



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° 75

Bogotá, D. C., martes, 15 de febrero de 2022

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 012 DE 2021

(septiembre 14)

Legislatura 2021-2022

Primer periodo

COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
Secretaría General
LEGISLATURA 2021 – 2022 PRIMER PERIODO

ACTA 012

En la ciudad de Bogotá D.C., a los catorce (14) días del mes de septiembre de dos mil veintiuno (2021), previa convocatoria de la mesa directiva, se reunieron de manera presencial y virtual, en el recinto de la Comisión y 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 Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente de la Comisión, 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 Deley Hoyos Abad, secretaria general de la Comisión, procede a llamar a lista, y responden los senadores presentes en el recinto y conectados a través de la plataforma zoom, así:

BARRETO CASTILLO MIGUEL ANGEL
CORRALES ESCOBAR ALEJANDRO
GALVIS MÉNDEZ DAIRA DE JESÚS
GARCÍA BURGOS NORA MARÍA
GAVIRIA VÉLEZ JOSÉ OBDULIO
LOBO CHINCHILLA DIDIER
LONDOÑO ULLOA JORGE EDUARDO
MARTÍNEZ ARISTIZÁBAL MARITZA
MEJÍA MEJÍA CARLOS FELIPE
NAME CARDOZO JOSE DAVID
ORTIZ NOVA SANDRA LILIANA
TORRES VICTORIA PABLO CATATUMBO

-La señora secretaria informa a la presidente que han respondido al llamado a lista doce (12) honorables senadores, habiéndose constituido quórum para decidir.

-En el transcurso de la sesión, se registró la presencia de los siguientes senadores:

GARCÍA REALPE GUILLERMO
ROBLEDO CASTILLO JORGE ENRIQUE

Siendo las 10:34 a.m., la señora presidente da apertura a la sesión y dispone que por Secretaría se de lectura del orden del día programado para la fecha, que a continuación se anexa:



ORDEN DEL DÍA

PARA LA SESIÓN MIXTA DEL DÍA MARTES 14 DE SEPTIEMBRE DE 2021

(RECINTO COMISIÓN – PLATAFORMA ZOOM)

HORA: 10:00 A.M.

I
LLAMADO A LISTA Y VERIFICACIÓN DE QUÓRUM

II
CONSIDERACIÓN Y APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

III
CONSIDERACIÓN Y APROBACIÓN DEL ACTA NO. 043 CORRESPONDIENTE A LA SESIÓN DE FECHA 8 DE JUNIO DE 2021, PUBLICADA EN LA GACETA NO. 1089 DE 2021.

IV
CITACIÓN A DEBATE DE CONTROL POLÍTICO PARA QUE SE INFORME A ESTA CÉLULA LEGISLATIVA LOS AVANCES EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED TERCERÍA EN EL PAÍS, EL COMPORTAMIENTO EN LA EJECUCIÓN DE LOS RECURSOS ASIGNADOS Y LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO PARA SUPERAR LOS PROBLEMAS QUE SE GENERAN PARA EL SECTOR AGROPECUARIO; DE ACUERDO CON LA PROPOSICIÓN NO. 12 DE 2021.

CITADOS: MINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. ÁNGELA MARÍA OROZCO
MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, DR. JOSÉ MANUEL RESTREPO ABONDANO
MINISTRO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL, DR. RODOLFO ZEA NAVARRO
MINISTRA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO, DRA. MARÍA NIRENA LOMBANA
DIRECTOR DEL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS, DR. JUAN ESTEBAN GIL
CONSEJERO PRESIDENCIAL PARA LA ESTABILIZACIÓN Y LA CONSOLIDACIÓN, DR. EMILIO ARCHILA
DIRECTOR AGENCIA DE RENOVACIÓN DEL TERRITORIO, DR. JUAN CARLOS ZAMBRANO ARCHINEGAS
DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, DRA. ALEJANDRA BOTERO BARCO
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE PLANIFICACIÓN RURAL AGROPECUARIA, DR. FELIPE FONSECA
DIRECTORA DE LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL, DRA. ANA CRISTINA MORENO
DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA PROSPERIDAD SOCIAL, DRA. SUSANA CORREA



INVITADOS: PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NACIONAL DE DEPARTAMENTOS, DR. NICOLÁS GARCÍA BUSTOS
PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS, GIAN CARLO GEROMETTA BURBANO
CÁMARA COLOMBIANA DE INFRAESTRUCTURA, DR. JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER
AGREMIACIONES DEL SECTOR AGROPECUARIO.

CITANTES: HONORABLE SENADORES ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR Y DIDIER LOBO CHINCHILLA

PROPOSICIÓN No. 12 DE 2021

Cítese a debate de control político a la señora Ministra de Transporte Dra. ÁNGELA MARÍA OROZCO, al señor Director del Instituto Nacional de Vías Dr. JUAN ESTEBAN GIL, a la señora Directora del Departamento Administrativo de la Prosperidad Social Dra. SUSANA CORREA, al señor Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural Dr. RODOLFO ENRIQUEZ ZEA, al señor Consejero Presidencial para la Estabilización y la Consolidación Dr. EMILIO ARCHILA, al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público Dr. JOSÉ MANUEL RESTREPO, a la señora Ministra de Comercio, Industria y Turismo Dra. MARÍA XIMENA LOMBANA, al señor Director de la Agencia de Renovación del Territorio Dr. JUAN CARLOS ZAMBRANO ARCINIEGAS, a la señora Directora del Departamento Nacional de Planeación Dra. ALEJANDRA BOTERO, al señor Director de la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria Dr. FELIPE FONSECA y a la señora Directora de la Agencia de Desarrollo Rural Dra. ANA CRISTINA MORENO, para que en sesión que determine la comisión se sirvan informar aspectos sobre los avances en la construcción de la red terciaria en el país, el comportamiento en la ejecución de los recursos asignados y las medidas adoptadas por el Gobierno para superar los problemas que se generan para el sector agropecuario.

Para efectos de escuchar a interesados en el tema igualmente se solicita invitar para su participación a los presidentes o directores de los siguientes gremios nacionales: Federación Nacional de Cafeteros, Sociedad de Agricultores de Colombia – SAC, Federación Nacional de Avicultores de Colombia, Fedepalma, Fedearroz, Fedegán, Fenalce, Federación Colombiana de Municipios, Federación Nacional de Departamentos y Cámara Colombiana de Infraestructura.

Presentada por los senadores Alejandro Corrales Escobar y Didier Lobo Chinchilla. Fue aprobada en sesión mixta de la Comisión el día miércoles 4 de agosto de 2021.

CUESTIONARIO PRESENTADO POR EL SENADOR ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR

AL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

1. ¿Cuál fue el rubro que se designó en el presupuesto general de la nación para los años 2020 y 2021 para la inversión en vías primarias, secundarias y terciarias del país? ¿Ha sido el comportamiento del presupuesto designado, acorde con las necesidades en materia de adecuación y mantenimiento de estas vías?



4. ¿Se han presentado dificultades en la ejecución del programa Colombia Rural, debido a la no asignación de los recursos por parte de alguna de las entidades del poder central? De ser así, ¿cómo ha afectado esto al cumplimiento de las metas establecidas?
5. ¿Cuál ha sido la apropiación y ejecución de los recursos en el programa Colombia Rural para las vigencias 2019, 2020 y lo que va del año 2021?
6. ¿Cuál es el presupuesto que designa el Instituto para la inversión en la red vial terciaria del país? Por favor indicar los montos de las últimas tres vigencias y su ejecución.
7. ¿Cuántos kilómetros de vías han sido intervenidos por el Instituto y en qué departamentos? ¿Cuál ha sido el avance en materia de cumplimiento de la meta de intervención de más de 15 mil kilómetros de vías terciarias para conectar los territorios, tal y como se propone en el Pacto por la Descentralización, contenido en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022?

AL MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. ¿Cuáles han sido las acciones de política, desarrolladas por el Ministerio y llevadas a cabo durante los últimos tres años, para mejorar la infraestructura vial terciaria del país? ¿Puede asegurarse que se le ha cumplido al sector agropecuario a través de estas?
2. ¿Cuáles han sido los resultados más significativos frente a la pregunta anterior y como éstos han permitido que se generen beneficios tanto a pobladores como a productores de bienes agropecuarios y de otros sectores, presentes en la ruralidad?
3. Detallar las ejecuciones presupuestales y los indicadores de cumplimiento que ha tenido el Ministerio en referencia a la adecuación y mantenimiento de la red vial terciaria del país.
4. ¿Cuál ha sido el avance en materia de adjudicación de las obras del programa vías para la legalidad y la reactivación contenido en el CONPES 4010 de 2020?
5. De acuerdo con la RES 3260 de 2018 expedida por MinTransporte se establece el Plan Nacional de Vías de Integración Regional (PNVIR). Hasta el momento cuál ha sido el avance de esta iniciativa en materia de ejecución de recursos, planes aprobados, municipios beneficiados y obras concluidas.

A LA AGENCIA DE RENOVACIÓN DEL TERRITORIO / CONSEJERO PRESIDENCIAL PARA LA ESTABILIZACIÓN Y LA CONSOLIDACIÓN

1. ¿Cuál es el presupuesto de inversión que ha sido asignado para la agencia en las últimas tres vigencias, para la renovación de las vías terciarias?



2. ¿Cuál ha sido el monto total de los recursos destinados por la cartera que usted dirige, para el programa Colombia Rural, del Instituto Nacional de Vías, en las vigencias 2020 y 2021?
3. ¿Cuáles son los fondos y recursos actualmente vigentes para la ejecución de obras de mantenimiento y mejoramiento de la red vial terciaria?
4. ¿Cuál ha sido la apropiación y ejecución de los recursos en el programa Colombia Rural para las vigencias 2019, 2020 y lo que va del año 2021?
5. Durante las últimas dos vigencias, ¿ha tenido el programa Colombia Rural, alguna asignación específica dentro del PGN? ¿Son estos recursos, complementarios a lo ya dispuesto por su cartera para la ejecución del programa?
6. ¿Cuál ha sido el presupuesto asignado en las vigencias 2020 y 2021 para el Ministerio de Transporte y el INVÍAS? Por favor detallar los rubros que van orientados al mantenimiento y mejoramiento de la red primaria, secundaria y terciaria del país.
7. ¿Cuál ha sido la apropiación y recaudo por concepto de sobretasa a las instituciones financieras contemplado en el parágrafo 7º del artículo 92 de la ley 2010 de 2019 destinado a la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria?
8. ¿Cuál ha sido el porcentaje de ejecución y avance de obras de las vías terciarias financiadas con la sobretasa mencionada en la pregunta 6?

AL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVÍAS

1. ¿Cuáles han sido los principales indicadores en referencia a la gestión realizada por parte del Instituto y el programa Colombia Rural, frente a la adecuación y mantenimiento de la red vial terciaria del país, con especial focalización de lo logrado en las vigencias 2019, 2020 y lo corrido de 2021 en lo que refiere a ejecución de recursos, kilómetros de vías intervenidas, avance en los frentes de obra, empleos generados, entre otros.
2. ¿Cuál ha sido la estrategia y cuales han sido los resultados en los últimos tres años para disminuir el mal estado de la red vial terciaria? ¿Cuáles son los planes para que, a futuro, el inventario de redes terciarias continúe mejorando?
3. Por favor indicar los convenios o contratos interadministrativos firmados hasta el momento a través del programa Colombia Rural, el avance en la ejecución de las obras, así como los montos asignados y ejecutados, y los tramos viales que aun están pendientes por la firma de convenio junto con la fecha aproximada de firma. Complementar además con las necesidades en materia presupuestal que se requieren para lograr la firma de todos los convenios.



2. ¿Cuáles han sido los proyectos desarrollados y en ejecución por parte de la Agencia con enfoque a la red vial terciaria del país?
3. ¿Qué instrumentos han sido utilizados para mejorar la ejecución y seguimiento de las obras en construcción y las proyectadas al futuro, con enfoque al beneficio del sector agropecuario y la ruralidad?
4. ¿A partir de qué acciones específicas la ART se ha articulado con el Ministerio de Transporte, el INVÍAS y el Ministerio de Agricultura para el mejoramiento de la red vial terciaria?
5. ¿Qué planes a futuro tiene la ART con otras entidades estatales?

AL MINISTRO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL / UNIDAD DE PLANIFICACIÓN RURAL AGROPECUARIA

1. ¿Cuáles han sido los avances en materia de articulación entre el MADR y otras entidades para avanzar en la adecuación y mantenimiento de la red vial terciaria? ¿Se ha visto reflejado esto en beneficio de variables de importancia para la ruralidad colombiana como la conectividad de los territorios, la reducción de la pobreza rural, el abaratamiento de los costos de transporte de materias primas y productos, la rentabilidad para el pequeño y mediano productor agrícola, la comercialización, la empleabilidad rural, entre otras?
2. ¿Qué planes y proyectos viene desarrollando el MADR y sus entidades adjuntas, para beneficio de la conectividad rural y su efecto en la comercialización de los productos del sector agropecuario? ¿Cuáles son los montos asignados para ello y su correspondiente ejecución?
3. ¿Cuáles han sido los efectos en materia de desarrollo rural, productividad y competitividad que puedan destacarse en los últimos tres años, logrados a partir de la participación activa del MADR y su gestión con otras entidades del Estado?
4. La adecuación, mantenimiento e incluso el desarrollo de las redes viales terciarias y secundarias son un requisito indispensable para el desarrollo regional. En este sentido, ¿Qué resultados pueden destacarse de la política llevada a cabo por el MADR, en conjunto con otras entidades, para alcanzar el cumplimiento de las metas trazadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible?
5. ¿Cómo ha apoyado la gestión del MADR y entidades adjuntas, la internacionalización del agro colombiano a través del desarrollo de la conectividad y la adecuación / mantenimiento de la red terciaria del país?



AL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN

1. ¿Cuáles proyectos de red vial terciaria han sido asignados para ser financiados con recursos del sistema general de regalías y en qué zonas?
2. ¿Cuál ha sido el avance en materia de desembolsos para la ejecución de las obras planteadas en la pregunta anterior?
3. Describa la metodología para la priorización de asignación de recursos para la red vial terciaria y el inventario de la red vial hasta la fecha.
4. ¿Qué planes o proyectos se han considerado en materia de mantenimiento y mejoramiento de la red vial terciaria del país a futuro y cuáles son sus necesidades de recursos?

AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PROSPERIDAD SOCIAL

1. En el marco de sus competencias y de acuerdo con las convocatorias llevadas a cabo por la entidad. Sírvase detallar cuáles de estos proyectos, en qué municipios y por cuál cuantía han sido ejecutados sobre la red vial terciaria.
2. ¿Qué planes o proyectos se han considerado en materia de mantenimiento y mejoramiento de la red vial terciaria del país a futuro y cuáles son sus necesidades de recursos?

AL MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO

1. ¿Qué estrategias de manera conjunta ha desarrollado el ministerio con las demás entidades estatales para mejorar la competitividad del sector agropecuario rural en vista de las afectaciones a la red terciaria?
2. ¿Existe un impacto comprobable y cuantificable referente al cierre de brechas urbano/regionales derivado de una mejor red vial terciaria, ello referente a un mayor grado de posicionamiento de oferta agropecuaria, almacenamiento, distribución e internacionalización?
3. ¿Qué planes, ligados a las actividades misionales del ministerio, se tienen proyectados para incidir de manera positiva en la mejora de la red vial terciaria y su relación con la competitividad en el sector agropecuario, para los próximos 2 años?

A LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL

1. ¿Qué proyecto se han presentado en materia de mejoramiento y mantenimiento de la red vial terciaria?



2. ¿Cuánto del presupuesto asignado para ejecución han utilizado en la red vial terciaria del país? Específicamente en qué regiones
3. ¿Desde la agencia se conciben iniciativas o programas para apoyar el desarrollo de la red vial terciaria, ligadas a proyectos productivos en el territorio, para los próximos años?

V

ANUNCIO DE PROYECTOS PARA DISCUSIÓN Y VOTACIÓN (ARTÍCULO 8 ACTO LEGISLATIVO NO. 01 DE 2003)

VI

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES SENADORES

-La señora presidente de la Comisión, somete a consideración y votación el orden del día leído, el cual es aprobado por los miembros de la Comisión.
 -La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente de la Comisión: Continuemos con el orden del día, el siguiente punto señora secretaria.
 -La doctora Delcy Hoyos Abad, secretaria general de la Comisión: Siguiente punto: III. Consideración y aprobación del acta 043 correspondiente a la sesión de 8 de junio de 2021, publicada en la Gaceta 1089 de 2021.
 -La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente de la Comisión: En consideración la aprobación o no del Acta 043 correspondiente a la sesión del 8 de junio del 2021, publicada en la Gaceta 1089 del 2021, anuncio que se va a cerrar ¿la aprueban los honorables senadores de la Comisión Quinta?
 -La doctora Delcy Hoyos Abad, secretaria general de la Comisión: Ha sido aprobada señora presidente.
 -La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente de la Comisión: El siguiente punto del orden del día, se relaciona con el debate de control político hoy 14 de septiembre del 2021, para que los funcionarios citados Ángela María Orozco, ministra de Transporte; José Manuel Restrepo, María Ximena Lombana, Rodolfo Enrique Zea, Alejandra Botero, Pierre Eugenio García, Emilio Archila, Ana Cristina Moreno, Juan Esteban Gil, Juan Carlos Zambrano Arciniegas, Felipe Fonseca, como citados; e invitados: Juan Martín Caicedo Ferrer, Rafael Hernández Lozano, José Félix Lafaurie, Nicolás Pérez Marulanda, Nicolás García Bustos, Gian Carlo Gerometta, Roberto Vélez Vallejo, Jorge

Enrique Bedoya Vizcaya, Fernando Ramos Flores, Gonzalo Moreno Gómez, invitados; y en su calidad de ministra de Transporte, ministro de Hacienda y Crédito Público, ministra de Comercio, Industria y Turismo, ministro de Agricultura y Desarrollo Rural, directora del Departamento Nacional de Planeación, director del Departamento Administrativo de la Prosperidad Social, Consejero Presidencial para la Estabilización y la Conciliación, directora de la Agencia de Desarrollo Rural, director del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, Juan, el director de la Agencia de Renovación y Territorio, director de la Unidad de Planificación, los citados; pero de invitados: presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, gerente general de la Federación Nacional de Arroceros – Fedearroz; presidente ejecutivo de la Federación Colombiana de Ganaderos – Fedegan; presidente ejecutivo de Fedepalma, presidente de la Federación Nacional de Departamentos, presidente de la Federación Colombiana de Municipios, gerente general de la Federación Nacional de Cafeteros, presidente ejecutivo de la Sociedad de Agricultores de Colombia – SAC, presidente ejecutivo de la Federación Nacional de Cultivadores de Cereales – Fenalce; presidente ejecutivo de la Federación Nacional de Avicultores de Colombia – FENAVI; y los citantes son los honorables senadores Alejandro Corrales del Partido Centro Democrático y Didier Lobo Chinchilla del Partido Cambio Radical, respectivamente.

Bueno, señora secretaria procederemos a decir qué, nos interesa a esta Comisión y así mismo al país escuchar el informe sobre cómo ha sido el comportamiento en la ejecución de los recursos asignados, las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para superar los problemas que se generan para el sector agropecuario, de acuerdo con la proposición No. 12 del 2021, pero sobre todo también nos interesa las medidas impartidas durante esta ola invernal, especialmente en La Mojana bolivarense, Mojana cordobesa, La Mojana sucreña, y La Mojana antioqueña, especialmente en cuanto a vías terciarias se refiere, y hace relación con la señora ministra Ángela María Orozco.

Señora secretaria, las reglas del juego se le dice a los citantes y citados, primero la intervención de los citantes los doctores o senadores, los doctores Didier Lobo Chinchilla y Alejandro Corrales; tiene el uso de la palabra por 15 minutos como citante el honorable Senador Alejandro Corrales.

-Interviene el honorable senador Alejandro Corrales Escobar: Un saludo a la ministra de Transporte, la doctora Ángela María Orozco que nos acompaña en la Comisión Quinta; un saludo al director del INVÍAS, doctor Juan Esteban Gil, que nos acompaña también presencialmente; a los doctores Jorge Enrique Bedoya, al doctor Roberto Vélez, directores

de la SAC y gerente de la Federación Nacional de Cafeteros; a los demás miembros de gobierno que hoy nos acompañan; a los honorables senadores que han venido al recinto y a quienes nos acompañan a través de la virtualidad.

Quiero honorables senadores dar inicio a este debate de control político diciendo que en estos momentos Colombia pasa por una crisis coyunturalmente grave en el tema de vías terciarias, pero estructuralmente delicada, porque es que esto no es nuevo, esto es repetitivo, y desde que todos estábamos muy jóvenes, Colombia viene sufriendo un atraso en el mantenimiento y en la atención de las vías terciarias; esta presentación que ustedes van a ver está compuesta de algunas imágenes muy pocas de las que me mandaron y unos datos que hemos recogido de las diferentes respuestas que nos dieron los ministerios y los institutos a quienes remitimos los diferentes cuestionarios.

Vamos a hablar entonces sobre el estado de la red vial terciaria del país porque Colombia merece mejores vías; ustedes verán en esta presentación cómo en una escala de 1 a 7 donde 1 es extremadamente pobre la calidad de la carretera y 7 es extremadamente bien la calidad de la carretera, el Foro Económico Mundial clasificó a Colombia en el puesto 12 con un puntaje de 3.4; bienvenido honorable Representante a la Cámara el doctor Luis Fernando Gómez Chano de Caldas y a todos los integrantes de la Comisión que nos acompañan, al doctor Félix Chica de Caldas también, honorable representante bienvenido, qué bueno que vengan porque ustedes son víctimas también de esas vías terciarias que tenemos hoy en Colombia.

Les decía que entonces nos clasificó con 3.4 dentro de una escala de 7, ni siquiera llegamos a la mitad, y estamos por debajo de países como Bolivia, como Honduras, y como Nicaragua, que están mejor que nosotros, pero muy grave saber además que Estados Unidos tiene niveles de 5.5 y que el promedio de la OCDE es de 4.9, nosotros tenemos 3.4, y en el mundo Colombia ocupa la deshonrosa posición 102 de 141 en las escalas medidas; esto es muy delicado, esto es gravísimo, pero gravísimo ver que están por encima Bolivia, Honduras, y Nicaragua, uno dice: cómo es posible y comparar será malo, pero es totalmente necesario para ver en dónde estamos parados; siguiente por favor.

Un contexto general nos muestra que el índice y estos datos los estamos sacando del Foro Económico Mundial, del Consejo Privado de Competitividad y el DNP, y miramos cómo el

índice de conectividad de las carreteras estamos de 11 entre 17, la edad promedio de las flotas de transporte estamos de últimos, porque nuestro promedio de edad es de 21 años, la calidad de la infraestructura relacionada con el comercio del transporte nos ubica en el puesto 8 de 15, y el puntaje en el pilar de infraestructura del índice global de competitividad y en el Foro Económico Mundial nos sitúa de novenos entre 17; esto para decir que más del 90% de la carga se sigue moviendo por carretera en Colombia y que solamente el 5% de la carga utiliza transporte intermodal, esto es muy grave, porque es que el resto de países avanzan en transportes intermodales mientras nosotros nos quedamos rezagados a las carreteras, y lo grave de esto es el estado en que tenemos esas carreteras y sobre todo la red vial terciaria.

Para mostrar una diapositiva de alguna de las fotos que nos han enviado, miren nos mandaron fotos de Magdalena, del Tolima, del Quindío, de Nariño, de Cundinamarca, de Boyacá, de Risaralda, de Caldas, y pues lastimosamente no las vamos a presentar todas, pero tenemos un collage que podría ser, siguiente por favor, podríamos mostrarlo y gastarnos una mañana mirando fotos del mal estado de las vías terciarias; dentro del costo de la logística del transporte ha venido sufriendo un incremento en esa estructura de costos, si ustedes miran en el cuadro de la derecha, en el 2018 en el sector agropecuario el transporte no era ni siquiera del 13%, pero en el 2020 es del 22% subió el 10%; si ustedes miran el otro recuadro que tengo ahí marcado, es minería, dos sectores de esta Comisión Quinta: sector agropecuario y minería, en el 2018 el costo en la minería del transporte en su estructura era del 10% y en el 2020 subió al 25.1% y esto es muy grave, es cómo afecta la logística el sector del transporte y cómo en sectores como el agropecuario y el minero, subió dramáticamente, y cuando usted revisa en la encuesta nacional logística que fue de donde sacamos los datos del 2020, en el cuadro de la derecha, ustedes van a ver que yo resalté 2 temas: uno: los vehículos más utilizados, el 47.2% de la carga se está moviendo en esas vías terciarias en vehículos particulares, pequeños, automóviles, camionetas, pickup, camperos, furgonetas, y vans, carros pequeños, porque ojo, por ahí no pasan mulas, la gran mayoría de esa carga no se puede mover ni siquiera en camiones doble troque, tiene que ser en este tipo de carros; y en el tercer recuadro, ustedes ven que están camiones de eje rígidos como las turbo que son hasta cuatro y media toneladas, y el sencillo hasta ocho y media toneladas.

Les voy a contar una realidad, a los sencillos les echan 12 toneladas cuando son para 8 y 1/2 y a las turbo que son para 4 y 1/2 les echan 8 y 9, porque es que es muy difícil hacer dos viajes

como un costo privado, porque era mejor eso que sentarse a esperar a que nuestros estados durante toda la historia llegaran hasta allá.

Voy a tomar de esos datos que les acabo de dar, solamente el del INVÍAS para que ustedes vean la gravedad de la situación, y esto no es culpa suya doctor Juan Esteban, esto es la realidad de Colombia, cuando usted mira a INVÍAS con 27.000 kilómetros de vías, el 94% de ellos está en mal estado, la fuente es el mismo INVÍAS, en el 2020, y esto no, aquí yo no busco culpar al INVÍAS, ni al director, ni al doctor Guillermo Toro, no señor, aquí lo que queremos es mostrar la gravedad de la situación; aquí el Ministerio de Hacienda debería estar mirando prioridades, aquí debería estar mirando prioridades, aquí el Ministerio de Comercio debería estar mirando prioridades, es que si queremos exportar hay que sacar los productos desde allá, no a las 3G, no a Pacífico 3, 2, 1, no, sáquelos desde esas montañas si es capaz por el 94% de las vías que tiene a cargo el INVÍAS en mal estado. Pero qué es mal estado, ahí pueden ver unas fotos de mal estado, ahí pueden ver unas fotos de mal estado, estos son fotos del Quindío que nos mandaron caficultores, esta semana cumplió 55 años el Comité de Cafeteros del Quindío y en un foro que se llama Expo Eje Café, una tierra muy cercana a sus afectos doctor Juan Esteban, nos hablaban todos los caficultores del problema vial que tienen; y por qué estoy haciendo énfasis en el Quindío, porque era el departamento que tenía las mejores vías terciarias en Colombia, hechas por la Federación Nacional de Cafeteros, y hoy mire el estado en que está, cuando los cafeteros dejamos de asumir el costo de un bien público, que es obligación de la Nación, pero que lo asumía el gremio cafetero con todo cariño y todo amor en Colombia, mire lo que pasó, ya los cafeteros no tienen la bonanza que tuvieron en los años 70 para tener el mantenimiento de esas vías, y mire cómo está el Quindío.

Cuáles son las consecuencias en un rezago de infraestructura vial, pues el incremento en los costos, de logística, de producción, de transporte, todo, el aislamiento, aquí hay municipios que se quedan aislados, Marsella, Risaralda, derrumbe de La Porcelana, lo conocemos todos, está aislado, no se puede ir, tiene que salir por Chinchiná doctor Félix, una ambulancia qué puede hacer, un paciente grave qué tiene que hacer, y hay veredas enteras en Colombia aisladas, aislamiento, como si fuéramos un país donde no hubiera riquezas minero energéticas con las cuales debiéramos estar solucionando estos problemas; y entonces claro, cuando usted le pregunta a un campesino dónde quiere vivir, quiere vivir en Bogotá, en Medellín o

por esas vías terciarias, es mejor asumir el costo de dañar un eje o de dañar una transmisión que tener que volver a meter una turbo por esos tragadales por donde las estamos metiendo; el sector agropecuario nacional abusa de los carros de carga en Colombia por el mal estado de las vías terciarias; siguiente por favor.

Esa que viene es una diapositiva del Departamento del Quindío, lo que ven en el lado izquierdo es el tren trasero de algún carro que está inundado, está, ya quedó metido en uno de los tragadales que tenemos, y en el lado derecho también en el Quindío ustedes ven cómo de esa turbo le tuvieron que bajar las canastillas, cuánto vale para la canasta básica familiar tener que bajar las canastillas con comida en ese sitio, cargarlas al hombro hasta donde pueda montarla en otro carro y pagar otro flete y fuera de eso tiene que pagarle a ese señor los daños que haya sufrido, porque ese carro ahí donde esta seguramente ya reventó un eje, y esto no es una foto que salió y que es escandalosa, no, esto es el día a día, esto se ve en Samaná doctor Félix Chica, y esto se ve en Quinchía, y esto se ve en la Costa, y se ve en todo Colombia; esas fotos son el diario vivir del sector agropecuario nacional; siguiente por favor. Y aquí voy a mostrar unos factores que afectan el servicio, el nivel de servicio en la vía, esto también son datos de la encuesta nacional de logística del 2020, cuando se le preguntó a los colombianos sobre qué era lo que afectaba el nivel de servicio en la vía, lo 1º fue el deterioro de las vías por desgaste, lo 2º fue el flujo vehicular mayor que la capacidad de la vía, por qué, pues porque es que esas vías son vías de 3 metros por Dios, y usted en esa red vial terciaria cuando se encuentran dos turbos tienen que retroceder 500, 600 metros para encontrar una entrada de otra carretera o algún sitio amplio, eso encarece notablemente el transporte para todo lo que tiene que ver con el sector rural colombiano, pero lo más triste de eso es que en esa misma encuesta el 66% de los encuestados dijeron que el problema más grave en Colombia era el transporte, mire como lo vamos relacionando con el estado de las vías terciarias del país.

Y para mostrar un diagnóstico claro, 7 de cada 10 kilómetros en la red de carreteras que tiene Colombia es una vía terciaria, el 70% de las vías nuestras son red vial terciaria, el 65% son responsabilidad de los municipios, el 18 de INVÍAS y le agradezco la presencia al doctor Juan Esteban Gil, el 9% de los departamentos y el 8% son vías privadas, personas que tuvieron que hacer su vía dentro de las fincas o de una vereda hasta su finca y lo asumieron

en Cali, esto abre más la brecha entre lo rural y lo urbano, porque uno como campesino lo único que quiere es vivir bien y las vías terciarias se convirtieron en un problema para el sector rural, afecta la seguridad alimentaria, no, pero claro, cuántas toneladas de tomate se han perdido porque el tomate no dura 2 días en un carro; cuántos alimentos se han tenido que botar como la leche porque no pueden salir los carro tanques de una zona rural, eso afecta la seguridad alimentaria y baja la competitividad, cuando usted nos compara con países como Chile que en las diapositivas anteriores les mostraba estaba en el primer lugar, pues a Chile a las fincas llega la carretera asfaltada completamente puede entrar una mula a descargar el fertilizante o un doble troque, o un sencillo, en Colombia no, la competitividad de nosotros es nula en el tema vial, para salir a decir que comparamos con el maíz de Chile, de Argentina, de Estados Unidos, es imposible.

Y por qué entonces intervenir las vías terciarias, para qué invertirles, otra foto de otra parte del país, pero pues hombre, temas productivos, temas económicos, de infraestructura, medioambientales, de salud, de salud pública, es que cuando un carro no se demora 3 o 4 horas más, ese carro deja de contaminar y deja de emitir gases que afectan la salud pública, pero es que acá los temas no son solamente de salud ni medioambientales, el tema social, nosotros sabemos que acerca o aleja a las comunidades a la oferta institucional, y acá el gobierno tiene una gran responsabilidad, porque para qué tener servicios si no los podemos poner a esas comunidades, para qué tener una oferta institucional si esa comunidad no puede salir ni siquiera a recibir una capacitación del SENA; doctor Barreto bienvenido y qué bueno que nos acompaña porque sé que en su departamento es grave el tema de la red vial terciaria.

Y entonces estuvimos estudiando con el equipo la importancia de invertir en conectividad, mire, en Antioquia en el 2014 Ramírez y Villa mostraron un aumento del 10% del número de kilómetros de vías terciarias reduce la tasa de pobreza en un 5%, cuando el Ministerio de Hacienda invierte en vías ataca y combate a la pobreza de frente, está demostrado; pero mire otro estudio vuelve en el 2013, la falta de vías y baja calidad se asocian con la desigualdad económica de los territorios, claro hay una relación directamente proporcional, y mire en Perú ese último estudio del 2017 lo hicieron Calicio y Urrego, perdón, y concluyeron que si se invierten recursos en caminos rurales con el fin de asentar la agricultura como pilar de producción sumado a una serie de estrategias, se pueden reducir la pobreza en un 24%, el nuestro acá, en Antioquia, nos dio una reducción del 5%; en el Perú demostraron que la

reducían en un 24%. Otras zonas del país que queremos mostrar, ese camión que ustedes ven a la izquierda no tiene doble transmisión, y para salir por ahí no es capaz de salir, sin una doble transmisión que pocos camiones la tienen, o, sin que sea jalado, entonces cuánto vale meter otro carro, una grúa, un 4 por 4 que sea capaz de jalar un camión con 10 o 12 toneladas que en este caso es un camión sencillo, para jalarlo, en cuánto encarece el costo de la papa, el costo del maíz, el costo de la yuca que llega Corabastos; y mire las vías del lado derecho el estado en que está, esto es el día a día de nosotros en la zona rural colombiana.

Aquí hay una afirmación de INVÍAS que es contundente, por cada inversión de 1.000 millones de pesos en una vía terciaria se generan cerca de 300 empleos en las regiones, 85 directos y 210 indirectos, estos son indicadores de INVÍAS y eso es maravilloso porque lo que muestra es que la reactivación económica puede estar íntimamente ligada al tema de vías terciarias; si acá queremos reactivar el país, ahí está el empleo que queremos generar doctor Juan Esteban; el Ministerio de Hacienda no debería dudar en dónde invertir los recursos, es ahí, y ahí cuentan ustedes con esta Comisión Quinta y seguramente con la Quinta de Cámara, para que les demos el apoyo que necesita para que se invierta y la generación de empleo pues obviamente es uno de los pilares de esa reactivación.

Acá rápidamente, la inversión pública en la red vial terciaria, la inversión del Presupuesto General de la Nación lastimosamente del 2013 al 2018 se bajó dramáticamente, en el 2019, 20 y 21 ha subido no a niveles de 2013, pero sí a niveles de 673.000 millones de pesos; siguiente por favor, y acá yo quiero dejar unos cuestionamientos para que ahora nuestros invitados, nuestros citados de gobierno, nos aclaren porque a mí sí me parece muy grave, estos son datos que salieron de las respuestas que nos envió las entidades del gobierno y mire esos datos en una meta de mejoramiento en kilómetros, la meta, la meta era 11.398 kilómetros, y el mejoramiento ejecutado realmente 2.263 kilómetros, ejecutado finalizado; y la meta en el mantenimiento que se contrató, se contrató 15.027, 15.027 kilómetros y el mantenimiento ejecutado al 100%, 2.561 kilómetros; esto nos deja muy preocupados, es que al gobierno le quedan 11 meses, menos, es que se acabó, es que acá nosotros deberíamos estar diciendo: y nos falta el 5% de la ejecución de la meta, factores habrá, explicaciones habrá, pero en el campo colombiano esto es mortal. Y sigamos mirando que está pasando con esas metas, acá un informe de la Comisión de Expertos en el 2019, determinó que las necesidades en infraestructura eran de cerca de 382

billones de pesos, pero que de esos 382, 257 deberían dividirse a transporte y de esos 257, 50 billones de aquí al 2030, deberían invertir perdón, del 2019 al 2030, 50 billones deberían invertirse en la red vial terciaria, esa era la meta según el DNP; y mire la parte de abajo al final dice: los 4.2 billones invertidos en el cuatrienio representan el 8.4% del avance a la meta, esto lo que quiere decir es que en el 2030 muy seguramente no cumplamos la meta, y esto para un gobierno es muy grave, pero para el sector rural colombiano es mortal, que desde acá les estemos diciendo que difícilmente vamos a poder cumplirles con una meta como esa; yo creo que acá hay una responsabilidad histórica con el país y queda ese cuestionamiento para que lo resolvamos.

Mire otras metas que queremos analizar, estos son datos del DNP en el 2021, en el programa Infraestructura Red Vial Regional, vía terciaria con mantenimiento, avance del cuatrienio ni siquiera el 19%, avance del cuatrienio, y ese mismo, la misma fuente el DNP, en la elaboración del inventario de la red vial terciaria en municipios PDET, el avance del cuatrienio 35.64, no llego al 36, el avance del cuatrienio; estos son metas que ya no vamos a cumplir, son respuestas de los cuestionarios y datos del DNP de 2021. Miren las vías de Nariño, ese caballo debe tener algún color seguramente debajo del barro que tiene, a mí me da mucho pesar esa foto, porque lastimosamente esa es la situación de mucha gente en Colombia, nos es acá en la 26 en el Parque de la 93 seguramente, pero esta foto ministra se repite diariamente en muchas partes, ese camión además de la imposibilidad de dar una carga barata en Corabastos o en Cavasa, o en Mercasa, o en cualquiera de las empresas de abasto, mire el riesgo que tiene al pasar por esos voladeros y con los derrumbes que tiene, negativos tiene un montón de penas gravísimas y mire los estudiantes cómo pasan por las vías terciarias del país, eso es en Nariño; siguiente.

Y acá quiero hacer un reconocimiento a lo que la institucionalidad cafetera ha sido en la red vial terciaria del país, el 60% de las vías terciarias del país se encuentra en zonas cafeteras; y mire el segundo punto que es muy importante para lo que quiero mencionar ahorita ministra y que me parece de la mayor gravedad, y es lo que más triste me tiene y por eso cite a ese debate de control político, con la ayuda de la institucionalidad cafetera entre 2010 y 2018, gobierno Santos, el cual yo crítico y critiqué mucho, y le hago este reconocimiento, con la ayuda de la institucionalidad cafetera se pudieron firmar convenios y ejecutar 370.000 millones para vías terciarias, 370.000 millones, por qué es importante esto doctor Juan

Esteban, porque todos en Colombia sabemos que la plata que ejecuta la Federación Nacional de Cafeteros, primero no se pierde un peso, segundo se hacen más kilómetros, y tercero emplea la mano de obra cafetera que es tan importante para el país y que genera tanto desarrollo en Colombia; el tercer punto dice que ese 53% de la red vial cafetera está en mal estado y que el 39% está en regular estado, solamente está en buen estado el 9% nada diferente a lo que mostramos al inicio de las diapositivas doctor Juan Esteban, donde veíamos como está la situación y el diagnóstico del país; está importancia, siguiente, está importancia de la institucionalidad cafetera la traigo a colación porque en la Ley 2063 de 2020 que fue la del Presupuesto General de la Nación, el representante Vallejo y este senador Alejandro Corrales que les habla, incluimos un parágrafo que decía que las entidades que hacen parte del Presupuesto General de la Nación, podrán celebrar contratos y convenios administrativos con entidades que reciben recursos por concepto de parafiscales durante la vigencia fiscal del año 2021, sin necesidad de cofinanciación, esto ministra, lo hicimos porque era la gran talanquera y fue la explicación que nos dieron para no estar ejecutando como en los 8 años de gobierno Santos nos dijeron no se puede, por qué, porque ahora hay que poner una cofinanciación del 30%, juiciosos el representante y yo, incluimos este parágrafo, está ahí en la ley, o sea solucionado, solucionado; este es otro tema que es la sobretasa al sistema financiero, los congresistas quienes nos acompañan hoy acá, representantes a la Cámara y senadores, aprobamos en la Ley 2010 del 2019, que las entidades financieras pagaban un tributo para vías terciarias, específicamente 700.000 millones de pesos, queremos señora ministra y doctor Juan Esteban que nos cuenten cuál ha sido el recaudo real y la distribución de la sobretasa aprobada. Y ahora sí me voy a referir a un tema más grave todavía.

El factor climático que amenaza la red vial terciaria, mire lo que dijo el IDEAM en agosto del 2021 o sea el mes pasado, hace 15 días nos dijeron la probabilidad de ocurrencia del fenómeno de La Niña aumentó al 69%, o sea hay fenómeno de La Niña, esto es casi que decimos cuentan con ese incremento en las lluvias; aumentos entre el 10 y el 20% de manera general, departamentos con mayor precipitación entre el 20 y el 40 y les voy a dar datos de Risaralda, en Risaralda un año normal está entre 2.000 y 2.200 mm, el 31 de agosto en el pluviómetro de una finca de Belén de Umbría, la finca mía ministra, ya íbamos en 2.550, quiere decir que al 31 de agosto había caído 300 mm más que en todo un año normal, y me faltan los meses de invierno septiembre, octubre, noviembre y diciembre, quiere decir que si extrapolamos vamos a estar por encima de 3.500 mm año en Risaralda, lo que lo convierte

en un régimen pluviométrico parecido al del Chocó biogeográfico, con ese régimen de lluvias ministra, de una vez le podemos anticipar la declaratoria de calamidad en la gran mayoría de los municipios de ese departamento y esto nos dice que el Gobierno Nacional debería de tomar medidas extraordinarias y urgentes en este momento; para ir finalizando quiero dejar estos datos, y los voy a unir con lo que le decía ahora ministra que me tiene tan triste y por lo cual cito este debate de control político; cuando vimos que había que modificar la ley incluimos el parágrafo que decía que se podía hacer convenio con la federación y con otras entidades, no solamente con ellos sino, que la federación hizo ejecución 8 años seguidos y casi 400.000 millones de pesos como les mostré anteriormente, miren Risaralda la situación que tenemos hoy, doctor Juan Esteban, usted conoce mejor que yo la situación de Risaralda, 82 puntos críticos sin recursos, 21 de esos puntos críticos son de alta prioridad, 56.13 están definidos por decreto, se han declarado dos calamidades públicas, ayer declararon calamidad Belén, Guática, Balboa, Belén 3 días, cerrado Marsella, y tenemos un convenio para allá va todo este relato ministra, desde principio de año, Federación Nacional de Cafeteros, INVÍAS, gobernación de Risaralda, 8 meses el representante Vallejo y este senador acompañando, visitando, diciendo en qué se puede ayudar, la federación y el INVÍAS, a quien le reconozco a usted doctor Juan Esteban, al doctor Guillermo Toro le reconozco la diligencia, la Federación Nacional de Cafeteros mucha diligencia, han hecho los cambios, han hecho todo, no se ha podido firmar para ejecutar un recurso de 20.000 millones 8 meses después, y miren las vías cómo están; y lo peor de todo, no me contestaron del Ministerio de Hacienda, por eso doctor con todo el cariño y respeto cuando usted me dijo que tenía que retirarse seguramente y le dije: no hay problema, ya estamos acostumbrados, yo pedí el CONPES porque en Risaralda me dijeron van a salir los recursos, sí, pero van a salir para 2021 un poquito, para 2022, 2023 y 2024, eso no es serio, eso no es serio con el país rural colombiano; yo no puedo ir a Risaralda a decirles que tranquilos que en el 2024 va a ver recursos, es más, yo no tengo cara para ir a Risaralda a decirles que desde enero que estamos gestionando recursos como estos, hoy en septiembre no esté firmado y no les estamos diciendo que se va a ejecutar 2021 y máximo primer semestre del 2022, con la situación que estoy mostrando en esa diapositiva; la responsabilidad política de eso que está pasando allá, política, la debe asumir el gobierno del presidente Duque, porque acá hemos hecho toda la gestión y el acompañamiento a las entidades, y el congreso una de nuestras funciones es venir a gestionar y créame que ustedes lo saben doctor Juan Esteban, no hemos parado de llamar, de molestar, de visitar.

<p>Y hay otro tema allá en Risaralda, porque tengo que dejar claro el tema de ese departamento, tarea que me puso el representante Gabriel Jaime Vallejo Chujfi, la vía Pereira – Risaralda, Pereira – Marsella, cerrada en el sector de La Porcelana, 1.800 millones ministra de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, aprobados, todo listo, y no han empezado a ejecutar por Dios, un municipio aislado del departamento que tiene que darle ... a los sobre costos, qué falta para que se ejecute, allá ya no que, la gente está que se va a cerrar una vía en Pereira, cómo es posible que con los recursos aprobados y la gente cuando llama a pedir fotos me dijeron: Alejandro qué hay que hacer, mire estamos desesperados, la gente se quiere ir a cerrar la vía en Cerritos para que entiendan la gravedad de lo que está pasando en Marsella, esto es una denuncia que dejó en esta Comisión Quinta y que espero sea tenida en cuenta.</p> <p>Ni más faltaba no tener unas fotos de Risaralda, pero si ustedes ven, los puentes caídos, los negativos, y los derrumbes que no permiten el paso ni siquiera de una moto; yo dejo acá 4 interrogantes rápidamente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por qué no se está promoviendo la ejecución de tantos convenios que se tienen que ejecutar, esto es reiterado, llame a más de 10 departamentos antes de este control, de este debate de control político, y todo el mundo pregunta por qué no se ejecuta, por qué está parado todo, por qué tan lento. 2. ¿Se están aprovechando esos contratos con entidades que reciben recursos parafiscales? yo espero que la respuesta sea que vamos a firmar doctor Juan Esteban y que van a firmar rápidamente, pero que se van a ejecutar en 2021-2022, porque los cultivos de tomate no dan espera, ni la leche da espera, tirando cantinas de leche a las carreteras porque está cerrada la vía, pues donde yo les diga que para el 2024 les vamos a arreglar la vía, pues yo creo que vamos quedando mal. 3. ¿Ha pensado el gobierno y sus instituciones en flexibilizar los modelos de cofinanciación? es que eso es una gran talanquera, 30%, pero usted le está diciendo prácticamente a las entidades no cofina, no entre, y hay entidades muy buenas que podrían estar ejecutando. 4. Con la que finalizo, es ¿si vamos a llegar al cumplimiento del 100% de las metas señora ministra? 	<p>Si vamos a lograr el cumplimiento del 100% de las metas, yo creo que es la responsabilidad que tiene el gobierno del presidente Iván Duque con el pueblo colombiano, o sea nos quedan 11 meses, acá la respuesta debería ser sí, y el Ministerio de Hacienda debería facilitarse, facilitarle los recursos al Ministerio de Transporte doctora Ángela María, al INVIAS, y a todas las entidades, para que logremos cumplir el 100% de las metas, porque como vimos en toda esta presentación, el tema de las vías terciarias en Colombia es un tema que no es de una carretera, es de una sociedad, es de las familias, y es del ser humano colombiano.</p> <p>-Ante el uso de la palabra otorgado por la señora presidente, el honorable senador Lobo Chinchilla Didier, señala: Yo quiero primero saludar a todos los colegas que nos acompañan de manera presencial y a través de la plataforma, al senador Corrales por la importante exposición que acaba de hacer de la realidad que se vive en el país hoy con las vías terciarias; yo creo que este debate se está haciendo en buena hora, y bueno saludar de manera especial a la ministra Ángela María Orozco, conozco de sus capacidades, de su buena decisión y de las decisiones acertadas que se ha tomado en algunas de las vías del país que han estado colapsadas o siniestradas; al doctor Juan Esteban Gil, director de INVIAS; Juan Francisco arboleda, subdirector de Competitividad y Desarrollo Sostenible; Aurelio Mejía, vice Desarrollo Empresarial; y al doctor Omar Franco Torres, que es el vice de Desarrollo Rural, y alguien que juega un papel muy importante aquí como lo es Jonathan David Bernal, director de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP; por qué los cito y los mencionó a los más relevantes que hemos citado a este debate, porque yo creo que aquí hay que articular un sin número de acciones de todas las entidades, para que se pueda visibilizar la problemática que hoy vive el país. Según cifras del pasado debate surtido en esta Comisión sobre esta materia, en Colombia 7 de cada 10 kilómetros de carretera son vías terciarias, de los cuales el 65% son responsabilidad de los municipios y solo el 6% está en buen estado, a pesar de 4 billones invertidos por el gobierno del presidente Duque en mejoramiento y mantenimiento de 20.000 kilómetros y compromiso de más de 200 alcaldes del país que suscribieron el pacto por la ruralidad, para mejorar y mantener 7.000 kilómetros de estas vías, el esfuerzo es claramente insuficiente en muchos aspectos, como lo podemos comprobar con la tragedia vivida en nuestros territorios, en especial en la temporada invernal que hoy se está viviendo; por el mismo debate realizado en esta Comisión, sabemos que unas vías rurales en buen estado, mi querido Juan, reduce el 38% de los costos del transporte en invierno, reduce un 5% de los precios de los insumos agrícolas, acortaría los tiempos de transporte,</p>
<p>reduce la pobreza en más del 11%, porque incrementa los ingresos a los agricultores casi en un 10%, no se trata de que hoy se pueda responder con cifras para callar las críticas, sino de resultados visibles en el tema productivo, hasta hoy inexistente y muy poco visible más que cifras de respuestas, esperamos palpar un cambio en el impacto que generaría mejores y más vías terciarias en nuestra sostenibilidad alimentaria, empleo, índice de productividad, bienestar en general, etc., etc.</p> <p>Hay que decir la realidad mi querida ministra, los entes territoriales no están en la capacidad presupuestal de incrementar significativamente las vías terciarias, ni darles adecuado mantenimiento, así sea como cofinanciadores minoritarios, por lo que es necesario cambiar los términos de la actualidad política pública para comprometer mucho más al gobierno central en este cometido e importante apuesta nacional. Yo para no entrar a repetir lo dicho por quién me antecedió en la palabra, las vías es lo que nos permite el desarrollo y la sostenibilidad de este país en el agro, hoy están totalmente colapsadas; yo tengo que reconocer el esfuerzo que ha hecho el gobierno nacional y que ya en un Conpes está garantizado 300 kilómetros de vía terciaria para el departamento del César, porque aquí hay que decir también las cosas buenas que impactan a nuestro territorio, donde fue una apuesta y un compromiso del señor gobernador y se coadyuvó a esta puesta donde el departamento colocó el 40% y el país el 60%, pero me preocupan algunas vías, si bien es cierto ministra que usted me decía la vía de La Paz - Cuestecita que está en un contrato de concluir en ejecución, que se viene haciendo algunos mantenimientos, en el día de ayer y hoy que estuvimos conversando con actores políticos del departamento de La Guajira, les preocupa que hoy están, creo que hay una protesta en el departamento de La Guajira en esta vía, porque no hay recursos para continuarla; yo sí quisiera que se le dijera al país, se le dijera al departamento, la real situación de esta vía, de este mantenimiento.</p> <p>Y quisiera saber también con claridad, un compromiso que se hizo este gobierno del presidente Duque en el pacto César – Guajira, de la vía San Roque - Cuestecita por 1.5 billones de pesos ¿cuál es el estado actual de esta vía?; aquí tenemos que unir unos esfuerzos entre todas las entidades del gobierno y por supuesto los diferentes niveles de gobierno como lo son los departamentos en cabeza los gobernadores y los alcaldes, pero tenemos una gran traba también que es la viabilización y la priorización de este proyecto, sentimos ministra, que aquí en el gobierno nacional estamos a paso de tortuga para que puedan apoyar a los</p>	<p>entes territoriales con unas mesas de trabajo y poder viabilizar y priorizar un proyecto incluso con municipios que hemos conseguido la posibilidad de presentar proyectos o de ayudarle a los alcaldes en obras por impuestos, y a veces no se ha logrado sacar un cumple a tiempo del Ministerio de transporte, esto ha conllevado a que frene el proceso y la oportunidad de que entre todos podamos coadyuvar al mejoramiento de las vías terciarias del país.</p> <p>El tema de los PDTEs que es otra de las preocupaciones, el tema de regalías, yo pienso que si unimos un esfuerzo entre todas las entidades, entre la parte privada, entre la parte pública, entre la voluntad de los alcaldes y de los gobernadores, por supuesto sé de la buena voluntad que usted ha tenido en esta materia, podemos nosotros mejorar las condiciones; sabemos que es un proceso, que es un problema que viene de muchos años y que no lo podíamos entrar a resolver en estos 3 años que se llevan de gobierno, pero yo sí creo que hay que avanzar más.</p> <p>Nos preocupa el tiempo ya este gobierno va saliendo, nosotros estamos terminando un periodo legislativo y son muchas las iniciativas o los proyectos formulados de vía terciaria que se encuentran tanto en el Ministerio de transporte como en INVIAS, y que estamos muchas veces 2, 3, 4 meses simplemente para esperar una respuesta; yo tengo que decirsele públicamente a mi querido amigo Juan Esteban, yo he sido el congresista que no he contado con suerte porque llevo 3 años pidiendo una cita en INVIAS con usted y nunca se me ha concedido, siempre me dicen lo atendemos en Valledupar en tal reunión, cuando la agenda está apretada frente a otras iniciativas, yo sí creo que a veces cuando pedimos una cita solamente es para pedir la orientación de esta entidad que tiene hoy a cargo y la responsabilidad de viabilizar algunos proyectos y de orientar al ente territorial, para que pueda presentar un proyecto de la mejor manera y con esto poder presentar una iniciativa que pueda buscar una cofinanciación; entonces le dejo la inquietud para que usted lo revise con su equipo, de pronto lo desconoce, pero es el momento y yo creo que no podía quedarme con esto, porque siempre que se habla de INVIAS siento un trago amargo de saber bueno qué está pasando de que a mí nunca se me ha dado una atención en este ministerio o en esta dirección que siempre le hemos pedido; con la ministra de Transporte pues las veces que le he solicitado ese espacio generosamente me lo ha concedido, a la bancada del César con las cuales hemos Inter locutado y pienso ministra que estas reuniones de nosotros no han tenido un objeto diferente a buscar una salida a las problemáticas de las vías como la Ruta del Sol</p>

<p>con las dificultades que estaban y que gracias a su firmeza hemos logrado sacar adelante, y son de las cosas que nosotros tenemos que hacer para poderle decir a los cesarenses y a los guajiros que estamos trabajando en el caso particular mío y por supuesto todos los colombianos en mejorar las vías tanto principales como terciarias, esto permite que la movilidad mejore, permite el ahorro de tiempo, y hoy ver cómo se está desarrollando en César aunque vaya a paso lento ministra, porque va a paso lento, pero bueno usted nos explicó todas las limitaciones y todos los problemas que se han venido y que se heredaron además de gobiernos anteriores, pero hoy no hay que mirar por el retrovisor, yo sí creo que en estos 11 meses o 10 meses algo que quedan de este gobierno y que nos queda a nosotros es que podamos hacer un esfuerzo mayor que es como cuando uno está en una carrera y ya está muy cerca a la meta y tiene que sacar fuerzas donde no hay para tratar de llegar de primero a la meta.</p> <p>Eso es como mi invitación, nuestro compromiso es esta Comisión Quinta que ha sido una comisión donde hemos discutido todos estos tema, que nos corresponde el tema del agro y por qué estamos citando hoy al Ministerio de Transporte, por qué citamos a INVÍAS, porque es que un agro no se puede desarrollar en este país mi querido Juan, si no tenemos vías de acceso, eso ha sido la mayor dificultad para que se pueda buscar un punto de encuentro, para que el campo sea sostenible; y yo creo que el departamento del César que su vocación es agropecuaria, agrícola, pero que la minería desplazó un poco esa vocación y que hoy por las malas experiencias de la minería, estamos retomando nuevamente a fortalecer este sector que nos hemos dado cuenta en todo estos casi 2 años de pandemia que a través del agro nos garantiza la sostenibilidad y el desarrollo en nuestro territorio, pues acudimos a ustedes con sus buenos oficios para que en estos meses que quedan de gobierno podamos dar los mejores resultados.</p> <p>Yo quiero dejar hasta aquí mi querida presidenta, agradecerle a toda la institucionalidad por parte del gobierno, por cumplir esta cita, por ser siempre que se les ha llamado pues han tenido esa deferencia y eso también hay que resaltarlo y que podamos hoy enviar un mensaje a nuestros colombianos, pero por supuesto al sector agropecuario que tanto lo requiere.</p> <p>-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente: Muchas gracias honorable senador Didier Lobo Chinchilla, y procedemos a escuchar una parte de los citados, pienso</p>	<p>que está presidencia o la mesa entiende que en orden de responsabilidades e importancia, vamos a conceder el uso de la palabra solo a aquellos que se hallan virtualmente o presencialmente y de manera directa y no a través de delegados, ya es hora de que los funcionarios del Estado entiendan la responsabilidad que tienen frente al país y frente a sus obligaciones de concurrir a estos debates de control político, y está Comisión Quinta va a hacer respetar esas precisas funciones y esas precisas responsabilidades, en este orden de ideas, le damos el uso de la palabra por 10 minutos a la señora ministra Ángela María.</p> <p>- En uso de la palabra la ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, manifiesta: Quiero para iniciar dar un cordial saludo a todos los miembros de la Comisión Quinta del Senado de la República, a su mesa directiva, a la presidente la senadora Daira Galvis, a la vicepresidente la senadora Sandra Liliana Ortiz, y a la secretaria de la Comisión Delcy Hoyos, también envío un saludo especial a los senadores Didier Lobo Chinchilla y Alejandro Corrales citantes a este debate, a los miembros a los demás miembros de la Comisión que nos acompañan y a los miembros de las diferentes entidades del sector transporte que me acompañan, así como a los viceministros y representantes de entidades que hoy están acompañándonos en este recinto.</p> <p>Nos convocan hoy ante esta reunión y ante esta Comisión para hablar sobre los avances en la construcción de la red terciaria del país, un tema de la mayor relevancia no solo para el sector sino para toda Colombia, pues se trata de las vías que conectan los lugares más alejados de la Nación con los grandes centros de producción; desde el inicio del gobierno del presidente Iván Duque han sido una prioridad al punto que durante estos 3 años de gestión se han destinado inversiones históricas para esta red a través de diferentes programas y estrategias como veremos en el transcurso de este debate; también hay que reconocer que hemos tenido retrasos en la ejecución, derivados como lo explicará en detalle el director del INVÍAS , de congelamiento de presupuesto durante todo el año 2019 para el INVÍAS , por eso los convenios y ya voy a entrar en detalle que pudimos suscribir en el 2019 por recursos fueron solo 280, pero tengo que decir que el año pasado suscribimos 500 y que ya estamos en el marco de suscribir los restantes de los 938 convenios de la primera convocatoria de Colombia Rural; evidentemente sí hubo un retraso en la ejecución derivado de ausencia de congelamiento de recursos, pero también tengo que decir que no solamente con distintas fuentes de recursos se han hecho las inversiones históricas más importantes, sino que para</p>
<p>culminar el gobierno, solo para dar un ejemplo, vamos a tener mejoradas más de 5.000 kilómetros de vías terciarias cuando en Sinergia, cuando nosotros asumimos el gobierno, el histórico de vías mejoradas por parte de la Nación, daban 1.600 kilómetros.</p> <p>Si ustedes me dicen es suficiente, les tengo que decir que no, y les tengo que decir que como lo dije en la primera citación que hizo mi Comisión del Congreso tanto de Senado como de Cámara, nosotros siempre vamos a quedar debiendo, siempre vamos a quedar debiendo porque cuando yo le pedí al director del INVÍAS la estadística de cuánto se requeriría para poner a punto 140.000 kilómetros de vías terciarias, me hablaban mínimo, mínimo de casi presupuesto y medio de la Nación, casi 400 billones de pesos, es la razón por la que nos sentamos a trabajar en un programa de largo plazo y aquí quiero ir contando lo que hemos hecho.</p> <p>Quiero hacer una breve introducción sobre esto y dar paso como digo a los directivos para entrar en el detalle de algunas de las vías que ustedes han preguntado. y también explicar por qué las demoras en ejecución que además hemos venido trabajando porque mucha, la mayor parte de la ejecución de estos convenios es por parte de las alcaldías, nosotros los acompañamos pero ellos son los que las ejecutan; como ustedes deben saber, la ley ha dispuesto que las vías terciarias a cargo de la Nación sean atendidas por el Instituto Nacional de Vías o por las vías nacionales, o por la Agencia Nacional de Infraestructura cuando se trata una vía en concesión del orden nacional, y existen además vías departamentales municipales y distritales que deben ser atendidas directamente por cada entidad territorial que las tiene a su cargo, esa es la estructura legal que existe, pero reconociendo obviamente la dificultad que tienen los municipios de la red terciaria, nos sentamos a diseñar de la mano de Planeación Nacional, el Ministerio de Transporte, y el INVÍAS un programa de priorización de actividades para sacar un programa de Colombia Rural que pudiera ser digamos sostenible en el tiempo, entendiendo que iba a ser totalmente insuficiente lo que hicieramos para poner a punto 140.000 kilómetros de vías terciarias.</p> <p>Haré referencia a algunos de los temas planteados en el cuestionario recibido por el ministerio, nos piden que hablemos de las acciones desarrolladas por nuestra carter para mejorar esta infraestructura terciaria, tengo que decir que han sido varias desde diferentes frentes y que han permitido que durante este gobierno se estén invirtiendo actualmente 4.2</p>	<p>billones de pesos en la red terciaria de Colombia de distintas fuentes que incluyen obviamente vías rurales en los 32 departamentos del país; estas inversiones sin precedentes en la historia del país, porque si uno mira los últimos 20 años el promedio anual que invertía la Nación en vías terciarias, no iba más allá de 100.000 millones de pesos, y tengo que decir que lo que yo heredé, y no es por poner ningún retrovisor sino por simplemente comparar con lo que nosotros hemos hecho en los últimos 4 años del gobierno anterior al nuestro, la inversión en vías terciarias hecha por la Nación y no me refiero a convenios sino hecha por la Nación, estamos hablando en un año de 10.000 millones y en otro año de 13.000 millones, eso más o menos, esa cifra en detalle se las dará el director del INVÍAS , pero eso era la que aparecía con presupuesto de la Nación destinado a vías terciarias; y por eso nos sentamos a hacer ese esfuerzo enorme que sabemos que ha tenido retrasos en la ejecución, pero que sí va a tener un impacto fundamental en el cambio de las vías terciarias intervenidas, pero que obviamente no es suficiente para poner a punto todo el país.</p> <p>Y senador, solo le quiero hacer una referencia, no se imagina lo que yo veo cuando llevo a otras zonas del país, porque usted tiene razón, el Eje Cafetero ha sido un departamento privilegiado por la intervención de la Federación Nacional de Cafeteros histórica, de hecho durante muchos años la Nación ni siquiera asumió las vías terciarias porque las asumían con cargo al Fondo Nacional del Café, cuando era exitoso, ese no es el privilegio que tienen los departamentos del sur del país; la situación es mucho más caótica y yo sí siempre voy a reconocer que nunca va a ser suficiente, pero que entre todos tenemos que construir una senda de largo plazo para que todos los gobiernos le sigan dando la misma y ojalá mayor prioridad a la que le hemos dado, pero sí quiero reiterar la prioridad que le hemos, dado porque en términos de articulación de recursos y de trabajo conjunto para sacar adelante los temas, hemos hecho más que en el histórico de lo que se había hecho, pero nunca será suficiente y eso sí lo quiero reconocer como lo dije, lo dije desde el día 1 que me posesioné y en mi primera citación a mis Comisiones Sexta de Cámara y Senado, porque la realidad es que se requería más de un presupuesto anual de la Nación para poner a punto las vías terciarias del país.</p> <p>Estás inversiones se están ejecutando con distintas fuentes de financiación y con la supervisión del INVÍAS , no necesariamente es una ejecución directa del INVÍAS , se trata de un ejercicio que vale la pena mirar en detalle por un momento ya que se está logrando a</p>

través de la integración de estas distintas entidades del Estado en un ejemplo de articulación pensado en el bienestar de los ciudadanos y con el concurso de las gobernaciones y las alcaldías, esta unión nos ha permitido estructurar y desarrollar proyectos encaminados a generar resultados de impacto en las comunidades, muchas llevan años esperando este tipo de inversiones; durante estos 3 años de la presidencia del presidente Iván Duque, el gobierno ha llegado a todos los departamentos a través de hoy 1.259 proyectos de infraestructura que incluyen el mejoramiento vial de 11.000 kilómetros y actividad de mantenimiento de otros 15.000 kilómetros, que como digo van a quedar contratados sin ejecución, y obviamente la cifra de ejecutados es menor por los retrasos en ejecución que le mencioné.

Hablamos ahora del programa Colombia Rural, una de las estrategias a través de las cuales estamos ejecutando la inversión mencionada, este programa tiene como objetivo realizar el mantenimiento y mejoramiento de las vías rurales logrando así promocionar corredores productivos que conecten los territorios y potencialicen el campo colombiano; con esto le apuntamos a dinamizar la economía y mejorar las condiciones de vida de la población campesina del país, producto de este programa en diciembre de 2019 se suscribieron 280 convenios repartidos en los 32 departamentos por 266.000 millones de pesos para garantizar la de 1.280 kilómetros de vías, actualmente el avance en la ejecución de estos proyectos es del 45% y se suscribieron a final de año por congelamiento presupuestal, se suscribieron en el mes de diciembre, y luego la ejecución de los proyectos tengo que decir que está a cargo de los municipios y en esa medida los pliegos tipo que son hoy obligatorios para todos los entes territoriales también hicieron que hubiera una dificultad y una demora en la licitación por parte de los municipios; entonces todo eso llevó a que hoy tengamos estos proyectos en un 45% de ejecución, pero estos van a ser culminados como lo dirá el director del INVÍAS antes de que finalice el año, ya que una vez se logra la contratación estos son proyectos que en su mayoría se surten entre 3 y 4 meses, pero todo el trámite previo involucró el tema que les mencioné.

Entre estos convenios tengo que destacar el esfuerzo adelantado en conjunto con la Agencia de Renovación del Territorio, para realizar intervenciones en 68 municipios incorporados en los programas de desarrollo con enfoque territorial, esos tienen una inversión de 83.328 millones de pesos atendiendo 850 kilómetros de vías rurales que llevan un avance en este momento del 53%, en diciembre del año pasado, nuevamente como digo al final y por

razones presupuestales se firmaron 500 convenios adicionales de los originales 938 convenios adjudicados cuando se dio el lanzamiento de Colombia Rural; también con alcance en todo el país, con destinación de recursos por 418.000 millones de pesos, que garantizarán la intervención de 3.150 km estos convenios actualmente están en proceso de contratación por parte de los entes territoriales y, bueno, sobra decir que la pandemia también tuvo incidencia en los retrasos de la contratación de algunas entidades y en la ejecución de los proyectos obviamente.

Decíamos que esta importante inversión en la red terciaria del país se está realizando a través de diferentes fuentes de financiación en las cuales el Ministerio de Transporte a través de sus diferentes entidades adscritas realiza apoyo técnico, entre ellas están las estrategias de obra por impuestos, un mecanismo que permite a las empresas pagar hasta el 50% de su impuesto sobre la renta a través de la ejecución directa de proyectos de inversión a desarrollarse en los territorios más afectados por la violencia; gracias a este mecanismo el INVÍAS ha supervisado 31 proyectos con inversiones de obras por impuestos que alcanzan los 351.800 millones de pesos destinados a la intervención de 115 kilómetros de vías nacionales, departamentales y municipales; además de 6 puentes vehiculares y puente peatonal; igualmente acabo de hacer una verificación y a la fecha de hoy en el ministerio no tenemos ningún trámite pendiente de aprobación de obras por impuestos senador Didier, pero tenga la certeza de que desde que llegamos no hemos sino trabajado en tratar de montar un procedimiento que sea lo más ágil posible, entendiendo que lo que encontramos tenía muchos retrasos y de parte el Ministerio de Transporte en el visto bueno o cumple técnico hoy estamos al día, pero sobre todo, la dinámica que hemos adelantado es una dinámica de mesas técnicas, hemos tratado de que no haya idas y venidas que sí fue lo que encontramos y durante muchos meses esa era la gran queja, y hemos montado un equipo que hemos fortalecido a través de contratistas precisamente para trabajar mesas técnicas cuando los alcaldes nos radican los proyectos para cumplir, para evitar el carreo de ida y venida y simplemente para apoyarlos en fortalecer esa capacidad institucional que les permitan llegar a la aprobación con la calidad técnica de los proyectos; pero como digo, a hoy ya verificamos y no tenemos ninguna proyecto de obrar por impuestos pendientes en este momento del visto bueno de cumple, que es nuestra competencia técnica como Ministerio.

Por otro lado y atendiendo todas las inquietudes planteadas, quisiera hablar por un momento del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional, que fue adoptado por la Resolución 3260 expedido por el Ministerio de Transporte el 3 de agosto del 2018, respondiendo a uno de los compromisos establecidos en el acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, a través de esa resolución se adoptaron los criterios técnicos, económicos, sociales, y ambientales, y se formuló la matriz para realizar la priorización en la inversión e intervención de las vías a cargo de cada entidad territorial con un horizonte a 10 años; partiendo de esto, y en el marco del cumplimiento de los acuerdos para la terminación del conflicto, este ministerio en coordinación con el INVÍAS y la Agencia de Renovación del Territorio, han desarrollado una estrategia que permite dar cumplimiento a la resolución atendiendo de manera planificada y concertada las necesidades de intervención en infraestructura de transporte de esos territorios; en ese sentido, se acordó adelantar la formulación de un plan vial municipal con cada municipio incluido en los programas de desarrollo con enfoque territorial como primer paso para la construcción del plan de trabajo 2020 – 2021; en este momento ya tenemos planes viales aprobados por el ministerio en 99 de los municipios PDET aprobados por el Ministerio de Transporte, previa aplicación de los criterios establecidos en la Resolución 3260 y con 81 corredores priorizados para la estructuración de un proyecto, es decir hemos venido dando cumplimiento a ese ejercicio de planificación que permite luego tener una priorización de qué voy a invertir para poder priorizar estudios y diseños para poder buscar los recursos con las distintas fuentes. De igual forma en este momento el Ministerio apoya 54 municipios PDET en la elaboración de sus planes viales municipales, los que faltan, que esperamos puedan ser aprobados antes de finalizar esta vigencia fiscal, así solo quedaría pendiente el municipio de Tarazá en Antioquia por iniciar su plan vial, proceso que se viene adelantando y en el marco del cual ya se realizó la respectiva capacitación a los funcionarios del municipio; no sobra recordar que los planes viales municipales son mucho más que una herramienta de planificación que ayuda a la priorización de las vías mediante la evaluación de criterios técnicos, sociales, económicos, y ambientales, a través de ello buscamos promover el apoyo del gobierno nacional a la financiación del proyecto para la intervención de la red vial, fluvial, y regional de competencia a las entidades territoriales; de ahí la importancia del acompañamiento que brindamos en su estructuración.

Ya para concluir, quisiera hacer énfasis en la importancia que tienen las vías terciarias para esta administración, y como, digo refleja la priorización que le hemos dado tanto al diseño y a la implementación del programa Colombia Rural como a los criterios técnicos, sociales, económicos, y ambientales, que nos permitieran la priorización y que fueran una guía para poder apoyar el fortalecimiento institucional de los territorios, porque como digo, en este caso de los convenios de Colombia Rural son ejecutados directamente por los entes territoriales con la supervisión obviamente del INVÍAS y ya espero que nos informen además para información de todos, estamos a portas de sacar una APP donde se puede consultar directamente no solamente el listado de todos los convenios firmados, el estado de ejecución, las fotos del antes y el después, y el momento, por lo menos de los 938 convenios originales de Colombia Rural que creo que es una forma importante de hacerle seguimiento y también de que las comunidades se hagan veedores de las vías y de lo que sucede; como digo, en este caso la ejecución directa es de los entes territoriales y nosotros lo que hacemos es la supervisión con el INVÍAS.

Pero lo que le hemos pedido al INVÍAS es tener acceso a esa información, que un ciudadano puede inclusive poner las fotos en esa APP y colgarlas, porque es la manera de poder de enfrentar el reto que nos viene que es la ejecución para finalizar todo este gran esfuerzo de inversión que se ha hecho obviamente como usted lo mencionó senador, con el apoyo de todos los congresistas, pero que como digo, también lo tengo que reiterar siempre será insuficiente, si uno se pone a pensar que solamente el inventario estático de vías terciarias en el país no es el dinámico que se está en este momento actualizando a través de imágenes satelitales en un proyecto con Planeación Nacional y el Ministerio de Transporte, donde esperamos dejar la mayor parte de las vías terciarias del país georreferenciadas en un proyecto dinámico que se puede ir actualizando, ese todavía no ha culminado, tiene un porcentaje todavía, y estoy segura que ese no va a arrojar más kilómetros de los que aparecen en el inventario estático que hoy tenemos de 140.000 kilómetros y que como digo se requeriría más de 400 billones de pesos para poner a punto esas vías en el país.

Por tanto, estamos de acuerdo con ustedes, tan de acuerdo estamos que hemos trabajado activamente en buscar esta articulación de distintas fuentes y buscar otros mecanismos, así como hacer los aportes históricos que nunca se habían hecho en dos o tres vigencias fiscales

por parte del presupuesto de la nación en vías terciarias; eso no lo hubiéramos podido hacer sin el apoyo de ustedes, pero eso aún es insuficiente.

Entonces quiero simplemente reiterarles, que estamos adelantando no solo una inversión sin precedentes sino que van a quedar ejecutados el mejoramiento y mantenimiento, si uno compara con sinergia que es el histórico de Planeación Nacional por lo menos el triple más de 3 veces lo que históricamente se había hecho, eso no significa que sea suficiente, y quiero decirles que siempre voy a sentir que debo y, pero creo que como lo dije también en esa primera citación que me hicieron en el Congreso, esto es algo que es una deuda histórica de los colombianos y que lo que hemos querido es construir una metodología sería que nos permita seguir articulando y seguir buscando fuentes alternativas de recursos para poder tener un plan a largo plazo, porque sí, al 2030 se habla de 50 billones, pero como digo, si quisiera uno poner a punto los 140.000 kilómetros, requeriríamos mucho más de 50 billones de pesos, y creo que este es un trabajo conjunto que siempre vamos a seguir haciendo y ahora como digo, quisiera darle la palabra al director de INVÍAS simplemente para entrar en el detalle de algunos de los temas que puntuaron y para que pueda explicar estas cosas que a grandes rasgos yo expliqué sobre los retrasos en la ejecución que son una realidad, que fueron reales, pero que hoy podemos decir que gracias a que este año no hubo congelamientos, no solamente están terminando de firmar los convenios que faltan, sino también haciendo un esfuerzo importante en ejecución y en dar ese apoyo para mostrar cómo los que ya se iniciaron puedan culminar dentro de este semestre, que es parte de nuestro rol empujar y apoyar a los entes territoriales para hacerlo.

Solo simplemente responderle algo senador Didier, cuando yo llegué y ahora le voy a dar la palabra al director del INVÍAS para que tenga la tranquilidad que hay recursos porque en Colombia, no solamente está lo que se está interviniendo, sino un nuevo contrato por 50.000 millones para esa vía, pero cuando nosotros llegamos al gobierno no solamente me enfrenté a varios paros, a los que fui y accedí, y trabajé con el director del INVÍAS en La Guajira, porque esa vía no solamente no se le había invertido en mantenimiento sino que ni siquiera se le invertía en mantenimiento los recursos del peaje, ese peaje entre Valledupar y La Paz, ese peaje generaba alrededor de 10.000 millones de pesos al año, entre 8.000 y 9.000, y si acaso se le había invertido en los últimos 3 años 2.000 millones de pesos al año, con toda razón la gente decía ni siquiera los recursos del peaje se le invierte, lo primero que hicimos

la señora ministra, por favor por secretaría que lo diga para poderle otorgar la oportunidad de preguntarle.

-Con la venia de la señora presidente, el honorable senador García Realpe Guillermo se le concede el uso de la palabra: Gracias doctora Daira, no es simplemente lo siguiente, que el señor director de INVÍAS ha sido formalmente citado mediante proposición y también con cuestionario respectivo, pero si no fuera así también es que hay que aprovechar al máximo pues la autoridad máxima en el tema de vías, que no solamente es la ministra sino el director autoridad específica, entonces le solicito muy especialmente no apliquemos a rajatabla de pronto las leyes, no, formalmente sino que además que fue citado y está acá y con la información que se le ha pedido señora presidente.

- A continuación el honorable senador José David Name Cardozo, manifiesta: Todos sabemos que hay dificultades económicas en el país; yo me siento orgulloso de que una Ministra de transporte sea barranquillera, la conozco muy bien y sé de su trabajo que inclusive a veces en otros escenarios, lo he dicho que me preocupa porque usted trabaja demasiado, o sea por la vías de este, de este país. Sabemos la situación, el invierno, sabemos la pandemia, pero después de escuchar al senador Corrales, al senador Didier, quedamos muy preocupados, muy preocupados, la verdad cuando uno ve esa situación de esas vías, entonces uno dice: cómo vamos a reactivarnos económicamente.

Yo quiero aprobar aprovechar que está el doctor Archila aquí, Archila y el director del ART, ministra, aquí hay que sumar esfuerzos, aquí hay unos recursos que este Congreso de la República le concedió a los municipios donde hubo una violencia conocida por todos y en el proceso que se hizo con una parte de los alzados en armas, que fue la extinta FARC, creamos los municipios PDET, a mí me gustaría que el director de la ART y, y el doctor Archila nos digan ¿por qué hay tanto atraso en darle el visto bueno a los proyectos en la ART? eso, eso hay que agilizarlo doctor Archila, eso hay que agilizarlo porque los alcaldes de estos municipios PDET que vienen todos los días al Congreso de la República, bueno y ahora más que yo hago parte de ese OCAD, a poner quejas y que una certificación del ART se está demorando entre 30 y 45 días, eso es importante.

Lo otro señora ministra, es que en varias ocasiones aquí en esta Comisión se le ha entregado recursos a través de regalías para las vías terciarias, priorizar cuáles son las vías que están en

en el año 2019 cuando tuvimos margen, fue hacer un contrato de mantenimiento donde le invertimos con recursos del peaje garantizamos invertirle más de los recursos de lo que recaudaba el peaje, eso nunca había pasado, eso era insuficiente, y por eso en compromiso por Colombia se incluyó las partidas que el director del INVÍAS ahora les planteará; pero eso lo quiero resaltar porque sí, estoy de acuerdo es una deuda histórica y estoy de acuerdo que siempre estaremos debiendo, pero no puedo dejar de reivindicar no solo la gestión de este gobierno sino la gestión del Congreso y la seriedad con que nos hemos acometido a tener un programa de largo plazo en el que todos sigamos aportando por seguir reduciendo esa brecha, pero que todavía es insuficiente la, por la situación de recursos más en un país y un mundo atravesado por una pandemia, donde exige una inversión enorme de recursos en todos los programas sociales.

Entonces simplemente decirle que ustedes tienen razón, pero decirles también que no obstante a eso hemos avanzado significativamente en comparativo con el histórico; muchísimas gracias senadora Daira y quedo aquí a su disposición con el equipo, porque me gustaría eso sí que el director del INVÍAS pudiera entrar en el detalle, año a año de estas cifras que de manera general yo les he planteado.

-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente: Muchas gracias, señora Ministra, pero lamentablemente el Estatuto que reglamenta las sesiones que es la Ley Quinta impide que usted a su director de INVÍAS le dé el uso de la palabra.

-En efecto, la ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, señala: Discúlpeme, discúlpeme, no fue mi intención violar el estatuto, simplemente él está citado también, discúlpeme, le pido disculpas.

-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente, señala: Claro, en su oportunidad él tendrá el uso de la palabra, con mucho gusto, pero muchos compañeros tienen algunas inquietudes y algunas preguntas que formularle, si algún compañero, si algún compañero está interesado en hacerle alguna pregunta o alguna inquietud de preguntar por inquietudes que tienen frente a las vías terciarias y frente a la intervención de la ministra, por favor que lo diga, hay unos inscritos que es para intervenciones, de hecho el senador José David Name tiene, tendrá el uso de la palabra, pero si alguien tiene pregunta pendientes con

peor estado, y, si nosotros hacemos pública y transparente la información yo creo que nos va a ir bien, para saber, ahí estoy escuchando usted que le quiere meter tecnología y eso es muy importante, pero yo quería dejarle esa inquietud de sumar esfuerzos entre el gobierno y el Congreso de la República, el legislativo, viene un proyecto de presupuesto, mirar ahí sí ahí podemos sumar más recursos para que esto se pueda llevar a cabo, pero también señora presidenta quiero aprovechar porque está Comisión que de minas y energía, agricultura, medio ambiente, muy pocas veces tiene a nuestra ministra aquí presente.

Yo quiero hacerle una petición como barranquillero, como atlanticense, como Caribe, ya usted sabe para dónde voy ministra, usted no sabe cuántos, cuántos mensajes de WhatsApp tengo con el tema del aeropuerto Ernesto Cortissoz, usted no adjudicó esa obra, este gobierno no la adjudicó, yo sé que es así, yo sé que usted ha tenido toda la voluntad, pero qué le pedimos ministra, como mujer berraca que es usted, apliquen la ley, aplique la ley porque peor no nos puede ir, yo entiendo que lo, el mejor camino era, señora ministra, intentar terminar la obra, pero quiero decirle yo vine hoy de la ciudad de Barranquilla, aquí todos mi compañeros somos el 30% en esta Comisión del Caribe, hoy llegué de la ciudad Barranquilla y me sentí, me sentí triste, me sentí agobiado, me sentí engañado, me sentí estafado, por unos constructores que se han aprovechado de la buena fe de los gobiernos, del gobierno que pasó y de este gobierno, y ya está bueno ministra que estos constructores, perdóneme la palabra, bandidos, porque en este país hay muy buenos constructores y muy buenos firmas de ingeniería, pero hay otras que están acostumbradas a estafar el Estado, quieran ponerle una demanda ahora al Estado por 700.000 millones de pesos cuando ellos tienen que primero terminar las obras; aplique la caducidad, aplique las pólizas, muchos de los que están ahí yo los conozco y yo sé que después de esta intervención tal vez no me vuelvan a dirigir la palabra; pero a mí me eligieron para hacer valer el derecho de todos los atlanticenses y barranquillero ministra; una ciudad que va progresando a un ritmo acelerado, todo el mundo habla de lo bien que va a Barranquilla, y nuestro lugar un lunar negro es el aeropuerto Ernesto Cortissoz; yo, yo sé que usted lo ha intentado de todas las maneras, pero no hay peor camino ya ni mejor camino sino aplicar la ley.

Y lo último, los peajes, sería bueno que cuando usted tenga la oportunidad, yo sé que usted lo ha declarado públicamente a través de la radio, de los medios de comunicación, pero sería bueno que usted le diera tranquilidad en una visita que haga a los habitantes del departamento

<p>del Atlántico, estamos agobiados por los peajes, la gente no tiene el recurso ministra, la situación está muy complicada, tenga en cuenta también el tema de los peajes, y unamos esfuerzos, unamos esfuerzos, que usted tiene aquí congresistas porque aquí no, en estos temas nos unimos, aquí no hay ni oposición, ni congresistas de par, de gobierno, porque todos sufrimos el problema de las vías terciarias; tenemos recursos en los municipios PDET, tenemos recursos en regalías para vías terciarias, y si usted necesita que nosotros salgamos a pelear para conseguir recursos, pelear en el buen sentido de la palabra, pedir recursos para las vías terciarias de este país, yo sé que todos los congresistas de esta Comisión están dispuestos a ir con usted para mejorar algunas vías necesarias de este país.</p> <p>Muchas gracias, señora presidenta y a mí sí me gustaría que cuando tenga el uso de la palabra el doctor Archila y el director de la ART, nos puedan informar a esta Comisión cómo van a acelerar la toma de decisiones y los certificados que le toca dar a la ART para estos proyectos. Muchas gracias.</p> <p>-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente, expresa: A usted honorable senador Name por su intervención. Le corresponde el uso de la palabra a un funcionario de los citados, en este caso al señor director de INVIAS, del Instituto Nacional de Vías, Juan Esteban Gil, doctor Juan Esteban tiene el uso de la palabra por 10 minutos.</p> <p>-En uso de la palabra, el director del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, Juan Esteban Gil Chavarría, señala: Muchas gracias presidenta, un saludo muy especial para la mesa directiva y para todos los honorables senadores, y los compañeros, la señora ministra, y los compañeros que en este momento hacen parte de este debate. La presentación, ya les, bueno van a realizar una presentación, pero concentrándonos en lo que tiene que ver con el tema de las vías terciarias, cuando el senador Corrales hacía toda su ilustración, frente a los indicadores, frente al atraso que tenemos en la ruralidad es algo en el que la misma, ese es el recto en el que estamos enfrentados nosotros; el país tiene 142.000 kilómetros de vías terciarias e inventariadas y estamos actualizando esos inventarios permanentemente, y esos 142.000 a la Nación le corresponde 27.000, a los departamentos le corresponden 15.000, y a los municipios casi 100.000 kilómetros, o sea los municipios deberían atender 100.000 kilómetros, pero todos sabemos que ni los municipios, ni los departamentos, ni la Nación, tenemos los recursos suficientes para realizar esa atención de las vías rurales y eso, fue ese</p>	<p>diagnóstico que tuvimos cuando iniciamos el gobierno y cuando se definió el Plan Nacional de Desarrollo en ese pacto por la equidad que se trabajó de manera específica, cómo fortalecer la institucionalidad de las vías rurales, cómo conseguir nuevos recursos, y cómo definir un programa en torno al mantenimiento y el mejoramiento de esas vías rurales.</p> <p>Si nosotros comparamos esos 142.000 nada más para que tengamos unas cifras gruesas, por ejemplo, los programas que hoy se están ejecutando a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, esas grandes concesiones que tenemos de 1ª, 4ª, 1ª, 2ª, 3ª y 4ª generación, ahí no llegamos a 6.000 kilómetros, y miren, estamos hablando de 142.000 o sea en proporción lograr intervenirlas estructuralmente es muy difícil, y por ello el reto es cómo garantizar con lo que tenemos, cómo multiplicarlo pero cómo también ver qué estrategias se tienen que definir para granizar esas intervenciones, y es por ello que desde el mismo Plan de Desarrollo se estableció en ese pacto por la equidad tres elementos fundamentales: lo primero: trabajar por la institucionalidad y en esa institucionalidad y en ese fortalecimiento técnico trabajamos en las guías de proyectos tipo, en el aplicativo ya hoy los alcaldes, gobernadores, y nosotros podemos hacer diseños de vías rurales mucho más ágil y mucho más fácil; recordemos que en el pasado era imposible viabilizar un proyecto, desde el año 2019 que terminamos ese aplicativo, ya todo el mundo tiene proyectos viabilizados por qué, porque efectivamente tenemos un aplicativo, un software en el que garantizamos que los puentes, los muros de contención, las obras de drenaje y los pavimentos de las vías rurales, con diferentes tipos, placa huellas, estabilizaciones, lo que sea, hoy tiene un aplicativo para intervenirlo.</p> <p>Pero también tenemos dentro de ese tema normativo, trabajamos una normatividad para garantizar que los emprendedores rurales puedan ejecutar las labores de mantenimiento rutinario dentro de las vías rurales, estamos trabajando en innovación con los nuevos productos, las nuevas tecnologías, una serie de elementos que nos han llevado al INVÍAS fabricantes e investigadores nuevos trabajo de la mano de universidades, para garantizar que la intervención en vías rurales no sea solo placa huellas como se pensaba antes, sino que con lo poco que tenemos pero con el reto grande que tenemos de los 142.000 kilómetros podamos diversificar las inversiones de perdiendo las necesidades que tenemos, y eso también lo sacamos nosotros adelante; otro elemento que sacamos adelante nosotros en el fortalecimiento institucional fue el tema de las canteras como tal, y recordemos que hoy tenemos un procedimiento exprés para que el título minero o la autorización minera y la autorización ambiental se dé en menos de 60 días, 30 en una y 30 en otra, que esto no lo</p>
<p>tenía la normatividad y fue gracias a ese apoyo que ustedes nos dieron desde el mismo Plan Nacional de Desarrollo; entonces empezamos a fortalecer lo institucional, empezamos a fortalecer el desarrollo de inventarios viales como lo decía a la señora ministra, estamos avanzando en unos inventarios, en todo el tema de trabajo en el monitoreo y el tema satelital como tal de la infraestructura terciaria.</p> <p>Otro elemento fundamental que hacía parte es la financiación, y qué empezamos nosotros a diseñar desde que empezamos el gobierno, y es cómo agregar fuentes de financiación para generar esa intervención en las vías rurales, pero no solo a nivel de placa huellas, sino también pensando en que tenemos que diversificar la forma de intervenirlas, y para ello agregamos las fuentes de regalías, obras por impuestos, cooperación como lo planteó la ministra, de los detalles, cooperación técnica, buscamos recursos en cooperación técnica y recursos del presupuesto nacional, y con esto, hoy pasamos, en los últimos 4 años desde el año 2015 a 2018, como usted lo planteaba ahorita, 4.000, 5.000, 8.000 millones de pesos de inversiones anuales en el INVÍAS para las vías rurales, eso era lo que se estaba invirtiendo en los últimos años, y por eso ese represamiento que traíamos cuando iniciamos el gobierno; cuando inició este gobierno a hoy, tenemos ya contratados, tengan en cuenta esta cifra, 4 con 2 billones de pesos ¿es insuficiente? claro! porque es que el reto es muy grande, 142.000 kilómetros es demasiado lo que tenemos que intervenir, pero una muestra de voluntad hacia la zona rural no se puede ver más reflejado de parte de un gobierno que invertir 4 con 2 billones de pesos ya contratados y con lo que viene en este plan de reactivación, el Compes que se firmó en el mes de julio, vamos a llevar a 5 billones de pesos, o sea este gobierno va a dejar inversiones en vías rurales por 5 billones de pesos; la meta inicialmente, cuando iniciamos el período de gobierno, recordemos que construimos las metas en el Plan Nacional de Desarrollo y por qué las construimos, basado en el marco de gastos que teníamos y eso lo vinimos a hablar esta Comisión, en el marco de gasto recordemos que las vías públicas no tenían plata y es importante no olvidar eso, y por qué no tenía plata, porque toda la plata del sector transporte en gobiernos anteriores lo habían priorizado en los 6.000 kilómetros de las vías principales, cierto.</p> <p>¿Y qué pasó con las vías rurales? al no tener plata no teníamos marco de gasto, recuerden que ustedes nos apoyaron en la Ley de Financiamiento y ustedes nos ayudaron a ampliar el marco de gasto desde el Congreso, ustedes nos ayudaron a aumentar los recursos año a año en presupuesto y qué logramos, todavía no pasemos, un segundo por favor para que no</p>	<p>pase, no, no, no pasemos la presentación, y qué logramos, uy pero eso no se va a ver, qué logramos con ese propósito en un principio, logramos una cosa fundamental y es generar esas nuevas fuentes de financiación y pensar que hoy ya tenemos 5 billones de pesos invirtiéndolo en las vías rurales con los cuales esos 400 kilómetros que teníamos de meta inicial en el año 2019, cuando salió la primera Ley de Financiamiento ya estábamos hablando de 5.000 kilómetros de meta, o sea ampliamos la meta, y hoy no estamos hablando de que la meta son 11.000 kilómetros senador Corrales, hoy estamos diciendo que ya tenemos contratados, o sea no es que la meta sea llegar a 11.000 kilómetros, ya tenemos contratados, y la cifra aparece ahí, pero eso no se alcanza a ver, 11.398 es 1, 2, 3, 4, la 5ª, la presentación les queda porque está discriminado por departamento, pero en la quinta columna se alcanza a observar 11.398 kilómetros de vías rurales contratadas, qué quiere decir esto senador Corrales, que cuando iniciamos el gobierno el país tenía 8.000 kilómetros de vías rurales en buen estado, o sea de los 142.000, 6.000 o sea, cero, el 6% solo, a hoy ya tenemos contratado más del doble de lo que traíamos del gobierno anterior, del gobierno anterior no, de la historia del país, o sea esto es una cifra que nos queda faltando, claro que nos queda faltando, pero es muy importante mencionar que hoy tenemos 11.398 kilómetros de nuestras vidas rurales contratadas, y este cuadro que no se ve, pero les queda a ustedes la presentación qué dice, dice es en cada uno de los departamentos, en cuántos municipios hay contratos, cuál es el estado de cada uno de los contratos si está en ejecución, si está en contratación, si está en licitación, si está en diseños, cuánto, cuál es la meta contratada, y cuál es la meta intervenida; entonces por eso ahorita senador Corrales cuando usted nos planteaba que hoy, o sea ya la meta la cumplimos hace rato, porque la meta del Plan de Desarrollo era de 400 kilómetros después con la Ley de Financiamiento en el 2019 hablábamos de 5.000 y ya hoy estamos en 11.000, pero hoy cuánto tenemos terminado que es muy importante también mencionar esto, y es que hoy ya tenemos 2.455 kilómetros de vías totalmente terminadas, pavimentadas, e intervenidas a través del programa Colombia Rural agregando todas las fuentes de financiación.</p> <p>Y a nivel de mantenimiento la meta está en 15, ya hoy tenemos controlado, ya hoy estamos cumpliendo la meta en contratación, y es que la meta eran 15.000 kilómetros, y cuando discriminamos en cada uno de los departamentos, hoy ya tenemos 15.027 kilómetros terminados, eh perdón, contratados, y 4.000 kilómetros terminados; entonces miremos que las metas de mantenimiento y las metas de mejoramiento hoy se están cumpliendo, hoy están</p>

<p>totalmente contratadas, es histórica el compromiso que tiene el gobierno del presidente Iván Duque en invertir en la ruralidad 4 con 2 billones y vamos a llegar a 5 billones, pero nos hace falta, claro que nos hace falta, es que tenemos un problema estructural, es que recordemos que no hemos terminado de resolver todavía el problema de las vías primarias y es muy importante no alejarnos de eso; como parte de la reactivación económica, este gobierno está invirtiendo casi 11 con 5 billones de pesos que ya los contrató desde octubre hasta abril de este año en vías primarias en todo el país, en el departamento del César, por ejemplo ya tenemos resuelta la vía nueva entre Valledupar y La Paz, la vía del sur de La Guajira, desde La Paz hacia San Juan y de San Juan a Fonseca – Cuestecitas, esa vía senador Didier, efectivamente hoy la estamos recuperando, son casi 80.000 millones de pesos en total que le estamos invirtiendo a esta vía, y como lo decía la señora ministra, no se le ha invertido, se le invertían de a 1.000 y 2.000 millones de pesos anuales y cuando llegamos en el año 2018 - 2019 allá a la región, nos dimos cuenta de que la vida estaba totalmente destruida, y esperamos que en el mes de abril del año entrante la recuperemos en su totalidad; efectivamente el contratista la semana pasada frenó unos frentes de trabajo, pero ya los están reactivando nuevamente, fue un tema interno del contratista a lo cual lo requerimos para iniciarlo a sancionar, pero hoy está reactivando y con esto garantizamos que la recuperación de este corredor vial que hoy es totalmente diferente al que teníamos en el año 2018.</p> <p>Lo mismo por ejemplo allá desde Codazzi hacia Cuatro Vientos, ahí estamos avanzando ya los trabajos de pavimentación; Guática - Puente Umría - Irra – Quinchía, miren que, es todas estas es parte de, o la vía de, desde Pereira hacia Quibdó, eso era parte de ese des atraso y esa reactivación que en este momento estamos trabajando en todo el país, y que son vías primarias, que son vías primarias que se alejan de estas inversiones, aquí estamos hablando de 11 con 5 billones en todavía terminar de resolver los problemas de vías primarias.</p> <p>Entonces a qué voy con esto, a que nosotros por un lado estamos atacando lo que son las vías primarias, apoyamos a la financiación de las vías secundarias a los departamentos, y en las vías terciarias tenemos una inversión histórica, si sumamos todos estos frentes de trabajo, estamos hablando de más de 20 billones de pesos en obras públicas que este gobierno ha invertido en todas las regiones del país; cuando vamos al departamento de Nariño, hace poco terminamos la carretera La Espriella - Río Mataje, logramos la financiación ya de la carretera San Francisco – Mocoa, y está licitado iniciando obras, vamos a terminar el par vial del Alto</p>	<p>de Daza, y se adjudicó esta semana, senador, la recuperación total del pavimento desde Pasto – Chachagüí – Mojarras – Popayán, que estaba totalmente destruido en el sector de Remolino – Mojarras, casi 80.000 millones de inversión; entonces cuando empezamos a realizar todo este paquete de inversiones, nos damos cuenta que en las vías primarias tenemos un reto y lo estamos cumpliendo, las vías secundarias, en las vías terciarias, pues es mucho mejor que lo histórico que se ha venido ejecutando, llegar a 5 billones es tremendo, pero resulta ser insuficiente pues ante los retos que tenemos de lograr esos 142.000 kilómetros de intervención.</p> <p>En este cuadro lo que se alcanza a apreciar es eso, pues no se alcanza a apreciar, pero se lo dejó a ustedes, por cada uno de los departamentos, qué mala decisión haberlo hecho tan pequeño, pero de pronto los que están viéndolo virtualmente lo alcanzan a observar bien, en cada uno de los departamentos, y más adelante la siguiente imagen empezamos es a ver el discriminado de cada una de estas columnas, si quieren, si me acompaña por ejemplo avanzando en cada una de ellas, entonces de los 4 con 2 billones de pesos, 1 con 2 billones hacen parte del programa Colombia Rural que se hizo a través de la convocatoria, esa convocatoria en donde la fase 1 como lo dijo a la señora ministra, se firmaron los convenios en el año, en diciembre del 2019 y ya hoy, llevamos un 65% de avance en la ejecución de todos los contratos, en 280 municipios estamos avanzando en, en estos 1.280 kilómetros de vías rurales; en la fase 2, en la anterior por favor, la anterior, la fase 2 de Colombia Rural que aparece ahí en la 2ª columna, en la 2ª fila, son 500 convenios que firmamos ahorita en el año, en el mes de diciembre del año 2020, para dar, por 418.000 millones de pesos y estamos terminando de intervenir 3.150 kilómetros, los cuales están en su gran mayoría en licitación, ya las interventoría están todas adjudicadas, y los contratos de obra que son llevados a cabo a través de los entes territoriales están en licitación.</p> <p>Y la fase 3 es la que nos salió aprobada recientemente en el Conpes 4039, en donde estamos terminando de solicitar las vigencias futuras porque no la alcanzamos a ejecutar este año, tiene recursos efectivamente de este año, del año entrante, del año 23, y algo muy pequeño del año 24, para un total de 600.000 millones de pesos, 600.000 millones de pesos, así fue, es que los espacios, los marcos de gastos, senador Corrales, lo que sucede es que los marcos, Senador Corrales, yo creo que es muy importante tener en cuenta una cosa, y es que, es algo que se escapa del, del sector nuestro, y es que los marcos de gastos están, estamos antes,</p>
<p>ustedes nos han ayudado a aumentarlos y los espacios fiscales son totalmente insuficientes en el sector transporte y más para las vías rurales, antes ustedes nos han ayudado a aumentarlo, por eso fue necesario llevarlo hasta allá, pero recuerden que estamos utilizando una técnica, estamos utilizando una técnica contractual en la que se adelantan las vigencias y podemos ejecutar los contratos, así se paguen en largo plazo, o sea los contratos se pueden ejecutar en tres, y ya los estamos ejecutando, los 9 con 5 billones que tenemos por ejemplo en el programa de vías para la legalidad que tienen vigencias futuras hasta el año 28, 29, y 30, hoy se están ejecutando y se pagan en el futuro, por qué, porque se garantiza mantenimiento en el largo plazo.</p> <p>Entonces esas figuras se están ya adoptando contractualmente, es parte de la innovación contractual que estamos llevando a cabo, por qué, por la estrechez fiscal que tiene el sector transporte para poder generar esas intervenciones, pero voy a continuar entonces, en la siguiente imagen vemos 1 con 3, aquí en estas, solo en este paquete inicial, eran 1 con 2 billones de pesos 8.000 kilómetros de mejoramiento, y 13.000 de mantenimiento; ahora en esta imagen estamos viendo 1 con 3 billones de pesos a través del sistema de OCAD PAZ, 199 municipios, 580 kilómetros como meta de pavimentación de los cuales llevamos 454; en la siguiente imagen estamos viendo inversión de parte del gobierno nacional del presupuesto de la Nación a través de los contratos Planes Boyacá o lo que nos quedó de la venta de ISAGEN para el año 19 y 20 en los departamentos de Caldas, Tolima, Antioquia, Santander, o lo que nos quedó del contrato, plan, Contratos Plan que se llevan a cabo del Departamento Nacional de Planeación, o lo que fue a parte del Contratos Bicentenario, estamos hablando de inversiones de 1 con 3 billones de pesos en 112 proyectos en donde esperamos pavimentar 2.700 kilómetros, o intervenir de estas vías rurales y ya llevamos 1.082; y a través del mecanismo de obras por impuestos, en la siguiente imagen, vemos, en la siguiente imagen vemos inversiones por 361.000 millones de pesos en 115 kilómetros que es como meta y llevamos 67 en ejecución.</p> <p>Y la última imagen es lo que tiene que ver con las cooperaciones internacionales, y es que ahí ya hemos recibido 58.000 millones de pesos en obras de cooperación Internacional, en donde estamos como, tenemos como meta intervenir 80 kilómetros, con esos 80.000, 58.000 kilómetros, 58.000 millones de pesos; entonces esto qué quiere decir, que las metas que teníamos trazadas inicialmente con esta agregación de fuentes, las hemos, hemos duplicado</p>	<p>lo que históricamente se han invertido en el país en vías terciarias, lo hemos duplicado, pues pasamos de 8.000 kilómetros que teníamos cuando iniciamos el gobierno en vías pavimentadas y hoy vamos a tener casi 11.000 adicionales en vías mejoradas en todo el país, y vamos a tener un promedio de mantenimiento de casi 15.000 kilómetros, o sea ese 4 por cien, ese 6% que teníamos de vías buenas, lo vamos a aumentar a casi un 25%, esto es una meta, esto es un compromiso real del gobierno del presidente Iván Duque por la ruralidad, que falta, claro, que estructuralmente tenemos muchísimas necesidades, por supuesto, pero hay un esfuerzo grande desde lo institucional, miren todo ese esfuerzo en todos esos componentes que les mencionaba con anterioridad, en garantizar los emprendedores rurales, en garantizar que todos convenios estén en plena ejecución, en todo ese cambio normativo, tenemos esa agregación de fuentes orientadas solo al tema de vías rurales, y tenemos un programa, que el programa también nos define unos lineamientos y es el programa Colombia Rural, y es que no todo son placa huellas como venía sucediendo con anterioridad; y hoy estamos haciendo intervenciones, lo llamamos intervenciones eficientes en qué sentido, en que, en que, en hay, en 5 kilómetros de vía le hacemos su tramo de placa huella, le hacemos sus filtros, le hacemos sus cunetas, le hacemos sus obras de contención, les garantizamos el mantenimiento que es lo importante, el mantenimiento manual y el mantenimiento mecánico.</p> <p>Y entonces aquí surgen elementos importantes, por ejemplo estamos trabajando con los Batallones de Ingenieros en 5 departamentos, en donde los Batallones de Ingeniero nos están ayudando con su capacidad operativa, con su maquinaria, a garantizar que el mantenimiento mecánico se realice en las vías rurales; estamos trabajando, por ejemplo con el fondo, con la Federación de Cafeteros, esta mañana tuve reunión con el presidente de la federación, con el doctor Roberto y con todo su equipo, porque ya tenemos varios esfuerzos, norma, es que pues sí desafortunadamente los trámites están hechos y nosotros tenemos que cumplirlos tenemos mucho trámite y muchos, bueno, en los que nos enredan a nosotros los funcionarios para la hora de generar esa, esa ejecución eficiente, y tenemos que cumplir con tantos trámites que muchas veces nos quedamos en el camino en todos esos trámites, y desafortunadamente el Decreto 092 nos impidió la posibilidad de continuar invirtiendo esa ejecución, y el año pasado nosotros ayudamos en la redacción de ese artículo, el año pasado lo ayudamos a redactar y está en la ley, pero desafortunadamente, lo hablabamos precisamente, desafortunadamente algunos abogados interpretaron que no fue posible darle salida a ese</p>

<p>tema; sin embargo senador, sin embargo senador, es muy importante, y es que hoy se definió en la mesa de trabajo final que tuvimos hoy con la Federación de Cafeteros que creo que el doctor Roberto está acá, definimos una hoja de ruta para el trabajo en Risaralda, para el trabajo en Caldas, para el trabajo en Tolima, para el trabajo en Quindío, y para el trabajo en el departamento de Nariño, y Valle; en donde efectivamente ya hay un ejercicio en el cual con los 20.000 millones, con, con una serie de proyectos que están ya definidos en cada uno de los departamentos y que fueron priorizados por vigencias, como nos lo definió no, Hacienda y Planeación Nacional, y demás, pues ya con ello ya tenemos nosotros definida la hoja de ruta para sacar adelante los contratos, no es como antes se hacían que se hacían convenios inter administrativos, ahora son contratos, y ya hay una claridad jurídica de cómo llevarlo a cabo.</p> <p>Entonces frente a eso, estamos también trabajando para garantizar que, recientemente, recordemos que recientemente terminamos con la federación de Cafeteros, terminamos en el Quindío, terminamos en Risaralda, terminamos en Caldas, terminamos en Cauca, y terminamos en el Valle del Cauca, y nos falta la liquidación solamente de, y esos contratos que firmaron año 2019 al año 2020; entonces efectivamente, sí, (sin sonido) lo que tenemos previsto es que se lleven a cabo entre este y el año 2022, eso es lo que tenemos previsto; el mecanismo de financiación para algunos de esos proyectos tienen vigencias de largo plazo, como el de Risaralda, que hay que hacer un esfuerzo, es que el problema es los techos fiscales que se tienen en el país, si nosotros pudiéramos resolver eso como se transporte lo hubiéramos resuelto hace rato, pero es que no tenemos la capacidad, es más se, se sale de las competencias hasta del mismo Ministerio de Hacienda, esto, pero, pero, pero aquí lo que tenemos que observar también es el esfuerzo que ha tenido el mismo Ministerio de Hacienda en poner unos recursos para este proceso, o sea el que hoy tengamos 4 con 2 billones de pesos y lleguemos a finalizar el año, a finalizar el gobierno, con 5 billones contratados, es que recordemos que ahorita estamos esperando las vigencias futuras de lo que fue el Conpes 4039 que se firmó el 31 de Julio, ese conpes, ahora estamos terminando las vigencias futuras que salen en el mes de octubre, y cuando tengamos las vigencias futuras en el mes de octubre, podemos contratar y vamos a llegar a 5 billones de pesos, esto a mí me parece que es un compromiso del Ministerio de Hacienda además, que nos falta, yo sé senador Corrales que nos hace falta, pero el presidente Iván Duque le ha metido de, con todas sus capacidades 5</p>	<p>billones de pesos a las vías rurales del país, esto no lo veían las vías rurales hace muchísimo tiempo, no lo veían históricamente y lograr esos compromisos.</p> <p>Entonces lo que hoy vemos, lo que en adelante aparece en la presentación, es cada, el discriminado en cada uno de los departamentos, si vamos rápidamente y de pronto nos detenemos en alguno que sea de interés de ustedes, porque yo sé que ya estamos terminando; entonces vemos los departamentos, vemos el departamento de Amazonas, y les voy a decir con, la presentación tiene varias filas y tiene, en cada una de las filas aparecen los programas que nosotros estamos financiando: Colombia Rural, lo que está en este momento en ejecución, lo que está en contratación, y los convenios especiales que hemos sacado; y en cada una las columnas el estado en el que se encuentran las metas, así aparece para cada uno de los departamentos, y si vamos avanzando vamos a ver las imágenes de cómo están quedando esos 11.000 kilómetros, pero tan, no tan rápido por favor, para que mostremos las imágenes también. Entonces por ejemplo miren en Leticia, en la vía Nazaret, así está quedando la vía rural a Nazaret con una intervención en placa huella, y si vamos al departamento de Antioquia que es la siguiente imagen, vemos las diferentes fuentes de financiación, el total de las inversiones, y en las, la siguiente imagen por favor, entonces allí aparecen las fuentes de financiación, aparecen las metas, aparece el estado de cada uno de los proyectos, y en adelante la imagen de cómo era antes y como está después de la vía, podemos ver las imágenes por favor la siguiente, por favor la siguiente, entonces mire cómo estaba la vía antes, está es en la vereda El Zancudo en Argelia; la siguiente imagen en Urabá, en San Juan de Urabá, y así es como están quedando las vías, estos 2.400 kilómetros que le mencionaba ahora, o esos 11.000 kilómetros que están contratados así van a quedar, y estas son evidencias reales de lo que estamos ejecutando en todo el país, que nos falta, claro, es que estamos hablando de que es casi un 10%, un 9%, sobre la longitud total de las vías rurales, pero lo importante acá es que ya entramos en una, en una senda en la que de la inversión total del presupuesto, estamos generando un compromiso muy importante para la ruralidad. Entonces aquí en la presentación que les dejo, para ir finalizando, en cada uno de los departamentos, cuáles son los que se están ejecutando a través de Colombia Rural, cuáles se están ejecutando a través de OCAD PAZ, cuáles de regalías, y cuáles del Presupuesto General de la Nación, y cuáles en el tema de obras por impuestos, y en el tema de, y en el tema de, de Cooperación Técnica; y ahí aparecen cómo está el avance en la ejecución de cada uno estos proyectos; entonces les dejo esta presentación como para que cada uno revise en detalle o</p>
<p>si quieren que revisemos alguna en particular, por ejemplo, hablando de las vías rurales del departamento de Risaralda, 23 proyectos, hemos venido trabajando con el departamento de Risaralda desde que iniciamos el gobierno 86.000 millones de pesos, pero hace falta demasiado, hay unos que ya están terminados, unos que están en licitación, otros que están en ejecución; y cuando vemos ahí en cada uno de los departamentos aparecen, y todo esto es lo que se ve en el aplicativo de Colombia Rural, en el aplicativo que se evidencia, lo que estamos realmente ejecutando en todo el territorio nacional.</p> <p>Entonces para para ir concluyendo, efectivamente pues los retos son grandes, pero esta respuesta a estos retos es a la altura o sea se podría invertir más recursos, estoy totalmente de acuerdo, pero hoy ya estamos haciendo una inversión que es histórica en el tema rural, estamos generando además un despliegue administrativo e institucional, un fortalecimiento técnico, hoy es más fácil viabilizar un proyecto, por qué, porque es que es más fácil diseñarlo, ya no tiene, ya está convocatoria se hizo a través de una página virtual en donde todos los alcaldes hicieron su convocatoria desde sus, desde sus oficinas, sin necesidad de tener tramitadores intermediarios, aquí las únicas personas que nos ayudaron a ese proceso fueron ustedes a conseguir los recursos, y ustedes a aumentar los recursos, y es por esto que hoy tenemos esta, esta inversión tan representativa en las vías rurales; no sé si de pronto se me escapa algo adicional, pero creo que con esto trato de resolver las inquietudes con la respuesta pues hablé acerca de las metas y les dejo la presentación en donde se evidencia lo que se está haciendo en cada uno de los departamentos.</p> <p>No sé si de pronto senadores, senadores les queda alguna inquietud por resolver y con referencia con el senador Lobo hemos trabajado el tema de las, de las obras por impuestos, sé que el equipo ha estado al frente de la priorización del proyecto, ya, ya está con verificación para interventoría, obra y demás, y hay un trabajo conjunto con la ART para que podamos sacar adelante el tramo de obras por impuestos, pero lo que se está haciendo en el César también es histórico, además de las concesiones que ya se están llevando a cabo, en obra pública garantizar esa segunda calzada nueva de Valledupar a La Paz que hoy ya está en construcción, y que en el Conpes 4039 quedó el llevarlo a la siguiente calzada, recuerden que hoy estamos construyendo una calzada nueva, la segunda calzada quedó financiada con el Conpes 4039 y con esto garantizamos una nueva vía en doble calzada desde Valledupar a La</p>	<p>Paz, de Codazzi a Cuatro Vientos y todo el sur de La Guajira desde La Paz conectado hasta Cuestecita o de La Guajira desde Uribia hacia Puerto Bolívar y cuando empezamos a revisar cada uno de los departamentos, evidenciamos por ejemplo lo que estamos haciendo en el departamento de Caldas, ya logré la firma del Convenio de Jardín – Riosucio, de Supía a Caramanta, la vía de la que abrí Sonsón – Dorada, que ahorita estaba el representante Félix por allá con nosotros, porque efectivamente garantizar esa financiación total de la vía Sonsón – Dorada, pero también la vía hacia los termales, las vías que vamos a hacer en el proyecto de las vías del Samán, es que miren que no solo la inversión se está concentrando en las vías, en las vías terciarias, tenemos esfuerzos en vías secundarias, Guática - Puente Umbria, tenemos concentración en esfuerzos en vías primarias, la vía de Pueblo Rico a Santa Cecilia para llegar a Guarato, es una prioridad de este gobierno y lo va a dejar totalmente terminado, senador Corrales.</p> <p>Entonces efectivamente son varios frente los que estamos atacando, pero hay un compromiso total en la inversión en es, en estos corredores viales y hay un problema estructural que hay que seguir enfrentando con referencia a la intervención de las vías rurales, porque definitivamente, esas, lograr esos, esa intervención, esos 142.000 kilómetros pues requiere de presupuesto garantizado en adelante en los siguientes gobiernos; entonces con esto pues trato de resolver todas las inquietudes, si hay alguna inquietud adicional a esto, obviamente estaré aquí que atento y pendiente a trabajar con ustedes de la mano, no sin antes agradecerles por esta citación y por ese trabajo que ustedes en esta Comisión y en todo el Congreso han realizado para poder garantizar que tengamos esta cifra de inversión en el sector de las obras públicas.</p> <p>-El honorable senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa, hace uso de la palabra y, señala: Pienso presidenta que este es un problema estructural de nuestro Estado Colombiano, nosotros, a través de la historia, no hemos querido reconocer la economía campesina como un verdadero sector de la economía colombiana, una economía que tiene 1.600.000 familias trabajando y que produce más de 3.200.000 empleos, en qué sector de la economía podría aportar esa mano de obra, o un sector que hace que el 75% de los alimentos que llegan a las mesas, no me cansaré de repetirlo, de las grandes ciudades, de las urbes medianas, pues sea proveniente de esta economía campesina, y de ahí el olvido que existe entonces de estos caminos que ni siquiera son caminos, son unos lodazales como bien lo mostraba el senador</p>

<p>Corrales, más del 40% de los predios campesinos no tienen acceso por vías carretables, es decir, es algo que de verdad debe preocuparnos porque si este sector de la economía colombiana fracasa pues vamos a tener graves problemas de seguridad y de soberanía alimentaria.</p> <p>Estos caminos y estas pocas vías terciarias existentes, se hallan obviamente sin afirmado y en tierra suelta, y ellos son pues el eje de la actividad productiva de las familias campesinas, son el eje, lo decíamos para el desarrollo de esa economía campesina, por allí obviamente pues ingresan los insumos y entonces una mala vía pues lo que hace es incrementar los costos, y entonces pues estas vías terciarias tienen una gran incidencia en la sostenibilidad y en la rentabilidad de la economía campesina, porque es que como producto de ese precario, al mantenimiento y de esa precariedad de esas vías, pues según Planeación Nacional en un documento muy importante que se llama Pérdida y Desperdicio de Alimentos de Colombia da una cifras que son de verdad preocupantes, plantea que con una oferta nacional disponible de alimentos de 28.5 millones de toneladas, en Colombia se pierden y se desperdician alrededor de 9.76 billones de toneladas, lo cual equivale a un 34% en total, en otras palabras, por cada 3 toneladas de producción se pierde o se desperdicia 1 tonelada, y ese es un dato que de verdad debería confrontarnos y debería preocuparnos aún más.</p> <p>De ese 34%, el 19.8% es decir 1 millón 90, 1.93 millones de toneladas en el proceso de post cosecha de almacenamiento, se pierde el 20.6 es decir 2.01 millones de toneladas se desperdician en la distribución, y entonces ya podemos en determinado momento ver cómo eso incide obviamente en la economía y en el mercadeo los productos sobre todo de la economía campesina, es decir, del pequeño propietario de la tierra, pero no solo el problema es económico, no, el problema es también sociológico, el problema es de desarrollo social y de vida del campesino; los niños no pueden ir tranquilamente a la escuela, las familias no pueden trasladarse a los puestos de salud, ingresar materiales de vivienda se vuelve algo muy complejo y se vuelve algo preocupante, pero sobre todo, no se puede crear tejido social, en muchos sectores de nuestra geografía colombiana, hay personas que nacen, crecen, se reproducen, y mueren, y no conocen la ciudad capital, porque las vías no son aptas, ni hay transporte óptimo para que ellos puedan construir un imaginario diferente al que pueden llevar a cabo en su contexto próximo, es decir, el problema de estas vías no es únicamente un problema económico.</p>	<p>Y me parece y después de oír el informe del director de INVÍAS, muy buen informe, que se deberían explorar nuevas tecnologías, tecnologías alternativas para pavimentar todas estas vías, no todo tiene que ser en pavimento caliente, hay otras tecnologías como la asfaltita, cuando fui gobernador, tuve la oportunidad de pasar de un kilómetro que se pavimentada cada 5 años en mi departamento de Boyacá, pavimentar 200 kilómetros en 4 años, y empleamos tecnologías, director como la asfaltita, y después de tantos años una vía por ejemplo como la de Oicatá – Chivatá, esa asfaltita, aún permanece, inclusive es mucho mejor, es más óptima, que las otras vías tradicionales de los otros materiales tradicionales que se emplean; pienso pues que si la economía campesina se convirtiera en un propósito y en una política de Estado, pues este tema de las vías debería ser muy importante.</p> <p>Termino ministra pues agradeciéndole, denunciamos cómo en la doble calzada Bogotá - Tunja – Duitama – Sogamoso, había un gran boquete, se había ido de la vía a la altura de Albarracín, después del Puente y como cosa curiosa pues el contratista estaba arreglando otros tramos de vías y este que era de verdad un o que es un verdadero problema porque no hay una vía que tenga más tráfico promedio diario que la Bogotá - Tunja - Duitama – Sogamoso, por fortuna ya hablamos con el presidente de ANI, y se están iniciando obras que esperamos se terminen pronto, porque ya va a llegar diciembre, que es cuando las familias de mediano y escasos recursos pueden captar dinero para poder pasar el resto del año, esperamos que no que no llegue esa temporada de diciembre en donde se hagan el trancones; hace poco en un puente hubo un trancón de más de 10, 12 kilómetros, todo porque el contratista que debe ganar mucho dinero con esa concesión, pues no había iniciado esos trabajos; esta era mi intervención presidenta y agradezco la posibilidad que usted me dio al tener la palabra.</p> <p>-La señora presidenta procede a otorgar el uso de la palabra al doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas, director de la Agencia de Renovación del Territorio – ART, quien manifiesta: Yo tengo una presentación muy rápida, al final daré la respuesta señora presidenta, si así lo considera, a la solicitud tanto suya como del senador José David Name, para atender el requerimiento sobre las certificaciones, pero inicialmente quisiera tener un tiempo para poder expresar lo que hace la agencia de cómo hemos venido avanzando en las articulaciones con el Ministerio de Transporte, con el INVÍAS, en lo referente a las vías terciarias; sigamos por favor.</p>
<p>Lo primero en mencionar muy rápidamente como es de su conocimiento, el contexto de lo que es el PDET, sigamos por favor, voy a entrar en materia muy rápidamente, sigamos por favor, mencionando que los PDET son un instrumento de planificación, se tiene que entender así, a 15 años, dónde se focalizan, 170 municipios, 16 subregiones, ese es el eje fundamental de la focalización que tenemos nosotros, no es la totalidad de los municipios sino 170 municipios, 16 planes de acción, ya sé, 16 PDETs ya se tienen trabajados, pero estos deben realizarse en los próximos 15 años, cómo se logró esto, en una pirámide donde se trabajaron más de 220.000 personas, de allí salieron 32.808 iniciativas, se trabajaron 11.000 veredas, existen los trabajos permanentes con los grupos motores quienes son el eje fundamental, las comunidades de todo lo que se está desarrollando, así ustedes ven los departamentos, cómo se logró irrigar en las fases veredales, fases municipales, fases subregionales, para lograr las 32.808 iniciativas que son el hilo conductor del cumplimiento de los programas de desarrollo con enfoque territorial.</p> <p>Quiénes participan en esto, entonces ya sabemos, si voy muy rápido me disculpan, son las 32.808 iniciativas y aquí empiezo a hacer una segmentación: son 8 pilares que se trabajan: el ordenamiento social de la propiedad, el de infraestructura y adecuación de tierras, el pilar 2, el pilar 3 de salud rural, de educación, de vivienda, de reactivación económica, de segmentación y reconciliación, con esto fue que se trabajaron las 32.000 iniciativas con las comunidades permanentes; el pilar número 2 es el de infraestructura que es el pilar que miraremos más adelante en la presentación, allí sigamos por favor, trabajan permanentemente a través de una planificación robusta las diferentes entidades del gobierno, allí vemos en el pilar número 2 todos los que trabajan en los territorios, con los territorios trabajando en una sinergia permanente, las entidades territoriales como las entidades del orden nacional, la cooperación internacional en función del plan; quien los articula es la función del DANE y las iniciativas que se tienen del pilar número 2 de infraestructura son las que se están desarrollando permanentemente; pero de allí, no nos movemos, pero adicionalmente, sigamos, también está el sector privado, trabajando no solo en el tema de obras por impuestos que han trabajado ustedes acá, que han mencionado acá, sino también en otras iniciativas permanentes de hechos para dar cumplimiento, para dar cumplimiento a las 32.000 iniciativas.</p>	<p>Lo mismo, sigamos por favor, la cooperación internacional, cómo va esa implementación, entonces sigamos por favor, aquí está la cooperación internacional, cómo va a ser la implementación, tiene 3 ejes fundamentales: uno: la planeación robusta que traté de mencionar anteriormente a 15 años dónde hay las hojas de ruta, donde ustedes conocen permanentemente cómo se trabaja 2021- 2022, cómo se trabaja en el mediano plazo, cómo se trabaja en el largo plazo, las diferentes entidades de los diferentes sectores; hay la planeación de corto o de mediano y largo plazo, la voluntad de los gobiernos cómo se logra empezar articular los planes de desarrollo nacionales, el Plan de Desarrollo Nacional con los planes de desarrollo municipales y departamentales, para poder que sean la aplicación de la implementación de esas 32.000 iniciativas y la ejecución, que en este momento ya de ejecución, sigamos por favor, son diferentes fuentes de financiación, el PDTE se tiene que entender como un gran plan donde hay esfuerzo de todos, de diferentes fuentes de financiación, de diferentes sectores, de los alcaldes, de las gobernaciones, estamos hablando de 9.36 billones de pesos en cada una de las fuentes de financiación, ahí está el tema de OCAD PAZ que ya va en 4.7 billones como una fuente para la Agencia trabaja permanentemente en dos ejes fundamentales: en la articulación y apoyar la gestión, no solo de los alcaldes y las gobernaciones sino también del orden nacional.</p> <p>Muy rápidamente sigamos, qué es lo que se está logrando, no solo la agencia ve lo referente a vías, aquí tenemos el plan maestro estructuración de vías que se trabajó con el Ministerio de Transporte y en INVÍAS para poder determinar de las 16 regiones cuáles son los pasos a seguir, lo que les mencionaba de las rutas de corte a mediano, de largo plazo, que nos permitirían en los próximos 15 años, ver no solo desde el punto de vista los pilares sino la transversalidad, aquí estamos hablando del plan maestro de estructuración, por ejemplo, del sector transporte y las vías regionales, los kilómetros, y los corredores terciarios, los muelles también que se están trabajando permanentemente con los territorios; sigamos por favor; así se tienen determinados Catatumbo, Pacífico, y frontera nariñense en cada una de las vías, que como digo que este plan de estructuración se trabajó permanentemente con el INVÍAS y el Ministerio de Transporte, allí por ejemplo en Catatumbo se identificaron las vías regionales, los corredores terciarios, lo mismo en Pacífico y frontera nariñense, y conforme al cruce de las iniciativas que les mencionaba anteriormente con estos planes de estructuración, es que se generan las rutas para poder identificar no solo lo que hay que realizar dentro de las 32.000 iniciativas sino los recursos que se pueden dar por los diferentes</p>

años, esas rutas se tienen ya establecidas con cada uno de los sectores, así se tienen con cada uno de los sectores esos planes maestros de estructuración.

Terminaría ya un poco yendo más a la Cuenca de Caguán y Piedemonte Caqueteno, porque no solo son el tema de vías, sino como les digo sigamos por favor, la transversalidad que se empiece a ver del desarrollo territorial, y el desarrollo territorial se tiene que entender no solo con el pilar número 6 de reactivación económica, no solo con el pilar número 2 de infraestructuras, se tiene que ver con el pilar de educación, y esa generación de esos, de lo que se está trabajando en las estrategias a los 15 años, es lo que tiene en las hojas de ruta permanente trabajadas no solo con alcaldes y gobernaciones, sino con las comunidades en lo que nosotros quedó en el Plan de Desarrollo las hojas de ruta.

Terminaría señora presidente, mencionando sobre el tema de las certificaciones, las certificaciones del OCAD PAZ como una de las fuentes de financiación como se los mencionaba, entonces tiene 2 elementos fundamentales: tiene una resolución donde se dice los días que deben darse, 15 días hábiles para poder darse, pero, también existe la posibilidad tanto de alcaldes como de gobernadores para poder acceder a que si existe una causal de subsanación se pueda subsanar y esos tiempos también se tienen que entender en que nosotros trabajamos permanentemente con los alcaldes, con los gobernadores, como equipo de trabajo conjunto para subsanar esto; esos tiempos claro pueden ir posteriores a lo que mencionaba el senador José David Name, porque lógicamente el sistema de información que se tiene en la agencia para saber cuándo ingresan, cuándo salen, también tiene incluido lo que se está trabajando en esas subsanaciones, si no hay necesidad de subsanaciones, la resolución interna de trabajo nuestra nos dice que 15 días hábiles tenemos que cumplir con esas subsanaciones; así que eso es básicamente dando respuesta señora presidenta a su inquietud y a la del senador, espero haber podido resolver la inquietud senadora.

-La honorable senadora Galvis Méndez Daira de Jesús, presidente, expresa: A usted doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas, por su intervención y sus explicaciones. De todas formas yo quería hacerle una claridad, la ley no obliga a que usted tiene que agotar 15 días, la ley lo que le dice es que tiene dentro del término de 15 días, de tal manera que si en una solicitud usted tiene claridad sobre los requisitos y sobre la acreditación de tales requisitos, lo lógico es que a la gente que precisamente está vinculada a ese programa de planeación, se le otorguen la... es decir, no es una camisa de fuerza, no es un requisito sine qua non, por el

General de la República, y pliegos tipo, que debería estar incluido los pliegos tipo, no solo en todas las entidades públicas, sino también, y habrá que pensar en una ley para que así se haga, para que esté por ejemplo en todas las empresas de economía mixta donde haya recursos del Estado; y el rigor fue tal, y todo esto se lo estoy diciendo es a usted ministra aquí en mi Comisión, el rigor fue tal en un desafío tan grande como sacar adelante ese aeropuerto, que usted señora ministra en un momento dado dijo, a pesar de que estos estudios están en fase 3, esto necesita una validación internacional, y usted se consigue unos recursos del gobierno inglés y a través de la Corporación Andina de Fomento se validan nuevamente los estudios, donde unas empresas digamos de categoría mundial, validan lo que se iba a hacer en el terraplén de Palestina, en el terraplén del aeropuerto del café; no importó, ni a usted, ni a la clase dirigente, ni a nosotros, ni mucho menos al presidente Iván Duque, que entonces la promesa de aterrizar en el aeropuerto del café ya terminado, que es una de las grandes obras de su gobierno, pues que no se pudiera dar, porque lo que necesitábamos es que, no nos fuéramos a equivocar antes de empezar. Se hacen 3 licitaciones, se parte en tres licitaciones el proyecto aeropuerto del café, se hace el cierre financiero, después de esos estudios de la CAF, inclusive el presupuesto se aumenta en un poco más de 100.000 millones de pesos, y sale a licitación, son 3 licitaciones; una, ya empezó la licitación para la adecuación de los terrenos, 146.000 millones de pesos; vendrá otra licitación para la pista; y otra para el terminal. Señora ministra, su apoyo, su entrega y su compromiso, con esta obra y con muchísimas otras, porque si algo tiene el gobierno del presidente Iván Duque para mostrar, es lo que ha hecho la cartera de infraestructura en cabeza suya ministra Ángela María, y yo tengo que hacerle ese reconocimiento hoy a usted, porque muy seguramente se va agotando el tiempo de este Congreso de la República y no sé si usted vuelva a la Comisión Quinta, y yo quería empezar por ahí, por los felices que nos sentimos en el departamento de Caldas, porque ese sueño de casi 40 años de hacer realidad el aeropuerto del café, se hace realidad en el gobierno del presidente Iván Duque, y con usted como Ministra de Transporte.

Vías terciarias, yo simplemente para agregar a esto y no repetir, yo quiero hacer, permítame Senador Alejandro Corrales y director de INVÍAS, ustedes dos, que el uno es citante, y el otro el director de INVÍAS, yo les hago unas observaciones. Primera, apreciado director de INVÍAS y señora Ministra de Transporte, Alejandro y compañeros; yo no entiendo ministra y director de INVÍAS, por qué unas inversiones tan grandes como las de Pacífico 1, 2 y 3, que son tal vez de las obras, de esas obras 4G tan importantes que pasan por mi departamento de Caldas, cómo esas vías señora ministra, querido Representante, póngale

contrario, para que las cosas fluyan, del desarrollo mismo de las regiones, lo lógico es que se les pida en la oportunidad debida a la gente su solicitud. Yo le hago esta claridad porque realmente llegan con mucha frecuencia, pero también en la respuesta que nos ha dado, le hago claridad sobre ese aspecto, ya tendremos la oportunidad de discutirlo en otro momento.

Seguidamente, le señora presidente le da el uso de la palabra al doctor Carlos, al senador Carlos Mejía Mejía, del partido Centro Democrático.

-El honorable senador Carlos Felipe Mejía Mejía señala: Pues primero, darle un saludo muy especial a la señora ministra de Transporte, Ángela María Orozco; al señor director de INVÍAS, Juan Esteban Gil; por supuesto a los viceministros que nos acompañan y delegados del gobierno nacional; señora ministra, si de algo me siento yo orgulloso en estos últimos 15 años es, en todo lo que hemos hecho por hacer realidad el aeropuerto del café, y permítame la Comisión tomarme unos minutos, para hablar de este tema tan importante, porque tuve de primera mano la oportunidad de conocer a una gran funcionaria, que es un extraordinario ministro, y esa es la Ministra de Transporte Ángela María Orozco, y demostrar cómo un proyecto se puede hacer bien hecho a pesar de todos los problemas que tenía el aeropuerto de Palestina, después aeropuerto del café; cómo en el año 2018 señora ministra, a partir de una proposición, arrancamos con los primeros 100.000 millones, en el año 2018; 50.000 en el 19; 219.000 en el 20; 100.000 millones en el año anterior y el cierre financiero para lograr un presupuesto de 530.000 millones; primera condición, no tocamos un centavo hasta que no se pueda hacer el proyecto y tengamos el cierre financiero y sepamos que ese proyecto va a quedar bien hecho.

Segundo, una ley de la que soy autor, por supuesto acompañado por todos los Congresistas, no solo de mi departamento, sino del eje cafetero, y del país, una Ley de la República apoyado por absolutamente todos los Congresistas de la Cámara y el Senado de la República, la ley de patrimonio autónomo, un patrimonio autónomo que tiene una representación donde hay 5, allí está el Ministerio de Transporte, delegado del presidente y la Aeronáutica Civil, responsable directo de la construcción del aeropuerto del café; y por supuesto la gobernación del departamento de Caldas y Aero-café; patrimonio autónomo que además salió a licitación pública, se lo ganó Colpatría en una licitación pública, y tiene una particularidad, a pesar de ser digamos que manejado por el derecho privado, tiene permanentemente a la Contraloría

cuidado a lo que le voy a decir que es interesante, señora ministra, por qué cuando esas licitaciones se sacan, esas vías 4G, por qué no incluyen el ingreso a los municipios, porque finalmente de eso se trata, de cómo nosotros generamos desarrollo y aquí estamos hablando del problema de las vías terciarias, cuando uno tiene estas cifras, que 140.000 kilómetros de vías terciarias y 100.000 dependen de municipios, ahí está dicho todo, todo el problema que tenemos, por supuesto que yo reconozco lo histórico que ha hecho el gobierno del presidente Iván Duque, yo terminaré haciendo referencia a los temas estructurales que este gobierno de buena manera ha detectado para hacer viable el sector agropecuario colombiano, que es tal vez lo que deberíamos concentrarnos nosotros como fuente de ingresos para este país, y terminarán con eso, pero, por ejemplo, por qué no incluyen los accesos a los municipios, le voy a decir por qué, la primera petición que le hicimos al INVÍAS, yo me fui con el Representante Luis Fernando Gómez Chano, de mi departamento de Caldas, a la oficina del director de INVÍAS, a decirle al doctor Juan Esteban, hay dos puentes que son claves en el norte del departamento de Caldas, que es una zona de gran desarrollo, los municipios de Neira, Aranzazu, Pácora, Filadelfia, Salamina, Aguadas, tienen un gran potencial, hay un desarrollo grandísimo en agricultura, el aguacate hass en las zonas altas, los cítricos en las zonas bajas, son municipios que dan al Cauca, y pasa al otro lado del Cauca Pacífico 3, pero no tienen cómo salir, le pedimos los estudios y diseños de un puente en Pácora, se llaman: los puentes del Aguacate; y otro en el puente Arma - La María, en el municipio de Aguadas; son importantísimos, salieron apenas hace 15 días los estudios y diseños.

Doctor Juan Esteban, de manera muy especial, señora Ministra, nosotros ya hicimos la gestión ante el Ministerio de Hacienda, pero que no vayan a quedar por fuera esos dos puentes, que es el clamor de todo el norte del departamento de Caldas, y de una región tan importante y que necesita estar conectada a... porque digamos que esa es una gran ayuda para este tema del desarrollo agropecuario, que esos dos puentes se puedan hacer y tengamos, tengan ellos una salida a Pacífico 3, porque ahorita lo que dice la gente es, extraordinaria la inversión de 530.000 millones en el aeropuerto del café, que además no lo vamos a dejar ahí, ahorita estamos pensando es en la fase 2 ya, ministra, para poder construir la fase 2 del aeropuerto y llevarlo a 2600 esa pista, en eso estamos, pero todo el mundo dice, digamos en el norte, y cómo nos conectamos al aeropuerto del café nosotros en Pácora - Aguadas, ahí hay una vía querido Juan Esteban, usted que va tanto al eje cafetero, para que vamos con el gobernador, e invitamos al alcalde de Neira, al de Aranzazu, y vamos a ver una vía que hay ahí que ayudaría mucho, que es la vía del Aguacatal, que va entre, que está entre Neira y

<p>Aranzazu, que conecta con el kilómetro 41, es una vía que ya está pero que necesita adecuaciones, toda esa conexión del norte de Caldas con Pacífico 3, esos dos puentes se los recomiendo; pero la idea es esta, por qué no incluir esos accesos en las licitaciones de las vías 4G, que queden incluidos para que, porque finalmente el desarrollo es en la medida en que esos municipios de la ruralidad tengan acceso a esas obras de infraestructura.</p> <p>Y la otra idea doctor Alejandro Corrales que vengo yo socializando y que se lo dejó ahí señora ministra, seguramente importante que la Agencia Nacional de Infraestructura lo tenga en cuenta y usted doctor Juan Esteban, por ejemplo, como el problema de vías terciarias es tan grande y la falta de recursos tan grande, cuando uno le dice a un municipio como Samaná, Pensilvania, por hablar de los del oriente de mi departamento y que son unas laderas tan empinadas donde hay tanta, tantas vías terciarias, donde esos municipios a duras penas tienen para pagar las nóminas, pues qué van a tener para invertir en vías terciarias. Una idea sería, por ejemplo, que una concesión como la de Autopistas del Café, que seguramente tiene que regresar en el año 2026, si no estoy mal, pues regresara al dueño natural que será el INVÍAS, pero que yo diría que debería ser la región, nosotros deberíamos empezar a hablar desde eso ya, y lo invito Senador Alejandro Corrales, que eso regrese a la región, y que nosotros podamos con esos peajes, no solo mantener lo que ya tenemos allí, sino por ejemplo lograr un empréstito con la Banca Multilateral y que le presten a uno 10 billones de pesos de una vez para pagar en 30 años y usted pueda desarrollar las vías terciarias del eje cafetero, creo que pondríamos esa región a crecer al 10%, que es de lo que se trata esto para poder generar oportunidades y acabar con la pobreza, que es para lo que estamos todos nosotros aquí, yo creo que esa sería una buena idea, yo la vengo socializando hace días, sino que desafortunadamente fallaron a favor de la concesión y eso lo prorrogaron, pero uno podía masificar eso, o sea, que eso se vuelva, bueno, habrá que mirar la modalidad, cómo es el manejo de esos recursos, cómo se entregan, proporcionalmente cómo serán las inversiones, si es por los peajes que hay en cada territorio, o por la cantidad de kilómetros, las cifras por ejemplo para el eje cafetero, pues recordar por ejemplo que el departamento del Quindío son 180.000 hectáreas, pero entonces Risaralda del Senador Alejandro Corrales es el doble, y el de nosotros casi el triple, por hablar pues de las proporciones geográficas, y ni hablar pues de las vías terciarias, habría que mirar cómo sería el manejo de eso, pero apuntarle a que empezáramos a hacer el desarrollo a partir de esas concesiones viales para que se pudieran irrigar esos recursos a la ruralidad, que es donde están los problemas, los problemas de</p>	<p>pobreza y los problemas del enorme potencial de desarrollo agroindustrial que tiene Colombia.</p> <p>Termino con esto, hay que hacerle un reconocimiento al gobierno del presidente Iván Duque, que por lo menos lo estructural lo vislumbró y empezó a trabajar en ello, reconocamos las cosas, es que miren, 5 billones de pesos nos dicen aquí, que van a quedar contratados en vías terciarias antes de que termine el gobierno, cómo no hacer el reconocimiento, hay que hacerlo, porque es que antes, en el gobierno anterior, en los 8 años del señor que manejó este país antes de Iván Duque, invirtieron, creo que no sube a 100.000 millones la cifra, o sea, no hicieron absolutamente nada en vías terciarias.</p> <p>Lo otro, importantísimo, el tema catastral, que aquí lo trajimos, siendo presidente de esta Comisión trajimos aquí al doctor Carlos Enrique Moreno y a todo el equipo de la presidencia de la República que nos contaran eso, un país que tiene únicamente actualizado el 5% de catastro, cómo va a pretender que va a tener desarrollo, pues ni siquiera, ni siquiera, no solo rural, rural, rural, importantísimo, pero ni siquiera para las finanzas de los mismos municipios, porque usted va y ve un municipio de esos de cuarta, quinta, sexta categoría, y no están tributando si no el 30%, porque eso no está actualizado, por hablar de uno de los temas, pero también la tenencia de la tierra; aquí está el Senador Londoño que cada rato nos da la cifra de lo que pasa por ejemplo con la propiedad rural en el departamento de Boyacá y donde el 70, 75% de los campesinos no tienen títulos de tierra, bueno, pues este gobierno con 150 millones de dólares que consiguió de la Banca Multilateral empezó hacer un ejercicio de masificación, de lo que significa la actualización catastral, para saber exactamente qué es lo que hay en cada metro cuadrado de territorio, para qué sirven, quiénes son los propietarios, y cuáles son los potenciales; entonces, cuando uno tenía pues el Agustín Codazzi, que solo podía, que las cifras decían, que una actualización catastral en Agustín Codazzi valía 400.000 pesos, cuando ahorita las hacen por el 10% de esos recursos, y que se demorarían 100 años, como lo demostraron aquí en la Comisión quienes manejan este tema en el gobierno, para actualizar lo que hay, pues uno entiende el problema estructural tan grave que hay. Dos temas claves, vías terciarias y ese tema de actualización catastral, van avanzando, yo lo que diría es, eso hay que profundizarlo, sería la prioridad.</p> <p>El otro tema, importantísimo, importantísimo, se trató de hacer y hay dificultades hoy, pero yo lo tengo que tocar, que es el acceso a internet en la ruralidad, eso hay que masificarlo, es</p>
<p>de la única manera que nosotros somos capaces de lograr que la ruralidad se pueda expandir, por las facilidades que esto traería para, no solo para la educación, en todos los municipios rurales de Colombia que son la inmensa mayoría, sino para llevar tecnología al campo colombiano.</p> <p>Y el otro tema que también lo revisamos aquí, y es que, y que también le está metiendo la mano este gobierno, y es que los escasos recursos de un país subdesarrollado como Colombia, en términos de promoción del crédito subsidiado, pues no se estaba yendo al agricultor primario, es decir, al productor de café, al productor de leche, al productor de maíz, sino que se estaba quedando en las grandes plataformas y en los exportadores, los que no necesitan subsidios, y yo creo que eso no solo se está corrigiendo, sino que, con la Senadora María Fernanda Cabal, con el Senador Alejandro Corrales y otros compañeros de la bancada del Centro Democrático, presentamos un proyecto de ley para corregir lo que quedó aquí en pandemia completamente expuesto y que fue motivo de un debate de control político; esos temas estructurales que el gobierno del presidente Iván Duque ha querido corregir, creo que son los que habría que profundizar para que este país por ejemplo pudiera desarrollar el enorme potencial que hay en el sector agropecuario, donde tenemos solo 7000 hectáreas y podríamos tener, 7 millones de hectáreas, y podríamos tener 30 millones de hectáreas de frontera agrícola para convertirnos, no en un eslogan, de verdad en la despensa de alimentos pues de buena parte de, por lo menos de buena parte de Latinoamérica, y por qué no decirlo, también del mundo, yo creo que ahí está el norte de cómo dejar nosotros de depender en los próximos 30 años de los, de la minería, del petróleo, que habrá que buscarle las alternativas, pero reconocerle al gobierno que los problemas estructurales los ha detectado y ha hecho un esfuerzo, que por supuesto no es suficiente, como lo podemos ver hoy en este tema de las vías terciarias.</p> <p>Con eso terminaría, se me van a quedar aquí cosas que usted ya mencionó, de inversiones tan importantes que se han hecho en mi departamento de Caldas y que ha hecho esta cartera de infraestructura, y la voy a enumerar rápidamente: me parece que fue muy importante la alianza entre la gobernación del departamento de Caldas y la gobernación de Antioquia, y con todo el apoyo de buena parte de los Congresistas nos dimos a la tarea de sacar adelante la conexión Jardín en Antioquia, con Riosucio en Caldas; la conexión Caramanta – Supía, Caramanta en Antioquia, Supía en Caldas; aquí estaba Félix Chica, que con el diputado Diego Cardona han liderado por muchísimos años, Sonsón – Dorada, y ahí están los recursos para</p>	<p>la vía Sonsón – Dorada, también en esa alianza entre Antioquia y Caldas, que tantos beneficios nos ha traído y que ha recibido todo el apoyo del INVÍAS, de la señora ministra, del gobierno nacional; por supuesto que no puedo dejar por fuera el enorme logro, porque también toca a mi departamento, al eje cafetero, y es el túnel de la Línea que es tal vez lo más emblemático de infraestructura, tantos años tratando de hacer esa obra y ustedes la sacaron adelante en este gobierno, ese reconocimiento; lo que se ha hecho también en la vía Cambao–Manizales, que también salió esa licitación; y por supuesto todas las adecuaciones de Mariquita – Manizales, que ahí están esas obras ya casi que finalizándose, todo ese corredor vial extraordinario en mi ciudad de Manizales que conecta a la estación Uribe con Maltería, eso me imagino que irán en estos días con el presidente de la República a inaugurar esas obras, porque quedaron extraordinarias y le han ayudado mucho a Manizales y a Villa María y digamos a todo ese centro sur; pero por supuesto lo más emblemático el Aeropuerto del Café, que espero señora ministra que en los próximos días usted vaya con el presidente de la República, porque ya vemos allí movimiento, muchísima maquinaria y esa empresa española que se ganó esa primera licitación avanza, avanza en el proyecto, y yo espero con seguridad que en el primer semestre del año 2024 esté el Aeropuerto del Café al servicio, y como le digo ministra, desde ya trabajando en la segunda fase para llevarlo a 2600 metros.</p> <p>-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente, señala: Se le otorga el uso de la palabra para escuchar en sesión informal al doctor Roberto Vélez Vallejo, invitado a la sesión, materia de control político con respecto a las vías terciarias.</p> <p>-En uso de la palabra el doctor Roberto Vélez Vallejo, gerente general de la Federación Nacional de Cafeteros, manifiesta: Muchísimas gracias Senadora Daira Galvis, presidenta de la Comisión Quinta. Quiero agradecer la invitación que me formulara el Senador, el honorable Senador Alejandro Corrales; saludar a los Senadores de la Comisión, a la señora ministra, al director de INVÍAS, a los funcionarios del gobierno que nos acompañan, y demás personas que nos siguen por medios de YouTube; es un gusto Senadores de estar aquí en un debate de primordial importancia para el sector rural.</p> <p>Déjenme contarles que durante estos años a la cabeza de la federación, me honro en decir que tal vez soy el gerente que más veces ha estado en las diferentes zonas del país cafetero, de esos 22 departamentos en donde hoy se cultiva café, reunido con los productores, y</p>

<p>déjenme decirles que no les debe extrañar que no hay una sola reunión en donde el tema de vías terciarias no salga como prioritario en las necesidades de los productores de café, que son las mismas necesidades del país rural en general. La Federación de Cafeteros como ustedes saben ha sido siempre una promotora de la inclusión de obras como elemento fundamental para el desarrollo del sector cafetero y del sector agrícola en general. En el pasado, como lo dijo la ministra, lo hicimos de cuenta del Fondo Nacional del Café cuando teníamos los recursos, y fue así como buena parte de la infraestructura de vías como el resto de la infraestructura de recursos públicos de las zonas cafeteras se hicieron de cuenta de los caficultores. Hoy, los recursos no están allí, pero nos hemos propuesto en ser una entidad dispuesta, disponible y lista para ejecutar recursos de regalías, bien sea del nivel nacional, del nivel departamental o del nivel municipal; regalías que en buena parte van a vías terciarias, disponiendo nosotros de la capacidad, de la probidad que tiene el sector cafetero, de la transparencia con que se ejecutan esos recursos para poder llevar a cabo estas obras.</p> <p>Tengo que decirle a esta honorable Comisión Quinta, que los cálculos de la federación son que cuando la federación ejecuta las obras, las hace por lo menos en un 15% más baratas, que quien sigue en la lista de ejecuciones más eficientes y más baratas. Es que, la verdad sea dicha, que tener los recursos o apropiarse los recursos, pues es complejo, pero como lo están mostrando las cifras del Senador Corrales, ejecutar los recursos es aún más complicado; y ya lo dijo el doctor Juan Esteban Gil, es que son múltiples la cantidad de obstáculos que hay que salvar para poder ejecutar esos recursos. Yo le pido nuevamente a esta Comisión Quinta que unamos fuerzas, para sacar una Ley de la República, modificando el Decreto 92, que tratando de buena fe de mejorar las cosas, de manera tal que cualquier contratante con el Estado tenga que poner el 30% de los recursos, pues lo que ha hecho en el caso de la Federación de Cafeteros, y en múltiples de nuestros compañeros de los gremios, ha sido cortarnos la posibilidad de participar en la ejecución de recursos públicos. Afortunadamente la ley de presupuesto aprobada este año, y esperamos que la del próximo año, tiene capítulos que han logrado subsanar este problema, pero en múltiples oportunidades nos encontramos que tanto alcaldes como gobernadores, les da todavía temor que brincándose esa prohibición que le da el 072, el 092, perdón, nos puedan dar los recursos para ejecutar.</p> <p>La federación en estos dos últimos años ha ejecutado 119.000 millones, mejorando 7380 kilómetros de vía. Hemos estado cofinanciando como les decía, con el INVÍAS, con las gobernaciones, con los alcaldes, con la ART, somos una entidad dispuesta y disponible para</p>	<p>ejecutar esos recursos; estamos listos porque sabemos de la importancia y la urgencia que le dan nuestros asociados, los cafeteros de Colombia, a las vías terciarias. Es cierto, y lo he escuchado aquí en reiteradas oportunidades, no es suficiente la plata, no vamos a acabar esto de un día para otro, pero si no empezamos en algún momento, pues en dónde quedamos. Aquí hay que ponerle recursos, pero hay que ejecutar los recursos, hay necesidad de que esos recursos se ejecuten con transparencia y con la celeridad que necesita el sector rural, aquí no podemos esperar, no podemos seguir esperando, no podemos darle esperanzas a un productor que todos los días ve que sus vías están agotadas, están acabadas, están en malas condiciones, hay ciertos grados de intervención en donde nosotros sabemos que se pueden hacer cosas, no hay necesidad de hacer grandes vías, no hay necesidad de hacer grandes inversiones, tal vez una intervención en un sitio que es tradicionalmente de la carreterita el más malo en donde se pegan los camiones, una intervención en una quebradita que cada vez que se inunda daña la vía, pues aquí hay cosas puntuales también que se puede hacer con las cuales podemos mejorar la vida y el bienestar de los habitantes del campo.</p> <p>Le agradezco a la Comisión Quinta enormemente este debate, este es un debate que no lo deberíamos dejar pasar en limpio, de aquí deberían salir acciones, y mire cómo la propuesta institucional de la federación es, hagamos frente común, con este Congreso que ha sido tan generoso con los cafeteros de Colombia, para que a través de una ley podamos darle la capacidad y la posibilidad a esta institución, que por 94 años le ha llevado el bienestar a los productores campesinos de café, para poder ejecutar obras, para poder ayudarle al Gobierno a que esos recursos los que de forma muy complicada se pueden dar para el sector rural para vías terciarias, pues se puedan ejecutar de una forma rápida, de una forma transparente y de una forma efectiva.</p> <p>Señor presidente, señores Senadores, les agradezco muchísimo la oportunidad, agradecerle al Senador Alejandro Corrales su compromiso con los cafeteros, con el sector productivo, con los campesinos, tocando esos puntos neurálgicos, ese nervio, que de verdad es el que duele, para un productor del campo colombiano.</p> <p>-El honorable senador Pablo Catatumbo Torres Victoria, ante el uso de la palabra otorgado por la señora presidente, señala: Bueno, después de la excelente exposición que han hecho los senadores citantes, no es necesario extenderse mucho en explicar la importancia que tienen las vías terciarias en el tránsito de una Colombia que busca el camino hacia la paz y la autosuficiencia alimentaria, las vías terciarias son un elemento clave para la construcción de</p>
<p>la paz en los territorios de la Colombia profunda, ya lo decía el Senador Londoño, por ahí transitan las comunidades que llevan sus productos hacia las cabeceras municipales y hacia los centros poblados; ya lo han expuesto también mis, los colegas que me han antecedido, son estas vías las que conectan el campo que produce con los centros que se ofertan, o donde se ofertan más bien, los diferentes alimentos que provienen de la agricultura campesina familiar y comunitaria; son las vías terciarias las que permiten que la ciudadanía se beneficie de la oferta social que ofrece el Estado también, de la educación, de la salud, de la seguridad, del acceso a los servicios públicos, entre otros. Así que mantener una red vial terciaria en óptimas condiciones, es sinónimo de bienestar para la gente, se acortan las distancias, se reducen los costos del transporte y se dinamiza la economía de las zonas rurales de nuestro país.</p> <p>La importancia de esta red, quedó consignada dentro del acuerdo de paz, concretamente en los planes nacionales para la reforma rural integral, cuyo objetivo se centraba o se centra, por una parte, en la superación de la pobreza y la desigualdad, para alcanzar el bienestar de la población rural; y por el otro, en la integración y el cierre de la brecha entre el campo y la ciudad. Pero lo que estamos viendo hoy señora ministra y señor director de INVÍAS, es que ninguno de estos dos objetivos se vienen haciendo realidad, las zonas rurales continúan siendo desiguales y la brecha entre el campo y la ciudad continúan, no solo abierta, sino ensanchándose. Parte de ello se debe a que no hay óptimas vías terciarias, porque de los más de 142.000 kilómetros de red vial terciaria, su gran mayoría está en mal estado. Según cifras oficiales del mismo Estado, el porcentaje es del 75%, y este no es un dato menor, pues representan ellas, las vías terciarias, el 69.4 del total de la malla vial nacional; y si le sumamos a eso las vías secundarias, tenemos entonces que entre ambas, el porcentaje llega al 91.5%.</p> <p>Pero también hay que tener en cuenta que las afectaciones de unas malas vías recaen sobre las economías locales, es decir, la economía campesina indígena y de la población afrodescendiente, esas poblaciones son las que tienen que lidiar con sus productos en carreteras en pésimo estado. Además de producir la tierra, cultivar y cosechar, ellos tienen que hacer lo imposible para sacar sus cargas de productos, y cuando están en buenas condiciones las vías, pues consiguen algún jeep para que los transporte, y si no les toca a lomo de mula, o en sus mismos hombros, de lo contrario, ya sabemos lo que pasa, se pierden los alimentos que tienen que llevar para vender.</p>	<p>Uno se pregunta, y esto lo hago con mucho respeto, de qué competitividad se puede hablar cuando el campesino no tiene ni siquiera cómo sacar los productos a las cabeceras municipales, o a los centros poblados, y esto sin mencionar que este es uno de los mayores incentivos para que la gente siembre coca, que no requiere carreteras, sino aviones y lujosas embarcaciones.</p> <p>Finalmente, quiero referirme a un tema central en relación al punto de los planes nacionales para la reforma rural integral y las vías terciarias. Tal como quedó consignado en el acuerdo de paz, los planes nacionales, entre ellos el de vías terciarias, contemplan la participación activa de la ciudadanía. En el punto seis uno cuatro del acuerdo sobre la promoción de la participación de organizaciones sociales y comunitarias, en la ejecución del acuerdo final, se dice que se necesita la puesta en marcha de una de las reformas más importantes, con el fin de posibilitar la contratación con las organizaciones sociales y comunitarias, especialmente en las zonas que han sido priorizadas para poner en marcha los PDET. Hay allí un enorme potencial para que las organizaciones sociales y comunitarias puedan ser contratadas, y para que a través de ellas se pueda generar empleo y se pueda adecuar y mejorar las vías terciarias en los territorios, y con ellos se aporta en la participación de las comunidades, se aporta en empleo para la gente en los territorios rurales, y se contribuye a la conectividad del campo con las cabeceras municipales en pequeños municipios. Desafortunadamente eso no es lo que viene ocurriendo en las regiones PDET, allí no se está vinculando a la población de la región en los proyectos, ni se da posibilidad de que sean las comunidades las ejecutoras, por las trabas que ponen los operadores; y para empeorar las cosas, los proyectos de adecuación, de mantenimiento o construcción de vías, que se realizan como obras por impuestos, están exentas de posibilidad de veeduría por parte de las comunidades. Es un desafortunado mensaje para las regiones PDET, para las comunidades que siguen creyendo, que siguen insistiendo en que se puede hacer las cosas de manera distinta. Yo quiero insistir en eso y espero que estas, este debate de control político y todo lo que hemos planteado aquí los Senadores, sea tenido en cuenta por el gobierno. Muchas gracias, señora presidenta por darme la palabra.</p> <p>-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente, como consecuencia de la revisión del listado de los senadores intervinientes, procede a otorgar el uso de la palabra al senador Miguel Barreto.</p>

-Interviene el honorable senador Miguel Ángel Barreto Castillo y señala: Un saludo a la ministra; al viceministro de Agricultura, el doctor Omar; al director de INVÍAS; del DPS; a todos los funcionarios de los diferentes ministerios que nos acompañan el día de hoy; yo creo que esta es una deuda histórica que tiene el Estado con las regiones, Colombia tiene 140.000 kilómetros de vías terciarias, yo creo que el 95% no está en las mejores condiciones, no sé ministra si exista un estudio de cuánto valen las vías terciarias en Colombia, decían que más o menos 200 a 300 billones de pesos, es un problema estructural del país, esto no es un problema coyuntural, y tal como está diseñado hoy, la responsabilidad de las vías terciarias es de los alcaldes, las secundarias de los gobernadores y las principales de la nación. Nosotros reconocemos ministra el esfuerzo que viene haciendo el presidente Duque, y por supuesto en cabeza suya, la inversión que vienen haciendo de más de 4 billones de pesos por las vías rurales de nuestro país, por nuestros campesinos; hablar de las vías rurales en Colombia es hablar de la reforma agraria, no podemos hablar de bajos costos de los insumos cuando ni siquiera hay vías de acceso para solucionar el tema de las vías terciarias, yo creo que el Estado debe cambiar ese modelo, si queremos hablar de equidad, no darle la responsabilidad a unos alcaldes que no tienen recursos suficientes ni para comprar una maquinaria, ni para el combustible, ni para contratar unos operarios, esa es la realidad que viven hoy nuestros campesinos, Senador Corrales, y a buena hora usted hizo este debate, para empezar a visualizar esa problemática que hoy tiene el sector rural en Colombia. Uno va a un municipio de cordillera y a cualquier municipio del país, y los campesinos le dicen, a mí con que me arreglen la vía, con eso tengo.

El departamento del Tolima tiene 11.000 kilómetros de vías terciarias, no tiene ni siquiera el 1% en buen estado. Hoy reconocemos los esfuerzos que viene realizando el gobierno nacional, el director de INVÍAS, el director de vías terciarias, el gran esfuerzo presupuestal que ha hecho el presidente Duque, y lo reconocemos, y lo admiramos cuando no es la responsabilidad de acuerdo al modelo del Estado, pero aquí nosotros como Congreso de la República hemos presentado proposiciones para que recursos del presupuesto nacional lleguen a las vías terciarias, a las vías rurales, y acabar con este flagelo del sector agropecuario. Yo sé ministra, y usted lo ha dicho, se ha hecho bastantes esfuerzos, cualquier esfuerzo adicional que se haga por nuestros campesinos, por el sector rural, por el sector agropecuario de Colombia, va a ser muy importante; yo creo que en el presupuesto que se está debatiendo en este momento en el Congreso de la República, acaba de salir una proposición de la

el ganado, con los alimentos dañándose, generando una problemática muy grave para ellos; la solución que se encontró ayer fue permitir el paso, o sea, suspender el de los vehículos particulares por el túnel y que estos camiones y tractomulas pasaran con su carga a través de estos túneles durante 2 horas, pero esta no puede ser una solución, o sea, esto es una medida a raíz de las protestas de ayer, pero no hemos visto del INVÍAS, y se lo quiero decir acá aprovechando que está el doctor Gil, no hemos visto una solución definitiva y ese tramo está a cargo del INVÍAS, el INVÍAS es el responsable, no podemos seguir tratando así la economía regional, ni la actividad de los transportadores, el riesgo al que son sometidos, es un riesgo excepcional que no puede continuar, por eso queremos que nos den una respuesta definitiva de cuándo se va a invertir, cuánto y en qué momento vamos a tener nuevamente la vía funcionando.

El siguiente punto que quiero abordar, es el de la vía Carimagua - El Viento, específicamente en el punto Los Mangos. Este video muy corto es de esta semana, estamos hablando de una zona donde hay 30.000 hectáreas de cultivos semestrales, se producen 120.000 toneladas de alimentos, allá se cultiva maíz, arroz, soya, además 5000 hectáreas de caucho, cultivos forestales, hay más de 40.000 hectáreas de pino, Acacia Mangium, eucalipto, en ganadería en esta zona, son, estamos hablando de 27 kilómetros en el límite entre el Meta y el Vichada, en esta zona hay más de 30.000 cabezas de ganado; dos empresas que se han ido bajo la promesa, esos discursos tan bonitos de los gobiernos sobre el desarrollo de la altillanura, porque esto es zona de altillanura, pues han llegado allí, han generado, están generando 1500 empleos directos, a estas comunidades, a nuestro departamento y también a los habitantes del Vichada que están en esa zona limítrofe; no es justo que la vía esté en esas condiciones que acabamos de ver, y eso que el video no le hace justicia a la realidad de lo que hemos visto en las últimas semanas; en ese punto entre Los Mangos y el Viento, que como les digo, son apenas 23 kilómetros, más de 6000 tractomulas transitan por allí.

Y le quiero decir al director de INVÍAS, él estuvo hace poco en ese punto, llevó los medios de comunicación, hicieron unas notas muy importantes, lo vi en Caracol, donde mostraba allá ubicado en el fin del mundo, en el límite entre Vichada y Meta, lo que iba a hacer INVÍAS, a hoy no ha invertido un solo peso, eso, esa visita que generó tanta expectativa, hoy lo que genera es rabia e incertidumbre, sobre lo que significa realmente que un funcionario tan importante se desplace hasta allá y no pase absolutamente nada; allí lo único que hay es unos vehículos de la gobernación, pero entiendo que también uno de ellos ya quedó totalmente

Comisión Quinta para asignarle recursos importantes a las vías terciarias de nuestro país, esos son recursos que van a solucionar no solamente temas del sector agropecuario, Senador Mejía, temas de salud, cuánta gente no tiene ni cómo ingresar una ambulancia, ni cómo sacar un enfermo del sector rural, los jóvenes no tienen oportunidades, ni vías de acceso; no podemos hablar de industrialización y de competitividad del sector agropecuario con respecto al mundo, cuando no hemos solucionado el tema de las vías rurales; yo creo que hay que hacer un esfuerzo el presupuesto nacional, sin dejar de reconocer el esfuerzo que ha hecho el presidente Iván Duque por el tema de las vías terciarias, por las vías rurales que en Colombia son cerca de 140.000 kilómetros y que es un tema muy importante que debemos visualizarlo, y no solamente que se quede en discursos, sino que también se quede en recursos en el presupuesto nacional, y eso depende de nosotros también como Senadores, como Congresistas de este país.

-En el orden de solicitud de uso de la palabra, la honorable senadora Maritza Martínez Aristizábal, manifiesta: Quiero presentar un saludo a todos los colegas, al doctor Archila, a tratar de aprovechar al máximo mi tiempo para hablar de dos casos puntuales a cargo del INVÍAS y que están generando graves problemas en la región, y también le quiero exponer a la ministra el caso de los transportadores aéreos de la región; el primero, es la situación de la antigua salida Bogotá-Villavicencio, pues la gente podría decir, bueno, y por qué es importante abordar este tema de la salida antigua, si tenemos una vía nueva que tiene una salida con unos túneles muy modernos, pero lo cierto es que a los camiones, a los vehículos pesados, tractomulas, no los dejan utilizar los túneles de la vía nueva, sino que deben seguir utilizando la salida antigua, entonces se nos ha presentado un gran problema, ustedes todos conocen lo que viene ocurriendo en la vía Bogotá-Villavicencio, los puntos críticos que tenemos en la vía supremamente graves, que ahí vamos avanzando de alguna manera en la solución, y así se lo reconocemos a la ministra como ha estado tan pendiente, pero estos camiones, todos los vehículos de carga tienen que transitar, así como ustedes lo están viendo en este momento, es el estado de la vía, esta situación se venía presentando desde meses atrás, desde el mes de enero ya habíamos reportado que en el sector rompe ejes en el kilómetro 84, ya se venían presentando un colapso parcial de la vía, no se abordaron tareas a tiempo y ahora lo que ha ocurrido es que la calzada se ha ido completamente, por eso si ustedes ayer hubieran estado llegando o saliendo de Villavicencio, iban a encontrar a todos los camioneros protestando porque no tienen por donde pasar, y ahí estaban parqueados con

varado en medio de esa, ese lodazal, esa laguna de barro que hoy le impide a todos estos habitantes y empresarios del sector, sacar sus productos, no es justo con quienes arriesgan y van a esas zonas a generar empleo y a generar una actividad, que finalmente todas las voces de alerta que dieron, no haya terminado en nada, no es justo ni con ellos ni con la región.

Y el tercer punto que le quería comentar a la señora ministra, ¡ah! bueno y antes de terminar ese ministra, es que, desde la vicepresidencia de la República se han hecho anuncios de unas inversiones supremamente cuantiosas e importantes que se van a hacer ahí entre, después de Puerto Gaitán, entre puente Arimena y Puerto Carreño, pasando por esta franja que yo le estoy comentando, pero no hemos podido saber exactamente en qué consiste la inversión, cuándo comienza y cuándo vamos a empezar a ver que cambie la realidad tan trágica de esta zona.

Y el tercer punto que les mencionaba, es la situación de las empresas de transporte aéreo no regular, que operan en la región, esto afecta no solo a esas empresas, sino también a las escuelas de aviación, a la aviación agrícola, al servicio de ambulancia aérea, porque se ha dado un incremento exorbitante en los precios de los combustibles. Yo quiero recordarles a los Senadores, que todas las regiones no son iguales, acá yo me estoy refiriendo a Guainía, a Vaupés, Vichada, zonas distantes del Meta o del Guaviare, donde la única posibilidad de llegar a esos lugares es vía aérea, y entonces tenemos unas empresas regionales, locales, que prestan sus servicios, pero como ahora Ecopetrol decidió mejorar la calidad de estos combustibles, hacerlo más amigable con el ambiente, lo cual aplaudimos, acá no vamos a plantear una ni que nadie vaya a creer que estamos en un falso dilema entre medio ambiente y economía, no, acá estamos hablando que está muy bien que mejoren la calidad de los combustibles, pero que no suman en la ruina y afecten la vida, la salud, la alimentación, de todas estas, los habitantes de estas zonas tan apartadas; lo que creemos es que, una vez tomada esta decisión, tienen que generar algún tipo de subvención para estos combustibles en estas zonas, un precio diferencial es otra opción para los combustibles que se vendan para la operación en estos lugares que estamos mencionando, zonas totalmente aisladas y apartadas, en las que ni siquiera se discute si hay vías terciarias o no, porque si no hay vías principales que lleven hasta allá, pues menos vamos a estar luchando por unas vías terciarias, allá tienen que garantizarle por lo menos este transporte aéreo que requieren para que les lleguen sus remesas, sus alimentos, puedan salir, porque allá no hay hospitales y tienen que

salir en aviones ambulancia, y todo esto se está viendo afectado con ocasión de estos enormes incrementos que han sufrido los combustibles para el transporte aéreo.

-La presidente de la Comisión pone en consideración y votación de los miembros de la Comisión Quinta la declaratoria de sesión permanente, la cual es aprobada.

-El honorable senador Jorge Enrique Robledo Castillo, ante el uso de la palabra otorgado señala: Bueno, en primer término expresar también mi voz de reclamo a lo que viene sucediendo con las vías del Meta, y en general de la Altillanura y particularmente en la vía Bogotá – Villavicencio, eso es inaceptable, entonces el contratista no cumple y no pasa nada, pero el INVÍAS tampoco cumple y tampoco pasa nada, y lo cierto es que yo no sé cuántos años llevamos hablando de esto y reclaman los alcaldes, los gobernadores, reclama todo mundo, y el problema no se resuelve, ya se va a acabar el gobierno del presidente Duque y seguimos en las mismas circunstancias en las que estuvimos en el gobierno anterior.

Por otra parte ya refiriéndome específicamente a este tema de la red terciaria de vías, entonces decir esto, yo ya estoy padeciendo el quinto gobierno desde que estoy en el Senado, el quinto gobierno, y yo oigo a los ministros, en este caso a la ministra de vías y a los funcionarios todos, y me parece como repitiendo una historia, me parece verlos, no, porque quien los escuche, un campesino o alguien de las zonas rurales del país y un empresario, se preguntarán, bueno, es que vivimos en países distintos, porque lo que nos presentan aquí son unas cosas maravillosas, todo es perfecto, va para adelante el gasto público, la eficiencia, etc, etc, eso han dicho todos los que han pasado por aquí en los 20 años que yo llevo. Sin embargo, veamos cuál es la realidad de este asunto, cómo es de distinta a lo que nos dicen los funcionarios; primera cifra que doy, apenas el 6%, apenas el 6% de las vías terciarias de Colombia de 142.000 kilómetros, están en lo que uno puede llamar buenas condiciones, los demás, las demás están entre malas condiciones, pésimas condiciones, condiciones horribles, hay unas cosas que uno ve en la televisión de vez en cuando, que son como escalofrantes, parecen vías como de, yo no sé, de hace cuántos siglos atrás, es lo primero que quiero señalar, no es cierto, no son ciertos los pajaritos de oro que nos pintan los altos funcionarios.

En segundo término, señalar esto, el Gobierno dice que está invirtiendo 4 y medio, pongámosle, 4.25 billones de pesos, y eso pues parece una plata muy grande, ¿cierto? Sin

terciarias y es distinto a otras vías, pero de todos modos la diferencia entre 15.000 millones y 161 millones por kilómetro, pues es una diferencia absolutamente abismal, que deja ver pues que esto no puede funcionar así.

Me decía un especialista a quien le consulté hace un momento, en ese tipo de vías terciarias no es posible hacer vías a menos de entre 500 y 1 millón de pesos el kilómetro, sin pavimentar, entre 500 y 1000 millones de pesos por kilómetro sin pavimentar, o sea, pues en obra negra llamémoslo así, cierto, y resulta que el promedio da 161 millones; entonces, no alcanza la plata, o sea, que aquí hay un carretazo, nos están echando un carretazo y yo sé cuál es el carretazo, que es el truco que le hacen a la gente de las zonas rurales todos los años, aquí una vía de cualquier cantidad de kilómetros, digamos 50 kilómetros que se esté construyendo, pues se pueden demorar 10 años, 20 años, 30 años, 40 años en hacerla, yo no sé cuántos alcaldes y gobernadores y Congresistas logran hacer con la terminación de esa vía, cuando hacen los últimos kilómetros ya los primeros están destruidos, porque es evidente que los presupuestos son unos presupuestos inflados para generar ilusiones y conseguir votos, pero no para que se hagan las obras, o por lo menos no para que se hagan en el corto plazo, esa es la realidad. Bueno, y quienes conocemos el país por tierra, yo lo conozco por tierra, sí, lo conozco por tierra, pues sabemos que aquí en Colombia una vía puede demorarse 10 o 20 o 30 años haciéndola, sobre todo si son vías intermunicipales, o son vías terciarias o este tipo de realidad.

Yo simplemente digo esto para que quienes nos están oyendo, pues noten cuál es la realidad de las cosas, porque los ministros y las ministras son especialistas en pintarnos pajaritos de oro y en que todo está perfecto, pero la realidad es que no está perfecto, este es un país tremendamente subdesarrollado, que tiene que ver con eso que llama mi amigo, Álvaro Portilla, el feudo capitalista, este es un país que es verdad que tiene ministra, relaciones económicas de mercado capitalistas, pero su ingreso que es de 6000 dólares por habitante, es como de origen feudal, o por lo menos de esa palabra que me gusta mucho repetir, feudo capitalista, y si siguen destruyendo el agro como lo están destruyendo y la industria como la están destruyendo, no saldremos nunca de ese sótano, y estos informes terminarán o seguirán siendo eternamente informes de demagogia, o sea, para echarles cuentas a la gente, para presentar unos gobiernos muy diligentes, que todo lo hacen muy bien, cuando el análisis frío de las cifras dicen que no, que los problemas no se están resolviendo y que traman a la gente,

embargo, cuando uno mira ya los detalles de la inversión, resulta que a lo que aspiran es a hacerle mantenimiento a 11.398 kilómetros de vías, mejoramiento a 11.300 kilómetros, y mantenimiento a 15.027 kilómetros; sumado todo eso, daría el 18% del total de las vías, o sea, entonces, unas vías super malas, porque ya he dicho que apenas están más o menos bien el 6%, y lo que se va a atender es apenas el 18%, con mantenimiento y mejoramiento, o sea, una cifra bien baja. Pero además con esta advertencia, de esa plata que nos anuncian, los 4.25 billones, de acuerdo con los análisis de mi oficina y los datos del gobierno, solo se ha ejecutado en mejoramiento el 20%, y en mantenimiento el 17% de lo prometido, de lo anunciado, y resulta que ya no falta si no un año, menos de un año, pues o un año del gobierno del presidente Duque, o sea, que es evidente que no va a cumplir con las metas que se trazaron, a pesar de la mediocridad de las cifras que he mencionado.

Señalo también en cuarto término este hecho que es bien llamativo, aquí ahora hubo muchas referencias al departamento de Caldas, y también se habló de Boyacá, yo les doy este dato, el cumplimiento, o sea, mejor, los mayores retrasos en el cumplimiento digamos de lo programado por el gobierno, están pues en departamentos como Amazonas, con 0%; San Andrés, 0%; Vaupés con 3; Guainía con 3.6%; pero les doy este dato, que es casi increíble, Boyacá apenas 8.7 %; y repito, falta un año para terminarse el gobierno; Caldas, apenas 6.6%, colegas, que aquí estamos varios que tenemos que ver con el departamento de Caldas, 6.6% del cumplimiento, o sea, esto es un fracaso rotundo, o sea, el programa, digamos, la meta que se la ponen, que se ponen, es una meta bajísima frente a las necesidades nacionales. Después cuando uno va y mira el, ya las realidades de las cifras, pues son bien malas como lo he dicho, pero además el cumplimiento es peor todavía, o sea, que estamos hablando de una situación dramática.

Y lo otro que quiero llamar la atención sobre esto, porque esto contiene una dosis de manipulación política muy grande, es que cuando uno hace las cuentas, no nos las dieron separadas, han debido darlas, pero cuando uno hace las cuentas en la plata por kilómetro y por, sea de mantenimientos o mejoramientos, haciendo un promedio, nos da, ese monto, 161 millones por kilómetro de vía, no que ya está ejecutado, sigamos en el papel, 161 millones de pesos por kilómetro, y es evidente que con eso no es posible hacer nada que valga la pena. Les doy este dato para que los colegas lo tengan en cuenta, se está terminando de montar el negocio de Caribe 2, una vía en la costa, 15.000 millones de pesos por kilómetro, es el presupuesto, 15.000 millones de pesos por kilómetro, y aquí, claro, yo sé que son vías

porque lo que presupuesta es bastante más menor, que lo que deberían ejecutar, y entonces las vías repito no se terminan nunca, pero sí consiguen votos indefinidamente con ellos. Muchas gracias, señora presidenta.

-Hace uso de la palabra la senadora Nora María García Burgos, quien señala: Un saludo muy especial a la ministra, la doctora Ángela María; al director de INVÍAS; a todos los funcionarios del gobierno nacional; y a todos ustedes queridos colegas; presidenta, yo voy a ser algo muy breve, ya se ha hablado mucho de red terciaria, sin embargo, hay que reconocer que el programa Colombia Rural es el más completo y específico del gobierno nacional que define realmente una inversión directa al mejoramiento de las vías terciarias, este programa bajo la dirección lógico del Ministerio del Transporte y del Instituto de Vías – INVÍAS; pero también tenemos que tener claro que el 70.8 de las vías terciarias están bajo la responsabilidad de los municipios, es importante saber que el programa y reconocer que el programa de Colombia Rural ha impulsado una mayor gestión en el mejoramiento de las vías terciarias y en su cofinanciamiento, puede ser este contexto la oportunidad de comprender las limitaciones financieras que existen, que tienen los municipios para adelantar obras que mejoren infraestructuras viales, que nunca antes han sido intervenidas, y el llamado a replantear y redistribuir este nivel de responsabilidad que recae sobre los municipios que en su gran mayoría son municipios, como todos sabemos, categoría 5 y 6, cuyos ingresos dependen en gran medida de las transferencias nacionales, lo decía el doctor Vélez cuando hablaba en su intervención, que había que buscar y replantear de qué manera podríamos entre todos unirnos para poder sacar adelante este tema de la red terciaria. En este sentido, si ya se ha evidenciado el impacto del estado de las vías terciarias en el desarrollo del agro colombiano, sus costos, rentabilidad y hasta en el PIB del país, es el momento, como les decía, de centrar esfuerzos en esta larga tarea de conectar la ruralidad.

Ustedes deben de acordarse hace unos años que hubo el foro, que se llamaban: los retos de la ruralidad para el 2018, ahí intervino la academia, intervino el gobierno nacional, las comunidades; el director de Planeación de ese momento decía, que en los próximos 20 años el Estado debería de invertir 48 billones de pesos para la red terciaria, esto significa más o menos 2.4 billones anuales. El Ministerio del Transporte para estos 4 años proyectó la inversión de 4.25, o sea, nos quedamos cortos, se entiende que no tenemos todos los

<p>recursos, nos quedamos cortos, y lo que más sufre es la red terciaria, porque no tiene cómo poderse financiar en un 100%.</p> <p>La vez pasada que hicimos el foro también sobre, perdón, el debate sobre red terciaria en esta Comisión, yo les planteaba que debíamos de mirar cómo, qué podemos hacer, pero por qué no existe una agencia que haga seguimiento de manera particular a este aspecto, que para el desarrollo rural del país es crucial, sin infraestructura vial, unas mejores condiciones económicas y sociales para campesinos y campesinas no son posibles; esto también tiene implicaciones en la paz del país, lo decía uno de nuestros compañeros, dada su correlación con las zonas donde más ha incidido el conflicto. El país necesita replantear la política pública de las vías terciarias, esta problemática nos obliga a crear una agencia del orden nacional con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, que dependa del Ministerio de Transporte, para atender ministra únicamente a la red terciaria del país, sé que en estos momentos es imposible de hacerlo, pero no dejemos de soñar y de pensar que nuestras vías terciarias tengan una atención directa, porque hoy es imposible preguntar por una vía terciaria por todo este tema del invierno, no hay una vía que sirva, pero si queremos tener realmente un país mucho más productivo, tenemos que mirar la red terciaria.</p> <p>Y mirando a mi departamento ministra, a mí me gustaría hacer de pronto dos preguntitas; hay dos vías en Córdoba que son de vital importancia, dos vías que conectan, una, el Urabá con la costa norte, que es la vía Santa Lucía – Moñitos; y hay otra vía que va de Chinú a Loricá, pasando por 6 municipios; la primera vía la de Santa Lucía – Moñitos, a mí me gustaría saber en qué etapa está, qué se está haciendo, porque todo el mundo se apropia de la vía y la vía nada que avanza; y en la otra vía, en la de Chinú – Loricá, es hoy una trocha completamente, una carretera que estaba en buen estado hoy está inviable, y es una carretera demasiado importante, no solamente para Córdoba, sino para todos los departamentos vecinos porque es de un tráfico bastante grande.</p> <p>Serían mis dos inquietudes directamente ministra, y presidenta, esa sería mi intervención en esta tarde.</p> <p>-La presidenta concede el uso de la palabra al honorable Senador Guillermo García Realpe, quién manifiesta: Bueno, señor director de INVÍAS, señora Ministra, es decir, hay problemas graves, estructurales, en el tema de vías rurales, terciarias, secundarias, en fin, pero también</p>	<p>esa Colombia Profunda requiere programas específicos, diferenciales; allá no vamos a hacer vías porque no tenemos recursos para hacerla donde se puede hacer a costos financieros, digamos alcanzables y también menos costos ambientales; entonces, para ver si esa Colombia Profunda, que es mucha también, que no comunican poblaciones, que no comunican centros de abasto, o centros de producción con centros de abastos con carreteras, sino que se requieren tarabitas, que se requieren puentes colgantes, que se requiere mejorar las condiciones de los campesinos para esa Colombia Profunda, que es bastante, que es bastante también.</p> <p>Segundo. Yo creo que esa alianza entre la dirección de INVÍAS, el Ministerio de Transporte con la Federación Colombiana de Cafeteros, sí que es importante fortalecerla, el tema de café en Colombia, por supuesto, tienen toda la historia del mundo y ustedes la conocen mejor en el Quindío, en Risaralda, en Caldas, en Antioquia, pero hoy también se va desplazando la gran producción a Huila, Cauca y el departamento de Nariño, y esa gran producción, esa enorme producción que está reforzada hoy con producción de calidad, de café reconocidos a nivel mundial, a muy buenos precios, a muy buenos precios, y que lo están cuidando nuestros campesinos, están con las mismas vías de hace 20, 30, 40 años, por eso yo le pido una cita señor director de INVÍAS, y voy a visitar también al presidente de la Federación, al doctor Roberto, a quien lo saludo, para que de verdad hagamos una especie de inventario, porque hoy tenemos una enorme producción a lo largo y ancho del Huila, del Cauca y de Nariño, vuelvo a decir, con café de calidad, allá están vendiendo, cosa que a muchos nos extraña, pues cafés a 170.000 pesos la libra, son, obviamente son bloques digamos específicos, en fin, pero se están esmerando en eso, se están esmerando en eso y entonces se queda, se está quedando atrás el Estado, los gobiernos, nacional, regionales y locales; entonces, yo creo que eso hay que profundizarlo doctor, señor director de INVÍAS, Juan Esteban, doctor Juan Esteban, y Doctor Roberto.</p> <p>Y tercero, simplemente una pregunta para la señora ministra, reconociendo que aquí han hecho un gran esfuerzo en estos temas, por supuesto, doctor Juan Esteban, la doctora, señora ministra, yo quiero dejar esta inquietud, el eje o el círculo del macizo colombiano, que es Pasto – Popayán, Popayán – Pitalito, o San José de Isnos, Pitalito – Mocoa, y Mocoa – Pasto, una enorme zona de producción, de habitantes, pero sobre todo de salidas a Suramérica, al Ecuador y al puerto pacífico, especialmente de Tumaco; entendemos que ya está un contrato</p>
<p>de mejoramiento a la vía panamericana entre Pasto y Popayán, qué importante eso, estaba, está todavía en un estado deprimente, pero nosotros estamos planteando y también avanzan decisiones sobre Pitalito – Popayán, o también de Pitalito – Mocoa, sobre el tema ya de la sustitución, la cesión del contrato de la anterior compañía concesionaria, y también lo que hay entre Mocoa y Pasto. Lo que nosotros estamos reclamando hoy es transitabilidad, está en el peor estado la vía Mocoa – Pitalito, en un estado absolutamente deprimente, por supuesto la decisión de la cesión del contrato pues tiene sus tiempos, tiene sus avances, en fin, pero recuperemos por lo menos la transitabilidad, que el nuevo concesionario intervenga los sitios más críticos, y lo mismo entre Pasto y Mocoa, y lo mismo entre Popayán y Pitalito, está en un estado deprimente, cómo será que ya los osos, las dantas, salen a las vías, porque los carros y los camiones tienen que andar a menos de 10 kilómetros por hora, bonito reconciliarnos con la naturaleza, pero eso indica que definitivamente ya el tránsito no asusta a nuestra fauna.</p> <p>Y por último señora ministra, qué decisión ha habido en los últimos tiempos, y el señor director, sobre la vía... ¡ah! yo creo que es con ANI, la vía Pasto – Popayán, en su mejoramiento, la doble calzada, la variante Estanquillo - el Gordo, perdón, Estanquillo – Timbio, por el paso de Gordo y Rosas en el departamento del Cauca. Eso simplemente, y manifestar pues que, qué bueno que esta dinámica continúe y que intervengamos todos con nuestra opinión, con nuestro apoyo, y que incrementemos ese escenario de trabajo con la Federación Colombiana de Cafeteros en las zonas, y también con ese pequeño empresariado que se está creando alrededor de los buenos momentos del café, que ellos quieren participar en esas dinámicas también.</p> <p>-La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente, expone: La suscrita, como miembro de esta Comisión despojándose de la presidencia, quiere hacer uso de la palabra para puntualizar algunas inquietudes que asaltan, no solamente a miembros del Congreso, sino también a miembros de la comunidad en general. Y entro a asumir el uso de la palabra como miembro de esa Comisión Quinta, miren, yo he notado que todo el mundo ha hablado, y eso es muy cierto, de la necesidad de transportar los productos para hacer menos gravosa la situación de los productores del campo. Hemos hablado de muchas cosas, pero aquí no se ha hablado de algo que ha sido fundamental, y que la historia nos da la razón, es el caso de la seguridad, de lo que implican las vías terciarias para la conectividad y para la seguridad de</p>	<p>las poblaciones, especialmente, no solamente en las regiones PDET, sino en aquellas que no quedaron incluidas, pero que finalmente fueron víctimas y siguen siendo víctimas del conflicto armado.</p> <p>Miren, tener vías al interior de la ruralidad implica tener la posibilidad y oportunidad de que las autoridades que deben velar por la honra, vida y bienes del campesinado, tengan acceso a tiempo, evitar las masacres, miren, una de las cosas que facilitó la masacre de El Salado, que propició y que pudo evitarse, que propició la masacre de El Salado, y que de tener vías terciarias por lo menos hubiera podido evitarse, es precisamente la cadencia absoluta de vías terciarias o rurales, que facilitarían a las autoridades llegar a tiempo, y eso no tener hoy las regiones PDET y aquellas que debiendo ser PDET quedaron por fuera, como nos lo dice la persona que intervino, de que no fueron, del que no todos están focalizados, ni todos están dentro de la Agencia de Renovación del Territorio, es decir, que están revictimizando a la postre, y lo que es peor, habiendo hoy facilitado porque el Congreso aprobó una norma, que favorece inclusive mucho más a ese tipo de municipios, para hacer vías terciarias. Me refiero a lo siguiente, me gustaría que la señora ministra y el señor de INVÍAS nos manifestaran, cuánto kilometraje, cuántas obras se han ejecutado con reciclaje de llantas y asfalto, miren, en el pasado o en el presente un kilómetro de concreto rígido está en el orden de 1 millón 400, a 1 millón 500, con las llantas recicladas y asfalto, de lo cual derrocha vías Estados Unidos, está en el orden de los 400 millones de pesos por kilómetro; lógicamente que este tipo de vías necesita de manera más cercana a su realización el mantenimiento, pero es que a la postre todas necesitan ese mantenimiento. Miren, con lo que se hace en concreto rígido en vías terciarias, con reciclaje de llantas, eso representan casi 3 kilómetros de vías, que van a facilitar lo que en otras épocas no se ha podido facilitar, y antes se aducía que no se hacía porque no existía una norma que no permitiera, hoy existe; cuántos kilómetros se han hecho en este país aprovechando esta norma, y aprovechando además que todo el que compra un vehículo y todo el que compra llantas nuevas, paga unas expensas de compensación por el impacto negativo ambiental que representa los residuos o ya las llantas, ya las llantas inservibles.</p> <p>Recuerden, miren, a dónde va a parar, a dónde paran los recursos, a dónde van a parar estos recursos que pagan los usuarios del transporte, que pagan los usuarios de las vías, que pagan los compradores de vehículos automotores, a dónde van a parar estos recursos que</p>

<p>precisamente se facilitan para desmontar este tipo de llantas que contaminan el medio ambiente, que es una obligación, nosotros quisiéramos saber qué se hacen esos recursos, y por qué no van destinadas esas llantas a través de la misma entidad que tiene su manejo, o su recolección, o su destrucción, en facilitarlas para uso de vías, que en Estados Unidos son casi que son las que más se hacen y que son de uso común, y además de que este tipo de actividades generan nuevos empleos, generan que inclusive el hombre del campo se vincule a este tipo de técnicas, genera emprendimiento; entonces, esa es una de las preguntas que yo le hago a la señora ministra, de qué manera han incentivado este tipo de vías que resultan ser mucho más baratas, tanto en su construcción en general, que facilita tener mucha más conectividad a nivel de vías, de vías terciarias.</p> <p>Por otra parte, yo escuchaba la intervención del doctor Juan Carlos Zambrano, de la Agencia de Renovación del Territorio, y nos registraba cómo dentro de la planificación y/o regiones PDET, aquellas regiones o municipios que habían sido elevados a esta particularidad, a esta especialidad, pero resulta que no todos los que están dentro de la Agencia de Renovación del Territorio como PDET, son los verdaderamente PDET, porque hay muchos más que quedaron por fuera, y cuando él hacía el análisis decía, y se refería a las vías, que debían hacerse con respecto a las regiones PDET. Yo pregunto también al doctor Juan Carlos Zambrano, ¿y qué va a pasar con aquellas que no están? ¿Qué va a pasar con aquellos municipios o regiones que no son hoy consideradas PDET, habiendo sido víctimas del conflicto armado estas regiones, y que por tanto de alguna manera tenemos que resolver la problemática de la conectividad, de la seguridad, de la producción del campo, del plus que deben representar el alimento que producen nuestros campesinos en estas zonas? ¿los vamos a diferir? ¿A cuántos años? ¿Por qué razón? ¿No los estamos revictimizando?</p> <p>Este tipo de inquietudes son las que me gustaría que facilitaran los invitados del gobierno nacional, y cuyas responsabilidades funcionales precisamente se relacionan con estos temas que son materia de debate de control político, no se nos olvide que las vías terciarias además de servir para trasladar los productos y hacer menos gravosa la situación de los productores, también facilitan la seguridad, y por eso pregunto, ¿cómo y por qué no se implementan mucho más estas vías, cuando representa la no revictimización o la garantía de los pobladores de las zonas rurales que hoy carecen de vía en la posibilidad de facilitarle una seguridad más oportuna? Porque de esa misma manera las autoridades pueden llegar a garantizarle la</p>	<p>seguridad a estas poblaciones, que fue lo que pasó con El Salado, repito; también representa la equidad de precios, las vías terciarias pone fin, pone fin a la siembra de la mata que mata, que todos sabemos que es la cocaína; pone fin a la deforestación que genera las matas, los sembradíos de coca; como lo decía otros compañeros que me antecedió, facilita la competitividad de precios y de desarrollo de regiones; facilita la mayor ganancia del campesino frente al producto; facilita más conectividad del campo con la ciudad; facilita una mejor calidad de vida; entonces, yo quiero que realmente nos diga, cuántas, el reciclaje de asfalto con llantas, cuánto, desde que se aprobó la norma hoy, cuánto se ha hecho en materia de vías; cómo ha incentivado el ministerio e INVIAS, este tipo de nuevas vías, que facilitan entre otras cosas evitar el impacto de las llantas deterioradas, que valdría la pena saber dónde están escondidas, como sucedió en el pasado, y valdría la pena saber cómo se implementan los recursos, y dónde están esos recursos, qué se hace con esos recursos, qué entidad tiene a su cargo precisamente la destrucción o la reforma de vías con este tipo de llantas recicladas. Por último, quiero decirle a los compañeros de la Comisión, que este es un debate que no puede quedar aquí, ni puede terminar hoy, sobre todo porque existe la necesidad de escuchar a un funcionario de los tantos que se ha mencionado aquí, que precisamente de una manera muy repetida solicitamos su presencia, pero que lastimosamente ya no le podemos dar el uso de la palabra, porque estamos finalizando este debate de control político, me refiero al doctor Archila.</p> <p>Entonces, como esto no queda aquí, indiscutiblemente que vamos a seguir con este debate, para que el funcionario, el doctor Archila nos diga de qué manera se está implementando o facilitando precisamente esa estabilización y consolidación de las regiones PDET, de las víctimas, entre otras cosas porque en María La Baja, para poner un ejemplo, de las víctimas del conflicto, los campesinos y las víctimas reconocidas nos han hecho saber que lo muy poco que finalmente, que ciertamente el gobierno sí está implementando recursos, pero que hay tantos intermediarios desde que se entregan esos recursos, a hacer realidad ya ante las víctimas en la respectiva región, que apenas ellos reciben las migajas.</p> <p>Qué lástima también no haber escuchado a las víctimas del conflicto para que nos expusieran las necesidades que tienen, las necesidades que se haga veeduría y seguimiento a esos recursos, a veces nos explicaban, se le da a una sola persona por todas las regiones un contrato, por lo menos nos contaban que en el pasado eso sucedía, y que finalmente cuando le llegaba lo que debía llegarle para, como equidad a las víctimas del conflicto en María La</p>
<p>Baja, apenas le llegaba lo residual, porque pasaba por tantas manos que hasta los obreros y alguna gente que debía ejecutar se cogía de otras regiones, o se enviaba de otras regiones, y en ese sentido nosotros como bolivarenses que tenemos una amplia gama de región PDET, como Montes de María y como Sur de Bolívar, necesitamos realmente que se haga realidad esa transformación, pero sin que medien tantas manos y que definitivamente las víctimas sean las que tengan la posibilidad de tener una fuente de empleo, o un pago por su mano de obra.</p> <p>Por último, a la Ministra de Transporte le quería manifestar, que en la zona que se conoce como el Puente de Botón de Leyva, que es un corregimiento de Margarita, entre Bolívar y el sur del Magdalena, existen 5 kilómetros de vías de las Américas que realmente representan un peligro, de que solamente en esos 5 kilómetros se demora una hora un vehículo, porque son realmente ollas inmensas del deterioro que representa la vía; hasta donde yo pregunté en el día de ayer, se me contaba que estas obras no habían sido aún recibidas, pero que representan un bache para lo que es una buena obra, que es la vía de las Américas. No es posible que 5 kilómetros no hayan sido resueltos, cuando en verdad la vía de las Américas es una gran obra, es una gran inversión, pero que sobre todo la necesitan en buenas condiciones los transportadores, los usuarios, que se desplazan por esa vía.</p> <p>-La presidencia le otorga el uso de la palabra al doctor Jorge Enrique Bedoya Vizcaya, presidente ejecutivo de la Sociedad de Agricultores De Colombia – SAC, quien señala: Muchísimas gracias estimada presidenta y un saludo muy especial a la señora ministra, a los funcionarios del gobierno nacional, agradecerle al Senador Alejandro Corrales por habernos invitado a esta sesión de la Comisión, que hemos atendido con toda la atención a las diferentes intervenciones que se han hecho. Yo quisiera referirme de manera muy concreta en estos minutos a algunos puntos que han mencionado, no solamente los integrantes de equipo de gobierno, sino también algunos de los Senadores.</p> <p>Lo primero, es que cuando uno va y habla con los productores, a hablarles de 4.2 billones de pesos, eso es una cifra que nadie entiende, y entendiendo y reconociendo, señora ministra que el gobierno del presidente Duque, es tal vez la administración, o no tal vez, es la administración que más recursos ha destinado para vías terciarias, y eso hay que aplaudirlo y reconocerlo permanentemente, el punto aquí es la construcción de las mismas. Ustedes lo reconocieron con el doctor Juan Esteban, en el tema de los atrasos, y es, llamémoslo que es</p>	<p>entendible, pero pues usted entenderá que no es aceptable, y bueno, lo que toca es mirar hacia adelante y mirar la manera en que de aquí a que se termine el gobierno de esta administración, pues realmente esas obras se vean reflejadas en la realidad, porque la angustia de nuestros productores cada vez que llega el invierno, usted y yo lo hemos conversado permanentemente, eso es un pan de cada día y eso es tremendo; y claro, ver que la mayor responsabilidad sobre las vías terciarias corresponde a los municipios, pues a uno lo deja más que aburrido, porque esa deuda histórica que tiene el Estado colombiano, y el Estado es como un todo, no es solamente el gobierno nacional, pues eso lo deja a uno muy aburrido pensando que los alcaldes seguirán siendo los responsables de las vías terciarias y nunca nos vamos a poder poner a tono con lo que necesita la competitividad de nuestro sector, y en eso coincido con algunas de las cosas que dijeron algunos de los Senadores, el doctor Corrales, el doctor Mejía, el mismo Senador Robledo, la Senadora Maritza Martínez, pues hay que cambiar el sistema, algo tendremos que hacer, porque si no el año entrante volverán a citar a un debate de control político y el gobierno seguramente hará muestra de los avances que han tenido en materia de la ejecución de las vías terciarias, pero con los alcaldes vamos a seguir con este problema, porque además eso es un problema que es histórico y que no se va a resolver de aquí al 2030, como se suponía en ese conpes, donde se hablaba de la inversión, tampoco existen los recursos y eso pues obviamente es una señal muy negativa para nuestro sector; y por eso nosotros siempre hemos reclamado del Estado, este tipo de programas ojalá se conviertan -como usted lo dijo ministra- en una política de Estado, no solamente en el seguimiento, también en la priorización, y por supuesto en la asignación de los recursos, tanto del presupuesto nacional, y ojalá, por qué no, el tema de la cooperación internacional, y sin duda alguna, ojalá también ampliar el techo de las obras por impuestos; obras son amores, y aquí lo que se necesita es plata, plata, y que se construya, y que se le haga seguimiento a quienes tienen la responsabilidad, y como lo decía el Senador Name, como falta presupuesto que es claro, ojalá, y una lástima que no haya podido venir el Ministro de Hacienda si es que estaba invitado, que para el presupuesto del 2022 se refuerce este tema del presupuesto para las vías terciarias. Yo siempre pongo el siguiente ejemplo con el caso del sector agropecuario, cómo es posible que para el año entrante el Presupuesto General de la Nación para el sector agropecuario, los gastos de funcionamiento del Ministerio de Agricultura crezcan el 18%, mientras que los gastos de inversión de las principales entidades del sector agropecuario, decrece la inversión en doble dígito; así que ojalá para el año entrante también haya recursos que le podamos dar a las vías terciarias, porque de lo contrario pues</p>

francamente serán buenos los avances, todo este tema de la aplicación, lo que usted mencionaba a mí me parece fabuloso, y se lo reconozco a usted como ministra que se ha echado esto al hombro, al director del INVÍAS, y por supuesto a todo el equipo de colaboradores que tienen, pero definitivamente nos toca acelerar el paso, porque no sabemos quién llegue a la presidencia de la República el 7 de agosto del 2022, y si le va a poner el mismo empeño, no solamente en materia presupuestal, sino también en materia de ejecución de los recursos a las vías terciarias.

Y aquí quiero llamar la atención sobre algo que el gobierno nacional hizo con el Congreso de la República y que fue muy positivo, en la ley de regalías, la bolsa de asignación regional y la posibilidad de que se invirtieran recursos en materia de infraestructura para la ruralidad, qué bueno estimada presidenta Nora, perdón, Daira, que se le haga un debate de control político, si se puede, o por lo menos que en esta célula legislativa se le haga un seguimiento a lo que los gobernadores y los alcaldes están haciendo con los recursos de regalías para la construcción de carreteras, si no me falla la memoria, para los 2 años que siguen puede haber más de un billón de pesos en recursos que podrían destinarse a la construcción de infraestructura para esto.

Y creo que sin duda alguna también debería pensarse por supuesto en la forma de planificación y priorizar las vías, porque si de aquí en adelante vamos a tener una debilidad en materia presupuestal, o no tanto como se necesita, pues evidentemente será muy importante la manera en que se pueda llegar a priorizar dónde se hacen las vías. Haciéndole mucho seguimiento al gran trabajo que hace Emilio Archila en los municipios PDET, pues hay que decirlo con claridad, qué bueno esos avances, pero es que el campo no solamente están los PDET, y obviamente aquí cada quien pelea su plata y su zona, y definitivamente aquí hay que buscar la manera de que esos recursos le lleguen a todos los agricultores, o a todos los habitantes de nuestra ruralidad, porque como lo han dicho ustedes, las vías no son solamente una gran ayuda y una necesidad para los productores de alimentos, también generan condiciones de seguridad, generan un efecto disuasivo frente a la delincuencia, y por supuesto atraen el desarrollo, y en ese sentido tenemos que tener la capacidad de actuar, por supuesto en todo el territorio nacional.

Para nosotros pues evidentemente esta es una gran oportunidad para reiterar el mensaje, al Senador Corrales muchas gracias por la invitación y por esa excelente presentación, que nos

-La honorable senadora Galvis Méndez Daira de Jesús, presidenta, señala: A usted doctor Bedoya por esperamos y por su intervención. Bueno, quiero corregir algo, que algunos oyentes del debate me han sugerido, sí, ciertamente, me corrigen en el sentido de que yo hablé de 1300 a 1400 millones un kilómetro de concreto rígido, y tienen toda la razón, yo quería referirme, yo dije, 1.300.000, a 1.400.000, ciertamente me quise referir a que un kilómetro de concreto rígido está en el orden de los 1300 millones, a 1400, mientras que el asfalto con llantas reciclables representa unos 400 millones de pesos, lo que significa que más o menos con llantas reciclables y asfalto se pueden lograr lo que se paga, con un solo kilómetro que se paga de asfalto y concreto rígido, se pueden lograr 3 kilómetros con llantas reciclables y asfalto.

Bueno, en este estado, le damos el uso de la palabra, dado de que se viene en horas de las 3 de la tarde la sesión plenaria, le damos el uso de la palabra al honorable senador citante Alejandro Corrales.

-El honorable senador Alejandro Corrales Escobar: Si presidente, y quería solicitarle respetuosamente que usted me deje compartir el tiempo de mi intervención final para darle unos minutitos a la ministra, para que ella resuelva unas inquietudes que quedaron en el aire, y por respeto ha estado acá durante todo el tiempo, si a usted le parece que ella nos de unas respuestas, y yo finalizo después de ella, si a usted le parece.

-Interviene la doctora Ángela María Orozco, ministra de Transporte: Voy a hacer una intervención muy corta, porque pues sé que hay detalles donde les daremos a cada uno con el director de INVÍAS la información puntual de los temas, pero lo primero es celebrar esta citación y decir que además yo afortunadamente desde que empecé, no maquillé ninguna cifra, ni tampoco me aplaudí, todo lo contrario, desde que llegué dije que desde que me posesioné yo iba a quedar debiendo, y que además era clarísimo que el reto era tratar de construir una política de Estado, que es lo que hemos tratado de hacer, sabiendo que era totalmente insuficiente; pero lo que es claro, es que desde el comienzo no solamente reconocimos el problema, reconocimos las responsabilidades legales que tienen esa problemática y ustedes lo saben, que el diagnóstico es que el 70% está a cargo de los municipios y que teníamos que reconocer que en municipios categoría 5 y 6 no cuentan con

deja preocupados por las mismas cifras que ha presentado el gobierno nacional, a pesar de esos grandes esfuerzos en materia presupuestal, pero obviamente la limitante es la ejecución, y cómo poder resolver hacia delante el faltante de recursos, la posibilidad, y ojalá esto no vaya a ocurrir el año entrante, que se congelaron recursos en el 2020, o en el 2021, y que por eso no se pudieron ejecutar algunos de los programas, esto para el campo no puede ocurrir, y por eso ojalá desde el Congreso de la República se pueda promover algo que se convierta en una política de Estado, que ojalá fuera una asignación permanente de recursos para la construcción de vías terciarias, que si hay que quitarle la responsabilidad a los alcaldes y dársela al gobierno nacional porque es el que tiene la plata, pues que también se haga, pero nosotros no podemos llegarle a los productores de la ruralidad, y en los videos que ustedes mostraron sí que se evidencia a que simplemente no hay plata, a que nos toca tener paciencia, a que el Ministerio de Hacienda congeló los recursos, o simplemente que son responsabilidades diferenciales de los alcaldes, de los gobernadores y del gobierno nacional, porque como lo hemos dicho en todos los escenarios y en particular en esta Comisión, si algún sector ha demostrado que ha sido resiliente, que le ha cumplido a Colombia durante esta pandemia, ha sido el campo colombiano; el gobierno del presidente Duque con los recursos que ha dispuesto para este programa, claro que le está cumpliendo, pero lo que necesitamos es que se construyan las carreteras para que la competitividad del sector realmente sea la que necesitamos, no es posible que nosotros ya vayamos a acabar los cronogramas de desgravación de muchos de los acuerdos comerciales que se negociaron en gobiernos anteriores, y que nuestros productores vayan a salir entonces a competir con los productos importados y no tengamos ni siquiera el mínimo que se requiere para poder movilizar productos, y que no se nos pierdan las cosechas cuando llega el invierno, y son las carreteras.

De tal manera que agradeciéndole presidente el espacio para compartir con ustedes en estos pocos minutos esas apreciaciones, reiterar el mensaje de, buena la plata, ojalá haya más, ojalá se ejecute antes de que se termine este gobierno, pero un llamado a esta Comisión Quinta para que realmente diseñemos algo que contribuya a que independientemente de quién esté en el gobierno, siempre se garantice un monto mínimo de recursos para la construcción de carreteras de la ruralidad que tanto necesita Colombia para un campo, que como lo he dicho, le cumplió al país con lujo, para garantizar la seguridad alimentaria, ya es momento de que el país le cumpla al campo de manera integral y de aquí en adelante. Mil gracias estimada presidenta.

los recursos para eso, y que por tanto de alguna manera el problema era aún más delicado, y por eso nos sentamos con el Departamento Nacional de Planeación y la dirección del INVÍAS, a articular un programa que facilite alcaldes, la presentación, que priorice unos criterios productivos, sociales, fundamentalmente de conectividad social y de productividad, para definir técnicamente cómo se prioriza y cómo se priorizó ese primer programa que lanzamos de Colombia Rural, donde además tengo que reconocer que lo que definimos en ese momento, y en ese momento no se podían hacer convenios con las entidades que administran parafiscales, era darle la oportunidad a todos los municipios de Colombia de que por lo menos tuvieran acceso a que se cofinanciara el mejoramiento o mantenimiento de una vía. Sí, eso tiene, de alguna manera tiene una contraparte, y la contraparte es que no necesariamente hay la cantidad de recursos suficientes para zonas del país donde había gran desarrollo agrícola, pero también tiene otra contraparte y es, lo que nos parecía que era justo en una primera instancia del lanzamiento del programa rural, era que todos los municipios de Colombia tuvieran el acceso a por lo menos cofinanciar una vía terciaria, porque en algunos municipios los niños ni siquiera podían llegar a sus escuelas, sabiendo que hemos construido algo para seguir construyendo y conseguir nuevos recursos, para que en una segunda eventual cuando exista nuevamente una bolsa, se puede hacer algo que diferencie criterios y que pueda ser por zonas de impacto circular, es decir, que se unan varios departamentos para la conectividad rural de una vía. Pero inicialmente nos parecía que lo justo, cuando no se había invertido por la nación nada en vías terciarias durante los últimos 4 años, si acaso 10.000 millones en 1 año y 4000 en otro, era que todos pudieran presentarse, y en ese momento, no solamente se presentaron, capacitamos a los alcaldes, se eliminaron los intermediarios, tenían proyectos tipo por tipo de intervención para no tener que contratar intermediarios, pero 938 municipios quedaron con convenios derivados de esa primera convocatoria, 900 de 1100 municipios, que ya es un número importante, pero obviamente y reconociendo también que tuvimos las demoras en la ejecución.

A mí lo que sí me sorprende es que nos cuestionen falta de compromiso, cuando el gobierno precisamente que firmó el proceso de paz, no solo no dejó recursos para vías terciarias, no solo no dejó financiado ese programa, sino que por el contrario, los recursos y su decisión de política pública fue invertir 47 billones de pesos en 29 proyectos de cuarta generación de concesiones, que yo no los critico, ni más faltaba, el país también los necesitaba, de pronto yo hubiera escogido unos sobre otros, pero lo que hizo fue asignar con vigencias futuras 47

<p>billones de pesos a las grandes conectores del país, entendiendo que luego vendría otra etapa, y desfinanciar el INVÍAS, desfinanciar el INVÍAS donde yo encontré un INVÍAS que tenía la mitad del presupuesto histórico de la nación, que es quien está a cargo de la obra pública, que es quien está a cargo de las vías nacionales, y que tiene a cargo 11.000 kilómetros de vías, mientras que la ANI tiene si acaso 7000 kilómetros de vías en los proyectos concesionados. Entonces, yo les digo, yo soy la primera que creo que el sistema a futuro, y por eso lo que dimos fue unos primeros pasos para cambiarlos, pero lo que yo encontré fue un INVÍAS desfinanciado, fue vías que se llevaban construyendo hacía 15 años, en eso tiene razón el Senador Robledo, por eso se necesitan algunas zonas que tienen la posibilidad de tener más tráfico concesiones, porque desafortunadamente no es suficiente, porque las inflexibilidades del presupuesto nacional hacen que un presupuesto promedio de 250 billones de pesos, 50 billones se van a pensiones; 47 billones se van a educación; 37 billones se van a otros rubros que ya están atados directamente, y si acaso anualmente queda un 20% libre de libre destinación. Entonces, yo comparto con ustedes la preocupación, reitero además que como digo, lo que hicimos fue articular un programa para buscar nuevos recursos, pero sorprende que nos comparen con otro gobierno, que no solamente desfinanció el INVÍAS, que le apostó todo a los grandes conectores del país, que no invirtió en vías terciarias, y que como digo, los proyectos de cuarta generación, que son importantes, porque necesitamos todo para salir adelante, no podemos unos sin otros, en todo caso estaban 21 proyectos paralizados cuando nosotros llegamos; y por el contrario, decidió invertirle, no terminó por ejemplo la vía Medellín – Quibdó, ni la vía Pereira – Quibdó, pero le invirtió 700.000 millones de pesos en 3 años a una doble calzada Bogotá – Anapoima, eso sí fue el gobierno que hizo el proceso de paz, y por eso como les digo, claro que nos falta, yo siempre voy a ser crítica y autocrítica, siempre voy a decir que nos falta, y voy a celebrar todas las propuestas que hagamos para lograr tener una sostenibilidad futura del tema, pero lo que sí no voy a aceptar, es que desconozcan el compromiso y el esfuerzo de este gobierno, no solamente para construir los programas de desarrollo con enfoque territorial, de los cuales encontramos uno, y todos se han construido en este gobierno, y con la participación de las comunidades, sino también para priorizar las vías terciarias, nosotros no estamos mirando cómo hacer una doble calzada a Anapoima, nosotros estábamos mirando y preferimos gastar los recursos en identificar todas esas vías que llevaban 15 años haciéndose y que no se habían terminado, 15 y 16, porque como los recursos del presupuesto nacional son limitados, los de caja, se hacen de a puchitos, año a año se le va invirtiendo alguna plata, y una vía como Medellín – Quibdó, o</p>	<p>Pereira - Quibdó toma 15, 18 años en hacerse, que por eso existe el esquema de alianza público-privadas, que sé que hay algunos críticos de ello, y yo soy la más respetuosa de la crítica, pero estoy convencida que el esquema bien administrado, es un esquema que es el que nos permite también ir reduciendo esa brecha del país, ¿por qué? Porque es un esquema en el que, sabiendo la limitación anual, tenemos vigencias futuras a 20 años, y esa garantía, más los peajes que son un 30% de esas alianzas público-privadas, permite que un banco o unos fondos presten la plata para construir un proyecto en 4 años, porque tienen razón, los que hace el INVÍAS se demora 10 años, porque son con vigencias futuras por las limitaciones del presupuesto nacional y del techo fiscal.</p> <p>Entonces lo primero que quiero decirles es que, claro que celebro esto, claro que entiendo que esto requiere más, inclusive lo que hemos hecho, pero no puedo dejar de reivindicar lo que hemos hecho, que se ha hecho en este gobierno, y que le ha cumplido al país de alguna manera, sabiendo que falta mucho, porque es lo primero que dije, y ninguna de las cifras está mal, es cierto, esas son las metas que nos pusimos en el plan, ya las hemos superado, porque hemos conseguido con el conpes 2.0 más recursos, vamos a llegar a más de 5 billones precisamente con el conpes 2.0, pero seguirá siendo insuficiente; y quiero que sepan qué claro que voy a acelerar el tema de los convenios, con la federación, si no se habían podido suscribir era por falta de recursos destinados a esos municipios, no por falta de nada, porque primero teníamos que honrar los 938 convenios que se publicaron y adjudicaron en octubre del 2019, se demoraron, nos congelaron los recursos, pero ese era el primera cosa que le teníamos que cumplir, nosotros teníamos que cumplirle a los alcaldes, que son los anteriores, no son los que están hoy, pero que hicieron la tarea de presentar para cofinanciar sus proyectos de vías terciarias, y antes de ir a acudir a nada más, teníamos que honrar ese compromiso y luego conseguir recursos para hacer cosas nuevas. Entonces, tengan la certeza que sí, yo soy de las que creo que hay que buscar otras alternativas, pero primero nosotros teníamos que sacar adelante los contratos que encontramos, honrarlos, hoy puedo decir que tenemos 27 de los 29 proyectos andando.</p> <p>Quiero simplemente mencionar que en cuanto a la vía al Llano, sí, es cierto, nosotros encontramos un contrato que no solamente no incluía el mantenimiento de la vía antigua, sino que excluye los puntos críticos, suscrito también por el gobierno anterior, pero con eso nos sentamos desde octubre del 2018 a buscar salidas y alternativas, y en este gobierno, no solamente hemos destinado alrededor de 400.000 millones de pesos del presupuesto nacional</p>
<p>para atender puntos críticos, entendiendo la problemática que implica la vía al Llano, y que conectan no solo con el Meta, sino con todos los departamentos de la altillanura, en eso estoy absolutamente de acuerdo y lo celebro, si no que nos tocó hacer un estudio para identificar qué había pasado en el kilómetro 58, cuál era la solución definitiva, cuando nos entregaron el estudio que la solución definitiva era un viaducto, entonces nos tocaba contratar los estudios y diseños del viaducto, y afortunadamente ya está en proceso la licitación que esperamos adjudicar en octubre.</p> <p>También decirles, que ese congreso ha pedido una adición para atención de puntos críticos, porque no están incluidos en el contrato, y se está buscando una salida jurídica para que consiguiendo los recursos obviamente, la atención de los puntos críticos esté dentro del contrato, eso es una realidad, pero eso es lo que nosotros encontramos y nos sentamos todos a tratar de solucionar. En esa medida también les digo que cuando el año que viene se entregue Chirajara – Fundadores, salvo el puente Chirajara que apenas se está empezando a construir, porque hubo 2 años de debate técnico para garantizar que cumplía con todas las especificaciones técnicas que se requiere, ya esa segunda calzada en su mayoría va a estar hecha de la parte que es, y esa segunda calzada no se ha visto afectado en épocas de invierno, afortunadamente esa segunda calzada son túneles, viaductos, y cuando es a campo abierto tiene grandes estabilizaciones, y de hecho, en puntos donde la primera calzada ha habido derrumbes, se pone inmediatamente bidireccional la segunda y no se ha afectado la movilidad, las afectaciones han sido sobre la primera, nosotros esperamos que cuando se entregue el túnel de Buenavista en febrero y el total del proyecto en mayo a más tardar, se va a lidiar la situación, qué pasa, qué se afecta, la que se afecta es la vía original que lleva 60 años, que es producto de otros contratos históricos, pero que aquí nos teníamos todos que sentar, en lugar de ver qué había pasado, a ver cómo lo solucionábamos, y por eso simplemente reitero que en esa medida en eso estamos trabajando, para dejar una solución definitiva que involucre la atención por parte del concesionario de esos puntos críticos, entendiendo las dificultades del Llano. Y ya hay un contrato del INVÍAS para tener los puntos críticos de la vía antigua, el punto crítico está de la vía antigua, ya está adjudicado, precisamente porque es competencia del INVÍAS, ya que no estaba incluido.</p> <p>Solo reiterarle al senador Name, que evidentemente como ya lo anunció el director de la ANI, que es quien está a cargo, se iniciaron procesos sancionatorios, si, también encontramos un proyecto complejo, un proyecto que nos tocó sentarnos durante 3 años y que estaba, no</p>	<p>recuerdo en qué porcentaje, pero había era una carta blanca en el aeropuerto de Barranquilla, y que nos sentamos a presionar y también funcionarios a tomar decisiones para revisar cómo podíamos ir avanzando, porque como ustedes saben nosotros no les pagamos si no cuando entregan obra, no les pagamos nunca anticipo en una concesión, esa es una alianza público-privada, en esa medida ese proyecto tenía una estructura que era muy compleja y algunos de los accionistas -como dicen muy bien- tienen problemas de embargos que afectaron su liquidez, y en esa medida nos sentamos a mirar cómo se hacían algunos otros si, para poder disminuir los hitos, y cuando construyeran poder ir liberando caja que les permitiera que los bancos le prestaran, y ya estaba la CAF dispuesta a prestar recursos, cuando vino la pandemia y quedaron sin ingresos todos los aeropuertos durante 7 meses, pero no obstante eso ya en este momento están recuperados, y por eso hemos iniciado procesos sancionatorios y caducaremos a lo que haya lugar si ese es el caso, si no hay un plan remedial que nos permita terminar el aeropuerto en este gobierno, esa es la decisión, así lo ha anunciado el director de la ANI, ya inició procesos sancionatorios, en algunos casos se han presentado, han remediado el incumplimiento, otros procesos siguen, y tenga la certeza Senador Name que seguiremos en ese tema, porque de lo que se trata es de tener un mejor sistema y obviamente cada día controlar y presionar, porque es la forma como hemos podido sacar adelante los proyectos de la cuarta generación de concesiones, exigiendo, todos trabajando de manera articulada, con el apoyo de muchos de ustedes en las regiones, con las comunidades, definiendo esquemas de tarifas preferenciales, el 83% de las concesiones del país tienen esquemas de tarifas preferenciales para las personas que viven alrededor de las concesiones, y en esa medida lo hemos podido hacer, gracias a que muchos de ustedes nos han apoyado en esas conversaciones; pero esa es fundamentalmente la razón por la que tenemos que tener las dos modalidades de financiación de infraestructura, porque es totalmente insuficiente hacer obra pública, si solo fuera por obras pública, no tendríamos ni siquiera los avances que tenemos - como digo yo- en los proyectos de las concesiones de cuarta generación, que tienen unos contratos estándar, que no tienen anticipos, que garantizan que hay un prestamista que presta los recursos para terminar una obra en 4 años, y no en 15 y 20 años como pasa con las carreteras del INVÍAS, tienen razón, así es, porque ese es el sistema y ese es el sistema el que ha primado ahora, porque hay otros gastos sociales que son muy importantes también, como las pensiones, la educación, que ustedes también reclaman por ello.</p>

<p>Claro, yo comparto con el señor presidente de la SAC, y con todos los presentes y el Senador citante, que tenemos que revisar cómo hacer para garantizar recursos de largo plazo, pero lo más importante es que hoy sí les puedo decir, que ya me informan que tenemos casi un 90% inventariado las vías terciarias del país con imágenes satelitales, y esperamos entregarlos todos antes de finalizar el año, esto me está reportando a mí el Departamento Nacional de Planeación, cosa que no existía, y es un inventario georeferenciados; eso nos va a permitir que también tenemos, hemos acompañado los planes viales municipales de casi de 99 municipios PDET, que estamos acompañando los de 60, que eso les permitirá priorizar y acceder a recursos de distintas fuentes, pero sobre todo con la metodología y la facilitación que ha hecho el INVÍAS.</p> <p>Y que también senadora Daira, y a eso se refería el director del INVÍAS, Juan Esteban, también Senadora Daira hoy existen muchos proyectos que tienen tramos de prueba con productos de innovación, productos que valen 300 y 400 millones el kilómetro, y durante ese tiempo, porque fue el plan de desarrollo el que nos permitió tener productos, tramos de prueba con proyectos de innovación, mientras se expedían las normas técnicas, este año a final de año a más tardar se estarán expidiendo más de 100 normas técnicas nuevas, producto de todas las ruedas de innovación que ha venido haciendo el INVÍAS, precisamente para buscar alternativas y hacer más eficiente el uso de los recursos, porque no todo requiere placa huella, en unos casos lo que se requiere es transitabilidad, y eso pasa a veces por tener productos innovadores, como los que mencionan, con polímeros, biopolímeros, hay distintas experiencias que han sido exitosas, dependiendo del tipo de intervención, sobre eso el director del INVÍAS podrá dar más en detalle, pero usted tiene razón, y en eso hemos venido trabajando estos 3 años, también en sacar las normas técnicas nuevas, pero ya en muchos de los proyectos que se han cofinanciado de vías terciarias con Colombia rural, hay productos innovadores que tienen mucho menores costos, pero en tramos de prueba, que es lo que nos ha permitido la ley, ¿y qué es lo que nos permitía la ley? Antes de sacar las nuevas normas técnicas, que tienen todo un trámite y un procedimiento legal que toca notificar internacionalmente, etc, tiene todo un proceso, pero que esperamos que este año salgan 100 por lo menos normas técnicas nuevas.</p> <p>Y finalmente decirles, solo cerrar diciéndoles, que claro que sí, van a contar siempre con un equipo y un ministerio dispuesto a buscar alternativas, porque de eso se trata, se trata de buscar alternativas, de pensar a futuro qué sucede con los contratos que hoy existen Senador</p>	<p>Carlos Felipe, que meterle más, o sea, los contratos tienen un modelo financiero y estar en un contrato, cualquier cosa que implique meterle más obra a los contratos existentes, implicaría una modificación al contrato y buscar los recursos, porque no con cargo, ese modelo financiero de ese contrato está así, no es con cargo los recursos que hay que tienen un modelo financiero, entonces, sí, hoy en día por lo menos lo primero en los proyectos de la quinta generación de concesiones, salvo en ALO Sur, como saben, en ninguno hay nuevos peajes, me parece que eso es una cosa importante; y segundo, también se obliga a invertir un 0.5% del total en proyectos sociales, eso no pasaba antes, antes no se obligaba y simplemente eran la buena voluntad de las partes de hacerlo, además de contratar empleo en la región con porcentajes, claramente, así como en los contratos de Colombia rural, y por eso y gracias al apoyo de ustedes, también quiero decir que el año pasado logramos, no solo levantar el techo fiscal, sino volver a darle el INVÍAS que es quien invierte en aquellas zonas que no son concesionales, porque no tienen el tráfico suficiente para admitir un proyecto de inversión privada, fue precisamente gracias a ustedes, al levantamiento de ese techo fiscal, donde se invirtieron y se sacaron los recursos de 11.5 billones de pesos para completar vías nacionales; yo, ustedes saben lo que es vías terciarias, pero aquí hay departamentos que todavía no se conectaban entre sí, vías nacionales que no se conectaban entre sí, ustedes los mencionan, sobre, por ejemplo la variante San Francisco – Mocoa, cosa que llevaban años haciéndose y que nadie tomaba la decisión de ver cómo los terminábamos, y eso lo vamos a hacer gracias a eso, y si, son vigencias futuras a 10 años, algunos proyectos por unos mecanismos contractuales se pueden anticipar las vigencias futuras y acelerar su ejecución, pero todos se van a construir entre 5 y 10 años, algunos tomarán 10 años por su complejidad técnica, pero es así por la limitación de caja que tiene la nación para la obra pública.</p> <p>Y Senador, para la variante Timbío - El Estanquillo, está quedando dentro de la estructuración Pasto – Popayán, el compromiso del gobierno es dejar estructurado el proyecto de la doble Calzada Pasto – Popayán, que culminaría de alguna manera todos esos, de alguna manera compromisos de compromiso por Colombia, donde estamos invirtiendo en contratos en el anillo del macizo colombiano y en otras vías en esa zona -como usted lo sabe- de la variante San Francisco – Mocoa. Y efectivamente después de un gran esfuerzo logramos ceder el contrato de Santana – Mocoa – Neiva, y el compromiso inicial es que la inversión inicial es poner a punto la vía, es decir, reparar y puntos críticos, para ponerla a punto, y esa va a ser la prioridad obviamente, y la idea es de alguna manera trabajar en los dos departamentos, se empezó, en el plan remedial se empezó por la vía Pitalito - San</p>
<p>Agustín, pero ahorita ya estamos empezando el de los dos departamentos hacia acá. Tenga la certeza que fue un trabajo enorme lograr esa sesión, precisamente gracias a exigir y a no claudicar en exigirle al concesionario, y en exigir además un plan remedial y en un proceso sancionatorio, de no haber sido así, no habíamos logrado la cesión, pero lo logramos y todavía nos queda uno por ceder y esperemos que lo logremos hacer.</p> <p>-El honorable senador, Alejandro Corrales Escobar ante el uso de la palabra otorgado por la presidente de la Comisión, señala: presidenta, muchas gracias. Yo creo que, pues son las 3 de la tarde y faltan por intervenir FENAVI, FEDEGAN, el señor Archila y pues a mí, y faltaba incluso el doctor Juan Esteban Gil, yo acojo una sugerencia que había hecho alguno de los Senadores, y era que se continuara el debate mañana y mañana lo terminaríamos, si a usted le parece bien señora presidenta.</p> <p>-La honorable senadora Galvis Méndez Daira de Jesús presidente: Senador, ya yo le di respuesta al Senador José Obdulio Gaviria, quien fue quien sugirió que continuáramos el debate para el día de mañana; valdría la pena preguntarle a los funcionarios presentes si se comprometen en el día de mañana, pero en todo caso demos por finalizada la parte de hoy y finalmente sabemos para cuándo se cita, si es para mañana, que me gustaría mañana, pero lo fundamental es terminar lo que comenzamos hoy. Tiene el uso de la palabra usted Senador Alejandro Corrales.</p> <p>-Interviene el honorable senador, Alejandro Corrales Escobar: Presidenta, muchas gracias, yo quiero agradecer a la ministra, a la doctora Ángela María Orozco; al doctor Juan Esteban Gil por haber venido hoy a esta citación, al director de INVÍAS, por haber venido a esta citación, y me parece que usted y los honorables Senadores que proponen que continúe mañana, tienen toda la razón, acojo esa sugerencia, les agradezco a todos y espero podamos entonces terminarla el día de mañana, muy amable.</p> <p>-Por instrucciones de la señora presidente de la Comisión, la secretaria de la Comisión Quinta anuncia a los honorables senadores que en la próxima sesión de la Comisión, se van a discutir y votar en primer debate los siguientes proyectos de ley:</p>	<p>1°. Proyecto de ley 497 de 2021 Senado - 037 de 2020 Cámara “por medio de la cual se incentiva el uso productivo de la guadua y el bambú y su sostenibilidad ambiental en el territorio nacional”.</p> <p>2°. Proyecto de ley número 471 de 2021 Senado - 146 de 2020 Cámara “por medio del cual se promueve la arborización urbana y periurbana con énfasis en especies nativas para conservar la biodiversidad y mejorar el equilibrio ambiental de los distritos y municipios de todo el territorio nacional”.</p> <p>3°. Proyecto de ley número 044 de 2021 Senado “por el cual se prohíbe el uso del glifosato y sus derivados en la implementación de la política nacional de drogas y se dictan otras disposiciones”.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La honorable senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, presidente, una vez confirmado por parte de la señora secretaria que no hay proposiciones, procede a señalar: Bueno, consultados los invitados y citados, garantizan su presencia en el día de mañana? - La doctora Delcy Hoyos Abad, secretaria: Toca consultar con cada uno señora presidente, por lo que se procederá a informar, si hay posibilidad de continuarlo mañana mismo con todos, con los citados e invitados. - La honorable senadora Galvis Méndez Daira de Jesús presidente: Siendo así las cosas, se da por terminada la sesión de hoy 14 de septiembre y se cita a los miembros de la Comisión Quinta Constitucional para el día de mañana, bien sea para debate de control político, o ya para dar trámite a los proyectos de ley que se encuentran pendientes. En todo caso por secretaría se les avisará la hora y el objeto. - La secretaria de la Comisión, doctora Delcy Hoyos Abad, procede a informar: Hay un debate citado para mañana presidente, de todas maneras, si se continúa con el debate de hoy sería terminar el debate y continuar con el otro que está citado también. - La honorable senadora Galvis Méndez Daira de Jesús presidente: En el transcurso de la tarde de hoy, se le avisará a los miembros de la Comisión, cuál es el debate objeto del día de mañana, de sesión del día de mañana.

Dar las gracias a todos los asistentes en el día de hoy, especialmente a la señora ministra de Transporte, a los miembros de los diferentes gremios económicos, a los citados en general, y felicitar a los citantes, doctores Alejandro Corrales, del partido Centro Democrático; y al Senador Didier Lobo Chinchilla, del partido Cambio Radical. Muchas gracias a todos, Dios los bendiga, nos vemos mañana.

DAIRA DE JESÚS GALVIS MÉNDEZ
Presidente

SANDRA LILIANA ORTIZ NOVA
Vicepresidente



DILCY HOYOS ABAD
Secretaría General