos que entran a la economía del departamento y hay muchas personas esperando una oportunidad, esperando esa inclusión de esos recursos en la economía, es una obra que necesitamos hace mucho tiempo.

La APP Malla Vial, Senador y todos ustedes, lleva en tribunal de arbitramento ya mucho tiempo también y en esa sí no encontramos una salida muy pronta. La ANI se ha comprometido con nosotros, el Viceministro, nuestro embajador llanero en el Gobierno nacional que creo que le cuesta que le digamos eso siempre, pero en él confiamos mucho, nos ha prometido que estas APP van a arrancar muy pronto porque son obras que necesitamos, el departamento está haciendo su esfuerzo en esas obras. Y a partir de ese principio, quiero decirles a todos que no es sencillo con la economía del departamento atender todas las necesidades y por eso estos espacios son importantes.

Esperamos que la vía Bogotá-Villavicencio en el primer, digamos, paso de lo que hemos visto hoy en la Comisión, atienda la situación actual, planes de contingencia, nos preocupan las vidas de las personas que transitan por ahí. Yo que he estado en la vía detenido, sé que por lo menos hay una empresa o unos ingenieros, unas maquinarias moviendo material y eso, digamos, de una u otra forma permite que rápidamente nuevamente haya movilidad. Pero nos preocupan las vidas y queremos que ese plan de contingencia las garantice.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Juan José un minuto por favor.

El Asesor de Infraestructura de la Gobernación del Meta, doctor Juan José Casas Franco:

Ya cierro allí. Y bajo ese esquema, sabemos que hoy, los escuchábamos de la ANI, creo que todos nos llevamos ese mensaje. Hay una posibilidad que está basada en dos, digamos, estrategias que tienen que ver con recursos para la vía. Primera estrategia, tiene que ver con el Fondo de Contingencia que lo hemos escuchado hace días, pero queremos que se haga una realidad; o como segunda estrategia, el tema de las vigencias futuras. Prácticamente son dos mecanismos que pueden financiar las obras que necesitamos en este momento. Entonces le pido el favor a esta Comisión Sexta que bajo ese principio de las dos alternativas, trabajemos de la mano desde la Gobernación del Meta.

Y para cerrar, me alegra mucho el mensaje que entendimos de la ANI con respecto a que el tercer tercio de nuestra vía avanza muy bien, queremos resaltar esa ejecución de la obra y que posiblemente eso va a instar a nuestro Presidente a que el primer tercio se pueda financiar con recursos de la Nación. Dos billones de pesos y esperamos que eso sea uno de los buenos mensajes del Gobierno nacional porque allí tendríamos más confianza en él. Muchísimas gracias Presidente y nuevamente saludos de la Gobernadora a la Comisión Sexta. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Gracias. Por favor, Anderson Guzmán de Infoturismo y se prepara Mauricio Turriago, delegado de las plazas de mercado.

El Representante de Infoturismo, doctor Anderson Guzmán:

Un cordial saludo a esta hora de la tarde para los asistentes y obviamente para esta Comisión Sexta del Senado de la República que hoy está escribiendo una página bien importante de la historia de nuestra región.

Yo quiero intentar tomar una frase que se dijo acá que me parece un poco coloquial, pero que es de suma importancia aterrizar desde allí el problema que tenemos. Alguien dijo que cuando algunos lloran, otros venden pañuelos; nosotros o quisimos disfrutar de ver el dolor del otro, sino que un grupo de hombres y mujeres decidimos hace unos meses organizarnos mediante una propuesta que se llama Infoturismo Natane Colombia.

Es una propuesta donde producto de lo que hoy nuestros empresarios del sector turístico están viviendo y yo sé que son muchos los sectores, pero hoy quiero hablarle del sector turístico porque el sector turístico y hotelero de este departamento está sufriendo un rigor muy fuerte, estamos sufriendo porque después de la bonanza petrolera que ustedes,

Honorables Senadores, sabrán la realidad que hoy tiene este tema del petróleo en nuestra región, que hoy ni siquiera regalías directas tenemos, pues tuvimos que acomodarnos como buen llanero para ver cómo le colocábamos el pecho a la brisa y en esa búsqueda encontramos el sector turístico como una salida importante para enfrentar esos nuevos cambios de la economía global y de la economía local.

Pero ¡oh sorpresa!, nos encontramos con una dificultad muy fuerte porque no solamente tenemos una vía, como ya lo han dicho acá, con el mayor número de cierres posibles, sino que además de eso no contamos con el suficiente recurso económico no solamente para invertir en la vía sino para apoyar a esos empresarios que hoy se están quebrando literalmente, no hay otra palabra para decirlo.

Muchos de ellos están en este recinto y están preocupados porque van a tener que comenzar a despedir a los empleados, van a tener que comenzar a recortar sus presupuestos día a día y posiblemente la economía de ese sector tan importante que en el cuatrienio en los últimos 8 años creció de una manera muy fuerte, puede entrar en una crisis en nuestra región. De la misma manera que hoy se están buscando recursos para mitigar lo que es la problemática directa, geológica y demás, necesitamos y lamento muchísimo que la funcionaria del Ministerio de Industria y Comercio ya se haya retirado, pero necesitamos una estrategia real que abarque la problemática de esta región.

Natane e Infoturismo Colombia hoy agrupa a 4 departamentos, Arauca, Casanare, Guaviare y Meta y estamos trabajando con Cundinamarca. Estamos generando una plataforma virtual donde esperamos montar a todos esos operadores sin cobrarles un peso porque no queremos vender los pañuelos, porque venderle los pañuelos a nuestra propia gente sería abusar de nuestro dolor. Lo que queremos es generar soluciones, pero necesitamos una fuerza contundente de esta Comisión.

Yo quiero hacerle un llamado al Senador local, a nuestro Senador Tamayo, yo le agradezco muchísimo el espacio que usted ha hecho y yo quiero hacerle saber que usted hoy ha tomado unas banderas importantes, no las suelte, no importa que algunas sillas hoy se hayan quedado vacías, eso no interesa, aquí lo que realmente interesa es que usted picó en punta como se diría en el Llano y necesitamos que un liderazgo nuevo y renovado como el que usted encarna, pique en punta en adelante porque somos muchos los que estamos mamados de lo que está ocurriendo y somos muchos, las nuevas generaciones, pero también los sabios antiguos que han visto todo lo que ha pasado en ese territorio y que nos estamos mamando de esto.

Los invito y las invito a que sigamos cohesionados como pueblo llanero. Como lo decía alguien que me antecedió, fuimos a dar la gesta libertaria con los centauros indomables, esta es la hora de no

desaprovechar estos momentos de efervescencia y calor porque o si no tendremos grilletas que nos seguirán haciendo ser tratados, o mejor, que nos seguirán permitiendo que otros nos traten como el patio de atrás cuando somos la mejor sala y la más bonita de este país. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Muchas gracias. Mauricio Turriago y se prepara Julián Montoya de los Organismos de Tránsito Particular.

El Delegado de las Plazas de Mercado, señor Mauricio Turriago:

Buenas tardes para todos, omito el saludo, pero agradeciéndoles de antemano por estos espacios de participación. Me presento ante ustedes con la obligación histórica que me demanda el estar vinculado a las plazas de mercado cerca de 20 años y una tradición familiar de algo más de 60 años. Soy abogado, tuve la oportunidad de estudiar y quiero hacer énfasis y saludar a la Senadora del Partido Cambio Radical, Senadora, en esta sesión usted fue la única que nombró una plaza de mercado y fue Corabastos, el centro de acopio más grande del país y hemos olvidado que en Villavicencio tenemos la central de abastos que es el centro de acopio más grande de toda la Orinoquía.

Sin resaltar más, haciendo énfasis en mi historia, voy a hacer intervención en cuatro puntos, estos puntos fueron tomados de un camionero, de un conductor de camión que son los que sufren, que son los que tienen que meter sus vehículos allá por las rutas alternas para convencerlos a ustedes de que son los máximos responsables para garantizarle a la ciudadanía su alimentación.

El primero, las rutas; hay dos rutas que los camioneros y la gente en las plazas de mercado usan, que son la vía a Pajarito, la vía por Sogamoso y Aguazul, ¿qué pasa? Según estadísticas de ellos, entre Bogotá y Sogamoso hay cerca de 280 kilómetros, triplica el porcentaje normal que tenemos entre la vía Bogotá-Villavicencio.

La segunda ruta que ellos utilizan y que es la más complicada, es la ruta San Luis de Gaceno-Santa María-El Sisga-Guateque por Guateque. Ellos manifiestan que por esta vía hay un punto que el camión lamentablemente no puede subir por las malas condiciones que allí presentan, tienen que pasarlo rodando. Si bien es cierto, los fletes son más económicos, lo que se gastan en rodamientos, en el desgaste físico, moral, alimentos, resarce o hace alusión a algo desproporcional.

Otro punto muy real es el valor de los fletes, cada bulto de comida pesa entre 100 kilos de alimento, un flete normal vale cerca de 3.800 pesos, dando la vuelta aumenta a casi 14.000 pesos, multipliquen esto por 100 bultos...

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Mauricio por favor, 30 segundos.

El Delegado de las Plazas de Mercado, señor Mauricio Turriago:

Listo, ya, ya termino. Los otros son los gastos, los fletes por la vía a Pajarito suben hasta millón doscientos y por la vía por Guateque millón doscientos. El alza que se ve en los alimentos son casi el 300 y 400% y las hortalizas son las que más sufren... ustedes y agradezco nuevamente por estos espacios de participación. Muchas gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Julián Montoya, Organismos de Tránsito Particular. Por favor, Arley Fernando Gómez se prepara, líder de Acacias.

El Delegado Organismos de Tránsito Particular, señor Julián Montoya:

Buenas tardes Senadores, buenas tardes Jonathan, lo veo muy bien, gracias por traernos a Villavicencio la oportunidad de manifestar nuestra problemática en la vía Bogotá-Villavicencio. Mi nombre es Julián Montoya, soy empresario de la región, mis empresas están ubicadas dentro del Centro Comercial Viva Villavicencio y la problemática que hoy tiene Villavicencio en temas viales, no solamente afecta la economía de un sector sino que particularmente la de todos los sectores de la región, comerciantes, agricultores, ganaderos, entre otros.

Yo he tenido particularmente que estar en la vía detenido puntualmente justo donde está el derrumbe, kilómetro 64, hace 8 días particularmente lo publiqué en el Facebook y aterrada la gente no hacía más sino pitar porque cómo nos van a parar ahí y en esta vía tan insegura y con derrumbes constantes pues es apenas un poco aterrador. Y sin no ir más lejos, vemos cómo los amigos empresarios y comerciantes del centro comercial que es solamente un ejemplo minúsculo de cómo se ven ellos afectados financieramente y aquí con mucho respeto lo tengo que decir, y que a veces me asombra porque las cifras que se mencionan acá me parece un poco muy pequeñas o minúsculas comparadas con la realidad.

Entiendo que significativamente los datos que se reportan acá son de agremiaciones o personas afiliadas a "x" o "y", pero la cifra en realidad es mucho más grande. Particularmente pienso que esta vía Bogotá-Villavicencio ha sido una vía muy corrupta y por ello es que hemos tenido esta consecuencia tan grande como el Puente de Chirajara.

Con todo el respeto, solicito a la Comisión Sexta de que ya que no se pudieron congelar los salarios de los Senadores y los Congresistas, por lo menos congelemos los peaje hasta que no tenga definitivamente el desarrollo total de este proyecto, que se congelen estos peajes y que también se replanteen las tarifas que actualmente se están cobrando no solo a los villavicencenses sino a los municipios, a los departamentos cercanos que cruzan porque no se les olvide que de aquí sale la materia prima y el motor de este país y frente a eso no estamos haciendo nada.

Solicito amablemente a esta Comisión que se evalúe la regulación de tarifas de estos peajes y se congelen en el tiempo hasta que no haya una culminación total de las obras. Mil gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Arley Fernando Gómez, bienvenido. Se prepara Nestor Restrepo del Comité Cívico.

El Líder de Acacías (Meta), señor Arley Fernando Gómez:

Buenos días. Yo me hice famoso en el país por negarme a pagar un peaje, que yo no pagaba más porque no sé qué estoy pagando y me llegaron mensajes de todas partes del mundo. Yo pagué peajes con monedas, hice una cantidad de cosas y me llegaron... empecé a sentir que los colombianos, con los mensajes que recibía, se sentían presos en Colombia porque no hay un país en el que se cobre más peajes que el nuestro por obras que no se hacen.

Lástima, no vino la Ministra porque ella sí sabe quién es Kaleth Morales y quién era Martín Elías, murieron por el mal estado de las vías, pero no hablemos del pasado, hablemos del 8 de agosto, al otro día que se posesionó el Presidente de la República, hubo 4 muertos en La Guajira por el mal estado de las vías. Pero no vayamos tan lejos, el viernes pasado en Acacías hubo otros 4 muertos, 4 niñas, 4 jovencitas que se venían a preparar aquí a Villavicencio a estudiar y viajaban de noche y se mataron en una vía que hace 3 años anda paralizada, una vía a la cual la concesión vial de los Llanos está en un litigio en el Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá y nosotros no sabemos qué pagamos. Esas niñas, si esa obra estuviera terminada, estarían vivas hoy en día.

Yo no quiero desaprovechar esta oportunidad para decirles a los señores de la Comisión Sexta y en especial a Jonathan que ha tenido la deferencia de venir hasta aquí al Meta e invitarnos, para decirles que los temas de los peajes, como bien lo dijo mi predecesor, es un tema de relevancia importantísima en este país, los colombianos no pueden seguir pagando peajes en la ruta del sol, por decir algo, qué pagan en la Ruta del Sol, por Dios, si hace dos años está parada y como en todas partes está pasando exactamente lo mismo, qué pagamos cuando nosotros nos vamos por la vía antigua a Villavicencio, por Servitá y las tractomulas pagan 86.000 pesos por pasar un peaje y no... por pasar por un túnel y no los dejan pasar; o en Juan Rey, ese tipo de situaciones hay que llevarlas de aquí, de la labia, a los estrados judiciales y es algo que yo pienso hacer.

Muy bien por el Alcalde de Acacías que pidió una vía alterna verdadera, Guayabetal-Acacías, es una oportunidad buena para hacer. Yo he propuesto y he querido hacer la siguiente propuesta para que ustedes por favor la tengan en cuenta, las organizaciones sociales en el departamento del Meta, cuando esa vía esté por fin estabilizada, señor Viceministro, señores de Coviandes, el doctor Carlos García, yo les quiero

proponer que los peajes se haga un plan piloto, un plan piloto por un mes, por una semana, por 6 meses, no sé, en el cual los peajes bajen a un 50%. Ojo con lo que les voy a decir, cuando los peajes bajen, el tráfico promedio diario va a aumentar, cuando eso aumente el recaudo se va a hacer muy similar o por debajo, esa diferencia, esa diferencia la debe pagar el Estado, la Gobernación o muy amablemente la concesión.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Treinta segundos por favor.

El Líder de Acacías (Meta), señor Arley Fernando Gómez:

Gracias, con esto le remato. ¿Con qué fin? Ya lo han dicho muchos acá, nosotros vivíamos del petróleo y nos quitaron las regalías, queremos vivir de la empresa más grande que tiene el planeta que es el turismo y tenemos con qué ofrecer el mejor turismo del mundo al mundo entero. Entonces, cuando los peajes bajen en un plan piloto de un mes, de una semana, eso va a hacer que se incremente el tráfico promedio diario y las pérdidas para la concesión no sean mayores. Eso va a significar una experiencia que vamos a catalizar y vamos a poder medir qué pasa con la industria en el Meta del turismo. Esa mi propuesta. Gracias Jonathan por la oportunidad y ojalá los colombianos y los llaneros sepamos que si no nos ponemos las pilas vamos a seguir siendo pisoteados o si no, nos tenemos que convertir en una República independiente.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Néstor Restrepo, Comité Cívico. Se prepara Jaime Echeverry, Presidente de la Subcomisión de Turismo y terminamos con Henry Isaac Chingate, estudiante de facultad de Derecho.

El Representante Comité Cívico de Villavicencio (Meta), señor Néstor Restrepo:

Como me agrada que se hayan descrestado con el Llano, todos los que nos visitan dicen de las bellezas nuestras y no se equivocan. Nosotros somos la cuna donde nace el sol diariamente para iluminar a Colombia. Lamentablemente por ese centralismo asfixiante vivimos en la sombra. Estamos cumpliendo 82 años de carretera, llegó acá en el año de 1936, sabemos la cantidad de problemas que ha tenido que manejarse para que esa carretera sea la más linda de Colombia, yo lamento muchísimo que no hayan podido aprovechar esos 42 viaductos, esos túneles, la belleza más grande que tiene Colombia en carreteras hasta el mes pasado de julio.

Ya sabemos de todos los muertos que existieron en Quebrada Blanca, los que se han presentado en la vía y lamentablemente nuestro materialismo no nos permite que estas reuniones comiencen dando información por cuál es la condición que tienen las familias de las personas, por ejemplo, que murieron en Chirajara; cuál es la condición de las familias que murieron en el kilómetro 46, ahí deberíamos estar

todos metidos y pensando en qué condiciones están esos huérfanos.

Nosotros tenemos el problema de la calzada Bogotá-Cáqueza, que tiene que ser una ayuda de ustedes señores Senadores. De verdad, como lo dijo el Senador Leonidas, esa belleza la estamos desperdiciando y tenemos que darle oportunidad a que esto siga existiendo de la mejor manera posible. Ya se habló de la malla vial del Meta, desde octubre del año 2016 está en Tribunal de Arbitramento, con la consecuencia de que el 5 de mayo del 2015 se firmó el contrato en medio de un show espectacular con el Presidente Juan Manuel y con su Vicepresidente Vargas Lleras.

La doble calzada Villavicencio-Yopal está también en Tribunal de Arbitramento y es una necesidad grandísima para los llanos poder pensar. Entonces, por favor, reconsideren el peaje de Pipiral al menos, que durante dos años no vamos a poder utilizar esa doble calzada y ese peaje el 16 de noviembre, de acuerdo con el contrato, debe ser aumentado. Y el peaje a Restrepo que es una avivatada del Ministerio de Transporte porque consiguieron un nuevo consiguieron un nuevo concesionario, le entregaron una caseta de control que se convirtió en peaje. De manera pues que con ese 70% que recibe Colombia de hidrocarburos producidos por la llanura, debería de solicitarse un crédito y con 4 billones de pesos se pagan en 12 años. Gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Jaime Echeverry, Presidente de la Subcomisión de Turismo.

El Presidente de la Subcomisión de Turismo, doctor Jaime Echeverry:

Muy buenas tardes. Senadores, Senadoras mil y mil gracias por venir al Llano. La promesa, Senador Manguito era tenerlos dos días aquí para que hubieran disfrutado ustedes, pero eso queda pendiente porque aquí los volvemos a esperar a que puedan disfrutar las bellezas del Llano que tenemos para poderles ofrecer a ustedes.

Con tristeza veo que la representante del Viceministerio de Industria y Turismo se retiró, pero realmente yo creo que las cifras no guardan concordancia con lo que estamos viviendo; los hoteles están desocupados en su gran mayoría ¿bien? Si bien, hay muy muchos hoteles que trabajan hoy todo el tema corporativo, tampoco pueden estar llegando, no todos tenemos el tema de poder tener una conectividad, desafortunadamente el tema de la conectividad aérea pues es muy, muy grave.

¿Qué necesitamos? El tema del Aeropuerto, el Aeropuerto de Apiay, si bien no lo podemos volver inmediatamente un aeropuerto alterno, creo que vale la pena que pensemos en habilitarlo por lo menos para unos tres vuelos de aviones de gran envergadura para que podamos traer más turistas y podamos utilizarlo temporalmente como un aeropuerto para que recibamos mientras logramos tomar la decisión de qué más se hace con respecto a la conectividad

aérea y dejar al Vanguardia operando como estamos actualmente.

Entonces pues mañana nosotros tenemos reunión con el Viceministerio de Industria y Turismo, una solicitud que fue hecha por nosotros, de pronto la representante no mencionó que no habían sido ellos, llevábamos más de 20 días solicitando que nos atendieran la situación de crisis. Yo quisiera que ustedes como Senadores, pudieran mirar la posibilidad de que realmente en la región se declare una emergencia económica, la situación es muy, muy grave en todos los sectores empezando por el sector del turismo. Pensemos y les dejo esa inquietud para que ustedes la tengan, espero que hayan disfrutado el plato llanero que les ofrecimos, que es un fiambre llanero, que es algo adicional a muchos de los productos que tiene la región como lo es la mamona, el amarillo a la monseñor y otra serie de amasijos que tiene la región. Gracias.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Henry Isaac Chingate, estudiante de la Facultad de Derecho. Miren, respetuosamente quedan dos personas, solicitamos dos minutos por favor a cada uno, ha sido solicitud de la Mesa Directiva. Se prepara Armando Álvarez del Cabildo y cerramos definitivamente con Carlos Escobar de la Asociación de Motociclistas del Llano, para que continúe el Ministerio de Transporte y el Senador Jonathan Tamayo haga las conclusiones.

El Estudiante Facultad de Derecho, señor Henry Isaac Chingate:

Auditorio muy buenas tardes, soy Isaac Chingate. Señor Presidente, Vicepresidente, Secretario, señores Senadores de la manera respetuosa y cordial me dirijo a ustedes para que me presten total atención en esto importante que tengo que decirles. Haciendo énfasis en nuestro máximo argot normativo, la Constitución Política de Colombia de 1991. Remitémonos al 86 donde éramos un Estado de Derecho, donde el Estado se encargaba únicamente de velar por su mismo Estado. Con la reforma del cambio de sistema política en la Constitución de 1991, pasamos a ser un Estado Social de Derecho, señores Senadores. Y hablando en el preámbulo, se dice que se debe garantizar la vida, el trabajo, la igualdad.

Con la situación que nos está ocupando en el día de hoy que es el derrumbe que se genera en la vía, constantemente se están vulnerando derechos constitucionales que ustedes como Senadores y de la manera más respetuosa, les solicito que tomen cartas en el asunto, que hagan valer la Constitución, que hagan valer estos derechos constitucionales que tenemos todos los ciudadanos colombianos.

Ahora, Colombia es un Estado Social de Derecho garantizado de forma de República unitaria, descentralizada, autónoma de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana; la declaración internacional de derechos humanos

está siendo vulnerada en la dignidad porque a la dignidad no únicamente es maltratar, la dignidad también está en los servicios y en los alimentos y los ciudadanos al no tener acceso a la alimentación por el derrumbe porque no llegan a Villavicencio, están siendo vulnerados, señores Senadores.

Por otra parte, los fines del Estado son promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, la vida. Cuatro, una familia completa perdió la vida por la negligencia de entes territoriales de los garantes de la vía y ellos son los responsables, no los Senadores, no el Presidente, sino los garantes que se encuentran en este auditorio que no hacen valer la Constitución. Por eso, siendo ustedes...treinta segundos, ya termino, señores Senadores, tomen cartas en el asunto, ustedes son los representantes del pueblo y la Constitución es clara y no es necesaria impetrar una acción de tutela para garantizar los derechos, sino ustedes desde el Senado de la República, desde el Congreso, desde la Comisión Sexta Constitucional hagan valer esos derechos de todos los ciudadanos en Colombia. Muchísimas gracias.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias al estudiante. Continúa Armando Álvarez, dos minutos por favor. Se prepara Carlos Escobar y ahí cerramos las intervenciones.

El señor Armando Álvarez, Miembro de Cabildo Verde:

Soy el último y no me castiguen la paciencia recortándome el minutico. Cordial saludo para los Senadores, qué bueno que han venido en el día de hoy, especialmente, al Senador Jonathan Tamayo y a la Senadora Amanda Rocío, llaneros a los cuales hago responsables para que hagan cumplir lo que aquí voy a decir.

En primer lugar, el problema de la vía Bogotá-Villavicencio es un problema que lo debemos identificar como un problema ambiental, es realmente las soluciones ambientales las que debemos brindarle a este problema.

En el año 1997, nos reunimos con directivos de Coviandes para analizar qué íbamos a hacer con el corredor vial; yo propuse que se sembraran 10 millones de plántulas de bambú entre Bogotá y Villavicencio, a razón de 50.000 plántulas por kilómetro, no fue posible que eso se hiciera y hoy estamos pagando las consecuencias. Ya no hay confianza Concejal Tamayo, llevamos muchísimos años desde que hicimos aquella marcha para tomarnos Bogotá defendiendo la vía.

Fueron pavimentadas las quebradas, las soluciones que se vienen dando al manejo ambiental son con cemento, eso no es posible que se haga con cemento, tiene que ser con la siembra de plántulas, o sea, necesitamos que sean soluciones ambientales. Cien millones de platas, dijeron “son muy poquita plata”, claro que sí son muy poquita plata si son cemento, pero si se hace un manejo ambiental, con

30.000 millones de pesos tenemos de sobra para solucionar los problemas de los derrumbes y lo digo porque yo he intervenido en la vía en la solución de 3 derrumbes y hoy en día la solución que se dio está completamente firme.

[Error de audio] Se pavimentan los... se hacen escalones de las quebradas y se le construyen unos muros a los lados, de tal manera que las aguas de escorrentía no penetran y cuando viene la lluvia, desliza por el lado de la construcción y origina los derrumbes, por eso tenemos hoy el problema que tenemos. Muchísimas gracias, muy amables.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted, señor Armando Álvarez. Por favor cierra el señor Carlos Escobar de la Asociación de Motociclistas.

El Representante Asociación de Motociclistas del Meta, señor Carlos Escobar:

Muy buenas tardes para todos, subo el casco que es el símbolo para mí, después de Dios, de la vida. Honorables Senadores, Jonathan, muchas gracias, Comisión Sexta del Senado.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Ahórrese los saludos.

El Representante Asociación de Motociclistas del Meta, señor Carlos Escobar:

No, simplemente porque hay una responsabilidad de ustedes ante el Llano, el Llano les da la bienvenida a ustedes. Esto no solamente hoy los llaneros decimos, ojalá este nuevo Gobierno que se ve con verriquera, no nos olvide, que hoy no sea la única vez que ustedes vengan, necesitamos que la poca participación o representación que tiene el Llano en Senadores, los de las otras regiones nos apoyen aquí las decisiones.

Hoy como llanero, como motociclista que hemos llorado, hemos visto huérfanos en la vía Bogotá-Villavicencio, hoy me solidarizo y felicito al Comité Cívico, a los gremios de donde hemos hecho parte para decirles, Senadores queremos que le hagan el llamado al señor Presidente de la República quien él lo sufrió en carne propia cuando hubo un derrumbe que no pudo viajar y le tocó salir en plena campaña, le digan “Presidente, el Llano y los Congresistas queremos una vía realmente para vivir, no para lamentar”.

Los motociclistas hemos sido damnificados en cantidades, cantidades de muertos y nadie ha respondido; a los motociclistas nos persiguen como delincuentes. Inclusive le había pedido al Senador Jonathan y que nos ayude en la Comisión ya que hace parte de la Comisión de Transporte, porque a nosotros nos extorsionan públicamente con el SOAT y la tecnomecánica y es un deber que el Congreso debe mirar para qué los impuestos que estamos pagando ilegalmente, no nos sigan atracando y se vuelva un negocio en Villavicencio y en Colombia con la grúa y la famosa restricción a los motociclistas.

Hoy lo digo y me siento orgulloso que haya una Comisión acá y que el Congreso...nosotros estuvimos hace 9 años en la Comisión Sexta de la Cámara también y en la Plenaria del Senado en contra cuando iban a imponernos peajes.

Hoy el llamado para todos los motociclistas del Llano, de Colombia, a nosotros nos duele el dolor ajeno. Congreso de la República, pedirle también porque es que este túnel que hay aquí, a nosotros los motociclistas nos prohibieron andar por ese túnel, es el único túnel del mundo que el motociclista no pueden pasar y llevamos más de mil muertos entre Llanogás y Buenavista y nadie responde.

Entonces decirles a ustedes, gracias por venir, pero recuerden que los motociclistas, de un 100% de los que votamos, somos el 80% que montamos un Gobierno tanto local, regional y nacional. Muchas gracias, que Dios los bendiga.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Muchas gracias al señor Carlos Escobar. De esta manera cerramos la intervención de todos los representantes de los gremios. Y yo les voy a pedir un favor, si bien al principio le dije al Secretario que tomara las medidas contempladas en la Ley 5ª por la no llegada de la Ministra, yo le tengo que hacer un reconocimiento al señor Viceministro de Transporte, acá está y nos ha acompañado en diferentes otras partes de Colombia. Este hombre estaba por la mañana con el Procurador, también puso en riesgo su vida al venirse en un helicóptero con las nubes, con el mal clima, también la gente tiene que entender las condiciones de los funcionarios públicos.

Por eso, le voy a permitir respetuosamente al auditorio que permitamos que el señor Viceministro intervenga porque, Jonathan, a usted lo acompañamos en esta proposición, que todos la firmamos, es la primera vez que la Comisión Sexta del Senado sesiona acá con este tema, le estamos dando la mayor relevancia, el mayor respeto, no de espaldas a nadie. Y si bien, esta es una zona que queda relativamente cerca a Bogotá, lastimosamente por todo lo que ocurre, como yo siempre he dicho como paisa que soy, Medellín no queda a media hora en avión de Bogotá, Medellín queda muy distante de Bogotá, el Llano queda muy distante de Bogotá, sobre todo porque uno encuentra funcionarios metidos en unas oficinas con muros altos, gruesos, fríos, puertas gruesas, cerradas, y se creen los dueños del mundo.

Pero tengo que hacerle un reconocimiento acá al Viceministro que puso en riesgo su vida y que está acá para darles la cara a ustedes. Entonces por favor, tiene la palabra el señor Viceministro de Transporte, el señor Manuel Gutiérrez. Viceministro bienvenido. Bien pueda, allá de cara a la gente, a la comunidad. Y es hijo acá de Villavicencio, imagínese, por Dios, o sea que Villavicencio tiene cuota en el Gobierno nacional.

El Viceministro de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez:

Bueno Presidente muchísimas gracias, sea la primera cosa ofrecer excusas por la demora, nos

citó el Procurador General esta mañana, apenas salimos nos vinimos para acá corriendo porque era muy importante ponerle la cara acá y lo hemos venido haciendo desde que entramos, a ustedes, a la Comisión Sexta, les ofrezco excusas, o sea, primero ello y aparte de eso decirles que acá estamos poniendo la cara frente a ustedes y frente a la comunidad.

Nosotros empezamos el Gobierno hace un poco más de un mes y un par de semanas después de que entramos al Gobierno ocurrió un temblor de cerca de 7 grados cuyo epicentro fue en Venezuela, pero que afectó sustancialmente la vía y aparte de eso, cayó la peor tormenta de las últimas cuatro décadas en el punto kilómetro 64+200 y en el 46.

Esto no es para excusar al concesionario, esto es para poner las cosas en su debido contexto. Nosotros vinimos hace unas semanas, hace una semana realmente con la concesión, con la Gobernación del Meta, con la Alcaldía de Villavicencio; la Alcaldía y la Gobernación y este es un reconocimiento que debemos hacer siendo honestos, los han presionado bastante, pero han estado muy al frente de la situación y esto también nos ha obligado a movernos.

Como lo dijo el Presidente, yo nací acá, he venido mucho durante toda mi vida, no me críe acá, mi familia sí permanece acá y quiero mucho esta tierra, quiero mucho esta tierra, yo monto en caballo desde que tengo uso de razón y éste es un sitio al que yo realmente quiero mucho.

Para qué vinimos a montar la primera veeduría de ocho que vamos a montar a lo largo del país, para que la comunidad, ustedes sepan qué está pasando en la vía, nosotros no vamos a formar parte de la Veeduría, el concesionario no va a formar parte de la Veeduría. ¿Quién va a estar en la Veeduría? Van a estar los industriales, van a estar los campesinos, va a estar el Gobierno departamental, va a estar el Gobierno municipal, también va a estar la sociedad de ingenieros ¿para qué? Para que los dolientes estén vigilando la vía. Nosotros vamos y ese es un compromiso del Gobierno nacional, a hacer que toda la información sea pública. No entendemos por qué los estudios no son públicos, no entendemos por qué los dictámenes de la interventoría no son públicos, los vamos a hacer públicos.

La semana pasada, si la memoria no me falla, el martes vinimos con la Ministra a inaugurar la veeduría en la Cámara de Comercio de Villavicencio, de esa veeduría salieron tareas claras, una de ellas es un estudio independiente, técnico que va a hacer la sociedad de ingenieros del Meta, para que sean ustedes, los técnicos de ustedes los que realmente analicen la situación.

Tenemos problemas, como alguien lo acaba de decir hace poco, que no se reducen a un tema de infraestructura, tenemos un problema ambiental, tenemos un problema de riesgo. A esa reunión trajimos al representante del Ministerio de Medio Ambiente, el Ministro estaba citado, no pudo venir, pero vino alguien de un nivel alto y vino la persona de riesgos del Sistema de Riesgos del Estado. Ellos

tienen que hacer un informe con las Corporaciones Autónomas para saber qué es lo que está pasando, para establecer realmente cuál es la causa.

Alguien hace poco decía “ustedes solamente se orientan a partir de los estudios técnicos del Concesionario”, eso no es cierto, eso no es cierto, tenemos una interventoría que es independiente, que ha sido contratada por la Agencia Nacional de Infraestructura, que presentó un informe donde se establecen las causas de los problemas de la vía, una de las causas es la deforestación. Ustedes son de acá, para nadie es un secreto que esa vía tiene problemas de deforestación, qué pena, pero es una realidad y tenemos que afrontarla. Si solamente fueran los derrumbes causados debido a la obra, yo no entiendo por qué al otro lado del Río Negro hay derrumbes y ustedes ven unas manchas grandotas de vía erosionada, de montañas erosionadas, es una realidad, tenemos que combatirla y es un problema social que tenemos que enfrentar, por eso las acciones son integrales.

¿Qué sería lo más fácil para nosotros? Decir “¿sabe qué?, todo es culpa del concesionario y lo vamos a multar y vamos a sacar una multa de 160.000, 180.000, 200.000 millones de pesos”, cuando ni siquiera la pusieron, que eso fue lo que pasó anteriormente. Nosotros tenemos que ser responsables, tenemos que identificar realmente cuáles son las causas y cuando identifiquemos las causas, afrontarlas, para eso llamamos a la Unidad del Riesgo, para eso llamamos al Ministerio de Medio Ambiente, para eso llamamos a las Corporaciones Autónomas.

Hay una cantidad de galpones construidos a lo largo de la vía, en zonas de ladera en la montaña, 100, 300, 500 metros arriba, ¿por qué están ahí? Ese es un tema en el que nosotros queremos llamar a la atención, ¿quién se está viendo afectado? Ustedes.

Ustedes me preguntan ¿qué acciones vamos a implementar para manejar los puntos críticos? Tenemos 25 puntos críticos, qué vamos a hacer, estamos viabilizando unos recursos que están en la fiducia por cerca de 100.000 millones de pesos para atenderlos, para resolverlos, pero van a salir nuevos puntos críticos si no mitigamos el problema, estamos generando un factor que es erosivo, se está acabando la montaña.

Yo, desde que tengo uso de razón, transito por esa vía, la conozco muy bien, toda mi vida porque mi familia ha estado en Bogotá y en Villavicencio, toda la vida, toda la vida, todas mis vacaciones estuve acá, toda la vida, y siempre uno había visto muchos más árboles, cada vez se ven menos, es una realidad, la deforestación los está afectando a ustedes.

Ahora, ustedes me dicen “obligue al concesionario”, pues claro, “que cumpla el contrato”, por supuesto, y yo se los he dicho y acá está Alberto Mariño, desmiéntame si no es cierto, tuvimos una reunión donde le dije “usted tiene que reponer el Puente y pagar los perjuicios que le ha causado

al país, si usted no los paga, lo reclamamos vía judicial”, pero los vamos a reclamar.

Eso lo que pasó en Chirajara es desastroso, claro que sí, lo que pasó fue un infortunio, por supuesto, por supuesto. Estamos tratando, primero, de solucionar el problema del Puente porque se tiene que construir, eso viabiliza 6 kilómetros de doble calzada, son 6 kilómetros, ¿cierto?, 6 kilómetros de doble calzada. Pero aparte de eso, hay una serie de perjuicios que tenemos que reclamar, o bien mediante un arreglo directo o bien mediante una reclamación judicial, es lo que procede y es lo que se debe hacer. Pero no podemos culpar al concesionario y por eso nos ha caído rayos y centellas, por no ser facilistas sino querer ser responsables. Tenemos que identificar las causas reales del problema y tenemos que combatirlas, por eso llamamos a las autoridades ambientales, porque esto es un problema ambiental y tenemos que combatirlo, qué pena, esa es la realidad.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Por favor, estamos en una sesión formal.

El Viceministro de Transporte, doctor Manuel Felipe Gutiérrez:

¿Sabe cuál es la respuesta a eso? Pedimos un estudio ambiental hecho por las corporaciones autónomas y por el Ministerio de Medio Ambiente, va a estar en un mes, usted lo va a poder consultar dentro de un mes, va a ser público y usted lo puede criticar todo lo que quiera con argumentos técnicos porque esto tiene que ser técnico, si no, no vamos a resolver nada. Si nos quedamos en la lógica de los discursos y del facilismo, vamos a seguir con la misma situación. Desde que yo tengo uso de razón, hay derrumbes, tenemos que resolverlos, vamos a buscar los recursos, pero necesitamos una solución integral y en esto les pido ayuda a todos porque todos somos dolientes incluyéndome a mí, mi familia sigue viviendo acá, yo vengo permanentemente, necesitamos ayuda y necesitamos ayuda para una solución integral, si no, no vamos a resolver nada, eso es parte del problema.

Ahora bien, el tema de las veedurías, por favor asistan a ellas, ustedes que nos critican, asistan, están invitados, la tiene... la Secretaría la está haciendo la Cámara de Comercio, la idea es que todo esto sea de cara a la gente, que expongamos realmente los problemas para simplemente darles un orden de magnitud.

Senadores, por kilómetro se ha invertido cerca de 100.000 millones de pesos en esta vía; las especificaciones técnicas que tiene esta vía, eso es, son 85 kilómetros, son más de 8 billones de pesos; las especificaciones técnicas que tiene esta vía no existen en el país. Hay problemas, claro que sí, no se puede caer un puente, por supuesto que no y para eso estamos adoptando medidas. Y para que ustedes dimensionen, los perjuicios que nosotros hemos cuantificado no son inferiores a 60.000 millones de pesos más el Puente, eso es una plata muy gruesa

y la tenemos que reclamar. ¿Y qué pensamos hacer con esos recursos? Invertirlos en la vía para que la vía esté protegida, pero si no adoptamos soluciones, la única solución real va a ser construir un solo túnel desde Bogotá hasta Villavicencio porque va a haber derrumbes en la vía porque va a haber un factor erosivo, 500 metros, 1.000 metros arriba de la carretera donde el concesionario no tiene ninguna labor.

Ahora, nos decían “que hagan un estudio de los taludes”, por supuesto que lo tienen que hacer, por supuesto; y si hay alguna falla, el concesionario tiene que responder. ¿Cuál es nuestra política? Vamos a ser muy fuertes con el cumplimiento del contrato, muy fuertes, pero tenemos que ser responsables y en eso estamos trabajando. Ya el Vicepresidente de la ANI les explicó en qué consistía el proyecto, es un proyecto bastante ambicioso. Tenemos otro problema que también tenemos que resolver, eso es heredado, no es poner el espejo retrovisor, tenemos es que resolver, no ver para atrás y buscar culpables; la vía que va desde Cáqueza-Chocachi-La Calera, ustedes son afectados porque esa es una vía que evita la entrada a Bogotá, en este momento está con serios problemas ambientales por la estructuración, estamos trabajando la solución.

Ayer hablamos con el Ministro de Medio Ambiente para destrabar este tipo de problemas porque es que hay que destrabar y ese es nuestro trabajo. En este momento para que ustedes lo dimensionen, llegamos al programa de 4G, tenemos 30 concesiones de 4G y esta mañana le estaba diciendo al Procurador “vea Procurador, tenemos 30 concesiones y tenemos 30 problemas”, casi ningún proyecto está funcionando de forma adecuada; que es culpa del Gobierno anterior, eso es un proceso de aprendizaje y la idea no es ver para atrás, la idea es resolver y necesitamos resolver. Para que ustedes dimensionen, eso vale casi 60 billones de pesos que está emproblemado, es a lo largo del país. Ustedes lo están viendo en la vía que va a Yopal, en la vía que va a Puerto López, en la vía que va a Acacías, tenemos que destrabar esto y en eso estamos trabajando, tratamos de ser muy responsables, no ser facilistas, les damos la cara.

Apenas empezaron los derrumbes yo me fui para allá, la Ministra ha ido varias veces, yo me he venido acá casi que la mitad del tiempo y esta es una cartera de carácter nacional y me ha tocado dedicarle mucho tiempo a esto porque el problema es grave y tenemos que resolverlo, acá estamos y le estamos poniendo la cara a ustedes. Perdón por el retraso, pero era muy importante para mí estar acá hoy y en parte, hoy estábamos revisando este tema, pero era muy importante ponerles la cara, lo estamos haciendo, para eso creamos la veedurías, participen en ellas, por favor, vean los documentos técnicos, léanlos, coméntenlos, ojalá critíquenlos todo lo que puedan con argumentos técnicos por favor, pero critíquenlos y así entre todos construimos algo mejor y realmente resolvemos el problema, las discusiones van a ser abiertas a la comunidad, las soluciones

deben ser abiertas a la comunidad, esa es la única forma de resolver este problema, no hay otra. Eso es Presidente, muchas gracias.

El Presidente honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

A usted señor Viceministro. Para que entonces cierre nuestro compañero, colega, el Senador Jonathan. Usted sabe Jonathan que siempre todos a una para esta misma causa porque esto fue una proposición que fue firmada por todos los Senadores de la Comisión Sexta. Bien pueda usted cierre con su gente, demostrándole a la comunidad que el Senado se la juega por las comunidades.

El honorable Senador Jonathan Tamayo Pérez:

Bueno, nuevamente muchas gracias. Yo escuchando la respuesta del doctor, del representante legal de Coviandes, me pareció algo interesante lo que nos dice y aprovechando también el interés de mis colegas, compañeros de la Comisión por el tema de la vía y sabiendo aún también de que el Gobierno de Duque debe estar muy preocupado también por el departamento del Meta porque acá sacó una gran votación y todos sabemos que se necesita el presupuesto y yo no puedo dejar que esta sesión termine de esta forma, porque como lo dije al principio, necesitamos solución y conclusión, cosas concretas. Entonces yo quiero presentar hoy dos proposiciones y le pido por favor al Secretario que las lea y que al mismo tiempo se someta a votación acá mismo porque necesitamos verdaderamente soluciones para este tema.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Sí, señor Presidente y señor Vicepresidente, hay radicada una proposición en la cual... dos proposiciones presentadas por el honorable Senador Jonathan Tamayo.

La primera:

Proposición:

“Teniendo en cuenta que la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco, conformó e instaló el pasado 12 de septiembre del presente año, el Comité de Veeduría para hacer un seguimiento a todos los planes de contingencia con información inmediata sobre la vía al Llano y su objetivo es realizar un diagnóstico técnico y una información permanente y pública sobre los avances de la obra, planes de contingencia y las obras estructurales que se puedan hacer en el mediano y largo plazo con el propósito de garantizar el proyecto completo, la vía entre Bogotá y Villavicencio, quedando conformada la Veeduría por tres subcomités: un subcomité de contingencia, que tiene como propósito evaluar y asegurar el cumplimiento de la Resolución número 3972 del 7 de septiembre del 2018, por la cual se establecen medidas especiales para la regulación del tráfico vehicular, tendientes a garantizar la movilidad y la seguridad de los usuarios de la vía Bogotá-Villavicencio.

El segundo, subcomité ambiental y social, con la finalidad de reunir a las autoridades locales y a la comunidad vecina en la vía para especificar los usos adecuados del suelo, las medidas ambientales que disminuyen el problema de erosión, definir el manejo apropiado y seguro por la remoción de la tierra que está en la vía; un tercer subcomité de carácter técnico con la obligación de revisar todos los procesos relacionados con obras de estabilización y puntos críticos de la vía.

De acuerdo a lo anterior, propongo a la Comisión Sexta del Senado, se cite a la Ministra de Transporte, a los coordinadores de cada subcomité de la veeduría para el último miércoles de cada mes, con el fin de informar a la Comisión el desarrollo de cada subcomité. Así mismo, solicitar a la Ministra de Transporte, que incluya en la veeduría a la Procuraduría General de la Nación y Contraloría General de la República a través de sus oficinas delegadas en los temas que corresponda y guarden relación con cada subcomité.

Atentamente,

Jonathan Tamayo Pérez”.

La siguiente

Proposición:

“Propongo a los Honorables Senadores de la Comisión Sexta, aprobar que se oficie por parte de la Mesa Directiva y a nombre de todos los integrantes de la Comisión, al Ministro de Hacienda y Ministra de Transporte, solicitándole respetuosamente la siguiente gestión: priorizar la apropiación de los recursos necesarios para resolver la problemática en los puntos críticos identificados en la vía Bogotá-Villavicencio.

Igualmente, solicito a la Honorable Comisión, aprobar la designación de una subcomisión de Senadores de esta Corporación para que por Mesa Directiva y Secretaría, se les pida una audiencia con los Ministros de Hacienda y Transporte, con el fin de realizar una mesa de trabajo conjunta para el tema de la necesidad presupuestal que requiere la vía Llano en la solución de los puntos críticos.

Dicha audiencia, antes de la aprobación en el Congreso de la República, del Presupuesto General de la Nación, vigencia 2019.

Presentada a consideración por uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete, por los Senadores presentes”.

Señor Presidente, para que usted coloque a consideración las dos proposiciones presentadas por el honorable Senador Jonathan Tamayo Pérez.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

En consideración las proposiciones leídas, continúan en consideración, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿aprueban los Congressistas?

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Aprobado, señor Presidente.

El Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata:

Continúe, señor Secretario.

El Secretario, doctor Jorge Eliécer Laverde Vargas:

Agotado el orden del día, Presidente.

Agotado el orden del día, y siendo las dos y nueve minutos de la tarde (2:09 p. m.), el señor Presidente, honorable Senador Iván Darío Agudelo Zapata, levanta la sesión y la convoca para el día siguiente, a las 10:00 a. m., en el recinto de la comisión.

