



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 1421

Bogotá, D. C., miércoles, 2 de diciembre de 2020

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 010 DE 2020

(septiembre 16)

LEGISLATURA 2020-2021  
PRIMER PERIODO

En la ciudad de Bogotá, D. C., a los dieciséis (16) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron de manera virtual, a través de la plataforma Zoom, los honorables Senadores miembros de la Comisión Quinta del Senado de la República, para llevar a cabo sesión formal de la misma.

- La honorable Senadora Nora María García Burgos, vicepresidente de la Comisión, asume la Presidencia y, luego del saludo inicial, solicita a la señora Secretaria de la Comisión, realizar el correspondiente llamado a lista, a fin de verificar el quórum existente.

-La doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria General de la Comisión, procede a llamar a lista, y responden los siguientes senadores, conectados a través de la plataforma zoom:

Corrales Escobar Alejandro  
Galvis Méndez Daira de Jesús  
García Burgos Nora María  
Lobo Chinchilla Didier  
Londoño Ulloa Jorge Eduardo  
Martínez Aristizábal Maritza  
Mejía Mejía Carlos Felipe  
Name Cardozo José David  
Torres Victoria Pablo Catatumbo

- La señora Secretaria informa al señor Presidente que han respondido al llamado a lista, nueve (9)

honorables Senadores, habiéndose constituido quórum para decidir.

**- En el transcurso de la sesión, se registraron los honorables Senadores:**

Barreto Castillo Miguel Ángel  
Gaviria Vélez José Obdulio  
Ortiz Nova Sandra Liliana  
Robledo Castillo Jorge Enrique

**- Con excusa que a continuación se relaciona, deja de asistir el honorable Senador:**

Guillermo García Realpe.



Bogotá D.C, octubre 07 de 2020

Doctora  
Delcy Hoyos  
Secretaria Comisión Quinta  
Ciudad

ASUNTO:

EXCUSA SESIÓN DEL 16 DE SEPTIEMBRE DE 2020

Respetada Delcy

Para los fines pertinentes, me permito presentar excusa formal por mi inasistencia a la sesión de la referencia, debido a que para ese día tuve programada una cita médica ineludible.

Atentamente,

GUILLERMO GARCÍA REALPE

- Siendo las 10:25 a. m., la señora Presidente da inicio a la Sesión y dispone que por Secretaría se de lectura al Orden del Día programado para la fecha.

### ORDEN DEL DÍA

Para la sesión no presencial del día miércoles 16 de septiembre de 2020

(Plataforma ZOOM)

Hora: 10:00 a. m.

#### I

**Llamado a lista y verificación de quórum**

#### II

**Discusión y aprobación del Orden del Día**

#### III

**Debate de control político para discutir sobre el actual estado de la red terciaria y secundaria del país y la evidente necesidad de su mantenimiento e intervención constante, así como las medidas tomadas por el Gobierno nacional para garantizar su efectividad y eficiencia en la cadena de abastecimiento que necesita el país en estos tiempos de pandemia y el plan de acción a futuro, de acuerdo con las Proposiciones números 01 y 31 Aditiva de 2020**

Citados: Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez.

Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Alberto Carrasquilla Barrera*.

Director Instituto Nacional de Vías, doctor *Juan Esteban Gil Chavarría*.

Director Agencia de Renovación del Territorio (ART), doctor *Juan Carlos Zambrano Arciniegas*.

Citantes: Honorables Senadores *Nora María García Burgos*, *Daira Galvis Méndez* y *Alejandro Corrales Escobar*.

#### IV

**Consideración y votación de los informes presentados por las subcomisiones designadas por la Mesa Directiva para el estudio del proyecto de ley de Presupuesto general de la nación para la vigencia fiscal del 2021 (Proyecto de ley número 296 de 2020 Cámara - 185 de 2020 Senado) en lo relativo a las carteras de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible y Agricultura y Desarrollo Rural, con el objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley 3ª de 1992**

#### V

**Lo que propongan los honorables Senadores**

- Leído el Orden del Día, la señora Presidente lo somete a consideración de los miembros de la Comisión y, cerrada la discusión, lo somete a votación ordinaria y la Comisión lo aprueba.

- Por instrucciones de la señora Presidente, la señora Secretaria informa que el siguiente punto del Orden del Día es el debate de control político para discutir sobre el actual estado de la red

terciaria y secundaria del país y la necesidad de su mantenimiento e intervención constante, así como las medidas tomadas por el Gobierno nacional para garantizar su efectividad y eficiencia en la cadena de abastecimiento que necesita el país en estos tiempos de pandemia y el plan de acción a futuro; y que a la plataforma han ingresado la señora Ministra de Transporte y el Director Nacional de Vías.

**- La señora Presidente, manifiesta:**

Vamos entonces a dar inicio a nuestro debate hoy sobre la red terciaria de nuestro país, como yo soy la citante del debate, el Presidente de nuestra Comisión está en estos momentos en una cita médica, entonces yo le pediría al Senador Londoño, porque por orden alfabético le tocaría a él, Barreto no lo veo, al Senador Londoño que si me reemplaza en la Presidencia mientras yo intervengo, y luego porque la Senadora Daira, también es citante, y luego entonces yo retomo nuevamente la Presidencia

**- Asume la Presidencia, el honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa y concede el uso de la palabra a la Senadora Nora García Burgos:**

**-La honorable Senadora Nora María García Burgos, como citante del debate, expone:**

Hoy he querido Senadores, nos reunimos para debatir uno de los problemas que más nos preocupa como colombianos, que es nuestra red terciaria, yo agradezco muchísimo a la Ministra Ángela María, al doctor Juan Esteban Gil, como Director Nacional de Inviás que nos acompañen en este debate, porque realmente son ustedes en quien recae toda la responsabilidad de nuestra preocupación.

La idea de esta mañana no es atacar a nadie, no es poner un espejo retrovisor, la idea de esta mañana es que juntos miremos cuál es la problemática, las inquietudes que tenemos nosotros como Senadores, que yo estoy segura que es la inquietud de ustedes también, y que entre todo podamos hacer el gran esfuerzo y podamos mitigar este gran flagelo que es la red terciaria de Colombia, que para nadie es extraño que esté en un estado deplorable, sobre todo en esta época de invierno.

Como les decía anteriormente, durante los últimos años el país ha afrontado diferentes problemas que nacen en razón a la ausencia de unas vías terciarias aptas, que le permitan a las poblaciones rurales la conectividad con los centros urbanos; nosotros siempre hablamos que queremos que las personas no se vengán a las capitales, que la persona del campo se quede en su territorio, se quede en su hábitat, pero si esas personas no tienen cómo conectarse va a ser muy difícil que ellas sigan allá en sus fincas, en sus veredas, en sus corregimientos.

De igual manera estas vías terciarias, pásale, son las que nos conectan con las zonas de producción y consumo del país, este retraso en construcción de corredores viales es uno de los factores que más afectan el avance del país y nos impide garantizar el abastecimiento de la cadena alimentaria, si nosotros no tenemos cómo sacar nuestros productos, cómo

queremos ser un país agrícola o cómo queremos ser un país fuerte en la zona rural, si no tenemos conectividad, de allí nace este gran problema de nuestras vías; pero viendo toda esta problemática y nosotros hemos hecho aquí en la Comisión varios debates sobre esta red terciaria, yo quiero proponerle a la Comisión que hagamos una estrategia rural integral, que nos dediquemos a esa estrategia rural integral que dependa de nuestra Comisión, que tengamos los puntos más importantes que nos tocan a nosotros como Comisión Quinta y los podamos analizar:

El primero, sería la inversión a gran escala de las vías rurales, el responsable sería Invías y los entes territoriales, pongamos responsables directos porque de lo contrario nos tiramos la pelota y nunca vamos a salir adelante.

La segunda estrategia sería la asistencia técnica agropecuaria, responsable el ICA, ADR, municipios y departamentos, revisar cómo está esa asistencia técnica agropecuaria, si no tenemos vías esa asistencia no puede llegar, entonces revisemos cómo está eso.

Como tercer punto, tendríamos el subsidio y alivio financiero, esas personas que están en la zona rural que necesitan potencializar sus cultivos, si no tiene una puerta abierta en el Banco Agrario jamás va a poder salir adelante; entonces sería otro de los temas que nos tocan a nosotros que más adelante tendríamos que analizar con detenimiento.

Como cuarta estrategia la comercialización de los productos rurales, tendríamos de responsable al Ministerio de Comercio, Sena, Ministerio de Agricultura, si ya tenemos vías, si llevamos la asistencia técnica, si tenemos unos alivios financieros, y podemos traer nuestros productos, yo estoy segura que va a ser una cadena que nos va a ayudar al desarrollo del país, que nos va a potencializar mucho más y vamos a generar unos empleos inmensamente grandes que en estos momentos con la pandemia tenemos que recuperar; yo pienso que esta es una estrategia rural integral, que yo se la propongo hoy a la Comisión Quinta, hoy vamos a hacer nuestro primer debates que es el de vías, pero más adelante podríamos hacer otros debates con los otros temas, y estoy seguro que vamos a poder sacar unos resultados en donde todos vamos a estar más tranquilos.

Pero hoy, nos vamos a dedicar a la red terciaria. Según el Ministerio del Transporte y de Invías en los datos que nos pasan, la longitud estimada de esta red terciaria es de 142.000 kilómetros, a cargo de la Nación está el 19.4% de estos kilómetros o sea 27.577 kilómetros; a cargo de los departamentos tenemos 13.959 kilómetros más o menos que viene siendo el 9.8% de esa totalidad de los kilómetros; y responsabilidad de los municipios que aquí es donde está la parte más grave, tenemos 100.748 kilómetros que eso da más o menos el 70.8% de la totalidad de los 142.000 kilómetros de vías terciarias, esto

que más adelante lo vamos a ver por dónde está el problema de estas divisiones.

Tenemos un presupuesto 20-21, que nos lo envió el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, me voy a detener al presupuesto de Invías, en esta vigencia del 2020 tenemos 2.4 billones de pesos, para el 2021 esto se, prácticamente se duplica casi a 4.7, es un muy buen presupuesto que eso nos ayuda, nos alivia, pero necesitamos doctor Juan Esteban que usted nos cuente cómo se van a invertir estos recursos, en qué se van a invertir, porque lo que nos preocupa es que para la red terciaria es muy poco lo que se está destinando.

El Ministerio de Transporte, por la contestación a las preguntas que nos pasaron, nos dice claro que los entes territoriales que era lo que yo les decía hace un minutico, el 70% de estas vías terciarias pertenecen a los municipios, pero tenemos en Colombia unos municipios demasiado pobres, en donde los recursos de esos municipios son ínfimos, entonces imagínese esos municipios cómo pueden sostener una red terciaria, eso es imposible de que nosotros podamos querer o exigirle a un alcalde que pueda tenerla en muy buen estado cuando no le damos herramientas suficientes para que él nos ayude a mantenerlas al menos medio transitable.

El Ministerio de Transporte en los dos últimos años a través de Invías, ha apoyado, gestionado, y realizado inversiones por el orden de 3.1 billones de pesos, esto lo invirtieron entre todos los departamentos en 478 municipios, más o menos; de allí también invirtieron en 1.033 kilómetros de vías terciarias, o sea en dos años se intervinieron 1.000 vías terciarias y donde son 142.000 es mejor dicho prácticamente nada, entendemos la falta de recursos, entendemos todo lo que se presenta, pero es una alerta que tenemos nosotros que tener siempre encendida y mirar cómo hacemos, qué estrategia vamos a realizar para poder subir este mantenimiento en la red terciaria; además se construyeron 52 puentes, 34 kilómetros de ciclo rutas, un kilómetro de malecón y caminos ancestrales, eso es perfecto, pero muy poquito en nuestro ver y parecer.

Para los años restantes el Ministerio tendrá una inversión de 1.5 billones de pesos para impulsar este mantenimiento de vías terciarias, por eso es que hay que mirar si realmente de los recursos que va a recibir Invías, eso está allí o con cuánto realmente se va a contar para la red terciaria.

En las respuestas de Invías, resulta que el estudio que tenemos nosotros y que miramos y encontramos en todo lo que hemos estudiado y lo que hemos investigado, el estudio que nos arrojan los 142.000 kilómetros de vías terciarias es del 2010, no sé si de pronto el director tenga conocimiento de otro estudio, pero estamos en el 2020, y en 10 años es mucho lo que crece un país y es mucho lo que crecen en vías para poder conectar todos esos caseríos y veredas que se van creando en el transcurrir de los años.



Entonces nos decía también que cuando llegaron, que cuando este Gobierno llegó, encontró que el 94% de esa red terciaria estaba en mal estado, y solamente el 6% estaba en condiciones aceptables, eso es demasiado preocupante. En el presupuesto anual de inversión para la vigencia fiscal 2020 asciende a 2.19 billones, pero solo para red terciaria se destinaron 200.000 millones de pesos; lo cual la cifra es inaceptable, era lo que yo les decía, en los dos años anteriores solo 200.000 millones se destinaron a red terciaria; y para el presupuesto de 2021 hoy en la Ley de Presupuesto que está cursando en el Congreso, estos recursos nos dicen que pueden llegar a 600.000 millones para el año 2021; nuevamente nos queda en evidencia la necesidad de un inventario actualizado de la red terciaria del país.

Seguimos trabajando sobre cifras de 2010, las cuales no muestran la realidad de este problema, y con los recursos que va a tener destinado Invías va a ser imposible poder ayudar y sostener el mantenimiento de la red terciaria. Invías, a través pues con el Gobierno nacional y con el Ministerio de Transporte, creó el programa de Colombia Rural, este programa fue lanzado en mayo de 2019, solamente al día de hoy, en este programa de Colombia Rural se buscaba que cada alcalde de acuerdo a sus necesidades, de acuerdo a su productividad, de acuerdo a su flujo de pasajeros o de personas transitando por las vías, pudiera detectar cuáles eran esas vías principales que ellos necesitaban intervenir, en eso fue un trabajo muy juicioso de una cadena entre el Ministerio de Transporte e Invías y los alcaldes, y se detectaron cuáles fueron esas vías, pero solamente 183 municipios salieron beneficiados, y de esos 183 municipios solo el 34% inició su proceso de contratación; y el 66 restante se estima que publiquen sus procesos de contratación antes de terminar el mes, o sea llevamos año y 4 meses en que se lanzó el programa Colombia Rural, y aun prácticamente no ha iniciado.

Esto nos atrasa sobremanera, porque lo que se detectó hace un año y medio, hoy no sabemos si está en peores condiciones o en mejores condiciones, y esos recursos que se habían destinado para esos arreglos, ya no van a rendir lo mismo, ya se van a necesitar otras de pronto, otras clases de obra que haya que hacer en esas vías, y eso nos va a atrasar infinitamente.

El Gobierno nacional habla que lo que resta del cuatrienio se intervendrán 7.500 kilómetros en mejoramiento de vías terciarias y cerca de 30.000 kilómetros en mantenimiento, es decir estamos hablando de una inversión en el 27% de toda la red terciaria del país; si de verdad el desarrollo rural es una prioridad del Gobierno en la reactivación económica del país, se debe hacer un esfuerzo mucho mayor en la inversión, además como se lo vengo comentando en el transcurso de este debate, buscar una metodología más eficiente para ejecutar esos recursos, entonces aquí hay una pregunta: si en los dos primeros años del Gobierno se logró ejecutar 1.400 kilómetros de vías terciarias, ¿qué acciones se

van a implementar para aumentar la eficiencia en la ejecución y llegar a la meta de los 37.500 kilómetros para intervenir?, esa es una pregunta de pronto el Director de Invías o la Ministra nos pueden ayudar.

También habíamos invitado o invitamos a este debate a la Agencia de Renovación del Territorio, esta agencia se encarga de gerenciar los procesos para la transformación de los territorios priorizados mediante articulación entre la Nación y el territorio y fortalecimiento de las capacidades de los actores en las subregiones a través de los programas de desarrollo con enfoque territorial, esta agencia es lo que maneja lo que llamamos nosotros los municipios PDET... (fallas de conexión) ...Y ella se dedicó en este tiempo a mirar y a estructurar proyectos también en infraestructura vial; en el 2019 ellos hicieron varios proyectos viales más o menos estructuraron 160 proyectos que se entregan a las entidades territoriales, para la gestión de recursos en las diferentes fuentes disponibles.

Este proceso de estructuración se adelanta en conjunto con las entidades territoriales y con las comunidades beneficiadas, es para ayudar a aquellos municipios a salir de la pobreza extrema y a ayudarles con la estructuración de los proyectos para las vías, pero nosotros luego de leer las respuestas de todas las entidades, hemos encontrado algo muy simpático, es que tanto Invías como el Ministerio de Transporte, la ART, o sea la Agencia de Renovación del Territorio, argumentan que tienen proyectos en marcha para el mejoramiento de la red terciaria; esto nos muestra que no existe una línea clara para abarcar de forma armónica este problema que tanto afecta a nuestros pobladores rurales, o sea nosotros vemos que en la agencia se estructuran proyectos, en Invías también hay recursos para, lógico es el mayor, para la red terciaria, en el Ministerio de Transporte también, en el Ministerio de Agricultura, en el DNP, por todas partes, todos le apuntan a la red terciaria, pero nos gustaría ver todas estas agencias en cabeza de un solo ente para que pueda haber un mayor orden primero que todo, pero una mayor dirección, una mejor planeación.

Esto de acuerdo a las respuestas que recibimos de estos, del Ministerio, de Invías, y de la agencia, yo les paso como para recrear un poquito la vista, unas diapositivas, unas fotos, de cómo están ciertas vías rurales, estas son tomadas del departamento de Córdoba, mi departamento, son unas vías realmente pues totalmente averiadas, totalmente intransitables, y esto como les decía y todo lo sabemos, no tener una vía es un atraso impresionante a esta comunidad, y el cúmulo de problemas viales nos atrasan todo un país.

Esas son algunas para no asustarlos y para que al menos veamos, pero yo sé que todos ustedes y sobre todo la ministra y el doctor Juan Esteban conocen estos temas, entonces en base a todas estas necesidades que hemos visto, a todas nuestras preocupaciones, a todas nuestras inquietudes, en donde nosotros queremos ver un campo totalmente activo, en donde queremos ver una zona rural

próspera que nos ayuda a desarrollar mejor nuestro país, donde los campesinos tengan la tranquilidad que no se les va a dañar sus productos, en donde estemos tranquilos y felices, que esa tiene que ser nuestra bandera principal, lograr que en el país existan muchos más colombianos felices de vivir y orgullosos de su país.

Nosotros hemos planteado con base en esta respuesta, hacemos varios planteamientos, para el desarrollo de este debate le preguntamos al ministro de Hacienda, ustedes se reían cuando decían que el ministro no iba a venir, y yo les decía: a mí me interesa más que él me conteste, que él me mande datos y que él esté dispuesto a colaborarnos yo sé que en este momento están en el tema del estudio del presupuesto y es demasiado importante el tema, pero yo le preguntaba cuál fue el valor de los recursos destinados para este ministerio, para el programa de Colombia Rural, y él me decía: en la Ley 2008 de 2019 en la sección presupuestal, Instituto Nacional de Vías se encuentran apropiados recursos por valor de 230.000 millones para el programa de Colombia Rural, sin embargo, el Instituto Nacional de Vías nos dicen que a ellos solo les destinaron 205.000 millones de pesos, es decir hay una diferencia de 25.000 millones de pesos que hoy lo vemos en el aire, qué pasó con estos recursos, cuál fue la destinación de estos dineros, y si en el presupuesto decimos y vamos a asignar unos recursos para red terciaria, pero luego no lo vamos a llevar a la práctica y no lo vamos a enviar al Ministerio de Transporte e Invías, jamás vamos a poder lograr nuestro, el fin final que es poder invertir una gran parte de los recursos del presupuesto de la Nación, en red terciaria.

Si en realidad, por eso si en verdad queremos lograr un desarrollo rural y esto se los quiero leer estricto como está escrito: si en verdad queremos lograr un desarrollo rural, la intervención de las vías rurales debe ser eficiente, para eso el país necesita replantear la política pública de las vías terciarias, se necesita un nuevo diseño institucional donde el Gobierno nacional sea el principal responsable de las vías terciarias del país, donde los entes territoriales sirvan de apoyo para lograr el objetivo de una intervención de las vías rurales eficaz, que permita que estas se mantengan en buen estado, no podemos seguir con el método de lanzar un programa hace más de año, y hoy no se tenga la primera obra en ejecución.

Yo no quiero aquí asustar a la ministra, ni al director de Invías, claro que los entes territoriales van a ser de apoyo para ustedes, pero necesitamos realmente una política pública más clara con relación a la red terciaria del país; yo les quiero, de acuerdo a todo esto presentar unas conclusiones que con nuestro equipo, hemos estudiado y hoy se las hacemos partícipes a ustedes.

Solicitamos al Gobierno nacional un compromiso real en lo respectivo a la ampliación de la red terciaria y del sector rural, se necesita identificar de manera precisa cómo serán ejecutados los recursos destinados a la red vial terciaria, ya que como se los

decía uno de los rubros más amplios está asignado a este tema en particular; el Gobierno nacional debe articular con los municipios de forma más diligente, para lograr mayor ejecución en el mejoramiento de las vías terciarias; identificar cuáles son las diferentes entidades que manejan programas para el fortalecimiento de la red terciaria, que se los explicaba porque encontramos que hay muchas entidades que manejan recursos para red terciaria, pero qué bueno identificarlo y hacer un solo bloque. Y por último que sería lo primero en hacer, actualizar el inventario de la red terciaria colombiana, no hay derecho que todavía estemos trabajando con el inventario del 2010.

Entonces después de analizar todo, mi propuesta en esta mañana señora ministra, señor director de Invías, queridos compañeros, yo siempre he venido proponiendo y ya lo propuse en esta Comisión, qué tan viable será ministra que podamos crear una agencia del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio propio, y autonomía administrativa, financiera y técnica, que dependa del Ministerio de Transporte lógicamente, para atender específicamente la red terciaria del país; Invías quedaría para atender la red secundaria que también es demasiado importante y grande, así como la ANI está encargada de las concesiones y de las APP.

Yo sé que me va a decir: Invías se encarga de esto, pero dentro de Invías no sé cómo poder crear esa agencia que tenga su propio patrimonio y que pueda ella crear esa política diferente, para llegarle a todos los rincones, sé que va a ser imposible llegar a todos los rincones del país, pero sí de acuerdo como lo veníamos haciendo con los alcaldes, lograr que las principales vías de cada municipio, de cada departamento, por lo pronto estén en buen estado, para que nuestro país no se detenga; si nosotros detenemos el país rural, jamás vamos a poder tener un país totalmente integral en desarrollo y en todo lo que nosotros queremos.

Hoy aquí solamente yo les hago una propuesta a nivel Comisión Quinta, una estrategia, pero si nosotros vamos y miramos cómo está la educación, la salud, y todos los servicios públicos en la zona rural en donde no hay vías, yo estoy seguro que el docente no va a poder llegar, que el médico no va a poder llegar, que no van a poder llegar los servicios públicos, y así jamás a poder tener la Colombia con la que todos soñamos, y la Colombia por la cual todos estamos trabajando. Muchísimas gracias ministra nuevamente por su presencia, al director de Invías, al director de la Agencia de Territorio, y a todos mis compañeros, esta sería mi inquietud, mi presentación, y le daremos paso ahora a que los otros ponentes también puedan explicar la parte que a ellos también les preocupa.

**- Con la venia de la Presidencia interviene el honorable Senador Alejandro Corrales Escobar, también citante del debate:**

Quiero darle un agradecimiento muy especial a la ministra de Transporte, a la doctora Ángela María

Orozco, al director de Invías, el doctor Juan Esteban Gil, un saludo a todos los Congresistas, los senadores de la Comisión Quinta que nos acompañan y decir y reiterar las palabras de la Senadora Nora, nosotros no venimos a hacer juicios y a decir que las cosas se están haciendo mal, acá lo que queremos es construir y lo que queremos es que entre todos busquemos alternativas para solucionar un problema tan grave como el de las vías terciarias de este país. Yo le pediría al equipo técnico por favor que me monte la presentación que tenemos para arrancar a hablar sobre este tema.

Esta es una presentación que arranca en su título con unas fotografías y uno diría que esas fotografías pudieran ser de un país subdesarrollado, abandonado, un país en donde no hay inversión por parte del Estado y no, no, así es, de nuestro país donde tenemos unas condiciones que comparándonos con el resto del mundo pues no son tan malas, pero son fotografías reales; el debate de control político sobre el estado de la red terciaria y secundaria del país amerita mostrar lo que muchos colombianos tienen que vivir diariamente para mover las cargas, para sacar la gente, para mover un enfermo, para simplemente pasar a ver a su familia.

Queremos hacer un diagnóstico entonces, inicialmente quiero que el diagnóstico muestre algunas cosas importantes, en el cuadro que ustedes ven hablamos de la red vial primaria que tiene 16.575 kilómetros administrados por Invías y la ANI en sus porcentajes 66 y 34; en pavimentado hay 8.298 kilómetros y de esos 8.298 el 59% está en un estado regular o muy malo, solamente el 41% está en un estado bueno; de la red vial secundaria son 44.000 y yo quiero que abajo se concentren en la red vial terciaria que son 142.000 kilómetros y que pues es lo que nos convoca hoy.

Los municipios tienen que responder por cerca de 100.000 kilómetros y cuando uno va a mirar el estado en que están, el 94% de esos 27.000 que tiene Invías a su cargo están en un estado malo, esa es la calificación, la fuente de este cuadro es Invías y este diagnóstico es muy bueno que lo tengamos claro porque de ahí parte todo lo que podamos proponer como posibles soluciones; y es importante que veamos que el 70% de la red de carreteras que tiene Colombia son vías terciarias, 7 de cada 10 kilómetros son vías terciarias, que el 65% de la responsabilidad está en manos de los municipios y eso es muy grave porque los municipios muchas veces no cuentan con la idoneidad, con la capacidad logística, la maquinaria, y muchos otros temas importantes para poder atenderlos; entonces aquí empieza uno a entender por qué las fotografías que hay; el 8% nada más de la red son carreteras de fincas, de particulares, cerca de 12.200 kilómetros y el 9% está a cargo de los departamentos.

En esta gráfica, es una foto, la fuente es Invías también de este año, yo quisiera que ustedes vieran que solamente en Colombia de las vías rurales el 6% está pavimentado, pero el 94% tiene afirmado o tiene tierra, y ese afirmado y esa tierra básicamente

son vías en muy mal estado, por qué razón, porque cuando uno mira la gráfica de afirmado, en tierra ni hablar, en tierra son tragadales, son trochas, son caminos de herradura, son vías que muchas veces en invierno son absolutamente intransitables; entonces ese 24% uno cuando dice bueno es bueno en verano pero en invierno pasa al porcentaje de regular y malo; pero en el tema de afirmado que son la mayoría de esas vías, el 70% uno debe acá hacer un acto de contricción, a que querer hacer un reconocimiento de la realidad, y decir que el 42 y el 46% que dice malo y regular para nosotros que tenemos que vivir diariamente la realidad de las carreteras es malo; o sea es que una vía en afirmado regular implica que un 4x4 se pega, una vía en regular estado con afirmado implica que cuando llueve como llovió esta semana y cayeron 15 milímetros en la zona cafetera, el sábado pasado y nos elevó casillas, tumbó plataneras, acabó con cosechas enteras de maíz, las vías con esos 15 milímetros que eran regulares quedaron intransitables, al otro día, difícilmente podían entrar los técnicos de la CHEC, a arreglar la energía eléctrica; entonces hay que sumar ese 42 y ese 46 y decir que hay un 88% de esas vías que están en afirmado en un mal estado y que no prestan el servicio que deben prestar a los habitantes de las zonas más apartadas de Colombia.

Estas fotos las traje porque esta semana el gerente de la Federación el doctor Roberto Vélez, como una persona a quien aprecio, admiro, y valor mucho que esté dirigiendo ese gremio, las montó en las redes y causaron gran polémica, se volvieron virales, pero lo que más me causó asombro fue como él las bautizó “patético”, el estado de las vías terciarias en algunas regiones del país, esas son fotos que le mandan a él y que nos mandan a nosotros los caficultores, y esta es una realidad de todos los días, y de pronto quienes han ido por una vía acá en Bogotá y caen a un hueco y dicen como está de mala la vía, pero es que caer a un hueco y salir y en el peor de los casos dañar un rin, una llanta, implica sí molestias, implica gastos, costos que no tenía presupuestados probablemente en su vehículo, pero si ustedes miran la foto de la derecha, ese señor ya ahí va a tener que salir seguramente a reparar el motor, a cambiar lo eléctrico, y lo más grave es que si ahí va un enfermo pues Dios quiera que no haya ido, pues las consecuencias pueden ser mortales, pueden ser fatales; los caminos de herradura que tenemos todavía muchas vías nuestras se ponen así en el invierno y en verano pasan carros normalmente pero en invierno no pasan sino las mulas.

Y en este tema de las consecuencias, yo traje dos puntos para que miremos, son consecuencias de tener un rezago vial, lo primero es que las vías son transversales, en el proceso productivo son fundamentales y son determinantes indirectos de la producción y la productividad agrícola finalmente, de nada sirve que uno produzca mucho tomate, y voy a poner ese ejemplo, porque es un producto perecedero, si el día de sacar la cosecha la vía está mala, el tomate no aguanta dos días después



de recolectado, se han perdido cosechas enteras; entonces las vías se convierten en un gasto, un costo, o un gasto en ese sistema productivo muchas veces imprevisto, inesperado, y difícil de calcular.

Y el segundo punto que traje ahí, es un promedio que quiero que ustedes conozcan, una finca en Colombia está más o menos a 5.4 horas de la cabecera municipal, y a 8 horas de un mercado mayorista, eso es un promedio, porque claro hay unas que están a 15, 15 y más, y ustedes senadores y nosotros lo conocemos; pero este es un promedio, y ese promedio aplica no solamente para sacar los productos, yo en ese segundo punto quería contarles que un bulto de fertilizante, una tonelada de fertilizante en el Puerto de Buenaventura vale exactamente lo mismo que cuesta en un puerto en Ecuador, en Chile, o en Brasil, ese costo del fertilizante no tiene ninguna diferencia cuando llega a los puertos, el gran problema de la competitividad del sector agropecuario colombiano radica en que después de que se baja de ese puerto de ese buque, a ese puerto, empieza Cristo a padecer como decimos en la zona rural.

Y es que primero los costos que tenemos que son diferentes, pero a más de los costos lo que quisiera contarles es que hay unos repises, la mula sale de Buenaventura y tiene que llegar y les voy a poner un ejemplo que yo vivo diariamente cada año en el municipio donde tengo la tierra, en Belén de Umbría, Risaralda, esa mula no llega sino hasta los límites entre el departamento de nuestro querido Carlos Felipe, hasta los límites entre Viterbo y Belén de Umbría, límites de Caldas y Risaralda, y ahí tiene que transbordar porque los puentes de las vías además, no nos dan para la capacidad, entonces no puede pasar una mula porque el puente no soporta las 40 toneladas primer repise, entonces pasa a un camión o a una turbo que no puede llevar más de 10 toneladas porque los puentes no nos dan, y cuando llega a la cabecera municipal tiene un segundo repise para pasarlo a una 4\*4 que cargue una tonelada o a un Jeep Willys a un Carpati, a un J6 que son capaces de echar una tonelada y meterse por las trochas y los tragadales que tenemos porque son tragadales lo que a diario vemos en esas carreteras, esos dos repises le decimos nosotros a ese fertilizante tiene a veces costos en un bulto de fertilizante que hoy está alrededor de los 100.000 pesos tiene costos cerca de 10.000 pesos, un 10% de incremento ocasionado por las vías, esto no lo tienen otros países y esto nos saca a nosotros de la competitividad, pero esto además genera inseguridad y esto además genera que se suba el costo porque el de la mula dice me tocar esperar a que hagan 10 viajes de una tonelada para que me vayan descargando este camioncito, más una turbo que saca de a 5, más no sé, te tengo que cobrar más caro el transporte; entonces las vías sí se convierten en una variable que sube los costos de producción del sector agropecuario especialmente.

Encuantoacompararnosymirarlacompetitividad, yo quise traer esta diapositiva y que con el equipo de trabajo, la Unidad de Trabajo Legislativo, estuvimos

revisando la fuente es el Foro Económico Mundial, y lo que muestra es en una escala del 1 al 7 en donde el 1 es extremadamente pobre y 7 extremadamente bien, la escala de la calidad de la carretera y entonces uno ve países como Estados Unidos que está en 6, y como Chile que está cerca del 5 y  $\frac{1}{2}$  y ve uno, por ejemplo, a Ecuador que ya también superó el 5; nosotros estamos muy mal, nosotros cuando nos calificamos difícilmente llegamos al 3, esto muestra diferencias competitivas que nos hacen a nosotros salir de algunos mercados; y aquí quiero hacer una reflexión porque esta Comisión Quinta es demasiado importante para este tema, ¿cuál fue la diferencia con Chile?, que ustedes ven que lo puse también ahí y que tiene cerca del 5 y  $\frac{1}{2}$  en la escala y que está súper bien en las vías; Chile cuando empezó a tener la riqueza minero energética sobre todo basada en el cobre, decidió invertir en puertos, decidió invertir en sistemas de riego, en investigación, pero le metió un gran porcentaje de esas regalías o de esa riqueza minero energética que estaba cosechando con la explotación del cobre a las vías.

Y miren la diferencia, dónde está Chile, y entonces a un productor agropecuario chileno le llega el fertilizante en mula hasta la finca por carretera esfaltada, ahí la diferencia es toda para competir con un campesino o un productor agropecuario colombiano, ese es un, solamente un ejemplo, y así hay muchos más que podríamos traer a colación, y mientras en Chile y Ecuador se acerca a los niveles de Estados Unidos, Colombia se mantiene rezagada como muestra esta diapositiva que creo es muy diciente.

Pero acá no vinimos a quejarnos y a criticar como decía la Senadora Nora, esta Comisión es una Comisión propositiva, y es una Comisión que lo que hace normalmente es sugerir cosas y sugerir algunas alternativas, nosotros creemos que hay una oportunidad histórica y es histórica y no la podemos pasar, esta es la inversión en la red vial terciaria, la inversión pública, y esto quiero que lo miremos bien y arranquemos por analizar un periodo entre el 2016 y el 2018, que para mí es francamente vergonzoso, uno decir que tenía 4.000 o 3.500 millones de pesos presupuestados para ejecutar en vías terciarias, pues es básicamente decir que no iba a invertir ese año, fueron dos años en donde no hubo ningún tipo de inversión y el 2016 pues también muy mal; ahora, yo acá tengo que hacer un jalón de orejas cariñoso y respetuoso al Ministerio de Hacienda porque si bien en 2019 y 2020 han tenido ahí unos presupuestos de 500.000 y de 200.000 millones de pesos, hay que decirlo que el Ministerio de Hacienda ha retenido, ha retenido esa plata y no se ha podido ejecutar, entonces de nada sirve tenerlo presupuestado como en el 2019 500.000 pero decir que pudimos ejecutar 60.000 millones porque el Ministerio de Hacienda y Crédito bloqueó 440.000 millones; no sirve tenerlo presupuestado si no se va a ejecutar; para el 2020 hay 200.000 y ojo que se desbloquean de esos 200.000, 72.000 millones para utilizarse en las interventorías de los municipios y cubre lo que

estaba comprometido en proyectos de 2019, quiere decir que este año Hacienda nos va a bloquear de los recursos que estamos esperando para el sector de vías terciarias y esto es muy grave.

Ahora, para el 2016 tenemos presupuestado, perdón, para el 2021 tenemos presupuestados 600.000 millones de pesos, esta es una cifra alta y que no se veía desde el 2014, pero no va a servir de nada si Hacienda va a bloquear nuevamente los recursos, entonces desde esta Comisión Quinta yo creo que nosotros tenemos que exigirle a Hacienda que los recursos que presupueste efectivamente se los entregue al Ministerio, a Invías, y los haga llegar a la red vial terciaria, si no, no tiene ningún sentido mostrar estos números y si no lo que va a suceder es que vamos a quedar muy mal con el sector rural colombiano y la falta de competitividad va a seguir creciendo cada año, eso no nos puede seguir sucediendo.

Ahora, aquí hay que decir que hay que recordarle a la ciudadanía que en el proyecto en la Ley de Crecimiento Económico este Congreso tuvo la responsabilidad de decidir un impuesto para el sector financiero que son cerca de esos 600, 700.000 millones de pesos y que se decidió que con ese impuesto se iban a atender la red vial terciaria; entonces ya se tiene la fuente y se tiene el destino, lo que no podemos es truncarlo y evitar que llegue a feliz término esa inversión pública en la red vial terciaria.

Aquí hay un programa muy importante que todos conocemos y es el programa Colombia Rural dentro de las grandes oportunidades que tenemos, porque es la estrategia de intervención que tenemos para la red vial terciaria desde hoy hasta el 2022, se van a promover los corredores productivos con dos estrategias que son la conexión del territorio y la potencialización del campo, y miren los corredores y la importancia, el sector agropecuario, el turístico, y la consolidación, para mí el sector agropecuario y el turístico tienen que ser los motores de la economía colombiana cuando ya no tengamos la riqueza minero energética y siempre lo he dicho en esta Comisión y no me cansaré de repetirlo, del sector minero energético del cual hace referencia esta Comisión Quinta, debe invertir en garantizar que la agroindustria y el turismo en un futuro, sean la fuente de empleo y de generación de crecimiento económico en Colombia, y acá tenemos una oportunidad muy importante; Invías va a manejar el 70% y los entes territoriales el 30% y creo que hace parte de lo que tenemos que potencializar y aprovechar.

Los recursos del Sistema General de Regalías y es importante porque esta Comisión tuvo mucho que ver en la forma en que esa ley se modificó y gracias a Dios salió muy bien para el sector agropecuario, hablan de las vías terciarias y secundarias en muchos de los puntos y es bueno que la gente que nos está acompañando en esta transmisión y que después la va a ver, sepa que quedó en el artículo 24 en donde se habla de los recursos del mayor recaudo que son

del 5%, quedó en el artículo 209 de reactivación económica como una de las prioridades y el Gobierno ha querido siempre que sea prioridad, quedó en el artículo 35 en el tema del 34% de inversión regional de esas regalías, en el 36 cuando se habla de las asignaciones directas y de la asignación local donde el 25 y el 15% y también quedó en el OCAD Paz; en todas partes, en todos los escenarios de esa ley que reformó el Sistema General de Regalías, una de las prioridades eran las vías terciarias; entonces vamos a tener esa oportunidad y acá necesitamos aprovechar esa oportunidad, para que de verdad nos saquen del atraso que tenemos en la red vial terciaria de Colombia.

Y esta lo que muestra es que la inversión en las vías terciarias favorecen el desarrollo y la competitividad, aquí no hay nada diferente a lo que ya hemos venido hablando y lo que todos conocemos, se reduce los costos de transporte en un 38% en temporada invernal, reduce el 5% en los precios de los insumos agrícolas, estos son datos estimados, puede ser incluso mucho más y eso creemos nosotros que podría llegar a ser muchísimo más, puede incrementar los ingresos de los agricultores en términos generales en un 7%, acorta los tiempos de viaje hasta en dos horas, reduce la pobreza en 5.7 y la pobreza extrema en 11%, y tiene un efecto multiplicador en la economía, aquí nosotros tenemos que decir también que cuando se invierte en vías terciarias se está invirtiendo en un sector transversal que es el comercio, que es la educación, que es el transporte, que es el sector agropecuario, y hay un sector que no he mencionado mucho pero que es fundamental y muy importante que es el sector salud, cuando las vías terciarias están en mal estado y esto no se sabe acá en Bogotá ni se sabe en Medellín, de pronto salen y dicen el paseo de la muerte a un ciudadano que lo movieron en una ambulancia dentro de la ciudad no sé cómo, la realidad en el campo colombiano es que cuando las vías terciarias están malas la gente se tiene que morir en el campo porque no alcanza a llegar a un hospital, a un puesto de salud, o a llegar a una ambulancia, porque para moverlo tienen que sacarlo en un carro de transporte público, un J6 o un Willys, un Carpati o una camioneta que tenga 4x4 en su transmisión para poder salir, y si esas vías están malas eso no sale en los periódicos, eso no sale en los noticieros nacionales, pero es el día a día de los campesinos colombianos.

La red vial terciaria cobra vidas, cada vez que el invierno apura y daña el estado de red vial terciaria, esa red vial terciaria no es solamente economía, es la posibilidad que se tiene de garantizar la salud y la vida, y es la posibilidad de tener seguridad en el campo, porque así como se convierte en una talanquera para que entren y salgan productos, muchas veces se convierte en la misma talanquera para mover las tropas que van a defender la seguridad de los campos colombianos.

El turismo si queremos que se reactive tiene que tener la tranquilidad de poder encontrar unas vías



que lo lleve a hacer avistamiento, que lo lleve a hacer cabalgatas ecológicas por esas vías terciarias, pero que no sean cabalgatas ecológicas por tragadales como las fotos que vimos sino cabalgatas ecológicas que puedan ir de un pueblo a otro por una red vial terciaria en buen estado y donde se nos pueda llevar la comida, el acompañamiento, la seguridad, la salud, a todos esos turistas que quieren venir a conocer y a mover la economía nuestra.

Yo quiero finalizar diciéndoles a ustedes doctora Ángela María Orozco, al doctor Juan Esteban Gil, a todos los miembros de Gobierno que nos acompañan y a ustedes honorables Congresistas, compañeros de la Comisión Quinta, que esta es una oportunidad histórica y que el pueblo colombiano no nos perdonaría que nosotros no la aprovechemos, esta oportunidad tiene que ser aprovechada para arreglar estas vías terciarias para generar economía, competitividad, desarrollo económico y social, pero sobre todo para cumplirle a un sector que siempre ha estado lejos y abandonado, a ese sector rural que siempre evocamos en los discursos, que acá en Bogotá de muy buena manera lo referencian cada vez que quieren mostrar cosas difíciles, la pobreza, la inseguridad, un sector rural que ha estado abandonado y asediado por la guerrilla, por el narcotráfico, por el paramilitarismo, por el terrorismo, pero que todo eso se ha agravado más por el estado de esas vías terciarias; esta gran oportunidad que tenemos nosotros para resarcir todo eso que ha pasado, para corregir todos estos errores no la podemos desperdiciar, y necesitamos del concurso de ustedes como gobierno, para aprovechar esa oportunidad y por fin arreglar esas vías terciarias y volver competitivo el campo colombiano.

**- El señor Presidente, señala:**

Gracias a usted Senador Corrales por esa exposición, esas fotos casi que nos relevan de cualquier consideración, es algo que es muy cotidiano en el transcurrir de nuestras veredas, de nuestros municipios, pero bueno, se trata de continuar adelante.

**- El señor Presidente otorga el uso de la palabra a la doctora Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transporte, quien expone:**

Perfecto, bueno quiero darle un saludo especial señor Presidente encargado de la Comisión, doctor Londoño; quiero agradecer a la Mesa Directiva también, al Presidente Guillermo García Realpe y a la Vicepresidente y citante la doctora Nora García Burgos, así como a la Secretaria de la Comisión la doctora Delcy Hoyos y los demás citantes y honorables miembros de la Comisión.

No cabe duda que la conectividad del país es una de las principales misiones y desafíos del Ministerio de Transporte, en especial cuando hablamos de la red secundaria y terciaria del país que arrastra un déficit histórico frente al cual trabajamos permanentemente por ir saldando.

Nos invitan hoy ustedes a hablar sobre estas redes y a hacer propuestas que obviamente estamos

escuchando con atención, porque tiene que formar parte de todo nuestro permanente trabajo interno para saldar esta deuda histórica; sabemos que hay mucho por hacer, yo dije desde el día uno que fui citada a un primer debate ante una Comisión del Congreso que nosotros siempre llegaríamos con preocupación de lo que falta, entendiendo que, y aquí solo quiero hacer que la deuda histórica de Colombia en temas de infraestructura es muy grande no solamente por la historia del tema sino también por la complejidad que tiene Colombia, su tamaño, su diversidad geográfica, solamente si quisiéramos y el detalle lo va a dar el doctor Juan Esteban, yo voy a tratar de ser muy corta para que él pueda entrar en detalle para mostrarles todo lo que hemos hecho y lo que falta, pero si uno quisiera hacer un mantenimiento y mejoramiento de los 142.000 kilómetros de vías terciarias que aparecen en el inventario del país, pasarían de los 200 billones de pesos los recursos necesarios solo para hacer esa reflexión para que dimensionemos lo complejo que es lograr cubrir todas esas vías sin la importancia de ir con el tiempo buscando fuentes digamos independientes o fuentes distintas de recursos que nos permitan ir cubriendo esa deuda histórica.

Como saben el Ministerio de Transporte como cabeza del sector tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de políticas, planes, programas, proyectos, y la regulación económica y técnica en materia de transporte, de tránsito, y la infraestructura de los modos de transporte carretera o marítimo, fluvial, férreo y aéreo; esto incluye obviamente el desarrollo de las vías primarias, secundarias, y terciarias, en atención a las vías terciarias vale la pena aclarar que las competencias sobre estas son compartidas, entre la Nación a través del Invías, los departamentos, y los municipios; la distribución ustedes muy bien han planteado de estos 142.000 kilómetros que hoy claramente comparto lo que planteó la senadora Nora García, podrían ser más derivados de los avances, e inclusive del desarrollo territorial del país, 13.000 kilómetros están a cargo de los departamentos, 100.000 de los municipios, y 27.000 del Invías; esto solo refleja que esto es una responsabilidad compartida entre muchos, y también reconocemos la realidad de que muchos municipios no tendrán con qué colmar todas sus necesidades en cuanto a red terciaria.

Pero eso da importancia de, da cuenta de la importancia de la red para el desarrollo económico como muy bien lo han planteado las dos exposiciones que presentaron la Senadora García y el Senador Corrales; el fomento de la equidad social y la sostenibilidad rural de los municipios, en especial de aquellos más alejados de las grandes urbes, lo que hemos denominado es o han sido llamados como la Colombia Profunda.

De ahí que otras entidades del orden nacional hayan influido en el apoyo y financiamiento de la intervención y mejoramiento de esa red dentro de su actuar institucional, en la presentación detallada que hará el director del Invías podrán encontrar las

distintas entidades y en general toda la intervención sobre la red terciaria que se está haciendo, pero quiero aclarar que siempre tiene la intervención del Invías como ente rector, no solamente como ente que define las normas y los estándares técnicos sino que hace la interventoría y supervisión de muchos de los proyectos que se hacen en red terciaria con otras fuentes de financiación diferentes a las fuentes del presupuesto nacional, como los programas hechos por regalías, por OCAD Paz, por obras por impuestos, inclusive por cooperación internacional.

Lo que es evidente para nosotros es que una mejor conectividad es una ganancia para todos, y el apoyo que recibamos para subsanar estas deficiencias solo puede verse como algo positivo, por eso sentimos conveniente el concurso de que muchas entidades aporten a la intervención de esta red a través del Invías, los municipios, los departamentos, según sea el caso siempre que esto se ajuste a sus competencias y objetos misionales.

Otra de las preguntas que nos hacen es sobre las entidades del orden nacional que tienen presupuesto para la intervención de la red terciaria, a cuánto equivale ese presupuesto, del sector transporte la entidad a la que el Gobierno nacional le asigna recursos para esta misión, es como ya lo mencioné el Invías, cuyo presupuesto anual de inversión para la vigencia del 2020 actualmente, asciende al 2.19, 2.1 billones de pesos y los recursos destinados para la atención de la red terciaria ascienden en 2019 a 200.000 millones de pesos y como dije detalles que informará en la presentación detallada que tenemos con el director del Invías.

Por otra parte, en el proyecto de ley de presupuesto nacional del 2021 que actualmente cursa en el Congreso de la República con base en lo dispuesto en la Ley de Crecimiento Económico se le asigna una partida de 600.000 millones de pesos para esta red, derivado obviamente como digo de lo que se estableció por ustedes en cuanto a la utilización de la sobretasa a los establecimientos bancarios para financiar el mejoramiento y rehabilitación de la red terciaria; desafortunadamente durante el transcurso de este año los recursos no han sido como se esperaban derivado obviamente de la disminución de la actividad económica derivado del Covid.

También como dije es posible que otras entidades como la Agencia de Renovación del Territorio, el Ministerio del Interior, o el Departamento para la Prosperidad Social cuente con recursos para la intervención de este tipo de vías, de acuerdo a su competencia y objeto misionales, pero en todos estos casos ha participado y ha tenido el concurso del Invías, apoyándolos en el diseño, planeación, y estructuración y apoyándolos inclusive con los proyectos IP que ha diseñado en lanzamiento del programa Colombia Rural, que lo que permite es facilitar el tipo de intervenciones, entendiendo que dependiendo de la necesidad e intervenciones distintas y no existía ese tipo de manuales obvias que permiten hoy que no se tengan que contratar los grandes estudios, sino que de manera estándar

dependiendo el tipo de intervención se cuente con ellos para poder acceder a los recursos.

Hablando de la inversión puntual hecha por este gobierno en las vías terciarias y de acuerdo con la información suministrada por el Invías, esa entidad ha apoyado y gestionado y realizado inversiones por el orden de casi 3 billones de pesos, los cuales han tenido un impacto en 478 municipios ubicados en 32 departamentos del país, que han permitido la intervención de 1.000 kilómetros en vías terciarias y 433 kilómetros de vías departamentales; esto también estará en detalle en la presentación que hace el Invías, y esto es en adición a lo que se está empezando a ejecutar de Colombia Rural, que como decimos ya hay 183 convenios firmados y que están en ejecución, y estamos esperando el descongelamiento de más recursos para continuar con la asignación para los otros 700, más de 700 municipios que fueron asignados y quedaron digamos como elegibles para obtener los recursos de cofinanciación de su red terciaria a través del programa Colombia Rural.

Como le explicará el director del Invías, hablamos de 938 municipios de los cuales 183 ya tenemos los convenios firmados y con desembolso de recursos que ya empiezan obra el 1º de octubre, pero como decimos en la medida en que nos van descongelando recursos vamos honrando este compromiso con ese primer lanzamiento de Colombia Rural, y que son los que se financian con el presupuesto general de la Nación.

Ahora, como mencioné esos 3 billones que ha presentado el Invías como son de diversas fuentes, como el presupuesto general, algunos, la venta de la participación de la Nación en Isagen, recursos de cooperación internacional, el Sistema General de Regalías, el mecanismo de obras por impuestos y los OCAD Paz, entre otros.

Ahora bien, debemos hablar de la reactivación económica que está desarrollando el país y que tiene en desarrollo de proyectos de infraestructura uno de sus pilares como bien lo expresó el presidente Iván Duque en la instalación de las sesiones del Congreso el 20 de julio, el Gobierno le apunta a este desarrollo como una estrategia para la generación de empleo, y dentro de esto Colombia Rural tiene una enorme participación en el desarrollo en esto ¿por qué?, porque además está demostrado que claramente en el mejoramiento y rehabilitación de la red terciaria hay mucho más componente de mano de obra que en las otras grandes vías del país y en esa medida el impacto que tiene en el empleo y en el restablecimiento de la actividad económica en las regiones es muy importante.

Por eso además de generar una mayor competitividad, como digo, la inversión de 1.5 billones en lo que resta del gobierno del presidente Iván Duque, solamente por parte del presupuesto nacional y eso sin tener en cuenta los demás recursos de fuentes diferentes, no solamente de regalías, inclusive con la reforma reciente que ustedes

aprobaron en temas de regalías, sino también los recursos de cooperación internacional como recientemente acabamos de suscribir para la región del Catatumbo con la fundación de Howard Roper donde ya desembolsaron los primeros casi 58.000 millones de pesos precisamente para invertir en vías terciarias en la región van a ser parte fundamental no solamente de esta construcción de mayor equidad sino también de la reactivación económica después de la pandemia, aun en esta fase de nueva normalidad en la que convivimos con la pandemia.

Con esto, con estos recursos que tenemos destinados en el presupuesto nacional se impulsará el mejoramiento alrededor de 7.500 kilómetros y el mantenimiento de otros 30.000 kilómetros de vías terciarias, proyectados de acuerdo a la metodología técnica de intervención del programa, y aquí quiero reiterar y como digo le voy a pedir señora presidente, que en la intervención del director del Invías nos cuente en detalle cómo fue el proceso de construcción del programa, la metodología y cómo en la medida en que logremos más recursos y nosotros con el apoyo de ustedes si logramos más tengan la certeza que vamos a poder construir una metodología de intervención que si no se ha hecho aún era por el congelamiento de recursos que nos hicieron el año pasado, que impidió que saliéramos a ejecutar de manera inmediata Colombia Rural, pero que ya estamos logrando hacerlo este año, lo importante es mostrar los resultados de ejecución que creo que con eso vamos a generar toda la confiabilidad para buscar fuentes nuevas de recursos que nos permitan aumentar la intervención, pero como digo, esos 1.5 billones entre el 2021 y 2022 nos van a permitir intervenir 30.000 kilómetros de mantenimiento y 7.000 kilómetros de mejoramiento en la red terciaria, todo esto de la mano de las autoridades locales con la participación de las juntas de acción comunal, inclusive en algunos con la participación del Batallón de Ingenieros, también recientemente estamos firmando un convenio con el Batallón de ingenieros para la ejecución de estos recursos de que se hicieron a través de la donación de la Fundación Howard Roper, en aquellos departamentos 17 donde hay Batallón de Ingenieros que son también un brazo articulador fundamental para el desarrollo de esta política.

Con todo esto, como siempre, lo que hacemos es de desde este sector tener nuestro foco en los ciudadanos, y en entender que nuestro objetivo fundamental es conectar vías y las vidas de los colombinos, no solamente conectar las grandes capitales y las capitales con los puertos del país, sino también conectar a la Colombia urbana con la Colombia profunda, y buscar brindarle más y mejores soluciones para movilizarse y llevar a las comunidades mayor equidad, desarrollo, y progreso.

Los criterios precisamente de definición de Colombia Rural teniendo en cuenta el inventario que teníamos y el déficit, son criterios todos que obedecen a las presentaciones que nos han hecho; y en términos de las necesidades para la conectividad

de las cosechas de los campesinos y también para la conectividad social y de salud que los niños puedan llegar a sus escuelas, que pueda llegar la gente a sus centros de salud y que tengan unas vías para hacerlo, y obviamente hay un enorme trabajo también realizado en coordinación con la Consejería para la Estabilización, que tiene que ver con los municipios PDT, y las zonas Zomac, pero sí quiero reiterar, que en todas estas intervenciones que hace, sea a través directo del Invías, o a través de las otras entidades del Estado y de las entidades territoriales, el Invías juega un rol fundamental precisamente porque ha definido unos criterios de intervención, tiene modelos y proyectos tipo y estudios tipo que permiten facilitarle a los alcaldes de esos municipios y a los gobernadores de los departamentos la presentación de sus proyectos y también facilita el tener este tipo de documento guía para intervenciones la consecución de recursos de otras fuentes inclusive de cooperación internacional.

Tendremos como digo un ejercicio de revisión, nosotros hemos venido haciendo un ejercicio de revisión institucional del Invías, precisamente para fortalecerlo institucionalmente y que haya el área de vías terciarias se dedique exclusivamente a las vías terciarias fundamentalmente que no tenga otras responsabilidades a cargo de manera que podamos contar con un fortalecimiento que permita tener una mayor cobertura de participación en la medida en que se consigan recursos adicionales, pero creo que es fundamental, es entender que este es un ejercicio entre todos, como digo, por competencias funcionales tenemos diferentes responsabilidades en las vías pero la Nación siempre tiene que reconocer que hay muchos municipios del país que no tienen esos recursos y por eso la importancia de buscar fuentes independientes de recursos que nos permitan no solo esas intervenciones, sino también garantizar que se pueden mantener la importancia de la mano de obra de las juntas de acción comunal, de las actividades locales y de todos los actores y gremios que nos puedan trabajar para construir colectivamente una Colombia mejor conectada.

Nosotros estamos trabajando, trabajamos activamente en esas metodologías, que consideramos que eran fundamentales para efectos de contar con herramientas de apoyo a las autoridades locales precisamente para conseguir sea a través del presupuesto nacional o de otras fuentes, los recursos para intervenir la red terciaria que como digo es un enorme reto, porque si quisiéramos intervenir solamente esos 142.000 kilómetros el presupuesto pasaría de 200 billones de pesos, y eso les dimensiona el enorme reto que eso tiene y cómo este tiene que ser un programa por fases, en años, pero sí construimos esa institucionalidad y esa metodología, vamos a lograr tener mayores certezas en la medida en que podamos conseguir mayores recursos. Muchísimas gracias señor presidente, señora vicepresidente, y quisiera aquí concluir para darle la palabra al director del Invías, que tiene en detalle una presentación donde les podemos mostrar



inclusive los sitios, las intervenciones, y de aquellas que hemos hecho y cómo estamos avanzando en la ejecución de Colombia Rural en este momento.

**- Interpela la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Presidente, con su venia, estoy interesada en hacerle unas preguntas a la señora Ministra de Infraestructura.

**- Concedido el uso de la palabra, señala la Senadora Daira Galvis:**

No, preguntarle a la señora ministra, ¿cuáles son las fuentes reales de los recursos a invertir en el 2021 en las zonas rurales de este país para vías terciarias?, y qué criterios y que nos diga las zonas donde se van a realizar esas inversiones en lo rural, y cuáles han sido los criterios para la escogencia de x o determinados territorios o sitios; así mismo, hoy cuánto es lo que se ha invertido en el 2020 en red terciaria, o cuánto se ha ejecutado en kilometrajes representativos a red terciarias en el área rural, eso es todo señor Presidente.

**- Seguidamente, la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez, responde:**

Precisamente Presidente, Senadora, eso es lo que quería cuando pedí la intervención, la presentación del director del Invías tiene; primero cómo fueron los criterios de asignación de Colombia Rural, que como digo fue un ejercicio de construcción entre el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Agricultura, el Invías, y el Ministerio de Transporte con base en el inventario histórico, en documentos Conpes de integración regional que existían en el Gobierno y en cuáles eran esas regiones, inclusive están los mapas de intervención en la presentación donde ustedes pueden ver cuáles se asignaron y cuáles son las intervenciones que se han empezado a ejecutar con esos 183 convenios; entonces me gustaría si dieran paso a esa presentación está exactamente la respuesta a cuáles fueron los criterios, qué se está empezando a ejecutar y cuáles está el mapa de intervenciones por zonas del país, conforme se postularon los alcaldes de 938 municipios; e igualmente lo que está en el presupuesto nacional destinado en el marco fiscal de mediano plazo para el 2021 y 2022 es la sum de 1.5 billones de pesos 600.000 millones en el año 2021 y el saldo en el año 2022, esa es la respuesta exacta, es decir 1.5 billones en los dos años.

**- El señor Presidente, otorga el uso de la palabra al doctor Juan Esteban Gil Chavarría, Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), quien expone:**

Honorables Senadores muy buenos días, un saludo muy especial al señor Presidente, a las senadoras citantes, a los senadores citantes, a la señora Ministra, y a todos quienes nos están escuchando; el día de hoy con referencia a conocer de primera mano cuáles son los avances en la construcción del programa Colombia Rural y cómo este Gobierno ha construido una política de Estado en torno a la

intervención de las vías rurales, la presentación tengo entendido que me la pasan desde allá desde el central, entonces ya estaba preestablecida, les pido por favor que, voy a tratar de responder todas las inquietudes así como la señora ministra lo planteó ahorita, voy a complementar en detalle lo que los Senadores citantes y quienes han preguntado, pues han hecho una serie de exposiciones frente a cada uno de estos temas, pero lo más importante es que voy a explicarles algo que creo que es primera vez que tengo la oportunidad de explicarles ante la Comisión Quinta y de manera específica es ante ustedes que quiero mostrarles cuál es la estrategia que ha definido el Gobierno del Presidente Iván Duque, de la Ministra de Transporte, y desde el Instituto Nacional de Vías, como una estrategia de gobierno para garantizar la intervención de las vías rurales.

Entonces voy a hablarles en detalle, quiero que por favor escuchen y que se olviden de pronto de lo que ustedes habían visto históricamente en el país, y vean que tenemos en Colombia una estrategia orientada a la atención de la ruralidad en cuanto a la infraestructura y que tenemos una estrategia en la que ha venido siendo interinstitucional, son todas las entidades del Estado los que participaron en la construcción de esta política que la está implementando el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, pero con ella vamos a garantizar que desde que tengamos disponibilidad de recursos vamos a garantizar que nuestro campo tenga ese des atraso histórico que ha venido ocurriendo.

Entonces por eso les comento desde un principio y se los hago con todo respeto cuando les digo; esta es una estrategia de Estado, una estrategia planteada por este Gobierno, pero se vuelve en una estrategia en la que estamos involucrando a todos los actores y con ello generamos una visión de cómo deben intervenir las vías rurales.

En la siguiente vemos lo que es el diagnóstico de las vías terciarias, cuáles son las, cómo están las vías terciarias en el país y cómo venían siendo intervenidas, cómo es la estructura del programa que fue la política de Estado denominado Colombia Rural y en la tercera parte de la presentación hablaremos de las inversiones en concreto, las metas, los proyectos, les mostraré fotografías, lo tengo por regiones, y todo lo que tiene que ver como tal, como cuáles han sido esas inversiones en detalle y las que estamos realizando ahorita para garantizar que desde la infraestructura, desde la ruralidad podamos generar un activador, un acelerador de la reactivación económica frente a los problemas que nos ha dejado la pandemia en el país.

Entonces estos son los tres capítulos de la presentación, y vamos a la siguiente diapositiva donde les mostraré en qué consiste, este diagnóstico yo creo que ustedes ya lo comentaron, tenemos una problemática, que la problemática está asociada a la baja inversión también, y ahí es importante mencionarles, en los, desde el año 2015, 16, 17,

y 18, el Instituto Nacional de Vías había recibido 4.000 millones de pesos máximo para intervenir las Invías terciarias, yo quiero que ustedes se graben esa cifra, porque es que es muy importante saber que 4.000 millones de pesos anuales para atender 142.000 kilómetros de vías terciarias pues es un tema que resulta totalmente imposible de atender de esa manera; es por esto que el Gobierno del Presidente Iván Duque saca como propósitos desde su Plan Nacional de Desarrollo, definir la prioridad de la equidad en el campo para garantizar la intervención en las vías rurales, y con esto construye el programa de vías desde Colombia Rural.

Esa problemática de no tener, a tener las vías, la red terciaria en mal estado, a tener una desatención en la red y a tener todos los problemas que ustedes mencionaban ahorita, una pérdida de cosecha, no teníamos acceso a los servicios médicos, la movilidad en la ruralidad está, se estaba limitando a ciertos corredores, y teníamos una deserción escolar alta; qué era lo que sucedía con anterioridad y en la siguiente diapositiva lo explico, lo que sucedía era que de la atención que se hacía con esos 4.000 millones de pesos y con algunos proyectos por regalías era que se atendían proyectos aislados, proyectos, una placa huella por allí, una placa huella por allá, y teníamos unas especificaciones para placa huellas que nos costaba entre 1.500 y 1.700 millones de pesos en kilómetro de intervención de placa huellas.

Entonces esto, primero, estaba siendo más costoso que una pavimentación tradicional; segundo, la placa huella como una solución definitiva; y tercero, eran inversiones totalmente aisladas entonces de qué servía estar atendiendo un kilómetro de vía terciaria si a través de una placa huella si el resto de la vía estaba totalmente desatendida.

Entonces desde ese punto de vista, eso era lo que venía sucediendo en el país, y por eso este cuadro que presentaron los Senadores cuando decían que el país tiene 142.000 kilómetros de vías terciarias en donde 27.000 son de la Nación, eso es lo que aparece pues por norma que es de la Nación, sin embargo ahorita les comento, más adelante les voy a comentar por referencia los inventarios, porque es muy válido el comentario que ahorita hacía la Senadora Nora García y el Senador Corrales en torno a los inventarios viales, pero este es el inventario que hoy tenemos, 27.000 kilómetros que están a cargo de la Nación, 13.000 kilómetros que están a cargo de los departamentos y 100.000 kilómetros que están a cargo de los municipios, en total 42.000 kilómetros de vías terciarias.

Cuando inició este Gobierno, teníamos en la totalidad de la historia de Colombia el 6% de vías cuando decimos buenas pavimentadas, qué quiere decir esto, menos de 7.000 kilómetros de las vías terciarias del país están pavimentadas, o sea 7.000 kilómetros pavimentados de 142.000, esas son las cifras que quiero que ustedes tengan en la cabeza, eso son las cifras que quiero que ustedes comprendan que 4.000 millones de pesos anuales que le asignaban al

Invías, desde el año 15, 16, 17, y 18, era totalmente insuficiente, y eso llevó al Gobierno del Presidente Iván Duque a incluirlo como una prioridad en el Plan de Desarrollo, equidad en el campo, inversión en infraestructura, y llamado el programa Colombia Rural, y de esta manera es que hemos construido unas metas de Gobierno, para atender de 7.800 kilómetros a nivel de mejoramiento o sea casi que vamos a duplicar las vías pavimentadas en el país, las vías mejoradas, pero adicionalmente vamos a intervenir a nivel de mantenimiento de 15.000 a 30.000 kilómetros y ahorita les explico por qué, en qué, en corredores productivos o sea vamos a garantizar que los corredores productivos del país estén en buen estado; y cómo vamos a hacer, y entonces aquí quiero hacerles un comentario a ustedes para que lo tengan a manera de reflexión.

El programa de 4G, el programa de Cuarta Generación de Vías de Concesiones es un programa que abarca las vías nacionales del país y está abarcando del orden de 4.000 o 5.000 kilómetros de vías primarias, y ese programa más, que dicen pues más grande que o al que más plata se le ha invertido en la historia del país; y aquí estamos hablando de que tenemos 142.000 kilómetros de vías terciarias, el lograr pavimentar los 142.000 kilómetros de vías terciarias es un sueño, es una utopía, eso es una falsa realidad, eso no es posible comentarlo, por eso nosotros tenemos que convivir con caminos no pavimentados, pero no necesariamente los caminos no pavimentados tienen que estar en mal estado, hay caminos no pavimentados o sea caminos en afirmado con estabilizaciones, con aplicación de nuevas tecnologías, caminos bien mantenidos, que garantice que cualquier vehículo se puede movilizar por las vías terciarias.

Entonces en el país tenemos que tener nosotros en cuenta, que los 142.000 kilómetros tienen que ser transitables, que los 142.000 kilómetros tienen que garantizar que todos los puntos críticos se atiendan, que los 142.000 kilómetros tengan una atención integral, entonces no necesariamente como política inicial tenemos que pensar que los 142.000 tienen que ser pavimentados, a nivel de mejoramiento estamos hablando de 7.800 o sea vamos a llegar nosotros casi que a un 25% de las vías, a duplicar perdón las vías que tengamos a nivel de mejoramiento totalmente y en buenas condiciones, pasaremos del 6 a un 30%, esto es un estado que va a cambiar enormemente y va a generar equidad en el campo, esta fue la apuesta del señor Presidente y obviamente esto requiere de inversiones puntuales, las cifras que aparecen son inversiones que ya están aprobadas, que ya las tenemos presupuestadas, que ya las tenemos contratadas, los 7.800 y los 15.000 kilómetros, y es por eso que a continuación les mostraré cómo vamos a generar esa integración de esa estrategia.

En la siguiente diapositiva les muestro entonces, o les quiero transmitir, ese es el diagnóstico, ahorita, cuál fue la solución planteada para llegar a esas metas, el programa Colombia Rural, que como bien lo dijeron ahorita, lo lanzamos en mayo del 2019,

pero lo diseñamos desde el primer día de Gobierno, el 8 de agosto hasta el mes de mayo, estuvimos sentados no solo el Ministerio de Transporte, no solo la Vicepresidencia de la República, la Presidencia y el Invías, no, y ahí va otro elemento importante que quiero que ustedes tengan claridad, y es que el programa Colombia Rural fue construido por todas las entidades del Estado que se benefician o que tienen que ver con las vías rurales; y se los voy a comentar, por ejemplo el Ministerio de Minas, el Ministerio de Minas nos apoyó con un procedimiento que ustedes nos ayudaron a reglamentar en el Plan Nacional de Desarrollo que era para garantizar que las vías terciarias y el programa Colombia Rural tuviera un procedimiento expedito a la hora de expedir los licenciamientos mineros para una autoridad municipal.

Entonces ya tenemos una norma, en la que para la parte ambiental y la parte minera, los títulos mineros son expeditos para el programa Colombia Rural, entonces se involucraron el Ministerio de Ambiente, el Ministerio de Minas, pero también se involucró la ART, y ahorita lo van a comentar, todo lo que tiene que ver con la Alta Consejería y la Agencia de Renovación del Territorio, se involucraron con todos los municipios PDET a través de los planes de desarrollo estratégico con enfoque territorial, lo hicimos también con el Ministerio del Interior, el programa que les voy a mostrar ahorita de Emprendedores Rurales, las juntas de acción comunal rural fueron diseñadas desde el Ministerio del Interior para tener esa óptica de política de Estado en la implementación de las vías terciarias y de esta manera tenemos a las juntas de acción comunal rural, a las comunidades campesinas y comunidades afros orientadas a trabajar en las vías rurales y ahorita les comento en qué actividades de manera puntual.

El Ministerio de Trabajo participó en el tema del piso mínimo del salario, el Ministerio del Turismo, en todo lo que tiene que ver con la definición de los corredores turísticos, ahorita les comento eso de manera puntual; el Ministerio de Defensa se vinculó a través de los Batallones de Ingenieros; el Ministerio de Agricultura se vinculó a través de la ADR, la Agencia de Desarrollo Rural, y a través de la UPRA; y el Ministerio de Agricultura definió los corredores productivos en torno al agro; el Ministerio, el Departamento Nacional de Planeación, toda la priorización y el inventario que estamos desarrollando.

Entonces este programa Colombia Rural es muy importante que ustedes tengan presente, es una estrategia de Gobierno integral, todas las entidades del Gobierno aportaron en la construcción de este programa Colombia Rural que lo implementamos nosotros desde el Instituto Nacional de Vías, que empieza a tener recursos con la participación del Ministerio de Hacienda y donde todas las entidades empiezan a meterle su granito de arena para garantizar que el campo sea equitativo en cuanto a conectividad.

Entonces, la siguiente diapositiva por favor, podemos, entonces ya les conté que el proyecto está orientado a los corredores productivos, o sea, en qué consiste la selección y priorización de los corredores del programa Colombia Rural, cómo define uno cuáles son los corredores que se van a intervenir, son los que hemos denominado corredores productivos y en ese trabajo interinstitucional en donde participan, definimos como prioridad tres elementos esenciales: agro, el turismo, y la consolidación, ante fenómenos pues de paz.

Entonces ante esos tres criterios fue que nosotros generamos todas las matrices de priorización conjuntamente con los ministerios mencionados, con el Departamento Nacional de Planeación, todo liderado desde el Ministerio de Transporte, para garantizar que esa intervención tuviera siempre la priorización de los corredores productivos en torno al agro, al turismo y a la paz, y de esta forma nosotros podamos conectar los territorios, para generar empleo, para reactivar el empleo, pero también para estimular la productividad regional; entonces como les digo esto se volvió una política de Estado, orientado específicamente a una intervención integral de unos corredores, cuáles corredores, los que tienen esa potencialidad productiva de agro, de turismo y de consolidación de paz, y cómo se van a intervenir como lo explico en la diapositiva siguiente.

Entonces en anterior les explicaba algo que preguntaban ahorita, esa cadena rural integral que mencionaba ahorita la Senadora Nora, es muy al lugar a lo que nosotros comentamos acá, es que nosotros tenemos esto totalmente integrado, todas las entidades del Estado están pensando en cómo aporta al proceso Colombia Rural, pero adicionalmente no es la institucionalidad, estamos trabajando esto con los gremios, los gremios del agro, los gremios de la ingeniería, los gremios del turismo, todos con esa visión de cómo interviniendo las vías terciarias, las vías rurales garantizamos nosotros que generamos equidad.

Entonces desde ese punto de vista, ya habiéndoles contado que es una política de Estado, que es una estrategia donde participan todas las entidades, ahí yo les he contado todo lo que fue, lo que históricamente habíamos recibido en el país, menos de 7.000 kilómetros pavimentados y nosotros vamos a garantizar que 7.500, 7.800 se mejoren completamente y que tengamos entre 15 y 30.000 kilómetros mantenidos; entonces les voy a contar ahorita cómo lo vamos a hacer, cómo es que nosotros vamos a dejar de pensar en hacer solo placa huellas aisladas completamente que era lo que antes se hacía, para empezar a hacer intervenciones adaptadas a las necesidades reales de nuestros 142.000 kilómetros para las necesidades reales de nuestro campo.

Y con esto aparecen dos conceptos que es la parte técnica y operativa del programa, y es lo primero: tiene que ver con los corredores transitables; y lo segundo con los corredores durables; qué son



los corredores transitables, son las actividades de mantenimiento en las vías, en los 142.000 kilómetros de vías, cómo se hace el mantenimiento, el mantenimiento con maquinaria va por un lado y el mantenimiento manual lo que se hace, que es lo que hay denominado en el cuadro, en el cuadro donde dice rutinario con mano de obra emprendedoras rurales, ese es el mantenimiento que se hace en torno al mantenimiento rutinario, y en, no necesariamente en todos los corredores, en donde se necesiten las intervenciones se vuelven los corredores durables, y ahí se hacen actividades de mantenimiento, en qué consisten esas actividades, perdón, de mejoramiento, y en qué consisten, en obras puntuales como drenajes, pavimentos convencionales o nuevas tecnologías, y en la siguiente diapositiva lo explico con más detalle.

Los corredores transitables, es garantizar que nosotros tengamos maquinaria disponible en las vías rurales para hacer todo el perfilado, todo el cuneteo mecánico, los descoles, la remoción de derrumbes mecánica, y todo el raspado de vías para que las vías siempre estén totalmente en buenas condiciones de transitabilidad.

Entonces el primer componente que hace parte del programa Colombia Rural, con el cual nosotros vamos a garantizar una intervención de casi entre 15 a 30.000 kilómetros de vías terciarias, que esto es histórico en el país, y ya 15.000 los tenemos financiados y estamos esperando la apropiación del resto del presupuesto para decir que los 300.000 están totalmente financiados.

Con quiénes lo vamos a hacer este mantenimiento mecánico con maquinaria, con los batallones de ingenieros, y es importante mencionarles, ya con los batallones de ingenieros tenemos en 17 batallones del país el convenio, se espera que quede firmado este viernes con el General del Ejército en donde en ese convenio vamos atender casi 10.000 kilómetros de mantenimiento, o sea en el Ejército Nacional con más de 1.500 máquinas con todo su personal operativo va a estar ahora interviniendo las vías terciarias, casi 10.000 kilómetros de vías terciarias a nivel de mantenimiento, y esas vías están asociadas siempre a los 17 batallones de ingenieros que ellos tienen en todo el país y al área de influencia directa de esos batallones de ingenieros; pero también con quién hacemos mantenimiento con maquinaria, con entes privados, entonces los cafeteros han dicho oiga, y estamos haciendo vías terciarias con cafeteros, tenemos banco de maquinarias, podemos participar; los palmeros, y demás que nos han dicho como gremios privados que tienen la posibilidad de cofinanciar, de apoyar, de aportar.

Entonces los batallones de ingenieros, entonces les decía, lo segundo son los entes territoriales, los municipios tienen bancos de maquinarias, qué les garantizamos nosotros, la plática para el mantenimiento de esa maquinaria y para la operación, recordemos lo que ha pasado históricamente, que los bancos de maquinaria se pierden porque los municipios no tienen con qué realizar, en esos

bancos de maquinaria los municipios no tienen con qué realizar el mantenimiento o con qué pagarle conductor o con qué pagar el combustible, vamos a garantizar eso, para que los municipios puedan aportar sus bancos de maquinaria y esperamos nosotros el año entrante tener unos recursos dentro de ese valor total del presupuesto para poder generar inversiones en esos temas que tienen que ver con bancos de maquinaria.

Y lo otro tiene que ver con las gobernaciones también; entonces de esta forma es como garantizamos nosotros que hacemos el mantenimiento periódico con maquinaria para garantizar que los corredores sean transitables; y en la siguiente diapositiva les muestro algo y es que no solo el mantenimiento se hace con maquinaria, y aquí aparecen unos personajes muy importantes para nosotros que son los emprendedores rurales y es todas las personas que viven en las juntas de acciones comunales rurales, cabildos indígenas, organizaciones, asociaciones comunitarias, todas estas personas que viven en el campo van a apadrinar cada pareja de personas 10 kilómetros de vía para garantizar que al año le hacen mantenimiento, qué mantenimiento se hace manual, la rocería, los bacheos manuales, tapar los huequitos, y remover derrumbes manuales, limpiar las cunetas, limpiar la alcantarilla, es que recordemos que las vías se dañan por esa falta de mantenimiento, cuando el agua empieza a transitar sobre la vía, en una vía afirmada, en una vía no pavimentada que son la mayoría de las vías rurales del país, cuando el agua empieza a transitar sobre la calzada lo que pasa es que empieza a generar cárcavas y a dañarse la vía, los derrumbes y demás.

Si nosotros garantizamos que el agua debe circular por donde debe circular, con este tipo de mantenimiento con maquinaria, y con el mantenimiento manual con esto estamos nosotros generando empleo rural pero adicionalmente dándole vida a las vías rurales, por qué, porque siempre vamos a hacer la rocería para que las cunetas estén limpias, siempre vamos a hacerle bacheos, siempre vamos a hacer limpieza de cunetas de alcantarillas, de box culvert, y remover los derrumbes menores que sean manuales y se complementa con lo que es con maquinaria.

De esta manera garantizamos nosotros que la atención a nivel de mantenimiento, de vías se complementa con maquinaria y de manera manual, estos son los llamados emprendedores rurales que hacen parte también del programa Colombia Rural, y en la siguiente diapositiva vemos, esto es para, los dos anteriores son para garantizar que las vías rurales sean duraderas; ahora cómo garantizamos nosotros que las vías terciarias, perdón, las anteriores son para que sean transitables; ahora cómo garantizamos que sean duraderas, no es necesariamente y ahí digamos es una modificación a la visión, todo el mundo trae, oiga es que la placa huella, la placa huella, la placa huella no es la única solución que tenemos para las vías rurales, muchas veces una vía rural con un alcantarilla o con un box

culvert y bien mantenida es perfecta para el tránsito de cualquier tipo de vehículos, y muchas veces las placa huellas se necesitan solamente para las vías donde hay pendientes muy altas, para las vías donde tenemos unos tipos de terreno muy especiales, esos sitios críticos particulares se les aplica la placa huella, pero también hay sectores donde hacemos un filtro, una cuneta, un gavión, o una estabilización de la rodadura, no necesariamente tiene que ser placa huella, si no tenemos tráfico para placa huella por qué no podemos hacer estabilizaciones con unas tecnologías y eso es lo que ya estamos garantizando en el programa de Colombia Rural, que las intervenciones a nivel de mejoramiento sean con tratamientos superficiales, con estabilizaciones, con nuevas tecnologías, con placa huellas donde se requieran.

Pero esto qué garantiza, que las intervenciones son integrales, que las intervenciones en un kilómetro pueden tener uno 100 metros de placa huella y con eso garantiza que el kilómetro tiene una movilidad totalmente adecuada, esa es una inversión inteligente en todas las vías terciarias del país.

Y de esta manera, y esto cómo lo hacemos, con entes territoriales, comunidades, y los batallones de ingenieros, en la siguiente diapositiva, entonces de esta manera qué les estoy comentando, que cambiamos esa visión de hacer placa-huellas aisladas para hacer intervenciones integrales a nivel de mantenimiento con maquinaria, mantenimiento con mano de obra rural, y mejoramiento puntual de lo que se requiera para garantizar que la vía sea duradera, una alcantarilla hace que una vía sea duradera, un filtro, una cuneta, en una vía terciaria de montaña, hace que una vía terciaria sea duradera.

Entonces esa es la política de Estado construida, y como les comenté en un principio, así es que se priorizan los corredores, entonces para criterios de agro, para criterios de turismo, para criterios de consolidación en el proceso de paz, es que le ponemos apellido a esa forma de intervenirlo, es que decimos que vamos a intervenir el corredor del municipio de ... O del municipio X, Y, o Z, cualquier municipio del país puede generar intervención basada en esa priorización que mencionamos ahorita y esa priorización se da en torno a los tres criterios, agro, turismo, y paz, y ¿cómo se va a hacer?, como lo acabo de mencionar, con mantenimiento y con mejoramiento.

Estos son los batallones de ingenieros que tenemos en el país, 9.900 kilómetros aparecen totales, son los kilómetros que se van a garantizar mantenimiento o sea nosotros ya podemos llamar al Ejército para que esté haciendo raspado de vías, mantenimiento, remoción de derrumbes, en casi 10.000 kilómetros de estas vías rurales del país, por qué, porque es la capacidad operativa que ellos tienen, hubiésemos querido que fuera más, pero entonces vamos a empezar con las maquinarias que ellos tienen hoy en los 17 batallones de ingenieros que aparecen ahí en Cesar, Guajira, Valle, todos los departamentos que aparecen, entonces vamos a

empezar con esos batallones de ingenieros, pero en la medida en que esto vaya creciendo y se vuelva una política de Estado, los batallones de ingenieros se van a volver protagonistas ¿por qué?, porque vamos a tener la posibilidad de crecer también en bancos de maquinaria.

Teníamos que empezar con qué, con los bancos de maquinaria que ellos tenían hoy, y con los batallones de ingenieros estamos haciendo otra cosa muy importante, y es que con la Universidad Nacional estamos para los puentes semi permanentes, esos puentes provisionales, estamos diseñando nuestra propia tecnología de puentes para patentarse en Colombia con un diseño tipo de puentes metálicos para garantizar que hagamos la producción de esos puentes con los batallones de ingenieros, entonces vamos a volvernos productores de puentes para que nos cueste casi una sexta parte de lo que normalmente cueste y de esta manera garanticemos también intervenciones en puentes sobre las diferentes vías del país, con cargo a los batallones de ingenieros, pero con los presupuestos de las diferentes entidades.

Podemos observar, lo que les comentaba acerca de las intervenciones, un tramo de placa huella, un tramo de afirmado bien mantenido, un filtro, una cuneta, entonces a lo largo de 5 kilómetros de vía nosotros tenemos las intervenciones de diferentes tipos, de tal manera que se garantice siempre que la vía sea durable y que sea transitable, todos los días de año con cualquier tipo de vehículo, eso es lo que está orientado para el mejoramiento de los corredores productivos del país, y de esta manera es que garantizaremos nosotros que en la medida en que tengamos más presupuesto, pues más intervenciones podremos tener, tenemos limitaciones presupuestales que todas las conocemos, sin embargo, tenemos plata, tenemos una estrategia clara, que podemos generar esa intervención.

Y el siguiente elemento es algo que tiene que ver con un elemento esencial, en la siguiente diapositiva, y es lo que tiene que ver -en la siguiente diapositiva por favor- con lo que hay detrás del programa de Colombia Rural, que tuvo un andamiaje técnico y un andamiaje de estructuración en donde diferentes expertos del país en ingeniería, academia y demás, han estado trabajando desde diferentes puntos de vista para lograr que el programa Colombia Rural no sea solo ir a pavimentar vías, no, es ir a pavimentar vías, pero también ir a generar una estructura técnica y normativa, procedimientos de construcción, innovación de nuevas tecnologías, inventarios y demás, para garantizar que las vías terciarias tengan toda una política de Estado, que intervengan todas las entidades y que de esta manera podamos tener una robustez técnica para poder garantizar las intervenciones rurales.

Les voy a contar de algunas de ellas, por ejemplo tenemos un aplicativo virtual, que esa yo estoy seguro que a ustedes senadores les va a servir demasiado, cuando en las regiones les dicen, oiga, cómo hago para conseguirme el diseño de un puente, de un puente sobre una vía de bajo volumen de tráfico, o

una vía rural; cómo hago para conseguirme el diseño de una vía rural; cómo hago para conseguirme el diseño de un muro de contención rural; es muy fácil ya, diseñamos una cartilla y un aplicativo, una APP, en donde en esa APP un ingeniero va a campo, le mete los datos por ejemplo del ancho del puente, del tráfico, unos datos mínimos, y ese aplicativo le arrojan, con 10 tipo le arroja los planos de diseño, los planos de construcción y las memorias de cálculo, o sea, con ese aplicativo que lo desarrollamos nosotros, de hecho lo estamos postulando como un premio nacional de ingeniería en este momento porque es un aplicativo en el que va a ayudar a que tengamos proyectos estructurados en el país, para poder intervenir, para poder gastar la plata de regalías, para poder invertir toda la plata que tenemos en todas partes, ya nos la aceptaron en regalías la metodología, y de esta manera nosotros con esta cartilla podemos hacer el desatraso de eso de que no hay diseños, entonces no hay cómo intervenir, con esa cartilla y ese aplicativo lo podemos lograr y es parte del programa Colombia Rural.

Lo otro que les decía, el licenciamiento ambiental y minero para las nuevas fuentes de materiales, exclusivamente para el programa Colombia Rural y orientado a fuentes de materiales estatales, o sea, municipales o departamentales, tenemos un procedimiento expedito donde el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Minas, bajo un decreto y unas resoluciones, y ustedes fueron los que nos apoyaron en esto, porque ustedes lo hicieron como una obligación desde el mismo plan de desarrollo, ustedes lo pusieron como un requisito desde el plan de desarrollo y ustedes nos permitieron que esto se hiciera realidad, y ahora el Ministerio de Minas y el Ministerio de Ambiente están jugados expidiendo nuevas fuentes de materiales con procedimientos expés para la Colombia Rural, para las vías rurales. El programa de emprendedores rurales es algo en el que el campo va a estar trabajando y tiene una cartilla, una guía, una metodología, en donde se saben los rendimientos, las maquinarias que necesita las herramientas, todo, los inventarios, y la Senadora Nora nos comentaba hace un rato, los inventarios de la red terciaria son fundamentales para el país, no teníamos inventarios desde el año 2010, y esto qué hacía, que tuviéramos 140.000 kilómetros de vías inventariadas, de vías terciarias; entonces, empezamos a hacer tres estrategias puntuales; una, el Viceministerio de Infraestructura y la dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, ellos se encargaron de trabajar con los planes viales municipales y departamentales y empezaron a hacer inventarios con los municipios y departamentos pues que tuvieron esa voluntad de querer hacerlo, pero se logró ahí avanzar en una parte.

Dos, diseñamos un programa que se llama campamentos viales, y es que con las universidades, con un software que adelantamos, con un GPS y una serie de herramientas, a los estudiantes de último semestre de ingeniería los estamos poniendo a hacer una cosa que no existe si no para los médicos,

los años rurales, entonces ya estamos mandando a los ingenieros en el año rural para que hagan a través del programa de los campamentos viales inventarios sobre las vías terciarias con un software ya establecido.

Y tres, a través de un trabajo que estamos haciendo entre el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Instituto Nacional de Vías, utilizando tecnología satelital, algoritmos genéticos, y toda una serie de imágenes satelitales estamos reconstruyendo las redes de las vías terciarias del país, y de esta forma es que estamos teniendo el mapeo y el diagnóstico de cómo están lo hacemos con el inventario de los campamentos, y lo que les decía que hacía el ministerio.

Entonces, de esta manera estamos actualizándolos, sino que es que, Senadora Nora, el último inventario de había hecho en el año 2010, hasta el año 2018 no se había hecho nada de inventarios y por eso las cifras que se tienen de los 142.000 kilómetros son basados en ese inventario, por eso es que hoy, nosotros desde que iniciamos el programa Colombia Rural lo pusimos como una estrategia, y esperamos nosotros en el año 2021, tener ya los resultados del inventario nuevo de la red terciaria, las proyecciones que estamos haciendo es que puede llegar a ascender hasta los 200.000 kilómetros, no tenemos todavía claridad, pero eso es una tarea fundamental que la estamos llevando a cabo dentro del programa Colombia Rural.

Otros temas adicionales, estamos trabajando con el material de fresado de las vías primarias, lo estamos aplicando en vías terciarias y diseñamos una mezcla tipo con unos aditamentos en los que, con esos materiales de fresado empezamos a mejorar vías terciarias, eso hace parte también de una guía metodológica que, una guía técnica, en la cual estamos implementando dentro del programa Colombia Rural, o sea, las vías terciarias en el país ya tienen una forma de intervenir con esos fresados también, eso es elemento adicional; y lo otro es que estamos trabajado en territorios indígenas, con el Ministerio del Interior, por ejemplo empezamos con los pastos en el departamento de Nariño, estamos con una inversión de 25.000 millones de pesos, pero también estamos trabajando con el Ministerio de Transporte liderada desde la Ministra de Transporte, con el Cauca, con el Huila, con otros departamentos, con Caldas, con otros departamentos donde hay presencias, y hemos diseñado por ejemplo la cartilla tipo para los caminos ancestrales, también hace parte del programa Colombia Rural.

Todo esto es un andamiaje técnico, no es solo pavimentar, pasar máquinas, tener personas, no, esto tiene un andamiaje técnico, unas especificaciones técnicas, una estructura, todo creado por este Gobierno como una estrategia global de intervención en las vías terciarias.

La siguiente diapositiva. Ah! bueno, la siguiente diapositiva lo que muestra es, esa cartilla que les digo, ese aplicativo, para cuando los alcaldes les



digán a ustedes, o en la comunidad, oiga, cómo hago para conseguir el diseño de un puente, no, esto es muy fácil, con ese aplicativo que es público, que la lanzamos hace aproximadamente 3 meses, 4 meses, lo lanzamos ahorita en la pandemia, pero con ese aplicativo vamos a tener la posibilidad de tener diseños, y este pues, ahí estaba mostrando como una imagen de eso, pero les recalco porque yo sé que a ustedes permanentemente les viven pidiendo, ve, cómo hago para tener el diseño de este puente, de este muro de contención, de este pavimento, de esta alcantarilla, de lo que sea, aquí ya tenemos cómo tener estudios y diseños, cómo tener planos de memorias claras de diseño, claras de construcción y cómo podemos tener memorias de cálculo en torno a los diseños.

Entonces, todo esto, la siguiente diapositiva por favor, este es el andamiaje técnico, y ahora, cómo se financia la inversión en las vías rurales. El Presidente Iván Duque cuando planteó en su Plan Nacional de Desarrollo, él cogió y estableció que, el país tiene que tener esta estrategia para generar equidad en el campo, pero cómo lo financiamos, a través de seis mecanismos de financiación, y es muy importante mencionarles a ustedes, porque es que en todos los mecanismos de financiación estamos participando como Estado, y en todos los mecanismos de financiación estamos generando intervenciones.

Entonces, lo primero es, a través del programa Colombia Rural estamos buscando financiación por los OCAD, el OCAD Paz de manera particular, OCAD Paz es donde participa el Instituto Nacional de Vías; con recursos de obras por impuestos, estamos trabajando también por la ruralidad de Colombia en las vías que ahorita les voy a mostrar a continuación; con programas del Presupuesto General de la Nación, el número tres que dice vías regionales, a través de, por ejemplo los pactos regionales, o los... ¿cómo era que se llamaba antes? Los contratos plan, o los pactos territoriales que tenemos ahora, los pactos regionales, o con los recursos de la venta de Isagen, o con esos recursos que se devolvieron del Presupuesto Nacional, se nos incorpora al Inviás, pero es plata de destinación específica a unos departamentos y a unas vías como tal que hacen parte de la fuente y de financiación, del programa Colombia Rural en donde tiene priorización las vías rurales.

Pero también tenemos el número cuatro que son los recursos de cooperación, y ahí es importante mencionarles, por ejemplo, la semana pasada, el 8 de septiembre firmamos el convenio con Howard Buffet, un convenio que viene gestionando este Gobierno, el Gobierno del Presidente Iván Duque, garantizó la, que nos dieran 160.000 millones de pesos, el 8 de septiembre se firmó el primer desembolso, casi 60.000 millones de pesos, y con esto en la región del Catatumbo empezaremos a construir casi 80 kilómetros de vías rurales, eso es también de la financiación que estamos consiguiendo, pero nos fuimos a las embajadas, a varias embajadas a conseguir recursos para los puentes de las vías

rurales; entonces, ese es el número cuatro, que son recursos de cooperación.

El número 5, es el Presupuesto General de la Nación, que es una parte de la inversión, que es lo que ustedes venían mencionando ahorita y ahora les explico cómo está distribuida la plata de Colombia Rural del Presupuesto General de la Nación.

Y el número 6, son las cofinanciaciones de los entes territoriales, entes territoriales y privados, por ejemplo Ecopetrol nos ha ayudado a cofinanciar, gobernaciones nos han ayudado a cofinanciar, municipios han ayudado a cofinanciar, ¿por qué? porque es que recuerden antes cuando decíamos que el Inviás tiene solo una parte de las vías terciarias, el Inviás tiene solo 27.000 kilómetros, pero 100.000 kilómetros son de los municipios, entonces los municipios han ayudado con algo, pero han ayudado a cofinanciar; Ecopetrol, ha ayudado a cofinanciar algunos municipios también; entonces, de esta manera es que vemos nosotros que la forma de financiar el programa Colombia Rural es bajo de estas seis estrategias, el programa Colombia Rural es la intervención en el campo de las vías, es desatrasarnos en la ruralidad para hacer que nuestros corredores sean productivos para el turismo y para el campo.

Entonces, ahí termino ya la segunda parte de la presentación, falta la tercera parte que esta de pronto es un poco más rápida, pero trato de, y ustedes me dirán a qué nivel de detalle se los presento.

La tercera parte voy a tratar de decírsela, presidente, deme la posibilidad de decírsela en 10 minuticos para que, porque son las inversiones por regiones, y yo creo que a ustedes de pronto les interesa eso, de todas formas la presentación tiene, no quiere decir que vaya a hacer las 200 diapositivas, la presentación tiene como 200 diapositivas, pero es porque se las quiero dejar a ustedes, para que ustedes vean cada una de esas inversiones que se están haciendo en el país, para que ustedes vean cómo es que las estamos llevando a cabo y de esta manera yo les dejo la presentación, pero voy a tratar de hacerlo lo más rápido posible este tercer capítulo de cómo son las inversiones en las vías terciarias y cómo estas vías rurales se vuelven aceleradores directos de la reactivación económica y de la generación de empleo en todas las regiones del país, debido a la afectación por el Covid.

En la siguiente diapositiva, y ahí está actualizado a hoy prácticamente, tenemos las diferentes inversiones que estamos realizando, como meta tenemos, por recursos de Isagen, lo vemos a mano derecha, en los dos años de Gobierno, esto es lo que se ha invertido en 2 años de gobierno, la plata que hoy se ha firmado en 2 años de Gobierno; por Isagen, 467.000 millones de pesos en 83 proyectos; por obras por impuestos, 31 proyectos, 361.000 millones de pesos; por el Presupuesto General de la Nación conectividad regional, estoy hablándole en la parte derecha de la presentación, 10 proyectos, 408.000 millones de pesos; por cooperación

internacional, 15 proyectos, 167.000 millones de pesos. Ahora la mano izquierda, OCAD Paz, 267 proyectos, uno con 3 billones de pesos que se están invirtiendo en la ruralidad de OCAD Paz; por los convenidos de Colombia Rural, 183 municipios, y el 184 es el convenio con el ejército, por eso son 184 convenios, entre el año 19 y 20, 31 de diciembre del 19 y año 2020, 205.000 millones de pesos; el bicentenario, en algunos departamentos puntuales, 17 proyectos, 331.000 millones de pesos; por eso es que hoy ya tenemos financiados, donde dice la fila de metas, tres con 1 billones de pesos, 478 municipios donde estamos haciendo intervenciones, 433 kilómetros de vías financiadas; ahí subió 1.200 kilómetros, ¿por qué? Porque es que los convenios 205.000 millones de pesos lo logramos firmar gracias a un descongelamiento que nos hizo el Ministerio de Hacienda la semana, hace 15 días, y entonces ya logramos nosotros firmar esos 1.200 kilómetros y por eso tenemos hoy ya firmados como metas en vías terciarias, 2.237 firmados, 52 puentes para construir firmados y financiados en esos 3.1 billones; (punto) 2 kilómetros de vías ancestrales; 34 kilómetros de ciclorrutas; un malecón; en total, ya tenemos con plata asegurada, contratos firmados, 2.705 kilómetros de vías rurales.

¿Y qué avances tenemos hoy? este sí es lo que yo les había presentado, pues está actualizado a hoy, de pronto tiene 2 kilómetros de más a lo que les había entregado en el informe a ustedes, pero tenemos, en los mismos municipios tenemos vías secundarias, de los 433 ya hemos terminado 304 vías secundarias; de las vías terciarias de los 2.200, ya hemos terminado 578, tenemos 17 puentes terminados, 200 metros de caminos ancestrales, 5 kilómetros de ciclorrutas y el malecón de Turbo que terminó, 888 kilómetros hemos terminado, en 2 años de gobierno con esta, pero recordemos, la financiación nos cayó pues en 1.200 kilómetros recientemente y por eso está toda la estrategia ya montada para su ejecución.

En la siguiente diapositiva podemos observar lo que es la plata de Colombia Rural como tal de lo que hemos hablado de Presupuesto General de la Nación, año 20 y 21, lo que la ministra comentaba ahorita, si le sumamos 20, 21, más 22, son, por eso hablamos 20, 21 y 22, de 1 con 5 billones de pesos, que es lo que nos quedaría faltando por invertir; pero lo que tenemos ahora son para los 958 municipios, es muy importante mencionarles a ustedes, se hizo la postulación por primera vez a nivel digital, virtual, los alcaldes desde sus escritorios, no tuvieron que tener tramitadores, lo hicieron todo de manera directa, o con el acompañamiento de ustedes, ustedes nos acompañaron en muchos de estos casos, y los alcaldes postularon 958 municipios, al final los priorizamos, el número 2 a la izquierda, priorizamos 938 en unas visitas que hicimos el año pasado, publicamos el orden de ilegitimidad en diciembre basados en esas visitas de los 938, y firmamos los primeros convenios, los 183, hasta el 31 de diciembre del 19 y este año.

Entonces, con esto estamos garantizando nosotros que, la etapa 1, los 183 convenios que firmamos desde el 31 de diciembre hasta este año, están ya en licitaciones, 183 convenios; la etapa 2, que fueron 68 convenios con municipios PDET, ya estamos iniciando obras; y la etapa 3, que son 687 convenios, entre el año 21 y 22, estamos ya con el tema de solicitud de vigencias futuras, de los 600.000 millones de pesos que aparecen para el año siguiente, y con esto estamos reactivando para generación de nuevos empleos, 210.000 nuevos empleos entre directos e indirectos. Y ahí hay un tema muy importante, visitamos 5.300...

Me quedan 2 minuticos presidente, por favor para terminarles de contar rápidamente y si las pasan. Pasemos rápidamente entonces las siguientes diapositivas para que ustedes las puedan observar.

Aquí lo que encuentran son esos 183 kilómetros las metas, iniciamos obras todas ahorita el mes entrante, la siguiente diapositiva, 50.000 empleos, ya están firmados, estos 68 municipios, ya iniciamos, ya todos los contratos tienen orden de inicio en este momento y las obras, y están empezando a llegar maquinaria a cada uno de estos 68 municipios, con esto generamos 20.000 empleos directos en los 68 municipios.

La siguiente diapositiva. 755 convenios que son con los 600.000 millones de pesos que aparecen en la plata del año 21, entonces ya estamos pidiendo las vigencias futuras y empezamos todas estas obras iniciarlas en el año 2021, 210.000 empleos directos.

La siguiente diapositiva por favor. Y estas son las intervenciones, por qué les quería mostrar este cuadro y llegar acá, ya para que ustedes continúen el resto, y es que en Amazonas tenemos un proyecto, 5 kilómetros de meta, lo que se ha ejecutado, cuánto va por OCAD Paz, y cada una de las fuentes de financiación. Entonces, ya aquí aparece por departamento, cómo está cada una de las fuentes de financiación, el número de proyecto, las metas en kilómetros y por eso es que al final los kilómetros meta dan 2.700.

Este es el cuadro general, 3.1 billones de pesos, lo que se ha invertido ahora, lo que está contratado por cada fuente de financiación.

En la siguiente diapositiva por favor, vamos a ver un tema, y es, ¡ah! bueno, estos son los proyectos para la reactivación económica y los 50 proyectos que el Presidente Iván Duque ha denominado Compromiso Colombia, en las diferentes regiones del país, después se los muestro también, después cuando tenga la posibilidad de tener un poquitico, para explicarles en detalle estos proyectos, pero ya todos están en procesos de, están financiados en el marco de gastos, están en el proyecto de presupuesto y con esto garantizaremos la intervención de -la siguiente también por favor- 50 proyectos, casi 11 billones de pesos, vías primarias, pero son vías rurales, son las vías al Chocó, las vías al Arauca, las vías a la Guajira, las vías al Putumayo, las vías que generan integración en todo el país.

Y en las siguientes diapositivas entonces ustedes van a observar las intervenciones por departamento, entonces aquí está el resumen para cada departamento, y en la siguiente diapositiva empiezan a encontrar el proyecto de cada uno de esos departamentos y cómo está cada una.

Y en la siguiente, vamos a ir pasando, esto es de, estamos hablando del departamento de Antioquia. La siguiente, la siguiente, por obras por impuestos, por PDET, la siguiente, por Colombia Rural, los convenios que firmamos por Colombia Rural, con los recursos de Isagen, la siguiente, lo que hemos terminado en este Gobierno y lo que hemos financiado, y estas son las fotos que dan realidad a que hemos garantizado esa intervención y esa financiación.

La siguiente, ahí van viendo fotos ya de todos esos proyectos que en este momento estamos ejecutando en la ruralidad colombiana. Por ejemplo, la vía de la izquierda, el Malecón de Turbo, ese Malecón de Turbo es una vía espectacular; en Marinilla; en San Gil; entonces, son 2237 kilómetros de vías rurales, y aquí empezamos, el departamento de Bolívar, y así sucesivamente va avanzando.

Entonces, estos son, y así aparece toda la presentación, esto otro obviamente no se los quería presentar en detalle, esto otro se los quería era dejar a ustedes para que puedan observar y puedan ver todas las inversiones que está haciendo el gobierno del Presidente. Que si necesitamos recursos...

Si logramos nosotros la financiación, que el presupuesto lo respeten, que el presupuesto no lo congelen, tenemos en este momento 100.000 millones de pesos bloqueados, pero si logramos nosotros tener más plata, pues más kilómetros podemos aumentar en inversiones y de esta manera en cada uno de los departamentos es que estamos generando equidad en el campo.

Entonces, creo que con esto pude comentarles y resolver todas las dudas que han venido comentando pues a lo largo de la presentación los honorables senadores, y complemento un poco con referencia a lo que la señora ministra pues nos mencionó, entonces dispuesto también a cualquier información que se requiera de manera adicional o complementaria a los departamentos que sea de interés de parte de ustedes, y atento a que juntos podamos conseguir los recursos para garantizar que las vías rurales sean totalmente atendidas en el país.

**- El señor Presidente otorga el uso de la palabra a la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez y, en su condición de citante del debate, expresa:**

Muchas gracias señor Presidente, excuse la no apertura del micrófono, pero yo quería hacerle una pregunta como citante, y con fundamento en lo siguiente, mire, cuando uno compra un vehículo, a uno dentro del precio de ese vehículo le incluye una especie de tasa o de tributo o de contribución ambiental por la contaminación que generan esas llantas, o cuando uno va y compra llantas, eso luego se debe invertir en la extinción, destrucción o reciclaje

de esas llantas de tal manera que no contaminen el medio ambiente. Yo no sé si hace unos años los compañeros de la Comisión recuerdan que esto tuvo un debate, porque finalmente se descubrió que esas llantas que debían reciclarse o que debían destruirse, terminaron en un terreno inmenso lleno de millones de llantas que finalmente no eran destruidas, no eran recicladas, y que se habían convertido en un dolor de cabeza y que simplemente existía un enriquecimiento sin causa por parte de la fundación que tenía el contrato o el manejo de estas llantas con los privados concesionarios que venden tanto vehículos como llantas, y la Comisión Quinta llevó o citó a alguien que se había ofrecido, y explicaba este sentido, por qué la cantidad de llantas, finalmente de lo que se trataba era de que se utilizaban los recursos que pagaban los usuarios, pero finalmente eso realmente no cumplía sus fines; eso como antecedente o precedente para hacer el siguiente planteamiento: en Estados Unidos ese reciclaje, esa utilización de llantas usadas, sirve como base para construir vías, y resulta que consultando un constructor o un experto en esta materia hace unos años, unos 2 años, me precisaba que mientras un kilómetro de pavimento, de concreto rígido, costaba entre 1000 millones de pesos a 1100, un kilómetro de, hecho con llantas recicladas y que se veía como asfalto, que son muchas de las vías que vemos la mayoría en Estados Unidos, en el país representaba unos 300 millones de pesos, significaba que más o menos con 1000 millones que utilizábamos en un kilómetro de concreto podíamos hacer vías que en caucho revuelto con asfalto, representaba unos 3 kilómetros aproximados de vías.

Mi pregunta viene a colación en el siguiente sentido, ¿por qué razón si eventualmente esto es así y consultando también el sistema norteamericano, por qué razón Invias y el Ministerio de Transporte no hace uso, no hace uso de este sistema?, y por qué esa fuente de empleo que se quiere generar o el emprendimiento no se orienta precisamente a este sistema ya probado en los Estados Unidos, y que inclusive acabo de ver entre otras cosas del doctor García, Carlos García, que fue director de Invias y creo que actualmente es Vicepresidente de la ANI, proyectando, programando, hablando, este sistema de llantas recicladas para la construcción de vías de carretera.

Eso era, y cuál es la razón, que el Ministerio nos explique por qué esta razón, por qué esa diferencia de valores, por qué no utilizar el sistema.

**- El señor Presidente, señala:**

Doctor Juan Esteban entonces a ver si escuchamos al doctor Juan Carlos Zambrano por 10 minuticos, escuchamos a los Senadores y usted nos absuelve todas las dudas, incluida la de la Senadora Daira.

**- Interviene el doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas, Director de la Agencia de Renovación del Territorio - ART, quien expone:**

Iniciaría básicamente con una presentación, no sé si está lista, rápidamente mencionando que la Agencia



de Renovación del Territorio viene trabajando en 170 municipios, ese es nuestro universo, la agencia tiene unos temas referentes y hemos venido trabajando en estos 170 municipios, zonas de los programas de desarrollo con enfoque territorial que ustedes conocen que son los PDET, nosotros arrancamos la participación y la planeación desde hace unos años, venimos trabajando en este momento lo referente a la implementación, implementación en dos puntos clave que son, lo referente a la estructuración y lo referente a la ejecución, pero la agencia no solo tiene lo referente al sector vial, sino que tiene los 8 pilares en los cuales desde la planeación participativa vienen desarrollándose.

Voy a tomar un poco el tiempo para mencionarles lo referente a todo este particular, la planeación salió de las comunidades, es decir, todo lo que nosotros estamos desarrollando viene de los programas de desarrollo territorial, comunidades, alcaldes, gobernadores, nivel nacional, participaron más de 220.000 personas en todos estos procesos y ahí fuimos a más de 11.000 veredas, 440 delegados de grupos motor, 1627 núcleos veredales, aproximadamente 1600 encuentros submunicipales de construcción, donde también tuvimos reuniones con las comunidades indígenas y más de 116 rutas con la población étnica. A partir de eso es que nosotros construimos con toda la institucionalidad, no solo del orden territorial, sino del orden nacional, llámese también, academia, operantes, privados, toda la articulación donde estamos desarrollando nuestro proceso para el cumplimiento de todo lo que es el cierre de brechas en los próximos años.

Allí vemos también en esta diapositiva que acabo de mencionar, cómo viene la pirámide desde la construcción con comunidades, construcción con los municipios, construcción con los departamentos.

De allí salieron 32.000 iniciativas, a la siguiente por favor. Es muy importante tener en cuenta que esto es lo que la agencia parte, desde allí parte, de las 32.000 iniciativas que se acordaron en todo este proceso, hay los pilares que ustedes pueden observar, ordenamiento social de la propiedad; infraestructura de adecuación; salud rural; educación; vivienda; reactivación económica; pilar 7, derecho a la alimentación; y 8, reconciliación, convivencia y paz.

Aquí están cada uno de los pilares que tuvieron, el pilar 2 es donde está el tema vial, pero no solo el tema vial, sino el de infraestructura en general, para estos 170 municipios. Como les menciono, 32.808 iniciativas.

Pero en las iniciativas que salieron del territorio, no solo teníamos que decir, ok, es que consideramos que esto es necesario, sino que tenía que tener un enganche con el orden nacional y el orden territorial.

Dentro de este importante es súper importante, por eso mencionaba en la implementación lo referente a ya, no solo esa planeación general, sino la planeación de las hojas de ruta para el corto, mediano y largo plazo, acordémonos que esto, la implementación abarca 15 años, y todo

esto tenemos que hacer la planeación, no solo de corto, de mediano, sino de largo plazo. En este momento podría circunscribirme a la parte del corto plazo, en el tema de la planeación tenemos dos puntos claves, las sesiones institucionales que estamos realizando en cabeza del doctor Emilio José Archila, donde trabajamos, vuelvo y reitero, con la institucionalidad territorial y con la institucionalidad nacional en saber en el 2020 y 2021, cuáles son esas rutas puntuales que estamos haciendo, muchos de estas se están trabajando lógicamente y está de acuerdo y articulado con lo que mencionaba ahora el doctor Juan Esteban, porque esto la agencia no es una ejecutora si no es más fuerte en el tema de gestión, y cuando hablo de gestión es poder articular ese nación-territorio para desarrollar lo que en su momento quedaron en los planes de desarrollo con enfoque territorial.

Pero también trabajamos con todas las entidades en los planes maestros de estructuración, así hemos trabajado en estos 170 municipios cómo vamos a desarrollar todos los temas viales, de energía, de agua, proyectos, pero no solo en decir qué es lo que vamos de acuerdo a las iniciativas, con qué recursos podemos contar, qué entidades vienen a trabajar de la mano con nosotros para poder avanzar en todo este mundo y en todo este universo que es poder cerrar las brechas en estos 170 municipios de manera integral.

Vemos la cantidad dentro de los 8 pilares de las entidades, aquí estoy hablando solo del orden gubernamental, así tenemos mapeado el orden territorial, vuelvo y repito, no solo el público, sino privados, cooperantes, todo; aquí vemos en el pilar 2 cómo se construyen esos planes de estructuración, por eso ya el doctor Juan Esteban les mencionaba qué estamos ya alineando para que todos esos recursos que ustedes también aprobaron acá en el tema de regalías, puedan llevarse a cabo en estos 170 municipios y en el desarrollo de esos planes y proyectos y hojas de ruta que estamos construyendo conjuntamente y que ya hemos construido, ahí ustedes ven todos los pilares a ver por ejemplo cómo la UPRA dice que el desarrollo del territorio en el tema rural debe articular la parte referente a cultivos, debe también tener en cuenta toda la parte de los bienes públicos, ejemplo comercializadoras o los temas viales que son la integralidad de todos estos pilares para desarrollar estos territorios.

Voy a detenerme un poco en el plan maestro de estructuración, es importante cómo trabajamos estos planes -sigamos- de estructuración, y hablo de los diferentes sectores, mesas de trabajo por subregiones, acordémonos que son 16 subregiones PDET, 19 departamentos, ya son 170 municipios, que es donde les digo que nosotros tenemos nuestro horizonte. Entonces, mesas de trabajo en las subregiones, esto todo parte desde las regiones; visitas técnicas, con la participación de las alcaldías, las gobernaciones, Invias, Ministerio de Transporte, estoy hablando solo del plan maestro de estructuración vial, pero así

están los diferentes trabajos que venimos haciendo en los diferentes sectores.

Entonces, se identifican los proyectos estratégicos, se definen una preliminar de inversión, porque es que estamos todos, alcaldes, secretarías, diciendo, ok, esto es importante, prioritario, allí se dan las discusiones en las mesas institucionales que ya vamos a ver, las rutas de gestión de la estructuración y de la inversión y la agencia conjunta con cooperantes y privados, es decir, esa es una articulación clara de lo que estamos haciendo.

¿El plan maestro vial qué nos ha arrojado inicialmente?, que este es un tema, en estos 170 municipios ya se empiezan a hacer los levantamientos, los planes viales municipales en estos municipios de los 19 departamentos, el trabajo con las territoriales también, entonces ya empezamos a determinar que hay 125 vías regionales, y hay muelles 613, que hay vías terciarias de 5.227 tramos, y que definieron las iniciativas, perdón que sea tan reiterativo, lo que define las iniciativas de esa planeación, lo que hablamos en la planeación municipal y departamental es a lo que le estamos apuntando y eso nos va arrojando un tema en los próximos 15 años de un valor aproximado de 42.4, menciono, esto es una valoración inicial, pero ya a partir de planeación cierta muy definida con todos los actores de esos municipios, reitero, partiendo de las iniciativas, eso lo estamos monitoreando, trabajando permanentemente con el Ministerio de Transporte y con Invias, como lo mencionaba tanto la ministra, como el doctor Juan Esteban.

Y a continuación, no solo nosotros tenemos definidos proyectos de corto, mediano y largo plazo, corto sobre todo generación de confianza, sigamos, pero no solo tenemos como lo mencionaba tal vez hace 15 días que estuvo acá el Consejero, el doctor Emilio, los mangos bajitos, no, para poder saber que tenemos que hacer un anillo vial en los próximos 10 años debemos arrancar ya y saber cuál es la participación de cada una de las entidades, es saber cuánto es su costo, para poder saber que si no iniciamos ya no vamos a poder lograr esas vías, y aquí estamos trabajando con los aliados en estructuración, o el pool de estructuradores, tanto públicos si ustedes lo ven, como cooperantes, como privados, como la Academia, estamos moviendo en este momento 1355 proyectos en estructuración, hablo de todos los sectores, de todos los pilares; y 421 de estos proyectos hacen parte del pilar de infraestructura y del sector transporte.

Voy a entrar entonces en la metodología de lo que hace la agencia con los recursos que tenemos nosotros, ya vimos que todo el movimiento de poder hacer la implementación de los PDET, es un conjunto de esfuerzos de las diferentes entidades, de todas las entidades, pero voy a circunscribir una obra en este punto conforme a la solicitud que nos realizaron los citantes de la agencia. La agencia entonces como les mencionaba, es una agencia muy fuerte en gestión, pero de los recursos que tenemos nosotros este año nos han, en el anteproyecto de presupuesto vienen

90.000 millones, de los cuales 45.000 millones son de inversión, pero lógicamente vienen muchas más inversiones en estos proyectos que les estaba mencionando por el tema del Ministerio de Hacienda y las bolsas concursables que tienen, no solo los diferentes Ministerios, sino las diferentes entidades.

¿Qué es lo importante de esta metodología? uno, el trabajo con las comunidades, la confianza y el fortalecimiento de las organizaciones para que puedan ejecutar esos proyectos y puedan también fortalecerse para el próximo que vienen, porque como les mencionaba no solo son los pequeños, son los medianos y los grandes.

Aquí vemos la metodología que usamos nosotros, y que estamos trabajando también con muchas entidades; la identificación por parte de las unidades; las estructuraciones técnicas, donde trabajamos de la mano con los técnicos, por eso hablaba del Invias, de las secretarías departamentales y municipales; el fortalecimiento de las organizaciones; y la ejecución; y aquí viene un punto clave, estoy hablando ya de las obras PDET ART, cómo rinden las comunidades cuentas, cómo ellas mismas en su ejecución de estas pequeñas obras hacen rendiciones de cuentas; aquí vemos una foto que para mí es formidable, cómo las comunidades atraviesan una máquina para poder realizar esa rociadura a las vías, y cómo ellas pusieron sus canoas para poder llevar esa máquina al otro lado para poder hacer esa rodadura de vías, son obras muy pequeñas, no son obras cuantiosas; entonces, esta es por ejemplo, que vemos abajo, es una obra que realizaron las comunidades, estas obras en su gran mayoría las realizan las comunidades trabajando de la mano con nosotros y con los sectores.

Dentro de estas obras hemos logrado terminar en estos dos años 888 obras, más de una por día que ha estado el Gobierno, ¿por qué? por el trabajo comunitario, por el trabajo con las comunidades. Ahí vemos -en la siguiente diapositiva por favor- cómo hemos trabajado con las familias beneficiadas, los empleos generados y las 120 organizaciones comunitarias que vamos digamos fortaleciendo, es muy importante la rendición de cuentas por las comunidades, pongo a manera de ejemplo, resulta que ellos tienen que trabajar con libros contables, con recibos, con ir a ver en las diferentes ferreterías los costos para aminorar, costos que aminoren, costo que se puede reinvertir en la obra, caso así como a veces pueden hacer el cerramiento, pueden hacer las pinturas de las canchas, las casetas comunitarias también, pueden dejar a veces algunas cosas que no estaban inicialmente determinadas en el proyecto; como les mencionaba 888 proyectos.

En la siguiente diapositiva tenemos entonces cada una de las obras, las 400, las 500, las obras PDET y unos ejemplos en cada uno de los municipios, hablo de diferentes obras, una de ellas es vial en Caquetá y la obra 888 que fue en Caldon, Cauca, ejecutada con la Federación Nacional de Cafeteros, donde fue el mejoramiento del puesto de salud de Siberia.

Aquí vemos cada uno de los temas, cómo fortalecemos las comunidades, cómo las juntas de acción comunal en ellas ejecutan las obras, y cómo hacen varios ahorros para poder reinvertirlo, como lo mencionaba.

Entrando un poco al tema vial y puntualmente a las preguntas, aquí vemos en la siguiente diapositiva, cómo hemos avanzado en 358 proyectos de esos 888, 69.000 millones de pesos, hablo, por eso menciono el tema de las obras PDET, que es una parte de todo el universo de lo que mencionaba también el director del Invias, porque aquí viene otras cosas adicionales como OCAD Paz, Presupuesto General de la Nación, cooperantes, aquí me estoy refiriendo solo a lo que realizamos nosotros en estas obras PDET, ahí ustedes miran los empleos que se han generado, las familias que se han beneficiado, las obras que hacen en su gran mayoría las comunidades; ahí es una construcción como ejemplo de placa huella, en la vía Convención - La Vega en pleno centro del Catatumbo, cómo hemos llegado y cómo con las mismas comunidades hemos podido realizar.

¿Pero qué viene adicionalmente? el Gobierno nacional sacó una convocatoria pública, sigamos por favor, para poder seguir realizando estas obras de manera general en los diferentes pilares, vamos a llegar a 115 municipios, 170.000 millones, estima poder fortalecer 900 organizaciones en mejoramiento de infraestructura educativa, mejoramiento de infraestructura comunitaria y el mejoramiento de vías terciarias con obras de arte. Menciono, estas son obras muy pequeñas de generación de confianza.

Ahí están los cálculos de más o menos cuántas obras se harán por cada una de las regiones establecidas.

Yo terminaría ahí mi presentación, de los 10 minutos, agradeciéndole Presidente, y simplemente diciendo que de verdad estamos haciendo esfuerzos grandes en las regiones y simplemente para decir que nuestros PDET, los programas de desarrollo con enfoque territorial, algo maravilloso está pasando.

**- Con la venia de la Presidencia, interviene el honorable Senador Pablo Catatumbo Torres Victoria:**

Este importante debate de control político sobre la red vial terciaria y secundaria nacional, yo quiero decir lo siguiente, las vías regionales tienen la mayor extensión en el país, representan el 69% del total de la malla vial nacional, y en conjunto con las vías secundarias pues comprenden casi el 91% de toda nuestra red vial nacional, así que pues su funcionamiento en óptimos niveles de servicio constituye un elemento relevante para potenciar el crecimiento económico de la población rural del país.

Estas vías, y yo sé que estoy repitiendo verdades sabidas, son las que permiten la movilización de la población rural y la compra y movilización de alimentos que se producen en las zonas rurales hacia las ciudades y municipios del país, pero es que adicionalmente estas vías le permiten al Estado

fortalecer su presencia en la totalidad del territorio para que los ciudadanos puedan beneficiarse de su oferta social, de servicios públicos, de seguridad, de salud, de educación. Pero por otro lado, estas vías le permiten al Estado fortalecer su presencia en la totalidad del territorio, pero además, en las vías terciarias, o es decir, las vías que no están pavimentadas, no existe un direccionamiento claro de la necesidad de realizar labores de mantenimiento rutinario o de forma adecuada, los municipios no cuentan con la experiencia o el conocimiento necesario para ese fin, y la gestión de la red vial regional depende de las decisiones e intereses particulares de las autoridades locales, que no siempre coinciden con las necesidades de conservación rutinaria y el mantenimiento preventivo de las vías.

Por eso yo quiero saludar, quiero saludar lo que he escuchado, de los altos funcionarios del Gobierno que están presentes, de que el Ejército con sus batallones de ingenieros van a contribuir, a mejorar esa situación, me parece una iniciativa muy importante. En los Estados Unidos el ferrocarril y las carreteras y el presidente Roosevelt las construyó con el apoyo del ejército, ese debiera ser una función permanente del ejército para ayudar a construir patria.

También alguna vez, vuelvo y lo reitero, alguna vez le dije a algún Senador, hombre, por qué esas maquinarias que ustedes decomisan de minería que llaman ustedes ilegal, pero es que son centenares de retroexcavadoras, buldóceres, bueno, todos sabemos esa maquinaria que se utiliza ahí, por qué la queman, por qué no la decomisan y la incorporan a este tipo de actividades, yo creo que eso debe ser reevaluado por el Gobierno, no quemar esas maquinarias, decomísenlas, quítenlas, pero incorpórenlas a este tipo de actividades para que podamos mejorar esa acción en las carreteras de la red terciaria que llamamos.

Ahora bien, dada la importancia de las vías rurales para la generación de empleo en el campo, la reactivación de actividades económicas, legales en zonas apartadas, para que se desliguen de cultivos de uso ilícito y se ingresen estos territorios a la nación, los proyectos de vías terciarias constituyen una herramienta fundamental para construir paz en las regiones. Es por eso que por estos motivos que he expuesto, yo sí considero necesario plantear lo siguiente, el Decreto 1790 de 2003 suprimió el Fondo Nacional de Caminos Vecinales y le entregó la responsabilidad de la red de vías terciarias al Instituto Nacional de Vías - Invias, asignándole las funciones a una sola subdirección, la red terciaria y férrea, pero francamente es un tema para que lo discutamos, hoy vemos escasos resultados de esa gestión.

Nosotros del partido FARC, a través de la Senadora Griselda Lobo, hemos propuesto el Proyecto de ley 037 de 2019, para la separación de esta subdirección y la constitución del Consejo Nacional Asesor de Vías Terciarias, con el propósito



de maximizar la eficiencia de cada una de estas subdirecciones, debido a la diferencia en su objeto, debido a la particularidad de cada una de sus materias y para garantizar el cumplimiento de los objetivos de ese instituto.

Yo sí quiero llamar la atención de los colegas del Senado, para que examinemos ese proyecto y así podamos contar con el apoyo de todos, para sacarlo adelante, para mejorar la gestión que el país hace de sus vías terciarias, reiterando siempre la importancia de las mismas para el necesario desarrollo del campo y del campesinado colombiano, creo que en eso estamos de acuerdo todos.

**- A su turno, el honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía, interviene:**

Empiezo por darle un saludo a la señora Ministra de Transporte, a la doctora Ángela María, al doctor Juan Esteban Gil del Invias, al doctor Zambrano, a todos pues muchas gracias por estar en la Comisión Quinta, espero que el Presidente Álvaro Uribe Vélez que ha sido separado obligatoriamente del cargo de Senador y que hoy se encuentra secuestrado como él bien lo dice, por fin quede hoy en libertad como tiene que ser.

Empiezo señora ministra y doctor Juan Esteban, pues por felicitarlo a ustedes por haberle cumplido al país como le viene cumpliendo el Presidente Iván Duque por las grandes promesas de infraestructura y con toda esa política de terminar tantas cosas que estaban empantanadas, enredadas y que fueron heredadas del gobierno anterior, y el mayor ejemplo de ello el túnel de la línea, nos sentimos muy orgullosos por lo que han hecho ustedes y los 6000 trabajadores que ustedes de muy buena manera hicieron un gran homenaje y aquí está a la entrada del túnel ese, los nombres de cada uno de estos trabajadores colombianos que se la jugaron para hacer realidad la obra de infraestructura más grande de este país, eso es una cosa extraordinaria que nos llena de profundo orgullo, felicitaciones para ustedes, y lo digo porque particularmente siendo del eje cafetero el túnel de la línea a nosotros nos ayuda muchísimo, a todo el país, pero a nosotros particularmente; entonces, pues felicitarlos porque han hecho una extraordinaria labor, yo me siento muy orgullo cuando ustedes vienen a esta Comisión Quinta, porque hay que reconocer que este ministerio es un gran ministerio, manejado de manera transparente, sería, por gente muy responsable que conocen estos temas y por eso pues uno se siente como tan contento con el Ministerio de Transporte y todos sus funcionarios y, bueno.

Yo no me voy a extender mucho, esto aquí está sobre diagnosticado, y aquí hemos hablado mucho en la Comisión de la importancia estratégica de las vías terciarias en el desarrollo del país y pues, por supuesto, que para el desarrollo del sector agropecuario, pero no solo del agropecuario, de toda la ruralidad que no solo es agropecuaria, también es minera, también hay pesca, también hay

cualquier cantidad de posibilidades en el sector rural colombiano y las vías terciarias son fundamentales.

Entonces, a mí me deja muy, le digo la verdad doctor Juan Esteban, yo no conocía lo de Colombia Rural al nivel de detalle que usted nos lo muestra, yo tenía unas ideas generales de lo que era, pero cuando uno ve Colombia Rural como lo ha expuesto hoy, uno ve ahí una política pública muy bien diseñada para enfrentar el desafío enorme que significan esos 140.000 kilómetros de vías terciarias y la cifra que da la ministra y que la repite varias veces se le queda a uno, eso de que valen 200 billones de pesos poner al día esas vías terciarias, pues ahí está todo dicho. Sin embargo, yo veo que, en la cifra, cuando usted nos la presentó aquí, yo veo ahí que entonces se estaría invirtiendo el Gobierno del Presidente Iván Duque, 3 billones en vías terciarias, usted ahorita me cuenta si es eso, si es eso, para uno saber y poder decir pues, tener como en la cabeza la idea.

Yo simplemente me voy a referir rápidamente porque, vea, respetuosamente, respetuosamente voy a aprovechar señor Presidente Jorge Eduardo Londoño, usted que le gusta también madrugar, y a la señora Vicepresidenta Nora con todo el respeto, esta sugerencia me la hizo a mí siendo presidente la vez pasada, el Senador Robledo, y la empezamos a aplicar, estas sesiones arrancadas a las 10 no funcionan, hay que empezar a las 9 de la mañana, pues como tenemos plenaria a las 3, sugerencia respetuosa, para no tener que meter mucho el acelerador, porque aquí siempre se tratan temas siempre muy importantes todo, sugerencia que dejo ahí para la señora Presidente y al Presidente García Realpe.

Es que nosotros ahorita en agosto, Director de Invias, y señora Ministra, con el Representante a la Cámara de Caldas Luis Fernando Gómez de mi partido Centro Democrático, presentamos un proyecto de ley, y un proyecto de ley que presentamos en agosto, radicamos en la Secretaría de Cámara, “por medio del cual se adopta una política pública para la optimización de la red vial terciaria”, voy a hablar simplemente como aporte porque me parece importante pues que conozca la Comisión, pero sobre todo que el director de Invias y la ministra conozcan, aunque yo sé que ya conocen, pero aquí rápidamente les digo en qué estamos pensando, o cuál es la base del proyecto que seguramente podrá recibir muchos aportes, apoyos, y le pido doctor Juan Esteban que se apropie de él, lo mire, lo revise y mire a ver cómo tantas cosas de Colombia Rural, que son política del Gobierno de Iván Duque pero uno de pronto a través de una ley lo puede dejar en el tiempo que me parece fundamental; ¿qué tiene este de clave? ¿nosotros qué hicimos? usted recordará muy bien que entre los años 2009 y 2010, como parte del plan de desarrollo en el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe, el Invias terminó interviniendo 538 municipios con una propuesta muy, muy interesante, que era a través de, prácticamente de créditos no reembolsables, unos recursos que se le entregaban a los municipios para vías terciarias y dependiendo

de qué tan eficientes eran en la utilización de los recursos, se iban a fondo perdido, es decir, la nación condonaba la deuda y si no lo hacían bien perdían la posibilidad de que los tuvieran en cuenta en el año siguiente.

Rápidamente, ¿qué propone el proyecto de ley? que cada año en el Presupuesto General de la Nación existan 2 billones de pesos para el Invias, única y exclusivamente para aplicar a vías terciarias, ¿y serán incrementados? pues será incrementado cada año con el índice de precios, pero arrancando con 2 billones el Invias solo para vías terciarias y aplicando ese mecanismo, como quien dice, son créditos condonables para cada municipio, los criterios priorizan proporcionalmente la, yo hablo mucho de esto aquí en la Comisión, por lo que vivimos nosotros en nuestros departamentos de los andes colombianos, para el caso mío Caldas, o del suyo Antioquia doctor Juan Esteban, que eso es lo mismo, son municipios muy grandes, con muy poquito presupuesto, y con una cantidad gigantesca de vías terciarias, entonces la categoría de municipio, el porcentaje en las ruralidades y el nivel de dependencia de los recursos del sector central nacional, son como unos criterios básicos para poder definir a quién se le, cuáles se priorizan para este apoyo; y la aprobación de crédito sujeta a convenio del desempeño, como se los explicaba ahorita y siempre pues estará allí el municipio, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y serán evaluados y calificados al final por Invias.

Y como les decía, pues de no cumplirse el convenio ya no aplicará para créditos nuevamente, es decir, para que la gente, para que, primero, primero porque a mí me parece que hay que promover la descentralización, uno tiene que confiar en los municipios, y tiene que darles a ellos la posibilidad... (fallas de conexión) ...a ellos las cosas, advirtiéndoles que si no lo hacen bien salen del programa y podrá entrar en una nueva administración, es más o menos lo que la ley le dice a ese alcalde que no quiere hacer esto bien, o manejarlo de manera irregular.

Participan, Invias, el municipio, juntas de acción comunal y todo lo que se nos pueda ocurrir que puedan ayudar en esto como por ejemplo, para el caso nuestro, digamos en Caldas, Antioquia, los comités de cafeteros, o bueno, quien haga sus veces, y que siempre tenga control y vigilancia de los consejos municipales, de veedurías ciudadanas, de los organismos que validan los convenios, las entidades de control, entonces siempre con la modalidad de créditos condonables, y digamos que como usted ha explicado aquí, yo no me voy a detener pues en contar para que sirven esos recursos, para todo lo que se priorice en lo que se va a intervenir, donde usted aquí claramente nos ha expuesto pues que usted en 10 kilómetros con hacer placa huella en uno termina volviéndola, digamos que muy efectiva la movilidad en los trayectos, es decir, haciendo todo lo que haya que hacer, que eso incluye inclusive el mantenimiento de vías.

Doctor Juan Esteban, le voy a dejar esta inquietud, yo he venido votándole corriente a algo y no hemos podido, no hemos podido encontrar con mis asesores de UTL, cuando yo hablo con alcaldes, es esto, porque como no hemos podido encontrar la fórmula seguramente lo que hay que hacer es una gran cruzada de apropiación de los propietarios rurales de las cunetas, vea, ¿de qué se trata esto? cuando usted va por esas vías terciarias de cualquier municipio de Colombia, usted dice, pero por qué será que esta cuneta, porque finalmente las vías terciarias tiene ese problema, bueno, todas las carreteras, pero sobre todo las vías terciarias, si no hay mantenimiento en la cuneta la vía terciaria se acaba rápidamente, rápidamente, y uno dice, pero por qué será que el dueño del predio no entiende que es él el perjudicado y por qué no limpia esa cuneta, yo he estado tratando de generar una ley que obligue a eso, pero siempre se me enreda porque termino generando un tributo, entonces digamos que se pierde ahí como la facilidad de poder operar la norma, pero yo lo que le digo es doctor Juan Esteban, seguramente como hablamos de cifras tan grandes de los costos de mantenimiento de las vías terciarias, por qué no idear, usted hoy nos ha descregado mucho, eso de la aplicación me parece a mí una maravilla, el descrede de los descrestes, eso de que todo el mundo tenga acceso a través de una aplicación de Invias, inclusive al diseño de puentes, a mí me parece eso extraordinario y tenemos que avanzar en eso y seguramente eso es buena parte de lo que ha dejado la virtualidad; ni que hablar doctor Juan Esteban, de que los alcaldes ya no tienen que venir aquí a Bogotá a gastarse un mundo de plata en los viajes, plata que no tienen, aunque muchos lo hacen porque eso finalmente es el sueldo que se les termina triplicando, duplicando, pero yo digo en efectividad, ya no tienen que venir a que los coja un vivo aquí a decirles que por la intermediación y por el direccionamiento de los recursos que les consiguen terminan ellos nombrando los contratistas, esas mafias que se han tejido en Colombia para ayudarle a los alcaldes, usted nos dice que esto todo lo han hecho de manera virtual, la virtualidad ha sido extraordinaria, nos los demuestra usted ahí con la aplicación, pero también cómo resolvieron todos esos programas que se van a hacer en tantos municipios, alcaldes conectados aquí virtualmente para definir todo sin necesidad de intermediarios, eso me parece extraordinario.

Le estaba diciendo que por qué no pensar en una estrategia de concientización del dueño del predio sobre el mantenimiento de la cuneta de su predio, si todo estuviera en la conciencia cuántos miles de millones no nos ahorraríamos si se mantuviera limpia la cuneta, y yo le echo cabeza y le echo cabeza, y no he podido encontrar la fórmula legal para obligar al propietario del predio a que tiene que tener la cuneta limpia, pero digamos que, como una ley, pues como no la hemos podido encontrar y le estoy botando corriente hace mucho rato, siempre se va a un impuesto siempre termina siendo un impuesto lo que terminaría uno ahí generando; entonces, por

qué no producir un ejercicio de concientización para que los dueños de los predios mantengan limpia sus cunetas, yo creo que lo que valga la propuesta de publicidad, de promoción, de eso, se paga con lo que se van a ahorrar los municipio y se ahorra el Estado, pues llámese municipio, departamento o el mismo Invias, en recursos para el mantenimiento de vías terciarias, me parece, se lo dejo ahí como una idea que no he podido yo como aterrizar.

¿Qué me parece bueno de este proyecto que hemos presentado con el Representante Fernando Gómez? que sí, por ejemplo, con todo lo que lo pueda enriquecer los debates que tendrá en el Congreso de la República, esto entró por Cámara, lo radicamos en Cámara, si usted lo coge doctor Juan Esteban, usted que conoce esta política porque le tocó también, lo que nosotros estamos tratando de actualizar a lo que hicieron en el Gobierno del Presidente Uribe con tanta efectividad, si pudiéramos adecuar esto a tantas cosas que tiene Colombia Rural, podíamos dejarle una política pública digamos que ya en una ley de la República a las vías terciarias de Colombia, que me parece de la mayor importancia y podría ser un gran aporte, por eso pedirle pues que coja este proyecto y usted nos puede ayudar para que podamos en los debates en las Comisiones y en la plenaria, podamos incorporarle buena parte de las cosas que lo podría hacer un muchísimo mejor proyecto como política pública para vías terciarias.

Muchísimas gracias a la señora Ministra, doctor Juan Esteban y, por supuesto, al doctor Zambrano, no puedo Ministra en un escenario de la Comisión Quinta, aunque esto no son vías terciarias, agradecerle a usted, a la Aeronáutica Civil, al doctor Juan Carlos Salazar, y a todo el equipo del Ministerio y al Presidente Iván Duque, por cumplirle a mi departamento de Caldas el gran sueño de la historia de mi departamento, que es el aeropuerto del café, y que será realidad por el compromiso suyo señora ministra, por la Aeronáutica, por el compromiso del Presidente Iván Duque y, por supuesto, de tantos actores que hacen realidad ese gran proyecto que será el gran motor del desarrollo de buena parte del eje cafetero, pero por sobre todo de nuestro departamento de Caldas que se siente muy, muy agradecido con el gobierno del Presidente Iván Duque por ayudarle a cumplir el sueño de 40 años de hacer realidad ese extraordinario aeropuerto.

**- Con la venia de la Presidencia, interviene la honorable Senadora Sandra Liliana Ortiz Nova:**

Bueno Presidente, un saludo muy especial a mis compañeras y compañeros, a la citante del debate, que lo está liderando la Senadora Nora García, un abrazo cordial, para ella y los compañeros que están hoy liderándolo, un saludo muy especial a la señora ministra, a la doctora Ángela María Orozco, pues lo que dicen mis compañeros, ustedes saben que nosotros somos un partido de oposición, pero las cosas buenas y el trabajo que haga bien este gobierno lo vamos a reconocer y este Ministerio lo

ha hecho muy bien, la quiero felicitar, no ha sido fácil porque cuando miramos en el panorama todo lo que está pasando, especialmente en este sector, y vemos que, hace más o menos en el año 2017, 2018, la inversión de vías terciarias fue mínima, fueron 4.000 millones de pesos, y cuando lanza un programa como Colombia Rural, que con un presupuesto de 205.000 millones, que no es un presupuesto muy alto, pero es un gran avance, es un gran avance ministra y ojalá este Gobierno, los gobiernos que se avecinan, que esperamos algún día hacer Gobierno, podamos trabajar y hacer muchos más kilómetros la meta que usted está proponiendo, que son casi alrededor de 30.000 kilómetros, que si se llega a dar eso, pues para ese total, que son 142.000 kilómetros de vías que no están pavimentadas, que no están hoy en el mapa, entonces sería muy, muy importante, y si hacemos ese avance, y que es importante decirlo, pero también nos deja una preocupación ministra, porque 140.000 kilómetros serían más o menos alrededor de unos 50, 60 años para que Colombia cumpla con la totalidad de las vías y nos deja angustiados; ¿por qué? porque nosotros sabemos que el sector agropecuario es el sector que siempre hemos defendido en esta Comisión con todos mis compañeros y es un sector que necesita arrancar, y para arrancar necesitamos conectar las vías rurales, el sector campesinado de Colombia, y cómo vamos a activar la economía porque sabemos que la mejor oportunidad que tiene este país, después de que se acaben los hidrocarburos, después de que se acabe el petróleo, es a través, activando el sector rural, pero necesitamos tener esas vías pavimentadas, entonces nos preocupa porque lo que dicen los expertos en que 7 u 8 años ya no va haber petróleo en Colombia, y cómo vamos a sostener eso, a sostener el presupuesto, cómo vamos a sacar adelante a nuestro país, cómo vamos a ayudar realmente a Colombia a fortalecer la economía si solamente dependemos de un 70% de un presupuesto que se acabaría en 8 años.

Entonces, es muy importante empoderar al sector agropecuario, por eso nosotros hemos peleado muchísima ministra, cuando vemos un sector que cada vez le disminuyen el rubro, le disminuyeron en un 7.7%, aprueban un monto de 314 billones de pesos de los cuales pues es muy poco lo que sea para el sector, por lo menos en vías de los 314 billones de pesos, los 3.1 billones representan casi el 10%, entonces, bueno, por lo menos ya estamos haciendo un avance poco a poco, y lo mismo decirle al doctor Juan Esteban Gil por el trabajo que ha hecho, también saludarlo, y decirles que el trabajo que nosotros queremos hoy en la Comisión y el motivo también de este debate es contarle a los alcaldes y a los colombianos cómo es el proceso, especialmente a los alcaldes, y capacitarlos para que ellos puedan entrar a este programa, yo llevo tratando de hacer esa tarea hace 2 años y no he podido, no lo he podido hacer, no sé, hoy ya el doctor Juan Esteban nos dijo más o menos cómo, nos explicó muy bien, no nos lo dijo, nos explicó muy bien cómo se debe



hacer la tarea, pero es muy difícil, 2 años, yo llevo explicándole a los alcaldes cómo pueden ingresar a este programa y cómo se pueden beneficiar, sería bueno que se lo contaran aquí a todos para que todo el mundo lo sepa, cómo ellos pueden participar y cómo los pueden capacitar.

Otro tema importante que vemos es que la Contraloría está muy pendiente de los costos de las placa huellas en todo el país, es increíble que hoy es más costoso un kilómetro de placa huella que las mismas vías pavimentadas, que un kilómetro de vías pavimentada, entonces hay unos sobre costos altísimos, bueno, está bien que se beneficien las cementeras y algunos sectores, pero es que los sobre costos son altísimos y queremos que la Contraloría revise la minucia qué está pasando, por qué las placa huellas están subiendo a unos costos increíblemente altísimos, y muy importante cuando hablamos de esa conectividad de conectar a Colombia con el sector rural, eso es lo que va a generar este gran desarrollo en Colombia, y creería que hace falta más investigación en el tema en tecnología, en técnicas novedosas, en innovación vial que es muy importante y muchas técnicas que se han desarrollado en otros países y sería bueno trabajar en eso para disminuir los costos y con muchísimo menos plata poder pavimentar más vías.

Decirles que ya para finalizar que por favor, tengan en cuenta mi departamento Boyacá, Boyacá la ruralidad es, o sea, es terrible las vías, el acceso a los municipios cercanos no más aquí al centro de la capital de Tunja, los municipios como Oicatá, municipios que no tienen vías buenas rurales, municipios que de verdad no tienen recursos para sacar sus productos los campesinos que viven en los municipios aquí cercanos, en los 10, 12 municipios alrededor de Tunja, no tienen cómo sacar sus productos y Boyacá es la despensa agropecuaria y es una despensa que si nosotros tuviéramos unas mejores vías, una mejor conectividad, estoy segura que los precios serían mucho más bajos de los alimentos, y habría un mayor beneficio para todos, no solamente para todas las personas, sino para el sector campesinado.

Entonces, pedirles eso Ministra y aprovecho cuando escucho a nuestro querido compañero Carlos Felipe Mejía y habla de su aeropuerto, Colombia, en Colombia, yo creo que el único departamento en Colombia con capital de provincia, con capital, perdón, como es Tunja, nuestra capital del departamento, no tiene aeropuerto, es el único en Colombia, no tenemos aeropuerto, decirle que tengan en cuenta a Boyacá, las vías terciarias están en un 70, casi 80% vueltas nada, necesitamos recursos para muchos municipios del departamento, para el centro, para el oriente, el occidente, el norte de Boyacá, y necesitamos también un aeropuerto para Boyacá para conectarnos; aquí también se demoró en llegar el virus era porque no había aeropuerto, bueno, en este momento si estamos todos felices porque por fin, para algo sirvió que no teníamos aeropuerto, pero sí necesitamos conectarnos, ahorita

que vamos a salir de esta pandemia confiando en Dios y que todo va a salir bien, para reactivar la economía necesitamos un aeropuerto, de verdad ministra, entonces tengan en cuenta el departamento de Boyacá, desde aquí estoy haciendo política desde que conozco, hemos inaugurado como 4 aeropuertos, como 5 pistas, pero hoy no sirve absolutamente ninguna, y cuando uno va al eje cafetero ve que por ejemplo, en Armenia tienen aeropuerto, en Pereira tienen aeropuerto, en Manizales, y son municipios, ciudades -perdón- intermedias que están conectados a 20 minutos, a media hora, y nosotros en Boyacá no, pues siempre nos echan el cuento de que como estamos cerca de Bogotá entonces que nos vayamos, que viajemos y que lleguemos al aeropuerto El Dorado como si fuera fácil llegar a ese aeropuerto, 2 horas llegando al norte de la autopista, entre Tunja hasta allá, y 2 horas para ir al aeropuerto, o sea, son 4 horas de viaje.

Entonces, pedirle el favor ministra que tenga en cuenta que es muy importante también conectar a Boyacá, porque Boyacá si es la despensa agropecuaria que en algún momento cuando necesitan de verdad en este momento de crisis, quien puede estar salvando a nuestro país y al sector agropecuario más grande y fuerte Boyacá y Nariño, y necesitamos ayudar a estos departamentos. Muchas gracias señor Presidente y de nuevo agradecerles a todas las personas y a mi compañera Nora por este importante debate.

**- La honorable Senadora Nora María García Burgos, retoma la Presidencia, y expresa:**

Al Senador Londoño mil gracias por reemplazarnos en este debate, pero ahora nos toca otra vez cambiar para que usted pueda tomar la palabra, así es que, tiene la palabra Senador Jorge Eduardo Londoño.

**- Interviene el honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa:**

Gracias Presidente, muy, muy concreto, ya ustedes lo han dicho todo, pienso que lo que hoy estamos tratando es producto de una forma de ordenamiento territorial que centenariamente no ha respondido a los territorios, y de malas decisiones de gobernadores y alcaldes cuando recibieron todas esas vías terciarias, en un Estado centralista pues el Gobierno central debería ser el dueño de esas vías, no los municipios; bien lo decía el doctor Juan Esteban el 70% en manos de los municipios, pues ellos no tienen los recursos para poder darles mantenimiento y ni siquiera para poder construir todas estas vías terciarias como lo expresaba la Senadora Nora García, obviamente no solo influyen en el transporte de los productos agrícolas, sino pues también en la salud, en la educación, en el ambiente, en todo, y sobre todo en la posibilidad de construir tejido social que es algo tan importante, hay personas que nunca salen de su vereda a conocer la capital de su departamento, y eso es grave porque no pueden tener un contacto directo con todos ellos.

Por lo demás, doctor Juan Esteban, de verdad felicitarlos por ese programa, nos parece que es un programa integral, cuando los antiguos latinos decían, “bonum est diffusivum sui”, las cosas buenas se difunden por sí solas, por eso a mí hablar de lo que yo he hecho o no he hecho me parece siempre difícil, pero quiero comentarle la experiencia que tuve cuando fui gobernador, pasamos de pavimentar 2 kilómetros de vía cada 5 años, a pavimentar 200 kilómetros en 4 años, y eso lo hicimos a través de un sistema como el que usted está planteando, en donde pudimos involucrar a las acciones comunales, en donde se le dio prelación a la construcción de vías de acuerdo a las necesidades de las comunidades, pero de acuerdo también al desarrollo que pudieran llevarle a esas comunidades, y fue un triunfo y por eso yo le auguro bastante porvenir a ese proceso.

Y por último, pues insistir en lo que plantea la Senadora Sandra Ortiz en que Boyacá es definitivamente un departamento con una fortaleza agrícola impresionante, es quizás el departamento que más provee de productos agropecuarios a las diferentes ciudades de este país y pues por eso necesitamos del apoyo del gobierno nacional. Dentro de los batallones de ingenieros que usted mencionó no hay en Boyacá, Boyacá no está en esa lista, no sé si no la alcancé a leer bien, pero me pareció no verla, entonces sabemos que esto no es de su competencia, pero por intermedio suyo podríamos solicitarle al Ministerio de Defensa que colocaran un batallón de ingenieros para que Boyacá pudiera tener acceso a esa práctica que nos parece que es muy importante, yo estoy seguro que con la dinámica que ustedes han planteado, esa política de Estado, ya no es ni siquiera una política de Gobierno, sino usted fue reiterativo en que era una política de Estado, vamos a poder avanzar bastante en solucionar el problema de vías terciarias, por eso es esa cordial solicitud pues para que Boyacá pueda acceder a esos programas.

**- La honorable Senadora Nora María García Burgos, en su condición de citante del debate, manifiesta:**

Muchas gracias a usted senador Jorge Eduardo Londoño, y yo creo que aquí hemos terminado ya con todas las intervenciones de los senadores de la Comisión Quinta, solo para ya cerrar, quiero agradecerle nuevamente a la ministra, doctora Ángela María Orozco; al Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Juan Esteban Gil; al Director de la Agencia de Renovación de Territorio, doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas; por su compañía en este debate, por aclararnos todas esas dudas que nosotros en un momento del debate pudimos expresar, yo sé que contamos con un extraordinario equipo liderado por usted doctora Ángela María, qué orgullo que sea una mujer la que esté al frente del Ministerio de Transporte, y yo sé que con el director de Invías y de la Agencia de Territorio y del

apoyo de todo el Gobierno nacional y de nosotros, vamos a poder sacar adelante este tema que tanto nos preocupa, como es la red terciaria.

Razón tenía el doctor Juan Esteban cuando decía, lógico, soñar es muy lindo, pero en este momento no podemos creer que vamos a pavimentar los 142.000 kilómetros, pero si nosotros logramos en estos 2 años el mantenimiento de una gran parte de esos kilómetros, yo sé que vamos a poder avanzar, Colombia se va a poder mover, movilizar mejor, el campo va poder seguir produciendo porque vamos a tener cómo sacar nuestros productos, se va a generar empleo, se va a dinamizar la economía y eso es lo que nosotros queremos, que las diferentes vías terciarias se puedan mantener, se puedan arreglar, y que esos recursos que vamos a tener para estos proyectos podamos volverlos elásticos y hacerlos rendir lo que más se pueda.

De todas maneras, creo que lo urgente en este momento ministra y doctor Juan Esteban, es colocar un acelerador para que este programa de Colombia Rural que está muy bien estructurado, lo explicó muy bien el director de Invías, pueda comenzar a funcionar, no hacemos nada con tener un carro bien lindo, con unas llantas espectaculares, llenos de combustibles, si no lo ponemos a que comience a andar, y eso es lo que se necesita con Colombia Rural, acelerador y vamos hacia adelante. De todas maneras, estaremos muy atentos a ese inventario de vías rurales, que lo decía el doctor Juan Esteban, ya no está en 142, ojo, ya llegamos a 200.000 kilómetros y seguiremos insistiendo en voz baja en la creación de ese solo ente responsable de las vías terciarias del país, en caso de que nosotros no veamos realmente con lo que tenemos proyectado que es el programa de Colombia Rural, no vamos avanzando y vamos dando resultados.

Así que aquí seguiremos muy atentos a ustedes y darles tranquilidad a todos los colombianos, que hay un extraordinario equipo al frente de este trabajo de mantenimiento de redes terciarias, que nosotros como senadores de la Comisión Quinta seguiremos muy atentos, porque el sector agropecuario es y seguirá siendo primordial para nosotros y para todo el país.

Muchísimas gracias a ustedes por la compañía, muchísimas gracias por estar con nosotros como siempre lo han hecho cuando los hemos necesitado y aquí seguiremos trabajando, a mí me gustó muchísimo una frase que dijo ayer el Senador Jorge Robledo, que unidos vamos a lograr muy pronto que el sol brille en Colombia, entonces unidos yo sé que vamos a lograr que el sol del Ministerio de Transporte con todos sus institutos, muy pronto va a dar resultado y va a brillar sobre esta red terciaria que tanto necesitamos, mil y mil gracias.

A los Senadores de la Comisión Quinta no se me vayan porque tenemos otro punto del Orden del Día, señora Secretaria si nos ayuda.

- El doctor Juan Esteban Gil Chavarría, Director General del Instituto Nacional de Vías - Invías, señala:

Ahí quedan las diapositivas, las diapositivas quedan para que puedan observar, por ejemplo el doctor Londoño hablaba ahorita del departamento de Boyacá, nosotros dimos el ejemplo de cuando fue gobernador, y en Boyacá en este momento están financiados 292 kilómetros, aparte de lo que hace el gobernador, con presupuesto de la nación, o sea, miren que es un aporte muy importante desde la nación al departamento de Boyacá, casi 423.000 millones de pesos, y ahí en la presentación pueden observarlo en cada uno de los departamentos...

- Por instrucciones de la señora Presidente, la señora Secretaria informa que el siguiente punto del Orden del Día es consideración y votación de los informes presentados por la subcomisiones designadas por la Mesa Directiva para el estudio del Proyecto de ley de Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal del 2021, proyecto de ley número 296 de 2020 Cámara, 185 de 2020 Senado, en lo relativo a las carteras de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible y Agricultura y Desarrollo Rural, con el objeto de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4º de la Ley 3ª del 92 y enviarlos a las Comisiones Económicas. Los mismos fueron enviados a cada uno a los correos electrónicos.

- Acto seguido, la señora Presidente somete a consideración de los miembros de la Comisión los informes referenciados y, cerrada la discusión, los somete a votación ordinaria y la Comisión los aprueba.

- Por instrucciones de la señora Presidente, la señora Secretaria informa que el siguiente punto del Orden del Día, es lo que propongan los honorables Senadores y que hay una (1) proposición presentada por el honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía, a la cual procede a dar lectura.

### Proposición

Con el fin de evaluar la realidad del sector cooperativo en el sector rural colombiano, cuáles son las perspectivas hacia el futuro y las posibilidades de que el cooperativismo sea protagonista en el desarrollo agroindustrial, propongo realizar una audiencia pública en la cual el Congreso de la República, en especial la Comisión Quinta del Senado de la República y la opinión nacional conozcan a fondo este tema y tener información necesaria para el desarrollo del sector agropecuario nacional.

Para esta audiencia se invitará a la Superintendencia de la Economía Solidaria, al Departamento Administrativo Nacional de Economía Solidaria (Dansocial), y a las empresas líderes del sector cooperativo rural.

Solicito a la Mesa Directiva de la Comisión Quinta gestionar transmisión televisada de esta audiencia. Firma el Senador Carlos Felipe Mejía.

Se anexa Proposición.



### PROPOSICIÓN

Con el fin de evaluar la realidad del sector cooperativo en el sector rural colombiano, cuáles son sus perspectivas hacia el futuro y las posibilidades de que el cooperativismo sea protagonista en el desarrollo agroindustrial, propongo realizar una audiencia pública, en la cual el Congreso de la República, en especial la Comisión Quinta del Senado de la República y la opinión nacional, conozcan a fondo este tema y tener información necesaria para el desarrollo del sector agropecuario nacional.

Par esta audiencia se invitará a la Superintendencia de la Economía Solidaria, al Departamento Administrativo Nacional de la Economía Solidaria (DANSOCIAL), y las empresas líderes del sector cooperativo rural.

Solicito a la mesa directiva de la Comisión Quinta gestionar transmisión televisada de esta audiencia.

Atentamente,

CARLOS FELIPE MEJÍA MEJÍA  
Senador de la República

- Leída la proposición, la señora Presidente manifiesta que queda pendiente para aprobar en la próxima Sesión de la Comisión.

- Con la venia de la Presidente, interviene el honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía:

Mi querida Senadora Sandra, quiero contarle esto porque lo que tú acabas de decir sobre el aeropuerto de Manizales, que no es en Manizales, es en el municipio de Palestina, me parece que amerita una aclaración.

Si tú te metes, te voy a pedir el favor que en cualquier momentico te metas a Google y pon "aeropuertos departamento de Bolívar": Cartagena, Zambrano, El Carmen, Las Brujas, Principal, Zambrano y Las Flores; hay 7 aeropuertos en el departamento de Bolívar. Es mucho mejor ejemplo, podría ser mucho mejor ejemplo decir, en Boyacá no hay aeropuerto, mientras en Bolívar hay 7, yo creo que ayudaría mucho más al reclamo, sugerencia respetuosa.

Te cuento rápidamente la historia del Aeropuerto de Palestina, que lo vamos a empezar a ejecutar, no, se empezó a ejecutar hace mucho tiempo, pero digamos que la parte clave que es digamos que la pista, que es la parte clave del aeropuerto para hacerlo ya realidad, un aeropuerto ya mucho más grande, que empieza en enero del año entrante. Caldas lleva trabajando por ese aeropuerto un poco más de 40 años, desde el momento en que un señor que aún vive hoy todavía, se llama Gustavo Robledo Isaza, imaginó que de la única manera que podría ser competitivo en aeronavegación Caldas, sería construyendo un aeropuerto en Palestina, porque el aeropuerto en La Nubia que tenemos hoy es muy



pequeñito, no se puede ampliar y vive cerrado el 70% del tiempo, por las condiciones, está en Manizales, en la ciudad, digamos que un poquito más arriba inclusive, más alto porque es en la ruta hacia El Nevado, entonces tiene unas restricciones enormes, entonces nosotros no tenemos aeronavegación.

¿Qué es lo que pasa en el eje cafetero? tú sabes que el eje cafetero es el segundo destino turístico del país, por supuesto que Armenia tiene un gran aeropuerto, El Edén, Pereira acaba de inaugurar, reinaugar la terminal del Matecaña, un extraordinario hermoso aeropuerto, esas tres ciudades del eje cafetero están conectadas por una gran vía que es la autopista del café, que no hemos terminado todavía, llevamos haciéndola, como todas las obras de este país, yo no sé, pero el que le metió duro a eso fue Andrés Pastrana, eso fue hace mucho tiempo, y desde eso la estamos construyendo, pero digamos que estamos bien conectados.

¿Qué es lo que pasa? que cada ciudad necesita su propia competitividad. Si tú haces una encuesta en la zona Centro Sur de Caldas, quitas el Oriente del departamento, y te quedas en Manizales, Chinchiná, Villa María, Palestina, Neira, que es la zona Centro Sur donde vive casi el 70% de la población de Caldas, 700.000 habitantes, tú haces una encuesta en Caldas hoy y, bueno, el Occidente del departamento también queda muy cerca al Aeropuerto del Café, eso va a terminar beneficiando incluso a Marsella y Santa Rosa en Risaralda, que queda muy cerquita, va a ser un gran polo de desarrollo lo que va a terminar ocurriendo ahí. Si tú haces la encuesta y le preguntas a los caldenses cuál es el proyecto de infraestructura que quieren, te están contestando el aeropuerto de Palestina, hace 35 años están contestando lo mismo, es el gran sueño de un departamento y de toda la clase dirigente, que esta es la clave.

¿Por qué te estoy echando todo el discurso? porque es que yo llevo haciendo política no hace tanto tiempo como debería ser, desde el año 2001 estoy haciendo política y desde eso estoy trabajándole al tema del proyecto del aeropuerto, como muchos dirigentes del departamento; hoy no hay un solo político en el departamento de Caldas que no considere que ese sea la prioridad, pero si te vas digamos al comité intergremial, que representan los gremios de la producción, todo el mundo quiere el aeropuerto; y si le preguntas a la ciudadanía en una encuesta, el 80% te contestan que quieren el aeropuerto, entonces es un sueño de la ciudadanía y por eso se vuelve tan, tan importante.

¿Por qué te lo cuento de esa manera? porque es de la única forma que obras tan grandes se pueden hacer, y tener paciencia, porque nosotros hemos tenido que trabajar muchísimos años para poderlo hacer realidad; ¿por qué digo yo que todavía no? Pues porque estamos terminando la validación de estudios, pero tiene los recursos, y los recursos no es que lo haya puesto el Presidente Iván Duque, la región al final del día terminará poniendo 300.000 millones de pesos para esta fase, entonces mira de qué estamos hablando. Al final del día la inversión

termina siendo de 1 billón 200.000 millones, en un gran aeropuerto que proyectamos de 2600 y pico de metros, pero la región y la inversión privada terminará siendo de casi 800.000 millones, pero mira el esfuerzo que hay que hacer para poder lograr semejante cosa.

Entonces, yo creo que, si uno en Boyacá empezara a hacer una tarea de unir voluntades en torno a esa que, la verdad, yo tampoco entiendo, cómo un departamento tan importante como Boyacá, cómo en Tunja no haya un aeropuerto, yo tampoco lo entiendo, pero seguramente habrá que hacer una gran cruzada donde todas las voluntades se unan en torno al proyecto para poder hacerlo realidad, porque es muy difícil, todo el mundo jala para lados distintos, eso es muy trabajoso, pero es una tarea que hay que ponerla y empezar a trabajarla y a trabajarla y a trabajarla, hasta que uno puede pasar lo que le está pasando a Caldas, y es que no es que se va a hacer el aeropuerto, el aeropuerto ha tenido inversiones a hoy de casi 200.000 millones, lo que pasó fue que se paralizó en el Gobierno anterior del Presidente Juan Manuel Santos por razones que yo aquí no voy a exponer, pero lo vamos es a poder hacer realidad después de un esfuerzo de muchísimos años.

Esas grandes obras yo le digo a la gente, mira, para terminar, pero para todos, porque me parece que es lo más representativo, yo gozo mucho con esto porque yo le he trabajado mucho; ¿sabe qué le va a pasar a la zona, a Manizales, al departamento de Caldas? le va a pasar lo mismo, exactamente lo mismo, guardadas proporciones, de lo que le pasó a Rionegro y el área de influencia del José María Córdova, es la manera como más fácil le explico yo a la gente por qué se metieron en la enguanda de ese aeropuerto, les digo, no, pues ni más o menos lo siguiente, toda esta región, Manizales, Chinchiná, Villa María, Palestina, Neira, Marsella y Santa Rosa en el departamento del Senador Alejandro Corrales, y eso agréguele parte de Risaralda municipio de Caldas, un municipio que se llama también así, y de Anserma, van a terminar, va a terminar pasándole lo mismo que le pasó al área de influencia de José María Córdova antes de la construcción del aeropuerto que eran, y que son hoy; Rionegro y el área de influencia del José María Córdova, oye esto Senadora Sandra, es el área de crecimiento más importante que hay hoy en Colombia, eso nos va a pasar a nosotros con el aeropuerto del Café, por eso esas obras de infraestructura se vuelven tan importantes para un departamento, y es ese, por eso el desafío y la trabajadera a pesar de las dificultades y tanta gente atravesándose y que porque esto y que los enemigos y que lo uno y que lo otro, nunca hemos parado en la consigna de hacerlo realidad y el Presidente Iván Duque nos dio digamos que el empujón definitivo que es el que hay que agradecer permanentemente porque va a revolucionar el departamento de Caldas ese aeropuerto.

Me da mucha pena haberme extendido, pero es que me parecía importante por la intervención de la Senadora Sandra que yo sé que recibe bien mis

comentarios y yo gozo mucho celebrando esto del aeropuerto del café que es un gran logro para mi departamento.

**- El honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa, comenta:**

El aeropuerto de Tunja Senador Carlos Felipe está desde Rojas Pinilla, desde 1957.

**- Pregunta el honorable Senador Carlos Felipe Mejía Mejía:**

¿Hay un aeropuerto?

- A lo anterior, el honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa, responde: Sí, pero lo han inaugurado como cinco veces.

**- El honorable senador Carlos Felipe Mejía Mejía, manifiesta:**

No puede ser, no puede ser.

**- Con la venia de la Presidencia, la honorable Senadora Sandra Liliana Ortiz Nova, expresa:**

No sé qué le está pasando hoy acá a mi internet, pero quería decirle a mi querido compañero Carlos Felipe, no, yo lo hice fue en buena onda y en buena onda hice el comentario porque en un momento que estuve en Pereira en una reunión y me quedé el vuelo, en 20 minutos me... (fallas de conexión) ... cerraron el aeropuerto, ese día fue que cerraron el aeropuerto, me consiguieron un vuelo en Manizales, era 45 minutos de Pereira y media hora de Armenia, entonces se me hizo, yo decía, es increíble, el eje cafetero cómo ha crecido, cómo tiene una infraestructura tan importante en aeropuerto, aeroportuaria, y Boyacá que es un departamento tan importante cerca a Bogotá y en el centro del país, no tenemos un aeropuerto, yo lo decía como en esa comparación, yo sé que hay muchos departamentos, no solo el eje cafetero y Antioquia, sino en la costa, en el Oriente, en todas parte del país existe un aeropuerto, era más como por decir el desarrollo que tenía la región tan importante y lo importante


que hoy ellos tienen varios aeropuertos y no pasa en Boyacá, pero no era lo contrario, a mí me alegra muchísimo el aeropuerto cafetero, lo que significa para ustedes ese aeropuerto porque es el desarrollo de una región tan importante productora de café y lo que genera en Colombia y aporta a la economía de nuestro país, pero entonces, no, yo lo recibo bien Senador, pero era más en ese sentido, no quería decir que, por qué allá sí y nosotros no.

Y lo que decía el Senador Jorge Londoño, ya para terminar, es cierto, nosotros hemos inaugurado 5 veces el aeropuerto, nosotros hemos dado esa lucha desde que llegamos al Congreso con Jorge porque no es justo que Boyacá no tenga aeropuerto, o sea, es una pelea que hemos venido dando y cada vez que escucho a cualquiera de ustedes y los escuche, pues voy a recordarles que en Boyacá tampoco hay aeropuerto, a la ministra, no, y bueno, como lo dije, lo dije hace un momento, para lo único que no sirvió no tener aeropuerto es en esta pandemia porque se demoró en llegar el virus, pero, de resto ha sido complicadísimo la lucha que hemos venido dando para tener un aeropuerto propio.

**- Siendo la 1:52 p.m., la señora Presidente, levanta la sesión, expresando:**

Muchas gracias Senadora Sandra, aquí estaremos apoyándole en esa solicitud que le hiciste hoy a la Ministra. Bueno, mis queridos Senadores, agotado el Orden del Día, les doy las gracias a ustedes también por haber estado aquí y haber hecho parte de este debate, mil gracias, levantamos la sesión y se cita para la próxima semana, feliz tarde.

Nora María García Burgos  
Presidente



Delcy Hoyos Abad  
Secretaria General