



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - Nº 99

Bogotá, D. C., lunes, 21 de febrero de 2022

EDICIÓN DE 67 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

CONTENIDO

Págs.

Acta de Plenaria número 219 de la sesión ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021.....	2
Secretario General Jorge Humberto Mantilla Serrano.....	2
Excusas	7
Incapacidades.....	8
Orden del Día.....	8
Intervención Representante María José Pizarro Rodríguez.....	14
Intervención Representante Buenaventura León León.....	15
Intervención Representante Édwing Fabián Díaz Plata.....	16
Intervención Representante José Edilberto Caicedo Sastoque.....	16
Intervención Representante Harry Giovanni González García.....	17
Reproducción audiovisual.....	17
Intervención Representante Harry Giovanni González García.....	17
Intervención Representante Édwin Fabián Orduz Díaz.....	17
Himno Nacional.....	18
Intervención Representante Nevardo Eneiro Rincón Vergara.....	18
Minuto de silencio.....	18
Quórum Decisorio.....	18
Intervención Representante John Jairo Roldán Avendaño.....	19
Reproducción audiovisual.....	19
Intervención Representante Nidia Marcela Osorio Salgado.....	24
Intervención Representante John Jairo Berrío López.....	25
Intervención Representante John Jairo Bermúdez Garcés.....	27
Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León.....	28
Proyección audiovisual.....	29
Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León.....	29
Intervención Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara.....	31
Intervención Representante Henry Cuéllar Rico.....	33
Intervención Alcalde de Barbosa, doctor Édgar Augusto Gallego.....	33
Intervención Alcalde de Copacabana, doctor Héctor Monsalve Restrepo.....	35
Intervención Alcalde de Bello, doctor Óscar Andrés Pérez Muñoz.....	36
Intervención Alcalde de Copacabana, doctor Héctor Monsalve Restrepo.....	36
Intervención del Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctor Juan David Palacio Cardona.....	37
Intervención Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia, doctor Juan Pablo López Cortés.....	38
Contralor Delegado para el Sector de la Infraestructura, doctor Gabriel Adolfo Jurado Parra.....	40
Señora Viceministra de Infraestructura, doctora Olga Lucía Ramírez.....	41
Proyección audiovisual.....	41
Señor Presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres.....	43

	Págs.
Proyección audiovisual	43
Señor Presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres	44
Intervención Representante Mónica María Raigoza Morales.....	48
Intervención Representante Jairo Reinaldo Cala Suárez	50
Intervención Representante John Arley Murillo Benítez.....	51
Intervención Representante Carlos Eduardo Acosta Lozano.....	51
Intervención Representante Cesar Augusto Lorduy Maldonado	52
Intervención Representante Gabriel Jaime Vallejo Chujfi	52
Intervención Representante León Fredy Muñoz Lopera	54
Intervención Representante Édwing Fabián Díaz Plata:	54
Intervención Representante Wílmer Leal Pérez.....	57
Intervención Representante Jorge Alberto Gómez Gallego.....	57
Intervención Representante Buenaventura León León	59
Intervención Representante Félix Alejandro Chica Correa	59
Intervención Representante Irma Luz Herrera Rodríguez	60
Intervención Representante John Jairo Roldán Avendaño.....	61
Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León	61
Intervención Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara.....	62
Intervención Representante John Jairo Bermúdez Garcés.....	63
Intervención Representante Nidia Marcela Osorio Salgado.....	63
Intervención Alcalde de Barbosa (Antioquia), Augusto Gallego Arias	64
Intervención Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Manuel Felipe Gutiérrez Torres	65
Intervención Representante John Jairo Roldán Avendaño.....	65

ACTAS DE PLENARIA

Legislatura 20 de julio 2020 - 20 de junio de 2021

Acta de Plenaria número 219 de la sesión ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021

Presidencia de los honorables Representantes, *Germán Alcides Blanco Álvarez, Astrid Sánchez Montes de Oca, Carlos Germán Navas Talero.*

<p>En la República de Colombia, el día miércoles 28 de abril de 2021, abriendo el registro a las 2:05 p. m., dando inicio a las 2:36 p. m., atendiendo la convocatoria a sesión virtual/remota y semipresencial, a través de la plataforma Google Meet, se reunieron los Honorables Representantes que adelante se indican, con el fin de sesionar de conformidad con el mandato legal, coordinada desde el Salón Elíptico del Capitolio Nacional por la Secretaría General de la Corporación.</p> <p>El señor Presidente de la Corporación dispuso que los Honorables Representantes se registraran por el sistema electrónico y manual, con el fin de establecer el quórum reglamentario, petición que fue cumplida, con el siguiente resultado.</p>	<div style="text-align: right;">  <p>CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> </div> <p>SbSG.2.1-0159- 21 Bogotá, D.C., mayo 06 de 2021</p> <p>Doctor JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO Secretario General H. Cámara de Representantes Bogotá D.C.</p> <p>ASUNTO: ASISTENCIA SESIÓN PLENARIA ABRIL 28 DE 2021.</p> <p>Respetado doctor Mantilla:</p> <p>Me permito certificar la asistencia de los Honorables Representantes a la Cámara, correspondiente a la sesión Plenaria de la Corporación, el día MIÉRCOLES 28 DE ABRIL DE 2021, de igual manera, se anexa copia del registro manual y se relaciona los nombres de los Representantes a la Cámara que no asistieron con excusa y sin excusa, así:</p> <p>REGISTRO MANUAL:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ACOSTA INFANTE YENICA SUGEIN 2. ACOSTA LOZANO CARLOS EDUARDO 3. AGUILERA VIDES MODESTO ENRIQUE 4. ALBAN URBANO LUIS ALBERTO 5. ANGULO VIVEROS MILTON HUGO 6. ARANA PADAUI YAMIL HERNANDO 7. ARANGO CARDENAS OSCAR CAMILO 8. ARCOS BENAVIDES OSWALDO 9. ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO 10. ARIAS BETANCUR ERWIN 11. ARIAS FALLA JENNIFER KRISTIN 12. ARROYAVE RIVAS FABIO FERNANDO 13. ASPRILLA REYES INTI RAUL 14. BALLESTEROS ARCHILA EDWIN GILBERTO 15. BANGUERO ANDRADE HERNAN 16. BARRAZA ARAUT JEMLI LIZETH 17. BENAVIDES SOLARTE DIELA LILIANA 18. BENEDETTI MARTELO JORGE ENRIQUE 19. BERMUDEZ GARCES JOHN JAIRO 20. BERMUDEZ LASSO ALEXANDER HARLEY 21. BERRIO LOPEZ JHON JAIRO 22. BETANCOURT PEREZ BAYARDO GILBERTO 23. BLANCO ALVAREZ GERMAN ALCIDES 24. BONILLA SOTO CARLOS JULIO 25. BURGOS LUGO JORGE ENRIQUE
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Continuación Oficio SbsG.2.1-0159-21 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 28 de 2021.....

26. CAICEDO SASTOQUE JOSE EDILBERTO
27. CALA SUAREZ JAIRO REINALDO
28. CALLE AGUAS ANDRES DAVID
29. CARDENAS MORAN JOHN JAIRO
30. CARRASQUILLA TORRES SILVIO JOSE
31. CARREÑO CASTRO JOSE VICENTE
32. CARREÑO MARIN CARLOS ALBERTO
33. CARRILLO MENDOZA WILMER RAMIRO
34. CELIS VERGEL JUAN PABLO
35. CHACON CAMARGO ALEJANDRO CARLOS
36. CHICA CORREA FELIX ALEJANDRO
37. CORDOBA MANYOMA NILTON CORDOBA
38. CORREA LOPEZ JOSE LUIS
39. CORREAL HERRERA HENRY FERNANDO
40. CRISTANCHO TARACHE JAIRO GIOVANNY
41. CRISTO CORREA JAIRO HUMBERTO
42. CUELLAR RICO HENRY
43. CUELLO BAUTE ALFREDO APE
44. CUENCA CHAUX CARLOS ALBERTO
45. CURE CORCIONE KAREN VIOLETTE
46. DAZA IGUARAN JUAN MANUEL
47. DEL RIO CABARCAS ALONSO JOSE
48. DELUQUE ZULETA ALFREDO RAFAEL
49. DIAZ LOZANO ELBERT
50. DIAZ PLATA EDWING FABIAN
51. ECHAVARRIA SANCHEZ JUAN DIEGO
52. ECHEVERRY ALVARAN NICOLAS ALBEIRO
53. ENRIQUEZ ROSERO TEREZA DE JESUS
54. ESPINAL RAMIREZ JUAN FERNANDO
55. ESTUPIÑAN CALVACHE HERNAN GUSTAVO
56. FARELO DAZA CARLOS MARIO
57. FERNANDEZ NUÑEZ CIRO
58. FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO
59. GAITAN PULIDO ANGEL MARIA
60. GARCES ALJURE CHRISTIAN MUNIR
61. GARZON RODRIGUEZ HERNAN HUMBERTO
62. GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO
63. GOEBERTUS ESTRADA JUANITA MARIA
64. GOMEZ BETANCURT LUIS FERNANDO
65. GOMEZ GALLEGO JORGE ALBERTO
66. GOMEZ MILLAN ADRIANA
67. GOMEZ ROMAN EDGAR ALFONSO
68. GONZALEZ DUARTE KELYN JOHANA
69. GONZALEZ GARCIA HARRY GIOVANNY
70. GRISALES LONDOÑO LUCIANO
71. HERNANDEZ CASAS JOSE ELVER
72. HERNANDEZ LOZANO ANATOLIO
73. HERRERA RODRIGUEZ IRMA LUZ
74. HOYOS GARCIA JOHN JAIRO
75. HURTADO SANCHEZ NORMA
76. JARAMILLO LARGO ABEL DAVID

Continuación Oficio SbsG.2.1-0159-21 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 28 de 2021.....

128. REINALES AGUDELO JUAN CARLOS
129. RESTREPO ARANGO MARGARITA MARIA
130. RESTREPO CORREA OMAR DE JESUS
131. REYES KURI JUAN FERNANDO
132. RICO RICO NESTOR LEONARDO
133. RINGON VERGARA NEVARDO ENEIRO
134. RIVERA PEÑA JUAN CARLOS
135. ROBLEDI GOMEZ ANGELA MARIA
136. RODRIGUEZ CONTRERAS JAIME
137. RODRIGUEZ PINZON CIRO ANTONIO
138. RODRIGUEZ RODRIGUEZ EDWARD DAVID
139. ROJANO PALACIO KARINA ESTEFANIA
140. ROJAS LARA RODRIGO ARTURO
141. ROLDAN AVENDAÑO JOHN JAIRO
142. SALAZAR LOPEZ JOSE ELIECER
143. SANCHEZ LEAL ANGELA PATRICIA
144. SANCHEZ LEON OSCAR HERNAN
145. SANCHEZ MONTES DE OCA ASTRID
146. SANTOS GARCIA GABRIEL
147. SOTO DE GOMEZ MARIA CRISTINA
148. TAMAYO MARULANDA JORGE ELIECER
149. TORO ORJUOLA MAURICIO ANDRES
150. TRIANA QUINTERO JULIO CESAR
151. USCATEGUI PASTRANA JOSE JAIME
152. VALDES RODRIGUEZ EDWIN ALBERTO
153. VALENCIA MONTAÑA MONICA LILIANA
154. VALLEJO CHUJFI GABRIEL JAIME
155. VEGA PEREZ ALEJANDRO ALBERTO
156. VELEZ TRUJILLO JUAN DAVID
157. VERGARA SIERRA HECTOR JAVIER
158. VILLALBA HODWALKER MARTHA PATRICIA
159. VILLAMIL QUESSEP SALIM
160. VILLAMIZAR MENESES OSCAR LEONARDO
161. WILLS OSPINA JUAN CARLOS
162. YEPES MARTINEZ JAIME ARMANDO
163. ZABARAIN D'ARCE ARMANDO ANTONIO
164. ZORRO AFRICANO GLORIA BETTY
165. ZULETA BECHARA ERASMO ELIAS

TOTAL REPRESENTANTES QUE SE REGISTRARON MANUALMENTE: CIENTO SESENTA Y CINCO (165)

1. AMAR SEPULVEDA JOSE GABRIEL
2. CABRALES BAQUERO ENRIQUE
3. GUIDA PONCE HERNANDO
4. VALENCIA INFANTE HAROLD AUGUSTO

REPRESENTANTES QUE NO ASISTIERON – CON EXCUSA:
TOTAL REPRESENTANTES CON EXCUSA: CUATRO (04)

Continuación Oficio SbsG.2.1-0159-21 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 28 de 2021.....

77. JARAVA DIAZ MILENE
78. JAY-PANG DIAZ ELIZABETH
79. LEAL PEREZ WILMER
80. LEON LEON BUENAVENTURA
81. LIZCANO GONZALEZ OSCAR TULIO
82. LONDOÑO GARCIA GUSTAVO
83. LOPEZ JIMENEZ JOSE DANIEL
84. LOPEZ MORALES NUBIA
85. LORDUY MALDONADO CESAR AUGUSTO
86. LOZADA POLANCO JAIME FELIPE
87. LOZADA VARGAS JUAN CARLOS
88. LOZANO DE LA OSSA FRANKLIN DEL CRISTO
89. MANZUR IMBETT WADITH ALBERTO
90. MARTINEZ RESTREPO CESAR EUGENIO
91. MATIZ VARGAS ADRIANA MAGALI
92. MEDINA ARTEAGA AQUILEO
93. MENDEZ HERNANDEZ JORGE
94. MIRANDA PEÑA LUVI KATHERINE
95. MOLANO PIÑEROS RUBEN DARIO
96. MONEDERO RIVERA ALVARO HENRY
97. MONTES DE CASTRO EMETERIO JOSE
98. MORENO VILLAMIZAR CHRISTIAN JOSE
99. MUÑOZ CERON FABER ALBERTO
100. MUÑOZ DELGADO FELIPE ANDRES
101. MUÑOZ LOPERA LEON FREDY
102. MURILLO BENITEZ JHON ARLEY
103. NAVAS TALERO CARLOS GERMAN
104. ORDUZ DIAZ EDWIN FABIAN
105. ORTIZ JOYA VICTOR MANUEL
106. ORTIZ LALINDE CATALINA
107. ORTIZ NUÑEZ HECTOR ANGEL
108. ORTIZ ZORRO CESAR AUGUSTO
109. OSORIO JIMENEZ DIEGO JAVIER
110. OSORIO SALGADO NIDIA MARCELA
111. PACHON ACHURY CESAR AUGUSTO
112. PADILLA OROZCO JOSE GUSTAVO
113. PARODI DIAZ MAURICIO
114. PATIÑO AMARILES DIEGO
115. PEINADO RAMIREZ JULIAN
116. PERDOMO ANDRADE FLORA
117. PEREZ PINEDA OSCAR DARIO
118. PIEDRAHITA LYONS SARA ELENA
119. PINEDO CAMPO JOSE LUIS
120. PISSO MAZABUEL CRISANTO
121. PIZARRO RODRIGUEZ MARIA JOSE
122. PUENTES DIAZ GUSTAVO HERNAN
123. PULIDO NOVOA DAVID ERNESTO
124. QUINTERO CARDONA ESTEBAN
125. QUINTERO ROMERO ELOY CHICHI
126. RACERO MAYORCA DAVID RICARDO
127. RAIGOZA MORALES MONICA MARIA

Continuación Oficio SbsG.2.1-0159-21 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 28 de 2021.....

REPRESENTANTES QUE NO ASISTIERON – SIN EXCUSA
TOTAL REPRESENTANTES SIN EXCUSA: CERO (0)

Cordialmente,



RAÚL ENRIQUE AVILA HERNÁNDEZ.
Subsecretario General

1. Asistencia 2 de abril de 2021
2. Excusas 28 de abril de 2021

C.C. Comisión Acreditación Documental
Sección Relatoría

Ingrid N



ASISTENCIA

Nombre Sesión

Correo Asistente

28 abr 2021 - 28 abr 2021

	fechaConfirmacion	Correo Asistente	Nombre Sesión
1.	28 abr 2021 14:14:36	yenica.acosta@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
2.	28 abr 2021 14:33:53	yamil.arana@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
3.	28 abr 2021 14:07:26	wilmer.leal@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
4.	28 abr 2021 14:27:30	wilmer.carrillo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
5.	28 abr 2021 15:36:33	wadith.manzur@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
6.	28 abr 2021 14:50:11	victor.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
7.	28 abr 2021 14:09:58	teresa.enriquez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
8.	28 abr 2021 14:29:49	silvio.carraquilla@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
9.	28 abr 2021 15:08:06	sara.piedrahita@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
10.	28 abr 2021 14:11:30	salim.villamil@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
11.	28 abr 2021 14:11:58	ruben.molano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
12.	28 abr 2021 14:12:26	rodrigo.rojas@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
13.	28 abr 2021 14:22:29	ricardo.ferro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
14.	28 abr 2021 14:17:41	oswaldo.arcos@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
15.	28 abr 2021 14:53:36	oscar.villamizar@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
16.	28 abr 2021 14:23:01	oscar.sanchez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
17.	28 abr 2021 14:08:16	oscar.perez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
18.	28 abr 2021 14:16:33	oscar.lizcano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
19.	28 abr 2021 14:20:28	oscar.arango@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
20.	28 abr 2021 14:11:55	omar.restrepo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
21.	28 abr 2021 14:31:25	nubia.lopez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
22.	28 abr 2021 14:55:49	norma.hurtado@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
23.	28 abr 2021 14:24:14	nilton.cordoba@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
24.	28 abr 2021 14:17:29	nidia.osorio@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
25.	28 abr 2021 14:12:59	nicolas.echeverry@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
26.	28 abr 2021 18:17:04	nevardo.rincon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
27.	28 abr 2021 14:07:10	nestor.rico@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
28.	28 abr 2021 14:06:33	monica.valencia@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
29.	28 abr 2021 14:23:03	monica.raigoza@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
30.	28 abr 2021 14:20:37	modesto.aguilera@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
31.	28 abr 2021 14:37:38	milton.angulo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
32.	28 abr 2021 14:30:00	milene.jarava@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
33.	28 abr 2021 14:07:34	mauricio.toro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
34.	28 abr 2021 14:24:49	mauricio.parodi@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
35.	28 abr 2021 15:02:34	maria.soto@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
36.	28 abr 2021 15:16:57	maña.pizarro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021

37.	28 abr 2021 14:16:45	margarita.restrepo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
38.	28 abr 2021 14:15:25	luis.gomez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
39.	28 abr 2021 14:15:11	luis.alban@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
40.	28 abr 2021 14:10:18	luciano.grisales@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
41.	28 abr 2021 14:27:52	leon.munoz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
42.	28 abr 2021 14:10:34	kelyn.gonzalez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
43.	28 abr 2021 14:26:10	katherine.miranda@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
44.	28 abr 2021 14:09:13	karina.rojano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
45.	28 abr 2021 14:12:40	karen.cure@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
46.	28 abr 2021 14:13:55	julio.triana@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
47.	28 abr 2021 15:16:30	julian.peinado@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
48.	28 abr 2021 14:53:16	juanm.daza@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
49.	28 abr 2021 14:07:22	juanita.goebertus@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
50.	28 abr 2021 14:12:54	juan.wills@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
51.	28 abr 2021 14:28:56	juan.velez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
52.	28 abr 2021 14:09:58	juan.rivera@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
53.	28 abr 2021 14:18:37	juan.reyes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
54.	28 abr 2021 14:07:27	juan.reinales@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
55.	28 abr 2021 14:12:42	juan.lozada@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
56.	28 abr 2021 14:17:02	juan.espinal@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
57.	28 abr 2021 14:18:53	juan.echavarria@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
58.	28 abr 2021 14:19:11	juan.celis@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
59.	28 abr 2021 14:08:08	jose.uscategui@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
60.	28 abr 2021 14:34:54	jose.salazar@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
61.	28 abr 2021 14:27:49	jose.pinedo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
62.	28 abr 2021 14:21:44	jose.padilla@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
63.	28 abr 2021 14:48:17	jose.lopez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
64.	28 abr 2021 14:28:25	jose.hernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
65.	28 abr 2021 20:29:13	jose.correa@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
66.	28 abr 2021 14:32:22	jose.carreno@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
67.	28 abr 2021 14:26:36	jose.caicedo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
68.	28 abr 2021 14:22:42	jorge.tamayo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
69.	28 abr 2021 14:08:10	jorge.mendez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
70.	28 abr 2021 14:08:58	jorge.gomez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
71.	28 abr 2021 14:09:25	jorge.burgos@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
72.	28 abr 2021 14:29:08	jorge.benedetti@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
73.	28 abr 2021 15:39:17	john.hoyos@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
74.	28 abr 2021 14:08:33	john.bermudez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
75.	28 abr 2021 14:31:54	jhon.murillo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
76.	28 abr 2021 14:10:55	jezmi.barraza@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021

77.	28 abr 2021 14:06:05	jennifer.arias@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
78.	28 abr 2021 14:12:26	jairo.cristo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
79.	28 abr 2021 15:23:49	jairo.cristancho@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
80.	28 abr 2021 14:12:35	jairo.cala@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
81.	28 abr 2021 14:50:54	jaime.yepes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
82.	28 abr 2021 14:30:06	jaime.rodriguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
83.	28 abr 2021 14:06:38	jaime.lozada@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
84.	28 abr 2021 14:15:16	irma.herrera@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
85.	28 abr 2021 17:29:37	inti.asprilla@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
86.	28 abr 2021 14:06:22	hernang.estupinan@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
87.	28 abr 2021 14:08:38	hernan.garzon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
88.	28 abr 2021 19:33:21	hernan.banguero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
89.	28 abr 2021 14:37:34	henry.correal@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
90.	28 abr 2021 14:44:35	hector.vergara@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
91.	28 abr 2021 14:07:22	hector.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
92.	28 abr 2021 14:12:08	harry.gonzalez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
93.	28 abr 2021 14:19:07	gustavo.puentes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
94.	28 abr 2021 14:23:18	gustavo.londono@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
95.	28 abr 2021 14:25:31	gloria.zorro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
96.	28 abr 2021 14:07:06	german.blanco@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
97.	28 abr 2021 14:06:32	gabriel.vallejo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
98.	28 abr 2021 15:04:49	franklin.lozano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
99.	28 abr 2021 14:23:46	flora.perdomo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
100.	28 abr 2021 14:34:54	felix.chica@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
101.	28 abr 2021 14:13:07	felipe.munoz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
102.	28 abr 2021 14:17:34	fabiof.arroyave@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
103.	28 abr 2021 15:45:38	fabian.diaz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
104.	28 abr 2021 14:15:09	faber.munoz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
105.	28 abr 2021 14:16:23	esteban.quintero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
106.	28 abr 2021 14:36:00	erwin.arias@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
107.	28 abr 2021 14:16:50	erasmo.zuleta@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
108.	28 abr 2021 14:06:50	emeterio.montes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
109.	28 abr 2021 14:42:53	elov.quintero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
110.	28 abr 2021 14:06:52	elizabeth.jay-pang@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
111.	28 abr 2021 14:16:24	elbert.diaz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
112.	28 abr 2021 14:23:18	edwin.valdes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
113.	28 abr 2021 14:09:18	edwin.orduz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
114.	28 abr 2021 14:15:45	edwin.ballesteros@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
115.	28 abr 2021 14:12:20	edward.rodriguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
116.	28 abr 2021 14:35:11	diela.benavides@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
117.	28 abr 2021 14:07:12	diego.patino@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
118.	28 abr 2021 14:16:38	diego.osorio@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
119.	28 abr 2021 14:14:12	david.racero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
120.	28 abr 2021 14:21:22	david.pulido@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
121.	28 abr 2021 14:19:00	crisanto.pizo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021

121.	28 abr 2021 14:19:00	crisanto.pizo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
122.	28 abr 2021 14:17:10	ciro.rodriguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
123.	28 abr 2021 14:40:21	ciro.fernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
124.	28 abr 2021 16:09:08	christian.moreno@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
125.	28 abr 2021 14:49:13	christian.garces@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
126.	28 abr 2021 14:43:12	cesar.pachon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
127.	28 abr 2021 14:26:14	cesar.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
128.	28 abr 2021 14:07:54	cesar.martinez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
129.	28 abr 2021 14:06:36	cesar.lorduy@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
130.	28 abr 2021 14:09:17	catalina.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
131.	28 abr 2021 14:07:42	carlos.farelo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
132.	28 abr 2021 14:58:41	carlos.cuenca@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
133.	28 abr 2021 14:49:15	carlos.carreno@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
134.	28 abr 2021 14:07:09	carlos.bonilla@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
135.	28 abr 2021 14:52:52	carlos.ardila@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
136.	28 abr 2021 14:11:43	carlos.acosta@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
137.	28 abr 2021 14:21:06	buenaventura.leon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
138.	28 abr 2021 14:33:30	bayardo.betancourt@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
139.	28 abr 2021 14:55:15	atilano.giraldo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
140.	28 abr 2021 14:09:59	astrid.sanchezm@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
141.	28 abr 2021 14:11:22	armando.zabaraín@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
142.	28 abr 2021 14:18:02	angel.sanchez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
143.	28 abr 2021 14:49:02	angela.robledo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
144.	28 abr 2021 14:15:43	angel.gaitan@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
145.	28 abr 2021 14:37:43	andres.calle@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
146.	28 abr 2021 14:09:18	anatolio.hernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
147.	28 abr 2021 14:07:50	alvaro.monedero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
148.	28 abr 2021 15:01:06	alfredo.deluque@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
149.	28 abr 2021 14:08:29	alfredo.cuello@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
150.	28 abr 2021 14:10:44	alexander.bermudez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
151.	28 abr 2021 14:59:35	alejandro.vega@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
152.	28 abr 2021 14:16:52	alejandro.chacon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
153.	28 abr 2021 14:31:20	adriana.matiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
154.	28 abr 2021 15:12:42	adriana.gomez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
155.	28 abr 2021 14:06:31	abel.jaramillo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021

Excusas de los Representantes

José Gabriel Amar Sepúlveda

Hernando Guida Ponce

Los documentos originales de las excusas reposan en la Subsecretaría General de la Honorable Cámara de Representantes.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
JOSE GABRIEL AMAR SEPULVEDA

Barranquilla, 22 de Abril de 2021

Doctor
GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
 Presidente
Cámara de Representantes

Estimado presidente,

De conformidad con las instrucciones impartidas por parte del **H.R JOSE GABRIEL AMAR SEPULVEDA**, me permito presentar excusa médica por la inasistencia a la sesión plenaria del día de hoy.

Lo anterior, por cuanto el Representante el día de ayer resultó después de realizarse una en la ciudad de Barranquilla y hoy, se encuentra realizándose procedimientos y toma de muestras para exámenes de y chequeos médicos como parte del tratamiento ordenado por el tratante para

En archivo adjunto, remito el resultado que se realizó el Representante el día de ayer.

Agradeciendo su comprensión y colaboración.


MIGUEL ÁNGEL PACHECO VILLALOBOS
 Asesor UTL
 H.R. JOSE GABRIEL AMAR SEPULVEDA

Incapacidades de los Representantes
 Valencia Infante Harold Augusto
 Cabrales Baquero Enrique

Los documentos originales de las excusas reposan en la Subsecretaría General de la Honorable Cámara de Representantes.

Incapacidades de los Representantes
 Valencia Infante Harold Augusto
 Cabrales Baquero Enrique

Los documentos originales de las excusas reposan en la Subsecretaría General de la Honorable Cámara de Representantes.

FUNDACION SANTA FE DE BOGOTA
INDICACIONES

Paciente: 655578-HAROLD AUGUSTO VALENCIA INFANTE
 Convenio: COLMEDICA - PIEDRAS PRECIOSAS
 Fecha de Nacimiento: 1972/07/08 Edad: 48AÑOS
 No. Historial: 2727
 Tipo Vinculación: BENEFICIARIO
 Categoría: A

SE EXPIDE INCAPACIDAD MÉDICA POR 30 DÍAS
 FECHA DE INICIO: 23/04/2021
 FECHA DE FINALIZACIÓN: 20/05/2021
 IDA: _____

Fecha de Indicación: 2021/04/28 02:08:36:000PM Firma Prestador:
 Nombre Prestador: COLON PERA CHRISTIAN ALEJANDRO GUILLERMO
 Registro Profesional: 15556/2010

CHRISTIAN A. COLON PERA
 MEDICINA INTERNA
 ENDOSCOPIA
 C.E. 886477 - U. JABERANA

CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Expedición: 2021 ABR 27
 1er. APELLIDO: VALENCIA 2do. APELLIDO: INFANTE
 NOMBRE: HAROLD AUGUSTO VALENCIA INFANTE
 IDENTIFICACION: 1002711100

DIAGNOSTICO: _____

CONTINGENCIA: EG M. AT EP PER

FECHA DE INICIO: 2021 Mes 4 Día 23 PROGRCA: SI NO

DÍAS DE INCAPACIDAD: 03, 01, 01 (en letras) (21) (en número)

FIRMA Y REGISTRO MEDICO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

RESOLUCIÓN N° MD- 0830 DE 2021
(27 ABR 2021)
"POR LA CUAL SE CONCEDE PERMISO A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA"
LA MESA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES
 En uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, -De las excusas aceptables. "Son excusas que permiten justificar la ausencia de los Congresistas a las Sesiones además del caso fortuito, fuerza mayor en los siguientes eventos:" numeral 3º: La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento"

Que el Representante a la Cámara, doctor HERNANDO GUIDA PONCE, mediante oficio de fecha abril 21 de 2021, solicita ante los dignatarios de la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, autorización de permiso para ausentarse de las sesiones ordinarias de la Corporación convocadas para los días veintiocho (28), veintinueve (29) de abril y cuatro (04) de mayo de la presente anualidad, en razón a la atención de asuntos de carácter personal en el anterior que requieren de su imperiosa presencia.

Que el artículo 123 de la Constitución Política, establece que los Honorables Representantes a la Cámara son servidores públicos.

Que el artículo 3º de la Ley 5ª de 1992, establece que "Cuando en el presente Reglamento no se encuentre disposición aplicable, se acudiré a las normas que regulen casos, materias o procedimientos semejantes y, en su defecto, la jurisprudencia y la doctrina Constitucional"

Que dentro del Reglamento del Congreso, la Ley 5792, no se consagró norma especial que regule el permiso remunerado para los Honorables Representantes, razón por la cual de acuerdo con el artículo 3º en vía de interpretación, le es aplicable el régimen del Servidor Público.

Que el artículo 2.2.5.17. del Decreto 1083/2015 modificado por el 848 de 2017 establece que: "...El amolado ausente calificar por escrito su permiso remunerado hasta por tres (3) días cuando medie justa causa. Corresponde al jefe del organismo respectivo, o a quien haya delegado la facultad, el autorizar o negar los permisos..."

Que conforme a los considerandos anteriores, media justa causa para conceder permiso al Honorable Representante a la Cámara, doctor HERNANDO GUIDA PONCE, para que se ausente de sus funciones congresuales por los días veintiocho (28), veintinueve (29) de abril y cuatro (04) de mayo de 2021.

Que en mérito de lo expuesto, la Mesa Directiva de la Corporación

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Conceder permiso remunerado al Honorable Representante a la Cámara, doctor HERNANDO GUIDA PONCE para que se ausente de sus funciones congresuales por los días veintiocho (28), veintinueve (29) de abril y cuatro (04) de mayo de 2021, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

PARAGRAFO: Durante el término del permiso concedido, el doctor HERNANDO GUIDA PONCE tendrá derecho al reconocimiento y pago del salario y las prestaciones sociales propias de su condición congresual, y la presente resolución servirá de excusa válida por su inasistencia a las sesiones de la corporación que se llegaren a convocar.

ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **27 ABR 2021**

GERMAN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
 Presidente

ASTRID SANCHEZ MONTES DE OCA
 Primera Vicepresidenta

CARLOS GERMAN VÁSQUEZ TALERO
 Segundo Vicepresidenta

RAÚL ENRIQUE MARTÍN HERNÁNDEZ
 Subsecretario General

Prep. HENRI TAJER VAZQUEZ
 Servidor Público

La Secretaría General informa que hay quórum decisorio. La Presidencia ordena a la Secretaría General dar lectura al Orden del Día. La Secretaría General procede de conformidad.

ORDEN DEL DÍA
RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO
CÁMARA DE REPRESENTANTES
 Legislatura 2020-2021
 Del 20 de julio de 2020 al 20 de junio de 2021
 (Segundo Período de sesiones 16 de marzo al 20 de junio de 2021) artículo 138 Constitución Política, artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992

SESIÓN PLENARIA
ORDEN DEL DÍA
 Para la Sesión Ordinaria del día miércoles 28 de abril de 2021
 Hora: 2:00 p. m.

“Para esta sesión se contará con la presencia de los delegados de todos los partidos y/o movimientos políticos en el Salón Elíptico y los demás representantes a la Cámara por la plataforma Meet”.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Proposición

Debate de Control Político

“Retiro de los Peajes Niquía - Trapiche y Cabildo, ubicados en Jurisdicción de los Municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa en el área Metropolitana del Valle de Aburrá, departamento de Antioquia”.

2.1 Debate Según Proposición número 097 del 16 de marzo de 2021

En nuestra condición de Representantes a la Cámara y en los términos de los artículos 6° numeral 3, 233, 234 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, solicitamos se cite mediante sesión formal virtual a Debate de Control Político en día y hora que programe la Mesa Directiva, a la señora Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*, al señor presidente de la ANI, doctor *Manuel Felipe Gutiérrez Torres*, con el fin de analizar el tema relacionado con el retiro de los peajes Niquía -Trapiche y Cabildo, ubicados en jurisdicción de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, departamento de Antioquia, e invítese al señor Secretario Regional y Sectorial de Infraestructura, Hábitat y Sostenibilidad (Seres), doctor *Juan Pablo López Cortés*, al señor director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctor *Juan David Palacio Cardona*, al señor Alcalde Municipal de Bello (Antioquia), doctor *Óscar Andrés Pérez Muñoz*, al señor Alcalde Municipal de Copacabana (Antioquia), doctor *Héctor Monsalve Restrepo*, al señor Alcalde Municipal de Girardota (Antioquia), doctor *Diego Armando Agudelo Torres*, al señor Alcalde Municipal de Barbosa (Antioquia), doctor *Édgar Augusto Gallego Arias*, al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte* y a la señora Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*, según cuestionario que se adjuntará posteriormente.

De los Honorables Representantes,

John Jairo Roldán Avendaño, John Jairo Bermúdez Garcés, Mauricio Parodi Díaz, Nidia Marcela Osorio Salgado John Jairo Berrío López.

CUESTIONARIO**Cuestionario Proposición número 097 de marzo 16 de 2021**

Cuestionario para el señor presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) Dr. Manuel Felipe Gutiérrez Torres.

1. Tiene presupuestado la ANI entregar los peajes de Niquía-Trapiche y Cabildo del proyecto Bello-Hatillo utilizarlos como fuente de financiación para otros proyectos, de ser así, explicar para qué proyecto, por cuánto tiempo, cuántos recursos se presupuestan recaudar.

2. El proyecto al cual se le adicionan los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo, explicar tipo de proyecto, objeto, valor, tiempo de ejecución, tiempo de la concesión.
3. Explicar bajo qué Acto Administrativo se adicionan los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo, a proyectos nuevos.
4. Explicar la motivación de la decisión de continuar con peajes que se vencen en el año 2021 y que cumplieron con su objetivo inicial de la financiación de la Concesión Bello -Hatillo.
5. Relacionar el recaudo de los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo desde el día de su puesta en marcha a la fecha.
6. Cuál es el valor que presupuesta recaudar por concepto de los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo, en el tiempo de la concesión, definir con claridad monto y tiempo de la concesión 001 de 2016.
7. Sírvase adjuntar informe detallado de todo el proceso adelantado con la iniciativa privada Vías del NUS en el departamento de Antioquia, desde la presentación propuesta en el marco de la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios hasta el desarrollo del proyecto en el día de hoy.
8. Certificar mediante documentos la concertación que se llevó a cabo en su momento con la Gobernación de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y los alcaldes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, en cuanto a la extensión de la vida útil de los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo para ser incorporados dentro de la matriz de financiación del proyecto Vías del NUS.
9. Sírvase explicar en detalle la fecha en que los recaudos de los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo empiezan a ser recaudados por el proyecto Vías del NUS, especificando fecha de inicio y fecha de terminación.
10. Sírvase explicar en detalle según los estudios de tránsito promedio diario (TPD), cuánto se tiene estimado recaudar en cada uno de los peajes Niquía-Trapiche y Cabildo, desde la fecha referenciada de inicio y terminación por parte del proyecto Vías del NUS.

Cuestionario para la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez.

1. Sírvase certificar si es de su conocimiento, que el Ex ministro de Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego Henao (q.e.p.d.), firmó un compromiso como representante del Gobierno nacional con las autoridades del

departamento de Antioquia, gobernador, gerente del Área Metropolitana y alcaldes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, para que se tomara en conjunto la decisión del futuro de los peajes Niquía-Trapiche-Cabildo a partir de su terminación en mayo de 2021.

2. Sírvase certificar si podía la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) en el año 2015 comprometer el funcionamiento de los peajes Niquía-Trapiche-Cabildo, que financian la doble calzada Bello-Hatillo en la financiación del Proyecto Vías del NUS.
3. ¿Cuál es la posición del Ministerio de Transporte respecto a la reubicación de los peajes en el norte del Área Metropolitana Niquía, Trapiche y Cabildo?

Cuestionario para el Secretario Regional y Sectorial de Infraestructura, Hábitat y Sostenibilidad (Seres), doctor Juan Pablo López Cortés.

1. Sírvase certificar la fecha en la que el departamento de Antioquia y el Área Metropolitana le entregan nuevamente la vía entre Bello y el corregimiento de Hatillo municipio de Barbosa al gobierno nacional.
2. Sírvase certificar y anexar los respectivos documentos donde está consignado que los peajes Niquía-Trapiche-Cabildo que financian el proyecto doble calzada Bello-Hatillo, serían propiedad de la Nación a partir de la devolución de la vía entre Bello y Barbosa.
3. Sírvase certificar el valor inicial del proyecto doble calzada Bello-Hatillo y el valor final con sus adiciones.
4. Sírvase anexar copia del contrato original de la concesión Bello-Hatillo y todos los otrosíes del contrato.

Adición Cuestionario para el Señor Secretario Regional y Sectorial de Infraestructura, Hábitat y Sostenibilidad (Seres), doctor Juan Pablo López Cortés.

1. Por favor indica la razón por la cual después de un recaudo por Sobretasa de Alumbrado Público superior a \$9.723.105.000 (dato a 2019) y con 45 kilómetros en doble calzada, hoy todavía se tienen 12 kilómetros sin alumbrado público en el tramo Hatillo- Pradera y otro tanto en la vía por Girardota entre Hatillo y la cabecera municipal de Barbosa o vía vieja. ¿Se van a ejecutar las obras en la vigencia de esta concesión?
2. Por favor nos indica si se ejecutará la obra inconclusa de la ruta de ciclocaminabilidad

en el tramo Hatillo - Segunda entrada de Barbosa.

3. Indique el año exacto en que se hizo el cierre financiero de la obra específicamente para el tramo Barbosa - Pradera y en general para la obra Solla - Pradera.
4. Al estar haciendo recaudo de tarifa plena en el peaje de apoyo de Cabildo, en la vía terciaria que en parte cubre al municipio de Girardota y en otra al municipio de Barbosa, ¿por qué nunca se ha hecho mantenimiento a esa vía por parte de la concesión? además indique por favor ¿cuándo se haría la reparación de la misma?
5. Bajo qué argumento se priorizó hacer obras complementarias a la doble calzada y se dejaron por fuera obras que sí hacen parte de la misma?
6. ¿Por qué no se hicieron Puentes Peatonales en el municipio de Barbosa para las comunidades de bajos recursos y estudiantes que tienen que atravesar la doble calzada para desplazarse a la cabecera municipal, máxime si fue este municipio el que pagó el costo más alto en la tarifa de peajes y además asumió un doble cobro de valorización?
7. Si el beneficio de la vía es para Antioquia, por qué no se hizo cobro de valorización por Beneficio Indirecto a todos los municipios del Área Metropolitana para financiar la obra, en cambio sí se hizo doble cobro por este concepto al municipio de Barbosa, por supuesto beneficio directo e indirecto.
8. Por los dos cobros de valorización en los años 2005 y 2014 hay un recaudo pendiente de \$10.516.729.120 de los cuales están en cobro coactivo \$8.485.424.202 (datos al año 2019). ¿Si el Ingreso Esperado se anticipó en el tiempo y se permitió destinar recursos por el recaudo para obras adicionales, realmente fue necesario el segundo cobro por valorización al municipio de Barbosa? ¿Se incurrió en una falta al principio de planeación al hacer el segundo cobro, esto si se tiene en cuenta que la obra se pagó y permitió hacer obras adicionales como el intercambio vial de la Seca con un costo inicial de \$105.659.000.000 el cual se está financiando en su totalidad con el dinero que arroja el recaudo de los peajes?
9. Porqué insisten en catalogar la vía de la doble calzada Bello-Pradera en dos obras con dos ordenanzas diferentes, si realmente se trata de un solo proyecto, bajo un solo contrato.
10. ¿Se hicieron consultas previas con la comunidad sobre extensiones de plazos en la permanencia de los peajes? En el caso de tener

actas de acuerdo con la comunidad, favor adjuntar copias, solo por este concepto.

11. ¿Cuáles han sido los beneficios otorgados a la población vulnerable del municipio de Barbosa y las veredas de Girardota, San Andrés, La Palma y Cabildo, aledañas a los peajes Trapiche y Cabildo? Favor excluir beneficios que no estén relacionados con la pregunta concreta.
12. Si en el otrosí número 3 página 14 se especifica los vehículos de los habitantes de Barbosa y de las veredas San Andrés, La Palma y Cabildo, aledañas al municipio de Girardota, estarán exentos del pago de peaje en cualquiera de las estaciones de recaudo indicadas en el otrosí número 3, al contrato de Concesión número 97- CO-20-1738, por favor indique por qué se tienen más de la mitad de los permisos otorgados a personas o empresas no contempladas en el acuerdo del 05/05/2001 y en el mencionado otrosí.
13. Según el Acta de Concertación del 05/05/2001 se pacta con la comunidad el cobro de valorización social y el cobro del peaje Trapiche a cambio de excluir Definitivamente y a Perpetuidad a la totalidad de los vehículos de los habitantes del municipio de Barbosa y los de las veredas de Girardota aledañas al peaje, pero este acuerdo fue roto por el estado según el Acta de Reunión de Concedentes del 03/10/2012 cuando se decide congelar la aprobación de exenciones de peaje, desconociendo lo pactado, además de haber quitado el permiso a muchas personas a lo largo de los años. ¿Se faltó al principio de confianza legítima al incumplir este acuerdo?
14. Teniendo en cuenta que ustedes han tenido reclamos de la comunidad por perjuicios de los peajes como lo son paros en los años 1999 y 2001, los casi 400 derechos de petición, las tutelas, marchas pacíficas del 28/12/2019 y el 06/01/2020, una petición virtual firmada por más de 10.000 personas y debidamente radicada a ustedes, un Pliego de Peticiones con 552 folios que entregó el Comité Integral no más peajes el día 18/11/2019 a la doctora Victoria Eugenia Ramírez exsecretaria de Gobierno y después de haber tenido con ustedes varias mesas de trabajo, ¿considera usted todo lo anterior como suficiente prueba para dar como conocido el hecho de que la comunidad reclama por la afectación de los peajes?
15. ¿Se puede decir que se respetó el principio de Planeación en la Concesión Goberna-

ción de Antioquia y Área Metropolitana-Hatovial si el contrato inicial está modificado por 30 otrosíes en una vigencia de 20 años?

Cuestionario para el señor Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá doctor Juan David Palacio Cardona.

1. Por favor indique las razones por las cuales el Área Metropolitana tenía o tiene pendientes desembolsos para la Concesión actual con Hatovial.
2. Favor indicar si el Área Metropolitana, en el caso de hacerse una reversión de la vía al Departamento, estaría en capacidad de hacerse cargo de la Operación y el Mantenimiento de la misma.
3. ¿Considera usted que la circulación de más de 50.000 vehículos diariamente por el peaje de Niquía, sin contar las motos, y los constantes trancones generados por los peajes Niquía, Trapiche y Cabildo, ayudados por los vientos del norte, se reflejan directamente en la mala calidad del aire del Valle de Aburrá?
4. Siendo el Parque de Las Aguas una empresa de propiedad del Área Metropolitana ¿Cuál ha sido su comportamiento en la utilización del mismo antes de existir los peajes y después de esto según el tipo de usuarios?
5. ¿Considera usted que se tuvo en cuenta el Principio de Equidad al establecer cobro de Tarifas de peajes al norte del Área Metropolitana, cuando al Sur se tiene doble calzada sin haber existido nunca esos cobros?

Adición cuestionario para la Señora Ministra de Transporte Dra. Ángela María Orozco Gómez.

1. Por favor explique ¿por qué se hacen nuevas concesiones sobre peajes que ya cumplieron su fin al estar culminadas las obras para la cuales fueron instaladas las casetas?
2. Cuando se van a instalar casetas de peajes en sectores mayormente rurales, ¿el Estado contempla el impacto del sobre costo de los peajes en la comercialización de productos y en general en las afectaciones de los campesinos y del sector turismo como es el caso de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa?
3. Cuando se va a construir una vía, se determina un valor tanto para construirla como para su operación y mantenimiento. Luego de haber sido terminada la construcción, ¿por qué se asigna el mismo valor solo para pagar la operación y el mantenimiento de la vía?

4. ¿Cuál es la distancia mínima entre peajes según las leyes actuales? ¿Se está respetando esa distancia en el caso de los peajes Niquía-Trapiche o Niquía-Cabildo?
5. Si se está pensando que la doble calzada será la vía a utilizar para desplazarse hacia la Costa Caribe, ¿qué piensa el Ministerio de Transporte al argumento de usuarios de ser mejor trasladarse en avión que utilizar las vías por el alto número de peajes y sus elevados costos?
6. ¿Existe una norma que regule que cuando se sobrepasa un determinado número de vehículos en la fila para el pago de peajes, se deba levantar la talanquera? ¿De existir la norma por qué no se cumple en los peajes Niquía, Trapiche y Cabildo si los usuarios denuncian tener trancones hasta de tres kilómetros en la vía de doble calzada?
7. La sobretasa en la gasolina, los impuestos a los vehículos no son destinados a las vías De ser así ¿por qué tienen que recurrir al recaudo de tarifas de peajes?
6. ¿Para la adjudicación de la Concesión ANI - VINUS, participaron más empresas en la licitación? Indique cómo fue el proceso.
7. ¿Se han estudiado propuestas sobre proyección social (restaurantes, estaciones de combustible, hoteles, zonas de sueño, etc.)?
8. ¿Qué disposición real tiene la ANI de retirar los peajes Niquía, Trapiche y Cabildo fuera del Área Metropolitana del Valle de Aburrá?

Cuestionario para el señor Contralor General de la República, doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte.

1. En atención a que los recursos recaudados mediante los peajes son recursos públicos, que deben estar asociados al cobro del servicio prestado ¿ha hecho la Entidad alguna evaluación del recaudo de los peajes con relación a la tasa interna de retorno acordada en el contrato de concesión?
2. Qué acciones está tomando la Contraloría frente a tantas reclamaciones de la ciudadanía a lo largo y ancho del país frente al tema de los peajes, en cuanto a sus tarifas, incrementos, distancias y afectaciones a las economías de los territorios.
3. Con la experiencia obtenida con el caso Odebrecht, ¿qué se está haciendo al interior de la Contraloría General de la Nación para que no se repitan casos como la financiación de Campañas políticas y pagos de sobornos a alcaldes y funcionarios públicos?

El Representante a la Cámara,

John Jairo Roldán Avendaño.

Adición cuestionario para el señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres.

1. ¿El recaudo de los peajes de Niquía, Trapiche, Cabildo y apoyo de Cabildo son necesarios para hacer viable la construcción del túnel de La Quebra y la doble calzada hasta el Alto de Dolores?
2. Atendiendo a que el artículo 338 de la constitución política y la jurisprudencia de la Corte Constitucional establece que el recaudo de las Tasas corresponde al servicio público prestado ¿Por qué la entidad aprobó la estructuración de obras como el Túnel de la Quebra y la Doble Calzada hasta el Alto de Dolores, que requieren para ser viables el pago de los peajes por ciudadanos de municipios que no van a disfrutar directamente la obra?
3. ¿Se consultó a la Comunidad antes de firmar el Contrato de Concesión ANI - VINUS número 001 del 25/01/2016 que permitiera conseguir su aprobación y así efectuar el recaudo en los peajes por 30 años? En caso de tener el Acta de Acuerdo favor adjuntarla.
4. Bajo qué premisa o condición presenta la ANI la propuesta del retiro o traslado del peaje de Niquía en la Mesa Técnica del 09/02/2021.
5. Por favor indique los nombres de las empresas que conforman la Concesión Hato-vial y si son las mismas que conforman al Concesionario VINUS.

**Adición Cuestionario Control Político
Proposición número 097**

Ministerio de Transporte

1. Sírvase informar el número de vehículos de transporte de carga por día, que salen e ingresan a la ciudad de Bogotá por las siguientes vías, autopista norte, autopista sur, vía al llano, autopista Medellín y calle 13.
2. Sírvase informar el número de vehículos de transporte público por día, que salen e ingresan a la ciudad de Bogotá por las siguientes vías, autopista norte, autopista sur, vía al llano, autopista Medellín y la calle 13.
3. Sírvase informar el número de vehículos de transporte particular por día, que salen e ingresan a la ciudad de Bogotá por las siguientes vías, autopista norte, autopista sur, vía al llano, autopista Medellín y la calle 13.

Agencia Nacional de Infraestructura

1. Sírvese Suministrar la información relacionada con el tráfico vehicular y el correspondiente recaudo del peaje, El Corzo y el río Bogotá de la concesión Bogotá (Fontibón)-Facatativá-Los Alpes desde el año 2000 hasta diciembre de 2020 discriminando año por año.
2. Sírvese informar el número de vehículos con categoría Especial que transitan por el peaje El Corzo y el río Bogotá.
3. Sírvese informar el número de vehículos sin categoría Especial que transitan por el peaje El Corzo y el río Bogotá.
4. Sírvese informar cuál es el número de solicitudes de vehículos usuarios de categoría especial, para los años 2015 al 2020, y sírvese informar a cuántos se les ha otorgado el beneficio de categoría especial para los años 2015 al 2020 discriminando año por año, peaje El Corzo y el río Bogotá.
5. Sobre la construcción de las obras Variante Facatativá a la altura de Cartagenita, el enlace a desnivel Mosquera - Funza y el Tercer Carril entre Bogotá y Mosquera, sírvese informar cuáles han sido las razones que ha impedido la firma del Otrosí y el inicio de las obras mencionadas.

Cordialmente,

El Representante a la Cámara,

Oscar Hernán Sánchez León

Ministerio de Transporte**Ministra, doctora Ángela María Orozco Gómez**

1. ¿El sostenimiento de peajes en el territorio nacional independiente de su recaudo, consulta la viabilidad social de su sostenimiento y más aún en la actual emergencia sanitaria?
2. ¿La voluntad de ubicar, reubicar, aplazar o quitar los peajes es una competencia del Ministerio de Transporte o de la Agencia Nacional de Infraestructura?
3. ¿Cuáles son las razones para mantener los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo?
4. En caso de retirar los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo, ¿quién se encargaría del mantenimiento de la vía entre Barbosa y Bello de la doble calzada, o si esto estuviese también a cargo del concesionario de las vías del NUS?
5. En caso de retirar los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo, ¿cómo sería la situación de los vehículos que van a tomar la vía hacia el norte de Antioquia?

¿Cómo sería la situación hacia Donmatías, Santa Rosa y Yarumal?

6. Considerando que a los habitantes del municipio de Barbosa les tocó asumir dos valorizaciones por esta obra y no es justo que hoy después de haber pagado la valorización tengan que pagar el peaje. ¿Cómo se solucionaría el tema de la doble valorización que pagó en el municipio de Barbosa para esta obra Bello-Barbosa?

**Agencia Nacional de Infraestructura,
Presidente ANI doctor Manuel Felipe
Gutiérrez Torres**

1. La voluntad de ubicar, reubicar, aplazar o quitar los peajes ¿es una competencia del Ministerio de Transporte o de la Agencia Nacional de Infraestructura?
2. Informe qué áreas metropolitanas del país tienen en la actualidad ubicados peajes dentro de su área e indique cuántos y a qué distancia.
3. ¿Quién o quiénes son los concesionarios y cuál o cuáles son los objetos del contrato de Concesión de quienes tienen a su cargo los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo?
4. ¿Cuál es el estado actual de ese contrato de concesión? Informe si cumplió o no con su objeto en términos financieros y de infraestructura.
5. Informe sobre el recaudo anual desde el momento de inicio de la concesión en el peaje de Niquía, señalando número de vehículo por categoría y cuantía del recaudo.
6. Informe sobre el recaudo anual desde el momento de inicio de la concesión en el peaje de Trapiche, señalando número de vehículo por categoría y cuantía del recaudo.
7. Informe sobre el recaudo anual desde el momento de inicio de la concesión en el peaje de Cabildo, señalando número de vehículo por categoría y cuantía del recaudo.
8. En caso de trasladarse los peajes de Cabildo y Trapiche hacia el municipio de Barbosa al sector de la entrada nuevo túnel de La Quebra, municipio de Santo Domingo. En términos financieros ¿cuánto representaría ese cambio? ¿Cuánto se dejaría de percibir si se trasladara el peaje a la entrada del túnel? Y ¿cuánto afectaría la operatividad para el proyecto Vías del NUS?
9. Informe dependiendo de la concesión y su tiempo de duración en los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo, la forma de recuperación hasta lograr el equilibrio de ingresos y egresos. Describa específicamente esta dinámica para el proyecto de vías del NUS.

10. ¿Qué beneficios podría recibir el municipio donde quede instalado el peaje que reemplazaría a los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo?

Cordialmente,

El Representante a la Cámara,

John Jairo Bermúdez Garcés.

III

Anuncio de Proyectos

(Artículo 8° Acto Legislativo 1° de julio 3 de 2003)

IV

Negocios sustanciados por la Presidencia

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ.

La Primera Vicepresidente,

ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA

El Segundo Vicepresidente,

CARLOS GERMÁN NAVAS TALERO.

El Secretario General,

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

A todos los miembros de la Cámara de Representantes un saludo especial, a los compañeros, a los citados, a todos los que nos están viendo y oyendo, un saludo especialísimo. Se abre el registro siendo las 2:05 p. m. del día 28 de abril de 2021 para verificación del quórum. Señores de cabina, habilitar el sistema para que los honorables Representantes puedan registrar su nombre y su presencia.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Mientras alcanzamos el quórum decisorio, como es costumbre en los miércoles de debate de control político, y hoy tenemos uno, vamos a otorgar el uso de la palabra a las 3 o 4 personas que alcancemos, pero quiero iniciar con un compromiso que me quedó el día de ayer, el compromiso de una acción de réplica de la doctora María José Pizarro que perdió conectividad al momento de otorgársele el uso de la palabra y ella escribió en el chat y después en el WhatsApp, y yo siento la necesidad de cumplirle con esos dos minutos. doctora María José Pizarro precisamente está ingresando.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Señor Presidente, nos informan que sí, sin embargo, en la mañana de hoy, en varias comisiones existían problemas de conectividad, pero en estos momentos es normal todo.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Hace unos minutos fui informado, por funcionarios de la parte de Servicios de la Cámara de Representantes, que hoy en la mañana sufrieron ataque cibernético las páginas del Senado de la República y de la Dirección Administrativa de la Cámara de Representantes, esperemos no contar nosotros con esa misma suerte. Los ingenieros están trabajando para mantener la normalidad en la virtualidad nuestra, que podamos ser observados a través del canal YouTube, que me dicen que ya está en este momento mostrando la sesión, pero, señor Secretario hoy es un día en el que nosotros transmitimos también por los canales institucionales, ¿están ya funcionando o no?

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Señor Presidente, nos dicen que sí.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

doctora María José Pizarro, ¿usted está en el recinto?, yo ya relacioné que con usted había un compromiso desde ayer, porque usted tuvo problemas de conectividad en una acción de réplica de alguna intervención de un compañero. Bien pueda doctora María José en su acción de réplica.

Intervención de la Representante María José Pizarro Rodríguez:

Muchas gracias señor Presidente.

Colegas, en este momento retumba aquí desde el Capitolio, retumban las explosiones, suben los gases lacrimógenos por la Plaza de Bolívar y creo que, dada la situación, pero también dada y teniendo en cuenta todo lo que se está viviendo en el día de hoy en nuestro país...

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

doctora, por favor vuelva a empezar, que apenas entró usted ya en el canal.

Intervención de la Representante María José Pizarro Rodríguez:

Ah, perfecto, vuelvo a empezar, muchas gracias Secretario.

Bueno, el día de ayer se dijo textualmente que el Senador Petro y la izquierda radical tratan de hacerle un daño inmenso al país con un paro injustificado y que nosotros invitamos de manera irresponsable a que la ciudadanía se inmole en las calles del país, aseveraciones que consideramos absolutamente graves porque además de falsas, son tendenciosas y supremamente violentas.

En el día de hoy, en la mayoría de las ciudades del país ha salido de manera masiva la ciudadanía a manifestarse en contra de esta nefasta Reforma Tributaria, de esta inhumana Reforma Tributaria, regresiva, indolente, indolente porque no se ha puesto ni siquiera en consideración el sentir de millones de ciudadanos en este país que tienen que parar, pasar

innumerables dificultades cotidianamente para poder sobrevivir porque no se ha puesto ni tenido en cuenta a la gente que tiene que salir todos los días a trabajar en medio de las condiciones más adversas, en condiciones de transporte inhumanas, cuando no hay que llevar, ni siquiera tenemos que llevarle de comer o tienen que llevarle de comer a sus familias en las calles, y pretenden que la gente no salga a movilizarse, que no salga a expresar la situación en la que se encuentran.

Creo que aquí ha sido absolutamente mezquino, no solamente somos el tercer país del mundo con el mayor número de muertos por causa del COVID, en una pandemia mal manejada, cuando se le dieron todos los regalos tributarios.

Sí, esta Reforma Tributaria es precisamente para tapar los huecos que dejaron todos los regalos tributarios que se la entregaron a los grandes conglomerados, a los megarricos de este país, a la gente que se enriqueció en medio de la pandemia, porque aquí quebraron las pequeñas y las medianas empresas, porque aquí quebró la gente, porque aquí la gente fue abocada a la informalidad y fue abocada a las calles y los jóvenes se quedaron sin futuro y las mujeres terminaron terriblemente golpeadas en medio de esta pandemia; pero aquí no quebraron las grandes superficies ni las empresas petroleras, ni los grandes conglomerados, no, no quebraron, para ellos fue que se puso el Estado, para beneficiarles a ellos, entonces, que la gente en medio de todo esto, ¿qué recibió?, migajas, eso fue lo que recibió la gente y, claro, que esa gente salió a la calle a decirle al Gobierno nacional: retire la Reforma Tributaria, por supuesto que sí, simplemente seguimos pagando absolutamente todos los platos rotos de esta pandemia

Presidente. Yo exijo respeto, puede que mis palabras no sean bien recibidas por la mayoría de este Congreso de la República, pero tienen que escuchar, porque las mayorías en este Congreso van a cambiar, porque aquí el Congreso de la República se va a llenar de gente y se va a llenar de pueblo; mientras tanto, hay una euforia de ciertos gobiernistas, de algunos Congresistas que no les han dejado ver con claridad qué es lo que está pasando en las calles y qué es lo que está viviendo la gente en los territorios que dicen representar, la gente está sufriendo, la gente tiene miedo, la gente está confinada por el hambre, está confinada por la guerra, está confinada por la pandemia y tiene que quedarse callada, y yo me pregunto, qué es más violento, ¿matar a la gente de hambre, de falta de oportunidades, matarla por una guerra que han sido incapaces de parar?, y frente a eso, ¿esperan que la gente se quede callada, muda, silente en sus casas, muriéndose de hambre los que tienen casa? ¿Eso es lo que esperan? Que la gente no diga nada, ¡no señores, este es un pueblo que camina con sus propios pies, que les está diciendo que dejen la indolencia y la indiferencia, que se pongan en sus zapatos, que sientan lo que siente el pueblo colombiano!

Ayer se trajeron además a colación hechos del pasado de manera injuriosa, de manera tendenciosa, de manera mentirosa...

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Treinta segundos para que culmine doctora Pizarro, 30 segundos, por favor sonido.

Intervención de la Representante María José Pizarro Rodríguez:

Fue todo un despropósito lo que escuchamos ayer, pero no nos hemos puesto a pensar que no hemos invertido para que la gente pueda superar la violencia que se vive en los barrios, en los territorios, que es precisamente a través de esos discursos de odio que se siguen financiando la guerra en este país, una guerra absolutamente injustificada, que se invierte en aviones de guerra, que se invierte en pie de fuerza pero no se invierte en cultura ni en oportunidades, ni en ciencia, ni en tecnología ni en trabajo, ni en empleo, entonces, sí queremos dejar aquí, muy claro, muy claro que nosotros exigimos aquí que se retire la Reforma Tributaria y, sí, lo decimos de frente... ¡Que viva el paro nacional!

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Señor Secretario, ¿tenemos en estos momentos quórum para decidir, o no?

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Se ha constituido el quórum deliberatorio, señor Presidente.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bueno, vamos a hacer lo siguiente Secretario, voy a respetar la palabra, hay 4 personas inscritas, no, 5, hay 4, a esas 4 les voy a dar el uso de la palabra por 3 minutos a cada uno e iniciamos la sesión. Espero entiendan el resto e inclusive quienes ingresan y van a pedir el uso de la palabra que no se les va a conceder porque hoy es un día de debate de control político y estábamos esperando reunir el quórum para decidir, van a intervenir el doctor Buenaventura León, el doctor Fabián Díaz Plata, el doctor José Edilberto Caicedo y el doctor Harry González y el doctor Edwin Orduz; doctora María José la persona que estaba interrumpiendo su intervención es el Representante Edwin Fabián Orduz que tenía abierto su micrófono involuntariamente, él es miembro del Partido Verde, ahí no hubo ningún sabotaje de ningún funcionario, yo pude observarlo; entonces, esas 5 personas intervienen y listo. Doctor Buenaventura León...

Intervención del Representante Buenaventura León León:

Gracias Presidente, yo hoy quiero hacer una referencia desde la plenaria de la Cámara sobre la atención que requiere la niñez de nuestro país, el fin de semana inmediatamente anterior celebramos en Colombia el Día de la Niñez, en un contexto diferente

a todos dada la situación actual que vive Colombia y podemos concluir de manera anticipada, de acuerdo a una cifra que nuestra niñez requiere una mayor atención, el 72% de los niños viven en las ciudades, el 28 en el área rural, en Colombia de cada 15 niños y niñas en edad escolar, solo 13 asisten al colegio, tenemos una deserción escolar del 21%, el 81% estudia en colegios oficiales, esta cifra es aterradora, aún se mantiene en Colombia el conflicto armado, 38.981 niños afectados por el conflicto armado en el 2020, 22.613 niños con agresiones sexuales en el 2019. La mayor parte de la violencia que proviene de sus padres y algún dato de Medicina Legal: 287 casos de suicidio infantil.

Esta radiografía deja entrever que nos hace falta mucho como Estado, como Gobierno, como Congreso, por hacer por nuestras niñas, por nuestros niños, y es nuestro llamado de atención en el día de hoy: que sigamos impulsando políticas públicas de previsión y de prevención de familia, brindar ayuda y apoyo especializado a las familias que se encuentran en riesgo de violencia, cambiar las actitudes y prácticas culturales que apoyan el uso de la violencia, garantizar que los marcos jurídicos prohíban toda forma de violencia contra nuestros niños, limitar el acceso de los jóvenes a productos nocivos como el alcohol, como las armas de fuego, las sustancias psicoactivas; brindar acceso a los servicios de respuesta de buena calidad a los niños afectados por la violencia y coordinar y articular acciones de todos los sectores que tienen un papel preventivo, y respuesta a los episodios de violencia de nuestros niños. Gracias Presidente.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante Fabián Díaz Plata hasta por 3 minutos, una constancia, ya hemos cerrado las constancias, hay 5 personas por intervenir e iniciamos el Orden del Día. Bien pueda doctor Fabián.

Intervención del Representante Edwing Fabián Díaz Plata:

Gracias Presidente.

El pueblo se ha visto obligado a salir a las calles en plena pandemia, se ha visto obligado debido a que este Gobierno resulta ser más peligroso que el mismo virus, se ha visto el pueblo obligado a salir a las calles debido a la burla de este Gobierno, debido a que derrochan los recursos del pueblo, mientras le pide al pueblo pagar más impuestos, se burlan del pueblo en plena pandemia, mientras las familias aguantan hambre, mientras las micro y medianas empresas se cierran debido a que no tienen ayudas.

Este Gobierno se burla entregándoles grandes subsidios a los poderosos en nuestro país, se siguen burlando del pueblo y es por eso que el pueblo sale a las calles, porque es más peligroso este Gobierno, y aún así tiene este Gobierno el descaro de llamar al pueblo que sale a las calles: vándalos; tiene el descaro de llamarlos vándalos, aun cuando ellos terminan infiltrando las mismas marchas, tienen el descaro de

llamarlo vándalos, al pueblo que sale a las calles, cuando son ellos los vándalos, los vándalos no están en las calles, los vándalos están en este Gobierno, los vándalos son los que terminan aprobando nefastas Reformas Tributarias, los vándalos son los que se roban la plata del pueblo colombiano, ellos son los vándalos y a ellos es a los que tenemos que castigar, a ellos son a los que tenemos que derrotar, porque Gobierno tras Gobierno se siguen burlando del pueblo y no hay pueblo que aguante más, el pueblo está cansado, el pueblo está indignado, el pueblo está mamado de estos Gobiernos nefastos, Gobiernos que obligan al pueblo a salir a las calles en una pandemia; porque, insisto, ¡es más peligroso este Gobierno que cualquier virus! Gracias Presidente.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante José Edilberto Caicedo, Cundinamarca Partido de la U, bien pueda hasta por 3 minutos, constancia.

Intervención del Representante José Edilberto Caicedo Sastoque:

Muchas gracias señor Presidente, con un cordial saludo para los colegas.

Voy a hablar para dejar una constancia con respecto a un proyecto minero en el municipio de Cogua, Cundinamarca, allí hay un título minero de 179 hectáreas que pretende por supuesto obtener una licencia ambiental para explotación de gravas y de arcillas. Es evidente que tenemos que hacer una minería responsable y yo personalmente y la comunidad de Cogua y sus autoridades consideran que es absolutamente imposible permitir que en este sitio sobre el río Neusa, que alimenta de acueductos de Tocancipá, de la Sabana y de la Capital de la República, se pueda dar esta explotación minera, por lo tanto, me he constituido en tercer interviniente desde el 21 de enero, desde el 23 de enero del año pasado, para manifestar en la audiencia pública, el próximo 14 de julio, mi rechazo a que la CAR autorice esa licencia.

Debo agradecerle al Consejo Directivo y a su Director, que estuvieron el 19 de abril en Cogua sesionando, escuchando a la Administración Municipal de Cogua, a las comunidades de esas veredas, de los municipios del entorno; porque este es un proyecto que desde el punto de vista ambiental, no es posible, allí hay una planificación del ONCA, que impide que esa explotación minera se puede dar en este sitio, porque tiene una altísima vulnerabilidad y sin duda alguna va a atacar de manera frontal el recurso hídrico y concretamente la vida y la calidad del agua del río Neusa, que es supremamente importante para Cogua, Zipaquirá, Tocancipá e inclusive pues en para la capital de la república.

De tal manera que quería dejar esta constancia y manifestarle a Cundinamarca, a la Sabana Centro y Cogua, que estaré presto para seguir teniendo mi posición, que he tenido desde hace más de 12 meses, en contra de que se expida esa licencia ambiental

para esta explotación minera en Cogua. Muchas gracias señor Presidente.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante Harry González, Caquetá, Partido Liberal, tiene el uso de la palabra hasta por 3 minutos para una constancia, buena tarde doctor Harry.

Intervención del Representante Harry Giovanni González García:

Gracias Presidente, feliz día para todos, buenas tardes, le ruego Presidente si me autoriza presentar un corto video.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bien pueda.

Intervención del Representante Harry Giovanni González García:

Me confirma, Presidente, si ve la presentación, me confirma Presidente si ve el video.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Sí, está compartiendo.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Sí señor, bien pueda.

<Reproducción audiovisual>

Intervención del Representante Harry Giovanni González García:

Presidente, mi constancia es en el sentido de felicitar al pueblo, al departamento del Caquetá, que salió a marchar, en Florencia más de 10.000 personas de todos los municipios del departamento de Caquetá, protestas pacíficas, este video evidencia que en el Caquetá somos gente muy tranquila y que ojalá se visibilizara este tipo de protesta pacífica, que es un derecho de los colombianos.

Eso que está ocurriendo en otras ciudades, aquí en Bogotá, en Cali, tal vez es lamentable, en cambio en el departamento del Caquetá sin distinción de color político, si son de izquierda, de derecha, de centro, masivamente salió el pueblo a marchar, a enviar un mensaje en contra de la Reforma Tributaria, como miembro del Partido Liberal anuncio que votaré en contra de la Reforma Tributaria y felicito, me lleno de orgullo de representar al pueblo del departamento del Caquetá, que está dando estas noticias positivas para el país, ojalá la protesta en Colombia se siga protegiendo y que sea pacífica, pacífica es la única forma de que los Gobiernos pueden escuchar la voz del pueblo. Muchas gracias querido Presidente.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Terminó Representante Harry, ¿cierto?

Intervención del Representante Harry Giovanni González García:

Sí señor gracias, gracias, Presidente

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Perfecto, a usted. Vamos a terminar las constancias, ya lo habíamos manifestado en el chat, yo les ruego a los compañeros que entiendan, porque hoy es un día de debate de control político y lo hacemos respetuosamente por los partidos que han convocado el debate como lo hacemos cada 8 días, las constancias las hacemos los martes, los jueves.

Doctor Edwin Fabián Orduz, Boyacá, Partido Verde, hasta por 3 minutos, con usted terminamos y acto seguido vamos con el Orden del Día.

Intervención del Representante Edwin Fabián Orduz Díaz:

Gracias señor Presidente. Un cordial saludo a los compañeros Representantes.

Quiero hoy manifestar ese gran compromiso de todos los campesinos de este país, y desde Boyacá, donde hicimos hoy nuestra manifestación desde las veredas, con el propósito de que, de nuestros campesinos, porque todos tenemos o somos conscientes de que en el campo, la mayoría de nuestros habitantes son mayores de 60 años y por eso a ellos los invitamos a que se manifestaran desde sus territorios, para no colocar en riesgo la vida y la integridad de nuestros compañeros campesinos.

Tengo que decirlo que esta mañana tuvimos un episodio desagradable y fue mirar en uno de los centros o donde estaba la Policía, ver que habían policías con ruana, vestidos como campesinos, para nosotros, nosotros quisimos hacer esa denuncia, y quiero dejar esta constancia y es que la ruana de los campesinos no se puede utilizar y menos en estos momentos, cuando hay manifestaciones, para confundir a los ciudadanos, los campesinos son gente, somos gente de paz, somos gente que si salimos a las vías, lo hacemos con todo el respeto, lo hemos hecho de una manera pacífica, no queremos que utilicen la ruana para confundir y crear de pronto desmanes y luego echarles la culpa a los campesinos.

Eso lo vivimos en el paro agrario, muchísimas denuncias que hicimos en el 2013, cuando habían infiltrados que eran los que generaban el conflicto, lo que no queremos en estas movilizaciones que se van a presentar y que es un justo reclamo de los ciudadanos y de los campesinos, se vuelvan a presentar esas circunstancias, donde confundamos a la ciudadanía vistiendo, gente con la ruana que nos colocamos los campesinos, entonces quiero dejar esta constancia ante ustedes, de hecho, tuve una circunstancia bochornosa ahí con algunos agentes de la Policía; pero los llamé a, precisamente a que estas manifestaciones fueran pacíficas, a que no generaban conflicto y a que no hubiera represión por parte de la Policía a aquellas personas que hoy salen a manifestarse pacíficamente.

Señor Presidente, muchísimas gracias y decirles a todos los compañeros que invocamos las marchas pacíficas, pero que no queremos infiltrados dentro de estas marchas, que creemos que el Gobierno Nacional tiene que quitar la Reforma Tributaria, ya.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Señor Secretario, sírvase ordenar entonces las notas del Himno Nacional de la República de Colombia, para dar inicio a esta sesión.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Señor Presidente, existe quórum decisorio.

Por orden de la Presidencia y en cumplimiento de la resolución de la Mesa de principio de año, se entonan las notas del Himno Nacional de la República de Colombia.

<Himno nacional>

Intervención del Representante Nevardo Eneiro Rincón Vergara:

Presidente, buenas tardes, para que me haga el favor y me registren manualmente, no he podido registrarme por la plataforma. Eneiro Rincón...

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Queda registrado doctor Eneiro.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Señor Secretario, antes de leer el Orden del Día, quiero manifestar que el 28 de abril es el día que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha determinado sea el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, quisimos resaltarlo, hay un sector muy importante de la población que trabaja en la seguridad y la salud en el trabajo y además en los momentos críticos de la contingencia universal de salud pública, rendirles un sentido homenaje a todas estas personas en este tema tan importante en el Estado.

Segundo, Señor Secretario, el día de ayer falleció la señora madre del Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, murió la mamá del doctor Carlos Eduardo Correa, la señora Elena Scaff de Correa y me parece importante que se solidarice esta Cámara del Legislativo con el señor Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, ante la muerte de su señora madre, la señora Elena Scaff de Correa, le pido por favor que en esta Cámara podamos hacer un minuto de silencio.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Por orden de la Presidencia y en memoria de la señora madre del Ministro, Carlos Correa, Ministro del Medio Ambiente, se ha decretado un minuto de silencio en memoria de la señora Elena Scaff de Correa.

<Minuto de silencio>

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Solidaridad con el Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Carlos Eduardo Correa, con toda su familia por el fallecimiento

como producto del COVID, de su señora madre Elena Scaff de Correa.

Señor Secretario, sírvase establecer la hora, para que lo diga públicamente, de inicio de esta sesión, acto seguido nos manifiesta cómo ya lo hizo el quórum decisorio y le da lectura al Orden del Día.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Se abre por orden de la Presidencia la sesión, siendo las 2:36 p. m. de manera oficial, para la sesión ordinaria del día 28 de abril 2021.

El siguiente es el Orden del Día propuesto por la Mesa.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Debate de control político

Según proposición número 097 del 16 de marzo 2021. Debate de control político, retiro de los peajes Niquía, Trapiche y Cabildo, ubicados en la jurisdicción de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, departamento de Antioquia. Propuesto por el señor Representante John Jairo Roldán Avendaño, John Jairo Bermúdez Garcés, Mauricio Parodi Díaz, Nidia Marcela Osorio, John Jairo Berrío López. Se anexa cuestionario, también una proposición, cuestionario adicional propuesto también por el doctor John Jairo Roldán y el doctor John Jairo Bermúdez Garcés.

III

Anuncio de proyectos

IV

Negocios sustanciados por la Presidencia

V

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente, Germán Alcides Blanco Álvarez; la Primera Vicepresidenta, Astrid Sánchez Montes de Occa; el Segundo Vicepresidente, Carlos Germán Navas Talero, la Secretaría General.

Señor Presidente, ese el Orden del Día propuesto para la sesión del día de hoy.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

En consideración el Orden del Día leído por el señor Secretario, se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, se cierra la discusión, señor Secretario: ¿Aprueba está plenaria el Orden del Día leído por usted?

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Pregunta el Presidente a la plenaria, si aprueban el Orden del Día propuesto por la Mesa Directiva.

Señor Presidente, ha sido aprobado por unanimidad.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Señor Secretario, siguiente punto en el Orden del Día.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Debate de control político, retiro de los peajes Niquía, Trapiche y Cabildo, ubicados en la jurisdicción de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, departamento de Antioquia.

Debate que fue aprobado según Proposición número 007 del 16 de marzo 2021, presentado por John Jairo Roldán Avendaño, John Jairo Bermúdez, Mauricio Parody, Nidia Marcela Osorio y John Jairo Berrío López.

Se encuentra en el recinto, señor Presidente y demás miembros de la Corporación, el Presidente de la ANI, se encuentra en el Salón Elíptico, repito, Manuel Felipe Gutiérrez, se encuentra también la Viceministra de Infraestructura, Olga Ramírez.

Señor Presidente, también existen excusas presentada por la señora Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco, también asiste el Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Juan David Palacios, quien asiste de manera virtual o remota; el Secretario Regional y Sectorial de la Infraestructura Hábitat y Sostenibilidad, asiste de manera virtual; la Contraloría General de la República envía excusa y comisiona para que asista de manera virtual o remota el doctor Gabriel Adolfo Jurado Parra, de igual manera la Procuraduría General de la Nación, doctora Margarita Cabello, se excusa y delega en calidad de observador al doctor Jairo Antonio Rodríguez, quien asiste de manera virtual; el Alcalde Municipal de Copacabana asiste manera virtual a este debate; el Alcalde Municipal de Bello, asiste de manera virtual; el Alcalde Municipal de Barbosa, asiste de manera virtual; el Alcalde Municipal de Girardota, asiste de manera virtual.

Esos son los funcionarios citados los que se encuentran en el Salón Elíptico y los que se han excusado y los otros que asisten de manera virtual, señor Presidente

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Señor Secretario, damos entonces un cordial saludo al señor Presidente de la ANI, Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, que está presente en el Salón Elíptico con parte de su equipo de trabajo y a la señora Olga Lucía Ramírez, doctora Olga Lucía, Viceministra de Infraestructura del Ministerio de Transporte, también está presente de manera física en el Salón Elíptico y obviamente entendemos los momentos difíciles que como producto del COVID ha atravesado la señora Ministra de Transporte y deseamos su pronta recuperación y absoluta recuperación para el servicio del país y obviamente por su salud y por su familia.

Le damos también la cordial bienvenida ya de manera virtual a todas las personas que han sido invitadas, que usted ha relacionado, autoridades del orden municipal, Alcaldes de los municipios de Barbosa, Girardota, Copacabana y Bello en el Aburrá, norte del Área Metropolitana de la ciudad de Medellín, al señor Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctor Juan David Palacios; al Secretario Regional y Sectorial de Infraestructura Hábitat y Sostenibilidad, Juan Pablo López Cortés; al Contralor delegado para el Sector de Infraestructura, doctor Gabriel Adolfo Jurado; a ellos también mil gracias por atender este llamado, esta invitación de esta Cámara, en este importante debate de control político hoy que tiene como actores fundamentales.

También a algunos Representantes a la Cámara, fundamentalmente al doctor John Jairo Roldán Avendaño como citante principal de este debate y además es el Presidente coordinador de la Comisión Accidental que para este efecto se ha creado en esta Cámara en meses anteriores, lo mismo al doctor Óscar Hernán Sánchez León, Rodrigo Rojas, John Jairo Bermúdez Garcés, John Jairo Berrío López y Nidia Marcela Osorio Salgado, Representantes a la Cámara, algunos de Antioquia, otros de otros departamentos que también actúan como citantes de este debate y que van a hacer sus intervenciones durante el transcurso de esta tarde.

La mecánica de este debate es la misma de los debates de control político, intervienen primero los citantes, después intervienen los invitados, después van a intervenir los citados y después les vamos a dar un tiempo a los partidos políticos, lo voy a hacer a través del chat para que a través de los voceros, establecidos unos tiempos previos, ellos puedan inscribir algunas personas que vayan a querer hablar, o no intervenir como partido político que también suele suceder, y al final volverán a hablar los citantes.

El Presidente de la ANI y culminaríamos el debate con el citante principal, el doctor John Jairo Roldán Avendaño.

Doctor John Jairo Roldán Avendaño, con usted iniciamos entonces este debate de control político, usted es el citante principal, estamos siendo observados a través de los canales institucionales de la Cámara de Representantes del Congreso de la República y los canales virtuales de YouTube, a toda la población. Doctor John Jairo el tiempo ilimitado, usted como citante principal tiene el uso de la palabra. Bien pueda.

Intervención del Representante John Jairo Roldán Avendaño:

Señor Presidente muchas gracias. Agradecerle a usted, saludar a todas las personas a las que usted hizo referencia, que se encuentran acá, especialmente al Presidente de la ANI, a la señora Viceministra, el señor Vicepresidente de la ANI, compañeros de la Cámara, Mesa Directiva, todos en general.

<Reproducción audiovisual>

Presidente, si bien es cierto esto es un debate, que lo centramos en una situación muy particular, del norte del Área Metropolitana del departamento de Antioquia, donde hay involucradas 4 ciudades muy importantes: Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa; a pesar de centrarnos en esta situación, compañeros de la Cámara, el tema de peajes es un tema generalizado en el país y uno de los objetivos de este debate, es dar luces a las situaciones que se presentan en Cúcuta, en Cartagena, en todas las regiones del país, con la situación de los peajes, sobre todo, peajes históricos que la comunidad tenía en su mente que se iban a acabar con la ejecución de un proyecto y que han sido adosados a nuevos proyectos; entonces, ya no son 20 ni 25 años, sino 20, 25, más... 30, 35, es decir, peajes para toda la vida.

Presidente. Le quiero agradecer aquí al Partido Liberal, este es un espacio que le pertenecía al Partido Liberal y los compañeros de otras regiones nos cedieron este espacio de control político, que también pueden participar tranquilamente en este tema tan importante. Vamos a demostrar en este debate, señor Presidente, no solo yo, sino mis compañeros citantes, que hay una injusticia con el norte del Área Metropolitana, con los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa; y yo espero que con estas explicaciones tranquilas, con este debate respetuoso que hacemos hoy, el Presidente de la ANI, fuera de los elementos que ha tenido hasta hoy, la disposición que ha tenido hasta hoy, le sirva para tomar una decisión del querer del Área Metropolitana Norte, de la reubicación de los peajes.

Hay que hacer algunas claridades señor Presidente, las concesiones de las que vamos a hablar aquí, concesión de primera generación Bello-Hatillo, Hatillo-Pradera, no tiene que ver nada con esta administración y la concesión alianza público-privada de Iniciativa Privada 01 de 2016, tampoco tiene que ver con esta Administración. No es un debate contra esta administración, no es un debate contra la ANI, pero sí es un debate de justicia con el desarrollo del norte del Valle de Aburrá.

Presidente, en estos primeros minutos voy a contextualizar a los compañeros, de qué se trata la primera concesión de primera generación y de qué se trata la alianza público-privada; y ahí se van a ver reflejadas, yo creo, muchas situaciones de su territorio y ojalá las conclusiones de este debate sirvan no solo para solucionar el problema del norte del Área Metropolitana, sino algunas situaciones que se presentan en otros sitios del país, 20 kilómetros entre el municipio de Bello y Barbosa, una liga nacional y usted, Presidente, como antioqueño se va a dar cuenta de algunos temas hasta exóticos que vamos a tratar aquí.

En las primeras generaciones de concesiones no se miró a Antioquia y tuvo el Gobierno Departamental, Gobernador, el Expresidente Álvaro Uribe, que solicitar esos 20 km al Gobierno nacional para que se los prestara, para poder hacer una concesión del

orden departamental y una alianza entre el Área Metropolitana que congrega los 10 municipios del Área Metropolitana y el departamento de Antioquia y se hizo una concesión, inicialmente, ¿para qué?, para hacer un tramo entre Bello y Barbosa y seguidamente se hicieron otros tramos, que los explicaré en su momento.

Un poco exótico el tema, no ha pasado en ninguna región del país, que el Gobierno nacional departamentalice una vía para poder hacer una concesión regional y esa concesión regional tiene un plazo; claro, a los habitantes, a nosotros, yo como habitante del municipio de Bello, nos dijeron que la concesión y los peajes se vencían en mayo del 2021, exactamente el 2 de mayo.

Por eso, Presidente, lo oportuno de este debate, hoy estamos a 28 de abril y desde el año 1995, 25 años, el norte, Bello, Copacabana y Barbosa esperan un sueño casi que imposible, que el 2 de mayo los peajes sean retirados porque cumplieron su misión, financiar la vía Bello-Hatillo y esa es la discusión hace año y medio y desde mucho antes, pero hace año y medio, los cuatro Alcaldes de estos municipios Óscar Andrés Pérez de la Alcaldía de Bello, Héctor Monsalve Alcalde de Copacabana, Diego Agudelo Alcalde de Girardota y el doctor Augusto Alcalde de Barbosa, empezaron esta tarea de decirle al Gobierno nacional que recordaran que los peajes se vencían en mayo del 2021 y por ende casi 1.000.000 de habitantes y no menos de 3 o 4 millones de personas que pasan por estas vías estábamos esperando que los peajes fueran retirados.

Ese es el contexto de esta concesión de primera generación, hacer el tramo Bello-Hatillo y terminar con el tramo Hatillo-Pradera, algunas consideraciones, esta es la ubicación pues imposible para muchos de ustedes compañeros de la Cámara, ese es el trayecto de Bello-Hatillo y de Hatillo a Pradera; ahí hay cuatro municipios, Bello que es la segunda ciudad después de Medellín, Copacabana, Girardota y Barbosa; y tenemos elementos que le hemos discutido a la Agencia Nacional de Infraestructura, elementos que nos dan la razón para que los peajes sean retirados tal y como se convino en el contrato de concesión.

Les quiero contar un poquito del tema de Hatovial, Hatovial es el concesionario que hace Bello-Hatillo y Hatillo-Barbosa, es integrado por las empresas Mincivil, SP Ingenieros, Construcciones el Cóndor, EDL SAS Ingenieros y Latinco, todas grandes empresas del país de ingeniería, este debate tampoco es un debate contra los concesionarios, ni más faltaba, este es un debate de claridad, es importante esta composición, ¿por qué? Este es Hatovial que llegó al norte del Área Metropolitana en el año 1995, con 3 peajes, el peaje de Niquía, el peaje de Trapiche y el peaje de Cabildo.

El peaje de Niquía se hizo famoso en su momento, porque no estaba en la concesión inicial y el expresidente Álvaro Uribe buscando el cierre financiero de este proyecto, nos vendió a nosotros

los habitantes del norte, el peajito que se denominó *peajito social* y empezó en 1.000 pesos; Fabián, 1.000 pesos en su momento, hoy va en 2.700 pesos, y ese peaje está a 12 kilómetros en plena Área Metropolitana del otro peaje, que es el peaje del Trapiche, cuando usted haya pasado por Niquía, a los 12 km y pasa por Trapiche le descuentan el peaje de Niquía, pero si usted vive en el norte de Bello, si usted vive en Copacabana, si usted vive en Girardota, tiene que pagar 2.700 pesos para entrar y para salir.

Cuando se hizo este peaje y muchos, se presentaron muchos problemas, muertes, muertes incluso porque la comunidad se organizó y se calmaron los problemas, ¿por qué?, porque se llegó a una conciliación con los alcaldes de su momento, año 2001, el peaje se suspendió, se empezó a cobrar en el año 2001 y se llegó a una conciliación.

Presidente, tengo en esta exposición una carta que he denominado “La joya de la corona”; por qué es la joya de la corona, porque es un compromiso de en su momento el Ministro de Transporte, Andrés Uriel Gallego Henao, que en paz descanse, y mi profesor en la Universidad Nacional, que se comprometió con esta comunidad para levantar el paro y dejar de cobrar el *peajito social*, en que estos peajes cuando se vencieran, el Gobernador de Antioquia y los 4 Alcaldes decidían su futuro, y siguió el proceso en curso, pero adicional compañeros, no contentos con los peajes en Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, se cobró valorización, se distribuyeron en el primer tramo en el 2005 de Bello-Hatillo, 37.500 millones en el 2005 y se distribuyeron en el 2014, 44.238 millones; aquí se presenta una particularidad, el peaje del Trapiche, que más perjudica a Barbosa, terminó Barbosa con dos valorizaciones, la valorización de Bello-Hatillo y seguidamente la valorización Hatillo-Pradera.

Hay una situación particular señor Presidente, esperando los habitantes del norte de Antioquia tranquilos, en paz, que se vencieran los peajes el 2 de mayo del 2021, es decir, la semana entrante, pasó algo muy particular que yo denomino en este debate “*Otra joya de la corona*”; en el 2015 con firma del 2016, se hizo una nueva concesión de otro trayecto, ya Pradera-Alto de Dolores comprometiendo los peajes de Niquía, Pradera y Cabildo, ¿cuánto tiempo más? 30 años, 25 reales y 30 desde el 2016, eso no lo sabíamos nosotros hace dos años que empezamos a prepararnos para que los peajes fueran retirados, nos dimos cuenta de que la Agencia Nacional de Infraestructura en el año 2015 había adosado estos peajes a un nuevo proyecto y antes de hacer esta investigación que hice, me preguntaba, ¿quién ordenó?, que unos peajes que se tenían que retirar en mayo del 2021, se comprometieran 25 años más y siguiéramos los habitantes de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa pagando peaje para entrar a la casa, y uno se pregunta, bueno, y la nueva concesión ¿qué es?, la nueva concesión se llama Vías del Nus y está encargada del trayecto donde terminó Bello-Pradera, está encargada del trayecto Pradera-Alto de

Dolores y fue con base en la Ley 1508 del 2012, una alianza público-privada, pero con una particularidad, y todos sabemos que las alianzas público-privadas hay unas con recursos públicos, o sea, con plata del Estado.

Todas las 4G que se están construyendo en este momento tienen plata del Gobierno, plata del Estado, vigencias futuras que hemos aprobado nosotros en las Comisiones Económicas, pero cuando hay una alianza público-privada de iniciativa privada, aparentemente sin recursos del Gobierno, no pone plata el Gobierno, y esa fue la alianza público-privada que apareció en el norte de Antioquia. ¿Qué implicó esto?, que el Gobierno nacional no colocara ni una sola moneda de peso en este proyecto, ¿por qué?, porque el privado le dijo al Gobierno: Yo le hago ese otro trayecto, que pertenecía en su momento a las Autopistas de la Montaña, luego Autopistas de la Prosperidad y hoy día es 4G y se le metió al privado en alianza con la ANI, que la forma de financiar este proyecto era los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo y así firmaron la Concesión de Iniciativa Privada 01 de 2016, entre la ANI y el privado, este es más o menos el otro trayecto que empalma con Hatovial Bello-Pradera.

Las empresas que componen la nueva concesión, que se llamaba Vinus, ya en esta exposición ya deben de ser un poco conocidas para ustedes Mincivil, SP Explanaciones, Constructores el Cóndor, EDL y Latinco, aquí está un comparativo Hatovial y Vinus, son los mismos, hicieron la primera concesión de 25 años y hoy están haciendo la segunda concesión, que, miren, particularmente allá no llegó, 2046 y ahí nos metieron nuestros peajes, ahí metieron los peajes que estábamos esperando celebrar con el Presidente Duque su retiro la semana entrante, particularidad, yo no estoy en contra de esto, pero sí hay que decir las cosas claras.

Cuando hay una alianza público-privada de iniciativa particular quien propone al Gobierno, se llama originador y el originador es el mismo, estuvo 25 años en Bello-Hatillo-Pradera y ahora se va a quedar hasta el 2046 en Pradera-Alto de Dolores y ese sueño que tuvo el privado, de proponer una alianza de iniciativa privada, nos previno a nosotros que el Gobierno le inyectara plata a este proyecto, todas las 4G de hoy, todas menos esta, tienen recursos del Gobierno, todas menos la del norte del Área Metropolitana.

Quise traer aquí a colación un debate, Presidente, que hice en el año 2011 como miembro de la Comisión Sexta, le hice un debate a las concesiones de primera, segunda y tercera generación. ¿Qué encontramos en su momento con las concesiones de primera, segunda y tercera generación? Todos los males del mundo, todos. En su momento, las concesiones se habían adjudicado por 12 billones 500 mil pesos, 12.5 billones y terminaron en 10.2 billones y las ampliaciones en plazo fueron en promedio del 60% del plazo pactado y por eso apareció la cuarta generación, Secretario, para corregir todos los errores de primera, segunda y

tercera generación y ¿por qué traigo a colación todos estos errores de las concesiones de primera, segunda y tercera generación? Porque lo terminamos viviendo nosotros con Bello-Hatillo.

Quiero que miren este pedazo de la minuta del contrato de concesión, este es un fragmento de la minuta del contrato de concesión, ahí está, valor de la inversión en el año 1995: 170.888.000 en 1995, esto es Bello-Hatillo, la primera concesión, donde aparecieron los 3 peajes, que se vencen, se vencían porque ya les voy a explicar por qué lamentablemente tenemos que hablar en pasado y plazo 231 meses, ahí está una actuación totalmente clara y administrativa; Álvaro Uribe Vélez, Gobernador de Antioquia 1995-1997, el Gerente del Área Metropolitana y como testigo, quien está como testigo de este contrato de concesión, Andrés Uriel Gallego Henao, quien terminaría en el 2002, en la Presidencia de Álvaro Uribe Vélez, Ministro de Transporte.

En el contrato de concesión lo que dice subrayado, estamos en Hatovial, concesión de 1995, miren compañeros de la Cámara, lo que dice la fase de operación de Bello-Hatillo: “*La suma de los plazos de ejecución de las tres fases en ningún caso podrá ser superior a 231 meses*”. Este es el contrato de concesión, 5 de noviembre de 1997, Gobernador Álvaro Uribe, Gobernador de Antioquia, inicio: noviembre del 97, termina... no sé si va a terminar, no sé si termina, porque uno pasa por esa vía y faltan muchas cosas por hacer; mayo de 2021, 236 meses, 282 una ampliación de 3 años y 10 meses, y 31 otrosíes, es decir, 31 modificaciones al contrato original, y yo no creí nunca que estaba tan cerquita un proyecto Fase I, a una concesión de primera generación y el valor compañeros, señor Presidente, se firmó por 170.888.000 millones y terminó valiendo 627.331.000 millones, una visión del 367%, por Dios, 367% adjudicaron a dedo, casi 500 mil millones de pesos, porque el concesionario estaba allá y eso fue lo que se hizo en primera generación.

En el 2011 se lo demostramos a la Ministra de entonces, al Contralor de entonces, que lo importante era usted meterse para después hacer y mírelo, contra esto no estamos, y la denuncia mía no es contra esto, la justicia de nosotros es que nos quiten los peajes, he hablado de “*joyas de la corona*”, en estos cinco minutos que llevo Presidente, les pongo esta joya de la corona para levantar el paro, la firmó Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Transporte, para más seña en marinillo, de la ciudad de Marinilla en el departamento de Antioquia, excelente profesor de la Universidad Nacional de Colombia, facultad de Minas, excelente diseñador.

27 de mayo del 2004, una carta que le mandó a Senadores y Representantes a la Cámara de Antioquia, comunidad de Aburrá Norte, para su información hago una síntesis sobre el proyecto Bello-Hatillo-Barbosa y decisiones sobre el peaje menor, todavía el expresidente Álvaro Uribe no lo había llamado *peajito social*; ahí está resaltado, ciclorruta entre Niquía-Barbosa se desarrollará una

ciclorruta amplia y arborizada para movilización y recreación de sectores populares; falso de toda falsedad, pero eso no, que no tengamos la ciclorruta no hay, ese no es un tema de nosotros, peajes, del peaje Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro en el año del Gobierno de Álvaro Uribe, mire qué dice del peaje permanencia futura “*pasado el término requerido*”, es decir, mayo del 2021, Gobernador y Alcaldes definirán su continuidad o su desmonte, Andrés Uriel Gallego Henao, Ministro de Estado, y por eso se levantó el paro y por eso pudieron poner a funcionar el *peajito social*.

En el año 2015, en la Calle 26 de Bogotá, la ANI a escondidas de los habitantes de Bello, Copacabana y Girardota, firmó una concesión con esos peajes, ¿hay o no un vicio aquí?, hay o no un vicio, un derecho de petición al Ministerio solicitando esta carta, no, esa carta no reposa en ningún lado, la carta no reposa en ningún lado y por eso es que este debate y las intervenciones de los Alcaldes y mis demás compañeros no tienen sino un fondo de justicia, porque nosotros nos aguantamos 25 años los peajes con base en este compromiso del Estado que es uno solo, independientemente quién sea el Ministro, quién sea el Presidente y quién sea el Director en su momento del Inco, Instituto Nacional de Concesiones u hoy la Agencia Nacional de Infraestructura.

La segunda concesión, la alianza-público privada, iniciativa privada, claro, Carlos, usted que es de Copacabana, y hoy está en el Congreso mientras, ojalá siga pero en la Presidencia de su amigo Germán Blanco, Hatovial está en la primera concesión, sabe lo jugoso de los peajes y propone la segunda concesión, todo legal Presidente de la ANI; yo no estoy diciendo que aquí no hay nada ilegal, eso está bien y son grandes empresas, no conozco a ninguno, sé que son grandes empresas, porque como ingeniero que soy, conozco el sector; pero bueno, yo ya sé cómo es Niquía, yo ya sé cómo es Trapiche, yo ya sé cómo es Cabildo, entonces propongo, Fabián, usted que ha estado tan inquieto con el tema de los peajes, propongo seguir por 30 años, seguir construyendo la vía y les quiero mostrar; aquí empezó todo el trámite y con base en la Ley 1508, ley que aprobó este Congreso, yo aprobé esa ley con mucho gusto, alianzas público-privadas que le han permitido al país hacer muchas cosas hoy y en el futuro.

Empezó esto el 17 de octubre de 2014 con la propuesta de prefactibilidad de la empresa Vinus, que sabemos que es el mismo Hatovial, oiga, empezó 17 octubre, 20 de marzo, aquí hay procesos que demoran ocho días, que demoran 15 días, 17 de octubre del 2014 y salió una resolución de adjudicación el 3 de diciembre de 2015.

Compañeros, en la virtualidad, aquí que está Fabián, nuestro Presidente y la Vicepresidenta Astrid, ¿cuánto demora en Bogotá para un Alcalde de sexta categoría, tramitar un proyecto de 1.000.000 millones de pesos?, ¿cuánto demora?, 3, 4 años, y un proyecto de esta magnitud se sacó en año y

medio cumpliendo todo, se sacó en año y medio. Se presenta el proyecto Vía del NUS, Vinus así está en la página de la propia empresa Vías del Nus, se desarrolla a través de Concesión 01 de 2016, se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, 157.4 km, mienten, ellos no están construyendo 157.4 kilómetros, están construyendo no menos de 60 km con el túnel de la Quiebra y esto lo componen cinco unidades funcionales, 24.3 km, 4 1 son 26, esto y 35 y 70 km, ¿por qué dicen 157 km?, porque ya tienen incluido Bello-Hatillo y Hatillo-Pradera; porque esa es la concesión, en mayo usted me la entrega y yo la recibo.

Miren esta particularidad, un contrato muy importante, muy importante en la Concesión 01 de 2016, supremamente importante con una particularidad, este contrato vale 2.2 billones, un privado llegó y está en la ley, propuso hacer el otro tramo de Pradera-Alto de Dolores incluyendo el túnel de la Quiebra, por 2.2 billones, pero se equivocaron, no es la aplicación de la Ley 1508, se equivocaron Presidente, en tomar los peajes que nosotros ya teníamos contemplados que desaparecían y que el Ministro Andrés Uriel Gallego había dicho que el futuro de los peajes no lo decidía la ANI en la Calle 26, sino que lo decidía el Gobernador de Antioquia y los 4 Alcaldes y, ¿quién propuso esto? El originador, el quE sabía de los peajes y el que sabe que ahí está hoy el Hatovial.

Presidente, ya voy terminando, ¿qué estamos discutiendo nosotros como habitantes del norte del Área Metropolitana? En el Área Metropolitana no hay peajes, en el Área Metropolitana, no hay peajes excepto en el norte, aquí hay un plano compañeros donde se puede ver con absoluta claridad el plano del Área Metropolitana, ahí está, ese es el plano, el contorno amarillo son los 10 municipios del Área Metropolitana y los únicos peajes que están es, ahí en el estrato bajo de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, en este momento se está ejecutando en Antioquia Mar 1, Mar 2, túnel del Toyo, Pacífico 1, Pacífico 2, la troncal del Magdalena, todos con recursos del Gobierno nacional.

Imagínese la situación mía, en la Comisión Tercera aprobando vigencias futuras para unos proyectos de Antioquia que celebramos, y al otro día, que estoy en la región, tengo que pasar por los peajes a pagar peaje porque esa es la financiación, y qué estamos diciendo, Presidente, de la ANI, nosotros qué estamos diciendo, una cosa muy lógica, la nueva obra que la paguen en peajes ubicados en la nueva obra.

Les digo esto compañeros, una persona que trabaja en Medellín, que vive en Copacabana, Bello, Girardota o Barbosa, Bello-Copacabana y Girardota tienen que pagar 2.700 pesos para ir a dormir a la casa y el de Barbosa tiene que pagar 11.800; el Presidente me va a decir con justa razón, es que ahí hay unas exenciones, ahí hay unos temas, pagan 11.800 y les doy un dato de kilometraje que ahí está, en la misma Área Metropolitana entre dos peajes hay 12 kilómetros de distancia.

Fabián, usted que tiene el proyecto de reglamentar la distancia entre peajes, 12 kilómetros entre dos peajes en el Área Metropolitana y el que está pagando en Niquía para el proyecto que están haciendo de Vías del Nus ¿sabe a qué distancia promedio está?, a 100 kilómetros, yo estoy pagando un peaje para una obra que está a 100 kilómetros de mi casa, eso es abusar un poquito de la inteligencia de los habitantes del norte de Antioquia, de los ciudadanos de a pie, de los que tenemos el privilegio de estar en el Congreso y además a los 4 Alcaldes de hoy. Yo pago 2.700 pesos a un túnel que está a 60 kilómetros, eso no se ve sino, a Bello, mi ciudad la satanizan mucho, inclusive aquí en el Congreso muchas veces, eso no se ve sino en el norte del Área Metropolitana.

Una persona de Barbosa que vaya a Barbosa, que no tiene la exención, paga 11.800 pesos por una obra que está a 60 kilómetros y que no va a pasar por ahí, porque la definición de peaje, la definición de la tasa del peaje, es que yo pago porque la uso, pero la gente de Bello, Copacabana Girardota y Barbosa no va a pasar por el túnel de la Quiebra, no va a pasar por San José del Nus y ese es la justicia, Presidente de la ANI, que nosotros estamos pidiendo, nosotros solo estamos pidiendo que ya cargamos 25 años con estos peajes y fue irresponsable la ANI, cuando los adosó a otro proyecto en el año de 1996.

Voy a terminar Presidente, unos cuantos minutos, el fenómeno de la regresión, ¿qué significa la regresión en una obra de concesión?, yo contrato con alguien una concesión por 30 años, le pago con vigencias futuras, con peajes, a plazos, porque nadie está poniendo un peso, aquí ningún particular está allá perdiendo plata y esa es la razón de ser de la empresa privada y la regresión es, que en los 30 años usted me entrega a mí lo que yo le pagué, es un bien mío, es un bien del Estado, Bello-Hatillo y Hatillo-Pradera, porque acaban de pagar 700 mil millones de pesos por ese trabajo, y si alguien lo quiere explotar, yo lo mínimo que le tengo que cobrar es los 700 mil millones de pesos que acabo de pagar por él; y se lo entregan al nuevo concesionario, vea, hágalo, yo no quiero eso, y por qué no lo recibe el Estado, nos ponemos de acuerdo cómo hacemos el mantenimiento y se quitan los peajes.

Yo en concesión hago una cárcel 30 años, con la condición de que en los 30 años me la devuelva, y aquí lo que hicieron fue decirle no siga cobrando, ya se la pagué, pero siga cobrando, yo no soy abogado, uno se tiene que volver abogado en ingeniería, y en el Congreso más, pero aquí no hay cosas tan claras.

Quiero, Presidente, concluir con estas pequeñas conclusiones: El Gobierno nacional le está fallando a la comunidad cuando ya había un compromiso de que el futuro de los peajes lo decidían Alcaldes y Gobernadores y le entregaron estos peajes a un particular, 25 años más para hacer otro proyecto. La Agencia Nacional de Infraestructura, aquí tiene velas en este entierro, ¿por qué?, porque decidió aprobarle al particular, la iniciativa que le puso a consideración, iniciativa de 2.2 billones, que fue

aprobada en un tiempo récord de año y cuatro meses, como les digo, cuando un Alcalde para aprobar aquí una placa polideportiva de mil millones de pesos se demora dos años y aquí aprobaron un proyecto de 2.2 billones en año y cuatro meses, 16 meses.

La Alianza Público-Privada 01 de 2016 al proponer que no tuviera recursos públicos, nos cerró a nosotros la puerta, para que el Gobierno nacional aportara, y hoy ese aporte que no pudimos tener sale del bolsillo de cada ciudadano que vive o pasa por el norte del Área Metropolitana; pero ahí hay una discusión, no son dineros tan no públicos, si los peajes son del Estado, pues los dineros son públicos y por eso es que los vigila la Contraloría nacional y las Contralorías departamentales, entonces casi que se puede concluir que dineros públicos sí hay, pero en el tránsito de pasar del bolsillo del ciudadano de a pie al tesoro del Estado.

Doctor Manuel, Presidente de la ANI, nosotros pedimos muy respetuosamente y hemos hecho sendas reuniones con usted y hoy también tengo que dejar en claro que usted ha sido amable, usted ha sido más que amable con nosotros, ha estado ahí, le cayó esta papa caliente. Señor Vicepresidente, la señora Ministra, que aspiramos que mejore su salud. Nosotros no tenemos sino que agradecerles por lo que han hecho, pero no vamos a agradecer parciales, nosotros no vamos agradecer parciales, nosotros nos comprometemos a llevar al Presidente Uribe al norte de Antioquia, pero a quitar los peajes, a eso; porque es justicia lo que nosotros estamos pidiendo, no es justo que el Estado haga una vía de 700.000 millones y se le entregue a un particular escudado en el mantenimiento, es que el mantenimiento vale 25.000 millones de pesos y por eso es que Vías de Nus habla de 154 kilómetros, claro, pero es que este es del Estado, este ya lo hizo, el Estado por la plata de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, dispongan de esta y hagan un peaje en la boca del túnel, redefinan; contra los peajes no estamos, estuvimos contra ellos en el 99, en el 2000, estuvimos contra ellos y muertos puso Copacabana, muertos puso Bello, hoy hagan los peajes y bienvenidas las obras, bienvenidas las vías, pero no lo hagan de esta manera.

Quiero disculparme con todos los compañeros de la Cámara, con usted Presidente por este tiempo extenso que me tomé, pero yo termino con esto, Presidente.

Los habitantes del norte, hoy Copacabana, sin un peaje al frente sería otro, el norte de Bello sin un peaje al frente sería otro, claro; al ladito nos pusieron la planta de tratamiento y agua residuales, la más grande del país. Barbosa sería otro, un vivero espectacular como lo es Girardota, con una zona rural a 10 minutos de Medellín, pero con peaje, ¿quién se mete donde hay un peaje, quién va a usar la vía y quién en realidad está haciendo un beneficio?

En Medellín, en la boca del Túnel de Oriente hay un peaje, en la boca del Túnel de occidente, hay un peaje Mar 1, en la boca del túnel de Oriente

de la autopista Medellín-Bogotá hay un peaje, en la concesión departamental, concesión túnel de Oriente, hay un peaje y ¿por qué? Presidente, porque en Pacífico 1 no hay un peaje, en Envigado, Sabaneta, Caldas y la Estrella no lo hay, nosotros, mis compañeros; yo no quiero aquí protagonismo distinto sino, al favor que me hace el señor Presidente de exagerarme con el tiempo, nosotros tenemos la oportunidad de venir aquí al Congreso a hablar por la gente de a pie, la gente que su propiedad hoy está desvalorizada, la gente que tiene que pagar para entrar y salir de su municipio.

Presidente, 45 minutos en el peaje Niquía y vamos a incluir, Fabián, en su Ley de Peajes, que en estación de peaje que hayan más de 15 carros, tienen que levantar la vara, tienen que levantarla, porque hacen cuatro, cinco o casetas y uno tiene que hacer una fila de 40 minutos para pagar, para poder pasar y eso pasa en Trapiche y pasa en Niquía.

Quiero dejar aquí señor Presidente, Presidente de la ANI, lo que le he dicho, acójalo con el mayor de los respetos, no estamos en contra de nadie, ni de los constructores que están haciendo su actividad, ni de la ANI, que hasta yo participé en la ley de transición entre Inco y ANI, lo hicimos con cariño, lo hicimos con gusto, pero nosotros, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa con el mayor de los respetos y en silencio y en tono menor, mucho menor que el que estoy utilizando en este momento, le pedimos al Gobierno nacional que reestructure el proyecto Vías del Nus y que no haya un peaje en el Área Metropolitana ni en Bello como está hoy, ni en Girardota-Barbosa como está hoy. Gracias señor Presidente.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted Doctor John Jairo. Usted es la persona que motivó fundamentalmente que se hiciera este debate, por eso se les ha abierto el micrófono a todos sus planteamientos y obviamente usted está presente en el Salón Elíptico, va a permanecer en él y tendrá que volver a intervenir cuando se vaya a cerrar el debate.

Doctora Nidia Marcela Osorio Salgado, Representante a la Cámara Partido Conservador, departamento de Antioquia, tiene el uso de la palabra, también es citante, bien pueda.

Intervención de la Representante Nidia Marcela Osorio Salgado:

Gracias señor Presidente. Muy buenas tardes para todos.

Quiero comenzar diciéndoles, como ya lo sabemos, que por iniciativa del doctor John Jairo Roldán se creó una subcomisión y posteriormente aquí en la Plenaria de la Cámara se aprobó otra proposición y es la problemática que hoy aquí nos convoca, se han tenido varias mesas de trabajo con los diferentes actores y también se realizó una audiencia pública virtual el pasado jueves 11 de febrero, de manera detallada, ya hemos escuchado de parte del doctor Roldán la parte histórica y el contexto de todo

lo que representan estos tres peajes, los cuales han causado una problemática enorme en esta querida subregión del departamento de Antioquia.

Solo quiero entonces agregar que esta es una gran convocatoria que reúne a las autoridades competentes, como son las autoridades a nivel nacional, departamental y a nivel municipal y aquí saludar al Director de la ANI, a la Viceministra de Infraestructura del Ministerio de Transporte, al Director del Área Metropolitana, al doctor Juan David y saludar también de manera muy especial a los 4 Alcaldes de esta querida región que ha estado tan golpeada y que se ha diezclado sin lugar a dudas el desarrollo por el culpa de estos peajes.

Saludar entonces al Alcalde de Bello, al Alcalde de Copacabana, al Alcalde de Girardota y al Alcalde de Barbosa, que han cumplido su misión fundamental para lograr que por fin estos peajes desaparezcan para bienestar de toda esta subregión y de toda esta linda comunidad.

Como ya lo hemos escuchado, el fin de este debate, más que estar en contra de la ANI o de los concesionarios, de ninguna manera, es simplemente aclarar la finalización de estos peajes, ya hemos escuchado, en un trayecto tan corto, en escasos 20 kilómetros usted encontrarse con tres peajes y en plena Área Metropolitana, como es el peaje de Niquía, el llamado *peajito social* que está en Bello, el peaje el Trapiche y el Cabildo entre los municipios de Girardota y Barbosa, los cuales tenemos desde el año 1995.

Hay un compromiso de manera histórica, que estos peajes finalizan su existencia el próximo 2 de mayo, es decir, solamente tenemos 4 días, sí, obviamente somos serios y respetan estas decisiones; porque los peajes en nuestro país lamentablemente se asimilan a los impuestos transitorios, que luego se convierten en permanentes y ya acabamos de escuchar, mire esos cuatro municipios hacen parte del Área Metropolitana y el Área Metropolitana está conformada por 10 municipios, es decir, el 40% de estos municipios han sufrido esta discriminación, sabemos que el Área Metropolitana es una entidad eficiente y que cumple con ese modelo de esquema asociativo para el desarrollo planeado y con la racionalización de los recursos, sin duda alguna, nosotros como antioqueños también vivimos orgullosos del Área Metropolitana, pero también hay que reconocer que sí ha existido un trato diferencial negativo para estos cuatro municipios que están ubicados en el norte y que también hacen parte del Área Metropolitana.

Soy antioqueña, yo no vivo en el norte, yo vivo en el sur, pero sin embargo, obviamente nuestra obligación es trabajar por todos, y yo que soy del sur del municipio de Itagüí, tienen razón cuando dicen por qué el sur se ha desarrollado, por qué ha tenido vías financiadas, por el Gobierno nacional, sin ninguna necesidad de peajes, por eso entonces, es esta reunión que yo estoy convencida va a terminar supremamente bien, en las diferentes mesas técnicas

se ha escuchado ya una decisión de retirar el peaje de Niquía, pero esta no es la decisión que está esperando Antioquia, el hecho de pagar peajes dentro de una misma Área Metropolitana obviamente diezma el desarrollo, obliga a que estos municipios no tengan una competitividad, es un gran obstáculo, para que el sector empresarial quiera desplazarse para allá; es más, hasta para uno, para vivir piensa, si me voy a vivir allá, que es una zona hermosa, porque si yo necesito una cita médica en Medellín, que está a unos escasos kilómetros, porque en estos municipios, por obvias razones, tenemos atención de primer nivel, si necesito otra cita pues tengo que pagar peaje, no me puedo desplazar en mi vehículo, por eso, sin duda alguna, podemos concluir que se ha vulnerado el derecho fundamental para estos municipios, como es el principio de igualdad, esa era mi intervención Presidente. Muchas gracias.

Dirección de la Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted doctora Nidia Marcela. Doctor John Jairo Berrío López, ex alcalde de Don Matías, Centro Democrático, departamento de Antioquia, tiene el uso de la palabra, bien pueda. También uno de los citantes.

Intervención del Representante John Jairo Berrío López:

Señor Presidente, muchas gracias.

Para contextualizar un poco a nuestros compañeros que no son del departamento de Antioquia, quiero contarles que el Valle de Aburrá está partido en dos, digámoslo así, una es el Aburrá Sur y el otro de la Aburrá Norte; el Aburrá Sur, ya la Representante Nidia lo mencionó, está compuesto por cinco municipios y tiene un excelente desarrollo vial, no tiene peajes. El Aburrá Norte está compuesto por cuatro municipios, tiene un precario desarrollo vial y sí tiene peajes, y Medellín está en el centro de los cinco y los cuatro del otro lado; Aburrá Sur, vuelvo y repito, excelente desarrollo vial, no tiene peajes; el Aburrá Norte, precario desarrollo vial y sí tiene tres peajes, dos por la doble calzada y otro por la vía Cabildo, no tiene más peajes, porque la verdad no caben más, si entre dos peajes se calcula que sí hay 12 kilómetros, pues la verdad para colocar un cuarto peaje no daría, entonces, yo creería que esa es por qué no tiene más peajes.

Para seguir el contexto, quiero contarles, porque la afectación no es solamente del Aburrá Norte, aquí hay más afectación; el Aburrá Norte está compuesto por cuatro municipios, el último municipio de ellos es Barbosa, al menos estos otros tres municipios que mencionamos que es Bello, Copacabana y Hatillo que tienen afectación clara, clara como aquí se mencionara en la tarde de hoy, hay una afectación muchísimo mayor a estos mismos que es el de Barbosa ¿por qué?, porque si van a mirar compañeros de la Cámara de Representantes, el peaje, el segundo peaje, que el primero se llama el *peajito social* y el segundo se llama el peaje el Trapiche está después de la entrada a la cabecera del municipio de Girardota,

pero si está antes de la entrada a la cabecera del municipio de Barbosa, o sea, que afecta en gran medida a este municipio, después del municipio de Barbosa se va hacia las vías del Nus que es la que tenemos aquí en controversia, porque se espera financiar las Vías del Nus con el peaje el Trapiche, teniendo en cuenta que es otra subregión totalmente diferente y que como ya lo decía el Representante Roldán, está a más de 100 km, de los que estarían perjudicados por el aplazamiento en el retiro de este peaje, que no se beneficiarían en nada y que pertenece a otra subregión.

Igualmente en el contexto que quiero hacerle a la honorable Cámara de Representantes, cuando usted llega al Hatillo, que es el fin de esta concesión, usted coge hacia Barbosa y la vía el Nus, lo coge hacia el norte antioqueño, loma de Matasano norte antioqueño, que también tiene varios peajes allí ubicados; el peaje el Pan de Queso y el peaje de los Llanos de Cuivá, en ese sentido pues en alguna ocasión se estuvo hablando de poder hacer una doble calzada que llevara del Hatillo hasta el Alto de Matasano para evitar el sinnúmero de accidentes y de muertes que lamentablemente se dan año tras año en esta vía tan peligrosa, conocida como la Loma de Matasano.

Ahora vemos que cada vez es más difícil que se pueda realizar esta obra, entonces, el debate que viene aquí acabo, es llamar la atención sobre el perjuicio que tiene el Aburrá Norte, es de la solidaridad que debemos tener con esta subregión y adicional que hay otros municipios también perjudicados y llamar sobre todo a la justicia, las comparaciones son malas, pero es que hay que hacerlas, los amigos del Aburrá Sur, grandes amigos nuestros también, ellos pueden dar fe del importante desarrollo vial que tienen, de las importantes vías que tienen, que no tienen peajes, en cambio Bello Hatillo sí ha tenido estos dos pedazos por más de 20 años, trayendo consigo mayor perjuicio, inclusive para Barbosa.

Se nos olvida hablar también de los perjuicios que tiene la zona norte de Antioquia, los del norte de Antioquia, subregión compuesta por 17 municipios, tienen que pagar adicional a estos dos peajes ya mencionados, el *peajito social*, luego encuentran el peaje el Trapiche, luego se encuentran con el peaje el Pan de Queso a la entrada del norte de Antioquia, para posteriormente pagar el peaje de los Llanos de Cuivá, un municipio como Yarumal que está a 100 km escasamente de Medellín, tiene que pagar estos cuatro peajes, tiene que pagar alrededor de 40.000, más de 40.000 pesos, más de 40.000 pesos en peajes en una sola vía, son 80.000 mil pesos ida y regreso; se hace casi imposible desarrollar un potencial turístico que tiene la subregión del norte de Antioquia, que tiene por ejemplo el municipio de Angostura, un municipio pequeño, un municipio que vive de la caña panelera, pero que en algún momento podría ser un ícono también en temas de turismo religioso, no hay posibilidad alguna de desarrollar turismo en esta subregión y menos aún en un municipio pequeño y tan necesitado de recursos como el municipio de

Angosturas, con 80.000 pesos entre ida y venida hacia la ciudad capital de Antioquia, Medellín.

Entonces, el trasfondo de esto es mucho más grande, la afectación es muchísimo más amplia, es innegable la afectación que tienen los municipios del Aburrá Norte, pero no conocamos tampoco esa dificultad que tienen los municipios del norte antioqueño y más aún, cuando se piensa entonces dejar este peaje entre Bello-Hatillo tanto el del peaje del Trapiche como el *peajito social*; dejarlo allí establecido para el beneficio de las Vías de Nus que nada tiene que ver tampoco, así como lo han dicho mis antecesores en el uso de la palabra, en nada tienen que ver con los municipios del Aburrá Norte y menos aún con los municipios 17 municipios de la subregión norte antioqueño.

Por eso el llamado es a justicia, es a la justicia, es que entendemos que para el desarrollo vial en este país, tenemos que pagar peajes, aquí no estamos diciendo que estemos en desacuerdo de los peajes, aquí estamos diciendo que seamos justos, se colocó un peaje hace más de 20 años para el desarrollo vial del Aburrá Norte de Antioquia y este ya cumplió su cometido, ya se hizo la vía, ya se pagó el peaje, ya se cumplió el tiempo, que se cumple ahora en el mes de mayo; no nos pueden salir ahora entonces que se debe quedar por otros 30 años más, porque se necesita financiar otra vía diferente.

Así que señores del Congreso de la República, los llamamos a ustedes para que sean partícipes de este debate, para que conozcan las dificultades que tienen estas subregiones del departamento de Antioquia, en este caso la subregión del Aburrá Norte y la subregión del norte antioqueño y que hagamos frente común, porque esto que está sucediendo en Antioquia, mañana o pasado mañana, también con este precedente que se está dejando desde hoy, también podría suceder en sus departamentos, en sus regiones.

Señor Presidente de la ANI, de esta manera respetuosa le pido a usted que este peaje debe ser trasladado hacia donde se va a beneficiar, hacia donde la gente va a tener el beneficio, y vuelvo y digo, no nos podemos oponer al pago de peajes, si es para beneficios reales, claros y concretos para nuestra movilidad; si queremos mayor calidad de vida, si queremos mayor tiempo para nuestras familias, debemos tener mejores vías para conectar nuestros municipios, debemos tener mejores vías para sacar los productos, para hacer comercio, para tener turismo, debemos pagar por ellos.

Vuelvo y repito aquí nadie se está oponiendo, pero es que ya hay una zona, hay una subregión, hay una población, hay una comunidad, que ya la pagó y no podemos extender esto en el tiempo y dejar estos precedentes, señor Presidente a la ANI, de que cuando se vence el tiempo entonces por cierto artilugio, vamos otra vez a extender en el tiempo otros peajes adicionales en todo el país; no, los peajes deben estar donde se van a hacer las obras y deben estar hasta cuándo se pague la obra, así reza

la Ley, así debe ser, así que yo no solamente lo pido, sino que lo exijo; estos peajes no deben estar allí en algún momento, creo que fue desinformación, se dijo que lo iban a mover al norte de Antioquia, peor aún ningún el norte Antioquia no es beneficiario de esa vía hacia Nuz; así que lo que aquí se está solicitando es simple y llanamente, justicia con una comunidad que ya le tocó pagar y a través de su pago, vio el desarrollo de esa región y vio los beneficios puntuales. Muchas gracias señor Presidente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante John Jairo Bermúdez Garcés, Centro Democrático, Departamento de Antioquia, muy ligado al Aburrá Norte. También es citante, tiene el uso de la palabra doctor John Jairo, bien pueda.

Intervención Representante John Jairo Bermúdez Garcés:

Muchas gracias señor Presidente, quiero enviar un saludo a todos los compañeros de la Cámara, al señor Presidente de la ANI, a la doctora Olga Ramírez del Ministerio de Transporte, al Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia, al Director del Área Metropolitana y a los Alcaldes del Norte del Valle de Aburrá y a todas las personas que nos están acompañando en este debate.

Yo creo que aquí, ya se ha hecho un análisis profundo de lo que significa para el Norte del Valle de Aburrá la desigualdad con la que nos han tratado y hoy el tema que nos trae son los peajes, el peajito social instalado en Bello, el peaje de Barbosa y el de Cabildo y yo quiero hacer también un recuento de lo que sucedió cuando a Barbosa le dieron una tarifa diferencial para las personas que tuvieran vehículo y que tuvieran su propiedad en el Municipio de Barbosa, estaban exentos del peaje, eso lo tumbaron hace más de 10 años y no ha habido Dios posible que la gente de Barbosa le hagan el tratamiento que se merece.

Por igualdad de condiciones como área metropolitana y hemos venido insistiendo en las obras que requieren estos municipios del norte de Aburrá, por haber pagado en el caso de Barbosa dos valorizaciones para la misma obra y fuera de eso, está pagando el peaje pleno y aquí es donde yo entro a exigirle a la Gobernación de Antioquia, al área metropolitana y a los concesionarios, es que en Barbosa la mitad de las veredas no tienen acceso a la doble calzada, si usted llega hasta Barbosa - Barbosa, el parque de Barbosa está en la mitad del pueblo, en la mitad del municipio perdón, y hacia abajo no hay un solo ingreso por parte de la doble calzada para las veredas que conforman casi el 30% de las veredas del municipio de Barbosa y sin embargo les cobraron valorización y hoy hay propietarios que están con el agua al cuello, porque no tuvieron con que pagar esas deudas de valorización y están al borde de perder sus propiedades.

Seguimos clamando por esa justicia, porque además también les voy a contar que el metro de

Medellín, empezó en Bello inicialmente hasta Itagüí, al sur del Valle de Aburrá y sin embargo ya ese metro está en Caldas, ha recorrido, han hecho otras 4 - 5 estaciones para beneficiar a los habitantes del Aburrá sur del área metropolitana y el de Bello, se quedó en bello, no ha habido Dios posible que la, que el metro de Medellín, que la Gobernación de Antioquia, que el área metropolitana hagan los estudios para ampliar o para alargar ese metro a Copacabana, Girardota y Barbosa, con lo cual se beneficiaría mucha gente.

Sin embargo siempre han visto el norte del Valle de Aburrá, como el sitio donde se tienen que solucionar todos los problemas que genera el área metropolitana y es el caso de la planta de aguas residuales en Copacabana y el basurero que si bien está en jurisdicción del municipio o el relleno sanitario, que si bien está en el municipio en jurisdicción del municipio de Don Matías atraviesa todo el Municipio de Barbosa para llevarla a disposición final de los, de los residuos sólidos y no ha habido una posibilidad de que amplíen ese metro hacia el norte del Valle de Aburrá, sin embargo, siempre nos han dicho que va a ver un tren multipropósito, que vamos a tener un tren de cercanías, pero eso son proyectos y son ilusiones que nos venden y le venden a la gente norte del Valle de Aburrá, pero que estamos a años y le garantizo que van a pasar 10 años y no vamos a tener ninguno de sus beneficios.

Hoy venimos precisamente a este debate, a pedir justicia por la gente del norte del Valle de Aburrá, si bien hay una posibilidad de que retiren el peajito social, hoy en Bello, Girardota y Copacabana se van a ver beneficiados con ese retiro, pero Barbosa siendo la cloaca del área metropolitana y el municipio donde seguirán llegando todos los problemas y ningún beneficio y no solamente Barbosa, ya John Jairo Berrío, tocaba el tema del norte de Antioquia pero pensemos en el nordeste antioqueño, donde sale tanta producción para llevar a Medellín, pero que se tiene que quedar en el camino porque la gente no tiene con qué pagar los peajes, que el desarrollo de esta zona del Valle de Aburrá se ha visto frenado precisamente por ese peaje, porque a la gente no le gusta tener una industria, tener una empresa, tener un negocio donde tengan que estar pagando peajes constantemente y los visitantes, los clientes, no van a estar yendo constantemente a esos establecimientos.

Aquí hay mucha tela que cortar John Jairo Roldán, compañero y ponente principal o autor principal de esta proposición de Control Político y es que tampoco se ha dicho quiénes fueron los que firmaron esa prórroga de otros 25 años, para que estos peajes siguieran funcionando con el fin de financiar una obra de las que no se van a beneficiar los habitantes del norte del Valle de Aburrá.

Quiero pedirle a la ANI, que con toda la responsabilidad y que no vayan a creer que estamos tomando esto como un ataque, ni como un juicio de responsabilidades a la Presidencia de la ANI, sino que estudiemos la posibilidad, de exonerar de

ese pago de peaje al municipio, una vez termina el Municipio de Barbosa, una vez termina también el Municipio Lomitos, de Copacabana y Girardota y Bello; que simplemente dejen ese peajito social que no le genera cargas solamente a Barbosa, aquí tenemos que hacer unas obras importantes, yo he venido reclamando el intercambio vial que hay que hacer en Molino Viejo, para desembotellar, la mitad del municipio de Barbosa no tiene acceso a esa doble calzada y sin embargo le siguen cobrando el peaje y pagaron las dos valorizaciones.

Yo creo que aquí hay que hacer unas obras de canalización del río, para evitar las tragedias que se presentan cuando en esas olas invernales, toda el agua que cae del sur del Valle de Aburrá y en Medellín tenga que llegar a Barbosa y aquí afecta enormemente a la comunidad de ese municipio. Yo quiero señor Presidente, a la ANI, y al Ministerio de Transporte, a la Gobernación que hagan un análisis profundo de lo que hay que hacer y de dónde tenemos que dejar estos peajes, yo no estoy de acuerdo que el de Cabildo y el de acá, el del parque de las aguas, siguen siendo una carga para la comunidad del Valle de Aburrá, yo creo Presidente, que estamos a tiempo faltan 4 - 5 días, yo sé que hoy no se va a solucionar el problema, pero sí creo que debiéramos ir pensando, en una concertación con los Alcaldes para buscar una solución definitiva si bien algunos Alcaldes anteriores firmaron esa prórroga de esta concesión para entregarle a Vinus, los Alcaldes actuales tienen la responsabilidad de decirle a sus comunidades qué es lo que vamos a hacer y cómo es que vamos a solucionar definitivamente el problema.

El Municipio de Barbosa, el Municipio de Girardota y el Municipio Copacabana, ya han pagado con creces esta obra; Bello donde se inició, Niquía - Hatillo, la primera parte la han pagado, porque hay una parte importante del Municipio de Bello.

Esto era entonces, señor Director de la ANI, que quedamos buscándole a esto la solución definitiva y evitar que mañana o pasado mañana, las comunidades tengan que tomar otras decisiones para reclamar sus derechos, hemos hablado siempre de que ese peaje queda acá en el parque de las aguas, de Trapiche puede quedar en la boca del túnel nuevo que abrieron o que llama de La Quebra, que va hacia el Magdalena Medio, otra zona que también ha sido golpeada y que también hoy está sufriendo los rigores de este peaje de acá de trapiche y del pedacito social de Niquía, el bajo Cauca, aquí tenemos de donde hacer o sacar una solución definitiva para devolverle la credibilidad a la comunidad del norte del Valle de Aburrá, para que la gente vuelva a creer en sus dirigentes y para que sientan un alivio definitivo cuando ya hicieron un esfuerzo tan grande pagando esas dos valorizaciones y pagando el peaje.

Aquí estaremos siempre defendiendo los intereses de esta comunidad del norte del Valle de Aburrá, del nordeste Antioqueño, del Bajo Cauca, del norte de Antioquia y del Magdalena Medio, buscándole siempre la solución, no nos oponemos al desarrollo, no nos oponemos al progreso, pero

creemos que debemos hacer justicia, para que estas comunidades tengan un mejor vivir. Muchas gracias señor Presidente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante Óscar Hernán Sánchez León, bien pueda usted también hacer parte del grupo de citantes. Adelante doctor Óscar y cordial saludo.

Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias Presidente. Un cordial saludo a todos y cada una de las personas que nos acompañan hoy, al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, al doctor Manuel Felipe Gutiérrez, por supuesto la Viceministra Olga Lucía Ramírez, a la comunidad de los Municipios de sabana occidente que están atentos a las soluciones de parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y por supuesto de la concesión.

Agradecimiento a la convocatoria de este debate doctor John Jairo con todo el tema de los peajes del país y oportuno para poder centrar mi intervención respecto a la concesión CCFCA Río Bogotá, Facatativá, los Alpes, esto señor Presidente debido a la delicada situación de movilidad que se presenta en la actualidad en nuestros municipios del corredor de Sabana occidente, para contextualizarnos, quiero manifestar, que el 30 de junio del año 95, el Instituto Nacional de Vías, firma con la concesión CCFCA un contrato de concesión y cuál era el objeto de este contrato de concesión, ejecutar los diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, de operación y mantenimiento de la vía Río Bogotá - Facatativá - los Alpes en el Departamento de Cundinamarca y esta concesión, Honorables Representantes termina en el año 2024.

Como primera medida, qué iba a resaltar que este corredor de la calle 13, que es por donde se moviliza el transporte de carga todos los días, seguido por la autopista norte por la vía Bogotá - Villavicencio, la autopista sur y por ende la autopista Medellín, lo que llamamos nosotros la calle 80, siendo este corredor el de la calle 13, el corredor por donde se presenta un alto flujo vehicular de alto impacto y que por supuesto concentra un gran renglón de la industria, del comercio y de vivienda con el centro del país.

De igual forma es el tráfico vehicular que se evidencia en este corredor, en esta concesión; quiero dar una información, la concesión para el año 2018, recaudó 100.000 millones de pesos aproximadamente de los cuales el 70% fueron unos ingresos por el peaje ubicado en el Río Bogotá, a la altura del Río Bogotá y el 30% por ingresos por el peaje instalado en la estación del curso, mencionamos el recaudo total realizado por la concesión entre el año 2003 y 2018, fue muy superior, en un promedio del 42% respecto con el recaudo proyectado, por ejemplo para el año 2018 se tenía un recaudo proyectado de 49 mil billones de pesos y ese año, solamente ese

año el recaudo total fue de 99.718 billones de pesos y para el año anterior, para al año 2020 se registró un tráfico aproximado de 10.500 vehículos de los cuales 7 millones, perdón, de 10.500.000 vehículos de los cuales 7.500.000 transitaron por el peaje del Río Bogotá y 2.900.000 por el peaje del corzo y recaudaron por encima de 82 mil millones de pesos el 70% del recaudo corresponde el Río Bogotá y al 30% corresponde el recaudo al peaje de la estación del corzo.

Queremos solamente nombrar 3 o 4 años de recaudo, en el año 2015, tenían un recaudo proyectado, es información de la concesión de 39.800 millones de pesos y el ingreso total para ese año 2015 fue superior a los 83 mil millones de pesos igual sucede en el 2016, un recaudo de 43 mil millones proyectado y un recaudo final de 86 mil millones y en el 2017 igual 46.300 millones proyectados y un recaudo final de 91 mil millones de pesos.

En ese sentido quiero referirme al tema de la tarifa diferencial que lo he escuchado en cada uno de los debates que se realiza en este Congreso de la República, sobre los peajes en el país, el descontento en este tema es generalizado debido a las demoras en la asignación de las citas para los beneficiarios directos, residentes en los municipios del corredor de sabana occidente, Municipios como Funza, como Mosquera, Madrid, Facatativá, Zipacón, y Oaca, una cita que normalmente debería demorar 30 días hábiles, hoy desafortunadamente está tardando alrededor de 18 meses, me sorprende, en gran manera que entre el 2018 y el 2020, se realizaron 11.600 solicitudes para la categoría especial de este corredor y se hayan otorgado 9.000 en esta categoría, esto pues entendiendo el tiempo que se han prolongado las citas; pero cabe resaltar que los usuarios de los peajes de la categoría especial no superan el 25% de los vehículos que transitan por el corredor, se evidencia para el 2018, que en el peaje de la estación del Río Bogotá, pasaron un promedio de 9.400.000 vehículos de los cuales el 75% de estos vehículos pagaron la tarifa plena y el 25% aproximadamente 2.300.000 pagaron la tarifa diferencial, pero en el peaje de estación del corzo pasaron un promedio de 3.500 vehículos de los cuales el 77% pagaron la tarifa plena y el 23 la tarifa diferencial.

Esto evidencia de manera clara que el argumento de la tarifa diferencial que pagan algunos de los usuarios, no se puede constituir en un argumento para la no continuación de las obras por parte de la concesión.

Quiero señor Presidente, que usted me permita a esta altura poder poner un vídeo lo hemos enviado al ingeniero Elkin, un vídeo que dura 1 minuto, 50 segundos, pero es vital para poder continuar con mi intervención.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

¿Representante, concluyó su intervención?

Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León:

No señor Presidente, le estoy pidiendo el favor que si es tan amable en la parte técnica nos ayuda con poder ver un vídeo.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Perfecto, Secretario a ver si nos ayuda, hay un video que se pueda... ya mismo, bien pueda ya está ahí.

Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias Presidente.

PROYECCIÓN AUDIO-VISUAL

Quiero iniciar una problemática que tiene este país y el occidente de la ciudad, con una concesión que lleva más de 20 años, de 23 años en ejecución y que por supuesto ha venido generando cumplimientos a varias obras, pero incumplimiento en otras, contemplan las variantes de este Municipio de Sabana Occidente entre ellas, la variante del Municipio de Facatativá desde el año de 1998, firmando nosotros que esperamos firmar el 12 de junio o sea nosotros nos comprometemos en la segunda semana de junio el primer día hábil de la segunda semana de junio que es 12, firmar el otro sí y ya tenemos todo el análisis financiero y jurídico del otro sí y en ese otro básicamente están las obras que usted mencionaba, que son la variante interna Cartagenita, también estamos completando la conexión en doble calzada hasta el casco urbano de Facatativá, con eso nosotros lo que haríamos es completar el cupo de adición que tiene este contrato, manteniendo la fecha del 2024 como fecha de terminación.

Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias Ingeniero, gracias Presidente.

Solo queremos nosotros, queremos resaltar, cómo ustedes lo han podido ver desde el pasado 14 de mayo del año 2019 en la Comisión Primera de Cámara, se llevó a cabo un debate de Control Político sobre las obras a realizar en la concesión Río Bogotá - Facatativá - los Alpes y los problemas de movilidad para los habitantes de nuestros municipios de sabana occidente, como ustedes mismos lo escucharon el Vicepresidente que en esa oportunidad nos acompañó el doctor Luis Eduardo, institucionalmente se comprometieron a que ese antes del 12 de junio del 2019 se firmaría ese otro sí y se daría inicio a las obras en este corredor, obras que contemplaba este otro sí, variante de Cartagenita, segunda calzada entre Cartagenita hasta el empalme con la carrera primera, casco urbano del Municipio de Facatativá, enlace del nivel de Funza - Mosquera, tercer carril entre Mosquera y Funza, enlace de nivel en Mosquera y otras obras que resultarán necesarias, para la operación en la vía como el puente peatonal el cerrito.

Llevamos más de 20 años esperando estas obras haciéndole seguimiento como funcionario público, hoy como servidor público desde el Congreso de la República a esta concesión, antes del mes de mayo he solicitado infinitos derechos de petición, solicitando la información, concerniente a la ejecución de las obras, en mayo del 2019, radicamos cerca de 6 derechos de petición y en los tres primeros de ellos, en los tres primeros derechos de petición, la Agencia Nacional de Infraestructura nos menciona que están en la revisión de ajustes y condiciones contractuales para la negociación de la concesión, por las condiciones para el desarrollo de las obras y para revisión de manera detallada en temas importantes de la infraestructura construida, sin embargo honorables Representantes, en las últimas tres respuestas nos ponen en conocimiento un nuevo hecho, que de ninguna forma se mencionó en los debates, en el debate del 14 de mayo del año 2019, donde se pactó el compromiso de la firma del otro sí y en las respuestas de la entidad en las peticiones realizadas en el año 2019.

¿Cuál es este nuevo hecho?, la supuesta renuencia de las comunidades de los municipios para pagar los peajes, lo que imposibilita financiar las obras, dice la Agencia Nacional de Infraestructura, “ante la renuencia, al pago y reconocimiento y todos los peajes desde el inicio del contrato por parte de las comunidades beneficiarias del proyecto, como son los residentes de los Municipios de Sabana Occidente, se ocasionó el desequilibrio financiero del contrato”, totalmente contrario a lo que nos venían manifestando y totalmente contrario a lo que hoy vemos nosotros y he repetido por tres oportunidades, el recaudo proyectado y el ingreso finado, solo un año para no volverme reiterativo y así sucesivamente todos los años con una diferencia bastante importante.

En el 2018, se recaudaron, se proyectó un recargo de 49 mil millones de pesos, pero se recaudaron cerca de 100,000 millones de pesos, por eso hasta el día de ayer, en la respuesta al último derecho de petición; nos llegó una respuesta por parte de la Agencia y por supuesto nos manifiesta que ahí puede haber un posible borrador para hacer el otro sí, pero ya ese posible borrador de las 6 obras que se contemplaban con anterioridad, sólo quedarían incluidas tres de ellas, variante Cartagenita, segunda calzada entre Cartagenita hasta empalme con la carrera primera del casco urbano del municipio y el puente peatonal del cerrito, esto que estoy comentando nunca se mencionó en el primer debate y lo que generamos desde ese día y mucho antes, son expectativas falsas de mejorar la movilidad para los habitantes de los Municipios de Sabana Occidente.

Así que hago un llamado al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura, para que nos aclare, si estas obras se realizarán o no; y si la supuesta renuencia de la comunidad respecto de los peajes ha sido la causa para no firmar el otro sí, esto teniendo en cuenta que los peajes del Río Bogotá cómo se mencionan, ha superado, han

superado su expectativa de recaudo en un 40% al proyectado inicialmente y otro valor, los usuarios de tarifa diferencial, que utilizan este corredor no superan el 25% de los vehículos que transitan esta vía, por eso llevamos desde el mes de mayo, la última información oficial o institucional para firmar este otro sí, 23 meses 14 días, que en este Congreso de la República, institucionalmente la Agencia Nacional de Infraestructura se compromete, no con el Congreso; sino con la comunidad que hoy se ve afectada en su calidad de vida de firmar este otro sí.

Pero no solamente eso, para ser más exactos, llevamos más de 25 años esperando de estas obras y personalmente no puedo aceptar que esta se deba a la renuencia de los habitantes que si han pagado sus peajes, sus impuestos y sus costos tan grandes en la calidad de vida, dos o tres horas como ustedes lo pudieron ver en el video que transmitimos, más de dos horas o tres horas de trancón, son tiempos que se le resta a la familia, a los derechos que tiene el ciudadano de compartir con su familia o sus deberes profesionales, más de 45 minutos, casi una hora, incluido en la rotonda para llegar al Municipio de Facatativá, consideramos que debemos tener respuesta por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura y sabemos que esa respuesta debe de ser positiva para este corredor, contando que estamos a tan solo tres años que esta concesión se acabe y más de 25 esperando dichas obras.

Finalmente señor Presidente y debo de reconocerlo y agradecerle al Ministerio de Transporte, en este caso a usted doctora Olga Lucía Ramírez, porque estamos enterados por nuestro Gobernador de la importancia del apoyo que usted le ha prestado a la ejecución de ese gran proyecto de regio tram, qué será de gran ayuda para todos los habitantes de la provincia de sabana occidente, del occidente del departamento y del País; gracias, porque esa solución de transporte masivo la estamos esperando en el corredor también de Sabana Centro y sabemos que el Gobierno Departamental viene haciendo un gran esfuerzo para estructurar los estudios técnicos y financieramente.

Igualmente, doctor Manuel Felipe, nosotros tenemos información y queremos pensar que sea real por supuesto en poder mejorar las condiciones para esta población, el señor Gobernador en días pasados nos comentaba y agradecemos la gestión de nuestro Gobernador Nicolás García y del anterior Gobernador, que hizo gran parte del equipo de reestructuración de a nivel de regiotram para poder trabajar de la mano con el Gobierno y poder generar esta opción o esta necesidad que se tiene.

Nos decía el Gobernador que el doctor Manuel Felipe está haciendo todas las diligencias y quiere y desea y es su intención, que en menos de 20 días, tengamos firmado ese otro sí, para terminar estas obras, le pedimos de todo corazón, se lo pedimos con toda la necesidad que tiene esta población, que esos 20 días no se vayan a convertir en 20 o 23 meses como hoy sucede, de verdad que esa interacción entre el Gobierno Departamental y el

Gobierno nacional, ha venido generando frutos y sabemos doctor Manuel Felipe, que éste va a ser un gran acierto para poderle cumplir a esta población, que llevamos más de 25 años esperando de estas obras, para mejorar la calidad de vida a través de la movilidad.

Señor Presidente de la ANI, señora Viceministra, reitero que esperamos iguales oficios para que esté otro sí, sea firmado e inicien las obras, pero me asalta una duda, si dentro del otro sí también ¿qué va a suceder con esas tres obras que fueron excluidas?, ¿cuáles?, el enlace del nivel Funza - Mosquera, enlace nivel tercer carril entre Bogotá y Mosquera y el enlace del nivel en el Municipio de Mosquera, estamos muy atentos nuevamente a la respuesta, el ingeniero Luis Eduardo ha estado muy pendiente de este proceso, sabemos del gran compromiso que se tiene y aspiramos señor Presidente, que podamos nosotros como habitantes de este corredor de Sabana Occidente, poder entregarle una solución, no solamente reitero a los habitantes de Sabana Occidente, sino al occidente de Cundinamarca y al Occidente del País. Mil y mil gracias señor Presidente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Vamos a terminar los citantes con el doctor Rodrigo Rojas, doctor Rodrigo Rojas bien pueda y una vez usted haya terminado, vamos con la intervención de los invitados; inicialmente los Alcaldes del Aburrá norte del área metropolitana de Medellín, bien pueda doctor Rodrigo Rojas.

Intervención Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Muchas gracias Presidente, trataré de ser muy breve. Reconocer esta situación de mi colega y copartidario el doctor Roldán, como bien lo mencionaba quién me antecedió el doctor Óscar Sánchez, es una buena oportunidad para evaluar una de las grandes problemáticas que tiene hoy nuestro país y que realmente tiene una afectación y más en estos escenarios de pandemia con sectores tan importantes de la economía de nuestra Nación, como es el transportador, el sector turístico y el sector agropecuario, en este sentido quiero saludar a la señora Viceministra, al señor Presidente de la ANI, al doctor Manuel, gracias por acompañarnos, a los demás miembros del Gobierno nacional, a mis colegas y por supuesto a toda la ciudadanía que está siguiendo este importante debate.

Hoy quiero empezar mostrándoles muy rápidamente un oscuro panorama de los peajes en el país y es que debo empezar por decir que no es justo para los colombianos, especialmente como lo mencionaba hace un momento, para los transportadores, para los agricultores, que tengan y que hayan tenido que soportar por décadas tarifas de peajes excesivas; además, con incrementos anuales que no guardan coherencia con el estado de la infraestructura vial en muchas regiones del país; pero que además frente a las altas tarifas y frente a

los altos costos de los peajes, no contemos con esa infraestructura vial que realmente requieren quienes transitamos las vías de nuestro país.

Es que de acuerdo con el ranking de calidad de carreteras, del foro económico mundial en 2019, Colombia se ubicó en el puesto 12 entre 19 países de Latinoamérica y en el puesto 102 de entre 141 países del mundo, dentro de las peores vías de transporte terrestre, aspecto que reafirma el Ministerio de Agricultura, con cifras según las cuales el 90% de las vías terciarias están en mal estado y tan solo el 6% de las vías Nacionales se encuentran pavimentadas y son completamente aptas para el transporte de productos agropecuarios, para mencionar solo ese sector, esto por supuesto genera pérdidas cuantiosas, ya que según la asociación del banco de alimentos de Colombia, que para el año 2018, solo para la región central de la cual hace parte quien me antecedió, el Departamento de Cundinamarca, que hoy es vocero el Representante Óscar Sánchez, pero también hace parte de mi departamento, el Departamento de Boyacá, se pierden anualmente 1.7 millones de toneladas de comida entre otros factores, por las dificultades del transporte de alimentos, refiérase mal estado de las vías y altos costos de las mismas.

El tema es menor, señores voceros del Gobierno, si se tiene en cuenta que a pesar del mal estado de las vías, Colombia hoy ocupa el segundo lugar con los peajes más caros de la región, únicamente superados por Chile, por supuesto que nos debe preocupar esta correlación entre costo de peajes y mantenimiento y calidad de la infraestructura vial de nuestro País, porque es un aspecto que muchos estudios, que hablan de desarrollo económico, es un aspecto fundamental para mejorar la competitividad de una región o de una Nación.

Hay otro problema colegas, que afecta enormemente a muchas regiones del país y son precisamente las cortas distancias que existen entre los peajes, además de tener los peajes más costosos, solo nos supera Chile, en la región, tenemos otra problemática y es que las distancias son mínimas entre los peajes en muchas de las vías nacionales de nuestro país, por ejemplo, voy a mencionar el caso de mi departamento, el caso del Departamento de Boyacá y es como explicarnos o cómo explicarle a la ciudadanía que en los casi 200 kilómetros que separan a Bogotá de mi ciudad, de Duitama existan cuatro peajes separados, por apenas 50 kilómetros cada uno, que en costos significa para un automóvil normal, deba pagar \$35.000 en cada trayecto y para los vehículos de 6 o más ejes, deban pagar cerca de \$200.000, algo realmente absurdo para esta distancia y presupuesto que hace improductivo y costosa la labor de los transportadores y que por supuesto, encarece el transporte de muchos productos, especialmente los agropecuarios, no solo en nuestro departamento, sino en el país en general.

Así mismo consideró necesario revisar los altos incrementos en las tarifas de los peajes y es que Viceministra, tan solo en Boyacá, para ponerle un solo ejemplo, en el 2020 la tarifa para la categoría

5, en el peaje del Municipio de Saboyá, subió en un 3.9%, muy por encima del IPC del año inmediatamente anterior del 2019, esto por supuesto en contravía de lo dispuesto en la resolución 1859 del 2014 del Ministerio de Transporte que establece tal cual, lo voy a leer que “el incremento tarifario en carreras a cargo del Invías, debe corresponder al IPC decretado por el Dane para el año inmediatamente anterior”, entonces por supuesto que esto genera una afectación en las finanzas de los colombianos, pero reitero, aún más, en ciertos sectores de la economía que más en este escenario de pandemia necesitamos reactivar.

De otra, de otra parte y esto que ha sido una conversación que hemos tenido con el doctor Manuel, yo sí quiero reiterar una solicitud de una petición que hemos venido haciendo, usted ha sido muy diligente visitando las regiones, y eso quiero reconocerlo doctor Manuel, pero a inicios de este año, mis paisanos vienen del Valle de Tenza, de la provincia del Valle de Tenza, de la región del Valle de Tenza, de las provincias de Oriente y Neira, vienen levantando la voz repetidamente en protesta al alza de las tarifas de los peajes situados en el Municipio de Machetá - Cundinamarca y que conecta toda esta región y aquí veo a la doctora Betty Zorro y doctor Óscar Sánchez en pantalla y creo que también los afecta a ellos y afecta esa región del Departamento de Cundinamarca, donde la tarifa de la categoría 1, pasó de \$8.800 en el 2020, a cerca de \$ 14.000 este año, a lo que corresponde a un escándalo incremento del 58%, que así esté previsto en el contrato de concesión, nunca tuvo en cuenta parámetros como la consideración del IPC.

A este aspecto quiero decir que si bien los peajes a cargo de la ANI, no se incrementan de acuerdo al IPC, como sí pasa con los que están a cargo del Invías, sino que estos corresponden a lo pactado en las concesiones, no se puede dejar a un lado que los incrementos superiores al IPC como los que se han venido presentando para este caso particular qué es el peaje de Machetá, en ni un solo año afectan considerablemente la capacidad económica de los de los municipios aledaños, por supuesto del turismo, dónde esta región es reconocida con un potencial enorme en turismo de aventura, en ecoturismo, sino también en otras actividades productivas del sector que reitero encarece, el costo de transporte de muchos productos de muchos esfuerzos que han hecho agricultores de estas regiones para poder sacar sus productos a comercializarlos.

Es que esté valor que pagan quienes transitan por esta vía, no se compadece con su calidad y esto ha sido un reproche y doctor Manuel me ha escuchado en reiteradas ocasiones, este tipo de costo de peajes, los hemos visto en algunas concesiones donde hay 2, 3 calzadas, yo siempre he tenido la crítica constructiva en este proyecto, de que es una de las vías más angostas en las que yo he visto con un peaje con altos costos, pero también donde muchos tramos, bajo denuncias de los mismos habitantes del sector, existen muchos casos de accidentalidad vial

y que demuestran que esta vía, no es de las mejores condiciones o que equiparé un costo de este nivel para este peaje, pero además como la preocupación adicional, que manifiestan los municipios de San Luis de Gaceno y esto ya empezaría afectar también la región del Casanare, de la nueva estación del municipio de la estación del peaje del Municipio de San Luis de Gaceno, una vía que claramente no tiene unas simplificaciones congruentes al costo de peaje.

Entonces, yo sí quisiera preguntarle a la Viceministra, ¿cómo le planteamos el escenario reactivación a los agricultores, a nuestros campesinos, a los comerciantes en general?, si tenemos una relación costo, calidad de las vías que no se compadece con la realidad de la infraestructura vial en nuestro país y como también les explicamos que pese a un escenario tan difícil para la reactivación económica, donde el bolsillo de los colombianos se ha afectado a tan altos niveles, los peajes si se vienen incrementando en tarifas onerosas que convierten más en lábieles muchas de esas actividades que ellos desarrollan, es que todo este panorama por supuesto afecta enormemente la competitividad Viceministra, el turismo, el sector agropecuario y en general toda la economía no solo en mi departamento, como despensa agrícola de Colombia, sino de todo el país y lo hemos escuchado en el caso de Antioquia y ahora lo escuchamos en el caso de Cundinamarca y sé que muchos colegas más lo manifestarán en otras regiones del país, si a las fallas de infraestructura se le suman estos elevados costos de peajes, Viceministra, estamos condenando de una manera u otra principalmente a nuestros agricultores a la quiebra, pero nuestros transportadores también los estamos obligando a cerrar muchas de sus actividades.

En conclusión, quiero decirles que no podemos dejar que está situación de peajes empeoren nuestro país, se deben tener tomar acciones para enfrentar la pérdida de competitividad y la afectación económica que esto y el contexto de pandemia está causando en nuestro País, es precisamente por esto colegas, el doctor Roldán mencionó un proyecto que radicamos junto con el doctor Fabián Díaz, una iniciativa que él ha venido presentando, que nos invitó a que la fortaleciéramos, acompañarla y además a darle una mayor viabilidad jurídica para que podamos con el respaldo de todos ustedes y el Senado de la República, convertirla en Ley que presentamos también junto con el Representante Toro, con el Representante Acosta y el Representante León Freddy y otros Representantes y Senadores de la República; y es construir una iniciativa que beneficie a los agricultores, a los campesinos, a los transportadores y a los ciudadanos colombianos, poniendo un freno a los abusos de los peajes en nuestro país.

Concretamente lo que vamos a plantear en esta iniciativa que ha liderado el doctor Fabián y que hoy estamos acompañando y estamos construyendo y los invito a que conjuntamente la fortaleciéramos y le generamos mayor viabilidad técnica y jurídica, para que esto sea una realidad, planteamos aspectos muy

importantes como que las tarifas que paguen los usuarios, correspondan a la calidad y al uso efectivo de las vías, que los municipios y distritos no puedan establecer peajes internos, que a pesar de no ser en un solo municipio más o menos es la problemática que están enfrentando y que presentaba mi colega Roldán, donde en la área metropolitana.

Existen peajes que hacen que un ciudadano para trasladarse de su trabajo a su hogar tenga que pagar un peaje, aumentando enormemente los costos de vida de muchas familias, la distancia mínima entre cacetas también se plantea que como en otros países del mundo sea de al menos de 150 kilómetros entre una y otra, que los incrementos anuales nunca sean superiores al IPC del año anterior como lo establece la resolución que ya les mencioné y otra serie de medidas que buscan de verdad dar garantía y por supuesto que estamos y lo hemos hablado con el doctor Fabián, dispuestos a construir y a escuchar a los colegas, a los diferentes actores, pero creo que es necesario este paso para dar garantía y poder promover la reactivación de algunos de los sectores más golpeados por la pandemia y uno que tal vez que ha sido uno de los que ha sido más afectados que es el sector agropecuario y el sector transportador de nuestro País. Gracias Presidente, gracias colegas.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted señor Representante. Antes de continuar con los invitados, nosotros vamos a proceder acá, en medio de la plenaria y por espacio de tres minutos, a hacer la posesión de un nuevo Representante a la Cámara, vamos a posesionar al doctor Henry Cuéllar Rico, él es el reemplazo del doctor Álvaro Hernán Prada, Centro Democrático, Departamento del Huila, le hemos pedido al citante principal del debate, al doctor Jhon Jairo Roldán, nos permita este espacio; porque de lo contrario lo hubiéramos hecho el día de mañana y él lo ha permitido, estos 3 minutos es un acto de posesión a partir de ese momento él será un compañero más nuestro, en igualdad de condiciones, por tanto se hace necesario darle posesión, el doctor Henry Cuéllar Rico está acá acompañado de dos o tres de sus familiares.

Doctor Henry Cuéllar Rico, invocando la protección de Dios, ¿juráis sostener y defender la Constitución y las Leyes de la República y desempeñar fielmente los deberes del cargo de Representante a la Cámara?

Intervención Representante Henry Cuéllar Rico:

Sí juro.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Si así lo hicierais, que Dios y la Patria os lo premie, si no; que él y ella os lo demandé.

Doctor Henry, vamos a proceder a firmar el acta de posesión y a partir de este momento será usted entonces Representante a la Cámara, hasta que finalice este período.

Intervención Representante Henry Cuéllar Rico:

Muchísimas gracias, doctor Germán Blanco, doctor Navas Talero, agradezco que nos hayan dado esta oportunidad de este espacio, para hacer nuestra posesión en la Cámara de Representantes, agradezco a Dios, a la Virgen de Guadalupe, a María Santísima, esta oportunidad para servir.

Agradezco a todos los amigos, a mi señora que me acompañe aquí, a mi hijo Marlon Fernando, al doctor Álvaro Hernán Prada, un gran amigo, con quien hemos venido haciendo equipo hace mucho tiempo, el doctor Silvio Gómez que me acompaña también aquí, venimos a trabajar, venimos a hacer una buena representación del Departamento del Huila, queremos trabajar por Colombia, queremos servir.

Muchísimas gracias doctor Germán, muchísimas gracias doctor Navas, les agradezco que nos hayan dado el espacio y cuentan con un amigo, una persona de bien, que quiere trabajar y servir.

Muchísimas gracias.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Doctor John Jairo Roldán, muchas gracias, estos son temas institucionales que usted logra entender, muchas gracias.

Vamos a otorgar el uso de la palabra ahora a los invitados, hay un número importante de invitados, que fueron debidamente notificados por esta Cámara y que hacen parte del listado que los citantes nos remitieron, algunos de ellos son Alcaldes de Municipios del área metropolitana de la ciudad de Medellín, hemos considerado con los citantes, que 10 minutos es el tiempo para que cada uno de ellos puede intervenir; hasta 10 minutos podrán hacerlo por menos, si vemos que es necesario alargar, podemos hacerlo por algunos minutos, pero en términos generales es un espacio de 10 minutos a cada uno de ellos, a los 4 alcaldes del Aburrá norte, al Secretario Regional Sectorial de Infraestructura, doctor Juan Pablo López del departamento, al Director del área metropolitana y al Contralor delegado para el sector de la infraestructura.

Primero de los alcaldes en intervenir es el Alcalde del Municipio de Barbosa, el doctor Edgar Augusto Gallego Arias. Doctor Edgar Augusto, muy buena tarde, bienvenido a la Plenaria de la Cámara de Representantes, en este debate de control político, usted se encuentra en la virtualidad, tiene hasta 10 minutos para intervenir. Bien pueda.

Intervención Alcalde de Barbosa doctor Édgar Augusto Gallego:

Bueno, muy buenas tardes para todos, un cordial saludo al señor Presidente, doctor Germán Blanco, a la Mesa Directiva, a la Secretaría, a todos los honorables Representantes, al Gobierno nacional, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, a la Viceministra, a todos los funcionarios públicos del Gobierno nacional, a los que estén del Gobierno

Departamental de Antioquia, al Director del área metropolitana un cordial saludo, a mis colegas Alcaldes de Bello, Copacabana y Girardota, a la comunidad que nos puede estar escuchando y los que nos están viendo, muy buenas tardes.

Barbosa, es el Municipio más al norte del área metropolitana, Barbosa es en el Valle de Aburrá según los índices de pobreza multidimensional, municipal y el censo nacional de población y vivienda de 2018, tienen los mayores niveles de pobreza multidimensional del área metropolitana, los de menor índice, son Sabaneta, Envigado, la Estrella, Itagüí; o sea los municipios del Aburrá sur, los municipios del Aburrá norte, Bello, Girardota, Copacabana, están por encima de nosotros, repito, nosotros somos el municipio con mayor índice de pobreza multidimensional del área metropolitana, nosotros tenemos un 22.2%, cuando el promedio en el área metropolitana es de 12 puntos, es decir estamos prácticamente, poblando el índice de pobreza incremental del área metropolitana.

Para llegar a Barbosa de Medellín, necesitamos pasar el peaje de Niquía y después o el peaje de Trapiche o el peaje de Cabildo, en el peaje de Niquía se pagan \$2.700, la tarifa más baja para los para los automóviles y en el Trapiche pagamos 11.300, ya en el Pan de Queso, en Don Matías, se pagan \$8.800, es decir; de los tres peajes donde más pagamos es, en el Trapiche o en el Cabildo, tenemos entonces para llegar a Barbosa tres peajes, el de Niquía, el de Trapiche y el peaje de Cabildo.

Para ir al norte, el peaje de Pan de Queso, la distancia entre el peaje de Niquía ubicado en Bello y el peaje del Trapiche ubicado en Girardota, es una distancia de 12.8 km, el tiempo recorrido en vehículo son aproximadamente 12 minutos, la distancia entre el peaje el Trapiche y la jurisdicción de Barbosa es de un kilómetro, entre el Trapiche para llegar a Barbosa, un kilómetro y el tiempo de recorrido es un minuto en vehículo, la distancia del peaje el Trapiche y el casco urbano de Barbosa, es de 15.4 km y el tiempo recorrido es de aproximadamente 18 minutos en vehículo, la distancia entre el peaje el Trapiche ubicado en Girardota y el peaje el Pan de Queso ubicado en don Matías, es de 28.3 km y el tiempo recorrido es aproximadamente de 41 minutos en vehículo, la distancia entre el peaje y Niquía y el peaje de Pan de Queso en Don Matías en cuyo trayecto hay tres peajes, es una distancia de 41.1 km, en 41.1 kilómetros hay tres peajes y el tiempo recorrido es aproximadamente de 54 minutos, la distancia entre el peaje el Trapiche ubicado en Girardota y el relleno sanitario la Pradera, ubicado en Don Matías es de 26.4 km, el tiempo de recorrido es aproximadamente 25 minutos en vehículo.

Aquí tenemos el peaje de Niquía en Bello a 12.8 km del peaje el Trapiche en Girardota, la distancia entre peajes Trapiche y posible nuevo peaje que sería Pradera, alrededor de Pradera en jurisdicción de Don Matías o de Santo Domingo, pero en inmediaciones de Pradera, muy cerca de la jurisdicción del municipio de Barbosa hacia el norte es de 26.4 km.

La propuesta de la Agencia Nacional de Infraestructura de reubicar el peaje de Niquía en Bello, de reubicarlo hacia los lados de Pradera en Don Matías o en jurisdicción de Cisneros o en jurisdicción de Santo Domingo, para nosotros en Barbosa empeoraría la situación, no nos ayudaría, sino que empeoraría la situación, voy a explicar por qué, para los lados de Pradera en jurisdicción de Don Matías pero muy cerca a nuestra jurisdicción hacia el norte, están las veredas de Bella Vista, la Montera, la Frisolera, Pradera y otras, otras veredas de Don Matías, están las veredas del Municipio de Santo Domingo, Orce, Botero, las Beatrices y otras veredas, en Cisneros y hay algunas veredas incluso de Santa Rosa de Osos como El Caney y algunas otras veredas de santa rosa que también tiene jurisdicción territorial en inmediaciones del municipio de Barbosa; por el lado de popalito pradera, todas estas veredas bella vista, la montera, la frisolera, pradera, orce, botero, las beatrices, el caney; son veredas que salen es, al casco urbano del Municipio de Barbosa, porque los cascos urbanos de Don Matías, Santo Domingo, Santa Rosa, Cisneros, le quedan mucho más lejanas, entonces ejercen su actividad comercial es en Barbosa.

Esas veredas mercan en Barbosa, los campesinos vienen a comprar los productos agropecuarios, los insumos agropecuarios al Municipio de Barbosa, los jóvenes vienen a estudiar al Municipio de Barbosa, tienen atención en salud en el Municipio de Barbosa, si a nosotros nos instalan un peaje en inmediaciones de La Montera, la comunidad de todas estas veredas tendrían que pagar peaje para llegar a nuestro municipio, no sabemos qué camino va a coger esta comunidad, si va a decidir más bien, tratar de llegar al casco urbano de su respectivos municipios o hacer el esfuerzo de pagar un peaje para llegar a donde siempre han ejercido su actividad económica y comercial, que es en el Municipio de Barbosa.

Nosotros agradecemos la buena voluntad de los funcionarios del Gobierno nacional, la buena voluntad que hemos tenido de parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, del señor Presidente, del Vicepresidente, que ha sido tan atento y tan diligente con nosotros, de parte del Ministerio de Transporte, también agradecemos la disposición por dialogar, por acercarnos, por hacernos propuestas, nos hacen una propuesta de instalar el peaje de navarra hacia los lados de Pradera, que aunque puede que no sea jurisdicción del Municipio de Barbosa, si va a afectar muchos habitantes del municipio y de las veredas aledañas a los Municipios de Santo Domingo, de Cisneros, de Don Matías, de Santa Rosa, como lo dije anteriormente.

Agradecemos la voluntad, que están al menos sentados con nosotros en una mesa de negociación, nos están haciendo propuestas, lo agradecemos, nos están ofreciendo trasladar el peaje de Navarra, lo que hemos llamado, lo que se ha llamado el peajito social, nos están ofreciendo una tarifa diferencial que prácticamente pagaríamos los \$2.700 que pagan los habitantes de Bello, Copacabana y Girardota,

pagando el peajito o el peaje de Navarra que nosotros paguemos lo mismo en el Trapiche o en Cabildo, nos parece una buena propuesta, porque eso nos dejaría en situación de igualdad con todos los municipios, pero lo que no nos parece bien, es que se nos proponga un tercer peaje para Barbosa, tenemos los peajes repito, de Trapiche y Cabildo; instalar un nuevo peaje, trasladar el peaje de Navarra hacia más abajo de Barbosa hacia los lados de Pradera, es aceptar tener un tercer peaje en Barbosa, lo que nos seguiría afectando enormemente, repito, nos dejaría en peores condiciones que en las que estamos hoy.

Siempre hemos sufrido problemáticas en materia de servicios de salud como le decía la Representante Nidia Marcela, es uno de los problemas más grandes que tenemos nosotros, estos municipios tienen hospitales de primer nivel y cualquier asistencia en salud de segundo, tercer nivel, siempre tenemos que salir de nuestro municipio, como mínimo a Bello y para llegar a Bello, tenemos que pasar por los dos peajes, Trapiche o Cabildo y el peaje de Navarra, el comercio en general ha sido afectado, el local y el regional, las alzas en la canasta familiar, sobre costos en el transporte de personas y de bienes, la afectación al turismo, la falta de competitividad, el acceso a la educación superior, todos estos problemas se acrecentaría, no solamente seguiríamos con ellos, sino que nos afectarían aún más, repito instalándonos prácticamente un tercer peaje.

Dejar los peajes dónde están inclusive pensar en reubicar uno de ellos hacia el nordeste, es sentenciar a nuestro municipio al fracaso, seríamos inviables a futuro por el desestímulo de la inversión, la falta de industria, empleo, oportunidades, lo que genera otras problemáticas sociales, Barbosa es el Municipio más pobre del Valle de Aburrá si seguimos con peajes, estaremos condenados a seguir siendo el municipio más pobre del área metropolitana e inclusive más pobre que municipios de otras subregiones.

Entonces señor Presidente, señores Representantes, amigos del Gobierno nacional, del departamento, del área metropolitana, los colegas Alcaldes; nosotros necesitamos el respaldo de todos ustedes, Barbosa finales del siglo 18 principio del siglo 19, fue un centro, fue un centro de desarrollo de esta región, Barbosa era el centro de municipios como Copacabana, Girardota, Don Matías, Santo Domingo, Barbosa era el centro, nosotros teníamos la pretensión de recuperar la historia, aprovechar la fortaleza estratégica, territorial que tiene Barbosa, Barbosa es paso obligado hacia la costa Atlántica, paso obligado al norte Antioqueño, paso obligado al nordeste Antioqueño, paso obligado al Magdalena medio, paso obligado al oriente Antioqueño y nosotros queremos que el Gobierno nacional, el Congreso de la República, los colegas Alcaldes; nos ayuden a recuperar la historia de Barbosa. Muchas gracias.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, tiene el uso de la palabra el doctor Héctor Monsalve Restrepo, él es el Alcalde Municipal de

Copacabana, doctor Héctor muy buena tarde, está usted en la plenaria de la Cámara de Representantes de manera virtual, desde el Municipio de Copacabana, tiene el uso de la palabra hasta por 10 minutos. Bien pueda.

Intervención Alcalde de Copacabana doctor Héctor Monsalve Restrepo:

Bueno un saludo muy especial a todos ustedes, un agradecimiento al doctor Germán Blanco, a la doctora Nidia Marcela, a Jhon Jairo Berrío, a John Jairo Bermúdez, a Mónica Raigoza...

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

El video por favor para observarlo, para su intervención.

Intervención Alcalde de Copacabana doctor Héctor Monsalve Restrepo:

Sí señor, ahí sí.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

No todavía, no todavía, sin Cámara.

Intervención Alcalde de Copacabana doctor Héctor Monsalve Restrepo:

Supuestamente está activada.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Si usted quiere y mientras logra solucionar su problema técnico, podemos darle la palabra al señor...

Intervención Alcalde de Copacabana doctor Héctor Monsalve Restrepo:

Sí señor está bien.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Correcto, está con nosotros el señor Alcalde del Municipio de Girardota, también del Aburrá norte, del área metropolitana; el doctor Diego Armando Agudelo Torres, doctor Diego muy buenas tardes, bienvenido a la plenaria de la Cámara de Representantes, hasta por 10 minutos usted podrá llevar el uso de la palabra, bien pueda. Señor alcalde de Girardota, ¿está usted en plataforma?

Está con nosotros el Alcalde del Municipio de Bello, doctor Óscar Andrés Pérez Muñoz, ¿está en plataforma?

Intervención Alcalde de Bello, doctor Óscar Andrés Pérez Muñoz:

Sí señor, estoy presenté señor Presidente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bueno, señor Alcalde sea usted quién pueda intervenir entonces en este momento, hasta por 10 minutos, cordial saludo doctor Óscar Andrés, bien pueda en la plenaria de la Cámara lo estamos escuchando y a nivel nacional por los canales institucionales se le está observando también.

Intervención Alcalde de Bello doctor Óscar Andrés Pérez Muñoz:

Muchas gracias señor Presidente. Cordial saludo honorables Parlamentarios, Alcaldes amigos, doctor Juan David, señor Presidente de la ANI, Juan Pablo del Departamento, amigos todos.

Hoy señor Presidente, en este debate que ha convocado la Honorable Cámara de Representantes, el doctor John Jairo Bermúdez, John Roldán y demás amigos de Antioquia; nos unimos en la necesidad que hoy tiene la región del traslado de estos peajes, no voy a entrar en repeticiones señor Presidente, doctor Germán Blanco, Honorables Parlamentarios, Alcaldes, pero si quiero ser muy insistente en algo que ya se ha venido planteando a través de todo el debate y es el sacrificio que ha venido teniendo la región del norte del área metropolitana, durante 20 años, hoy valoramos que esté sobre la mesa una solución parcial, frente al traslado de uno de los peajes, el peaje, el peajito social de Niquía.

Creo que el sacrificio ha sido grande, dos peajes, valorización, la disminución per cápita del ingreso de nuestra gente, por lo que le ha tocado aguantarse, en la no presencia de la industria y la disminución de la economía al norte del área metropolitana, porque en los estudios técnicos y de mercado de factibilidad que puede hacer cualquier industria para su desarrollo logístico o es uno de los puntos negativos, está el pago de 2 peajes hacia el norte del área metropolitana y eso hace inviable cualquier proyecto financiero.

Hoy celebro, que esté al menos sobre la mesa y ojalá hoy nos podamos llevar inicialmente señor Presidente de la ANI, en definitiva esta decisión, el no al peaje de Niquía, pero también como ciudadano el norte del área metropolitana tenemos que ser solidarios y considerados con el Municipio Barbosa, yo creo que esta decisión debe ser en bloque, lo hemos venido trabajando y hablando en esta mesa técnica, una mesa dónde está la ciudadanía, donde ha estado la ANI, dónde están los Alcaldes, donde hay Concejales; dónde están los Parlamentarios, el traslado también, en definitivo del peaje del Trapiche.

La obra correspondiente a Bello - Barbosa ya está lista y desde hace 20 años, recuerdo que era yo Concejal cuando se nos planteaba que el peajito social era mientras la obra llegaba hasta Hatillo, ya la obra paso de Hatillo, creo que el sacrificio ya le corresponde a otras comunidades, esto también lo hemos planteado ante el área metropolitana, la Gobernación de Antioquia, doctor Juan David Palacio que también nos escucha y desde que nos sentamos en la mesa de la junta metropolitana, al unísono los 4 alcaldes del norte del área metropolitana le solicitábamos mucha consideración con el norte del área metropolitana, igual forma en las inversiones, de pronto no es de muy buen gusto hacer el comparativo entre norte y sur y creo que ya hubo suficiente ilustración por parte de los, de los Parlamentarios de Antioquia, de

la diferencia económica, socioeconómica y también en infraestructura entre norte y sur.

Planteamos en algún momento también, al metro de Medellín a la Gobernación de Antioquia y hoy se nos ha dicho la continuidad del transporte férreo, incluso multimodal, lo hará la Gobernación de Antioquia en un proyecto que recientemente le ha presentado al Ministerio de Transporte; es decir, hoy seguimos en esa unidad frente al desarrollo del norte del área metropolitana, es por eso que esperamos, Alcalde Augusto, que usted también como hasta ahora lo ha venido haciendo en defensa de su comunidad, cuente con nosotros.

Para nosotros como Beyanitas y siendo la ciudad más grande del norte del área metropolitana, si tuviéramos una posición incluso egoísta diríamos, ya cumplimos solamente con que hayan o que puedan levantar el peaje de Niquía, pero no es así, hoy debemos seguir firmes en ese bloque como Alcaldes que representamos los intereses de estas cuatro comunidades en particular, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa; para que el peaje de Trapiche sea también trasladado y no que se haga el cambio de trasladar el peajito a Trapiche, no, el esfuerzo ya lo ha hecho toda la comunidad y aquí tenemos varios epicentros, incluso que convocan a todos los sectores, si usted va a jardines de la fe a visitar a sus seres queridos, le toca pagar peaje, si va desde el Municipio de Bello, si usted va a recrearse al parque de las aguas, le toca pagar los peajes, entonces por eso hoy invito a los Alcaldes, a los otros tres compañeros, a que sigamos firmes en que estos peajes, deben ser trasladados y que también, ya el esfuerzo lo hagan otras comunidades como nosotros lo hemos hecho durante estos 20 años.

Señor Presidente a usted muchas gracias, a los Honorables Parlamentarios y a todos los amigos que a esta hora nos acompañan. Buena tarde a todos.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted señor Alcalde, una feliz tarde y estamos seguros que va a permanecer en este debate, usted como los demás alcaldes escuchando y observando las distintas intervenciones, doctor Héctor Monsalve Restrepo alcalde de Copacabana ¿ha solucionado usted ya su problema técnico para intervenir?

Intervención Alcalde de Copacabana doctor Héctor Monsalve Restrepo:

Yo creo que me escuchan, no me ven, pero para lo que hay que ver es suficiente, eso no hay necesidad que lo vean.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bien pueda Alcalde, lo estamos escuchando y muy bien, bien pueda.

Intervención Alcalde de Copacabana doctor Héctor Monsalve Restrepo:

Bueno, un saludo muy especial al doctor Germán Blanco, a Nidia Marcela, doctora muchas gracias por su solidaridad, a Jhon Jairo Berrío, a John Jairo

Bermúdez, a Mónica Raigoza, a Mauricio Parodi, a John Jairo Roldán, que nos dio la oportunidad de que nos expresáramos por acá, también a los miembros de la Contraloría, de la Procuraduría que nos escuchan, al doctor Juan David Palacio, a la Viceministra, la doctora Olga, por supuesto al doctor Manuel Felipe Gutiérrez, a todos ustedes, por darnos la oportunidad de expresar nuestro sentir.

Todos mis antecesores ya creo que han tocado la mayoría de casos, decir sólo unas cuantas cositas, hay inversionistas que están pendientes del traslado de los peajes para invertir en el norte del Valle de Aburrá, esto es una pelea que ya se dio, ya asumimos costo político, costo social, costo económico por 20 años, por 20 años contra este Covid del peaje, ya nos vacunaron 20 años, es justo que vacunen a otras personas distintas a nosotros, ya para que se dé el efecto rebaño, porque es que si nos vacunan a los mismos siempre pagando lo de todo el país queda muy complicado.

Entonces, es decirle a los Congresistas, al Ministerio de Transporte, que miremos alternativas, saquemos esos peajes del área metropolitana, al doctor John Jairo Berrío, él decía que esto no aguanta un peaje más, pero en el caso de Copacabana se nos olvida que es que nosotros para salir de Copacabana tenemos que pagar, para entrar a Copacabana tenemos que pagar, vaya por donde vaya, recuerden que en la autopista Medellín - Bogotá también tenemos la concesión de y por allá tenemos que pagar tarifa plena, entonces nosotros estamos sitiados por peajes por todos los lados, es muy, muy difícil, John Jairo ahora hacía alusión que pagaba 11.800 pesos, una persona de Barbosa, no, no paga 11.800, paga 23.600, porque si paga 11.800 no puede entrar otra vez a su municipio, entonces, el Municipio de Barbosa está altamente afectado, lo expresaba Óscar ahorita, el Alcalde de Bello pues quitar el de Niquía los más favorecidos son Bello y Copacabana, pero es que aquí es un tema de regiones y aquí debe haber solidaridad total con Girardota; Girardota también queda afectado con el peaje por todos los lados y con Barbosa mucho más, entonces aquí es solidaridad, yo creo que ya deberían de ser otros actores los que paguen unas obras nuevas.

Es decirles a todos los Congresistas, que nos acompañan hoy de otras regiones, que muchas gracias por esa solidaridad, busquemos otras alternativas, yo no sé si colocando esos peajes en otra parte y extendiendo el plazo de la concesión, ustedes son unos magos para las finanzas, pero que no seamos siempre los mismos, nosotros ya estamos vacunados, vacunemos a otros contra ese Covid del peaje, mil y mil gracias.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted señor Alcalde Héctor. Pregunto nuevamente si está con nosotros el señor Alcalde del Municipio de Girardota, el doctor Diego Armando Agudelo Torres, si está en plataforma para que pueda intervenir los 10 minutos que le corresponden, doctor

John Jairo fue citado el Alcalde Girardota ¿cierto?, así es, pero el doctor, el señor Alcalde de Girardota no nos contesta a repetidas llamadas que se le hacen, queda constancia pública, que fue requerido para que interviniera ante la Plenaria de la Cámara de Representantes durante varias oportunidades, tratándose del debate en mención.

Vamos a darle el uso de la palabra entonces al doctor Juan Pablo López, es el Secretario de Infraestructura del Departamento, Habitad, Sostenibilidad, Secretario Regional y Sectorial, doctor Juan Pablo, ¿usted está en plataforma?, doctor Juan Pablo, ¿está usted en plataforma?; Juan Pablo López Cortés aparece en listado en plataforma, pero no nos contesta.

Doctor Juan David Palacio Cardona, doctor Juan David Palacio, usted es el Director del área metropolitana del Valle de Aburrá, yo lo veo ahí en la plataforma

Intervención del Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctor Juan David Palacio Cardona:

Claro que sí doctor.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bienvenido, Doctor Juan David a la Plenaria de la Cámara de Representantes, cordial saludo, una muy buena tarde y lo está escuchando el país entero y la Plenaria de la Cámara, a través de los canales institucionales, bien pueda, hasta por 10 minutos.

Intervención del Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctor Juan David Palacio Cardona:

Honorable Presidente, Doctor Germán Blanco, un saludo muy especial a usted, igualmente a la Honorable Cámara de Representantes y a la bancada Antioqueña, que definitivamente están al tanto de esta situación que vive el Norte del Valle de Aburrá.

Como Director del área metropolitana, yo soy consciente de algunas dificultades, que ha generado el peaje que existe en el norte, generando algunos rezagos, principalmente para el Municipio de Barbosa y también para los otros tres Municipios del Valle de Aburrá, esta es una situación compleja, nosotros tenemos que advertir que el área metropolitana ha hecho parte del peaje existente, sin embargo, nosotros como esquema asociativo, que ha acompañado a la planificación del territorio, pero principalmente hemos acompañado el desarrollo del norte del Valle de Aburrá, han sido recursos que han permitido llevar adelante estas vías que tiene el norte, si bien es cierto, existen los peajes, peajes que han generado un retraso y que también han limitado la movilidad en el norte del Valle de Aburrá, hay que recordar, que nosotros como área metropolitana, hemos logrado desarrollar parte de la infraestructura vial.

En la actual administración nosotros hemos hecho colocación de recursos y se viene entregando un proyecto que aspiramos antes de junio se pueda

entregar y es propiamente el regional norte, cerca de 92 mil millones de pesos, que aporta el área metropolitana, que si bien es cierto son recursos que llegan también del apalancamiento de los 10 municipios del Valle de Aburrá, sabemos que el peaje ha generado dificultad, malestar y que es hora de acabarlo.

Nosotros entendemos esa dinámica, entendemos la preocupación principalmente de Barbosa, pero nosotros hemos manifestado también ese compromiso de acompañar el desarrollo del territorio del municipio, propiamente para el Municipio de Barbosa, nosotros estaremos prontos en suscribir un convenio interadministrativo a dónde vamos a entregar el 100% de los recursos para la construcción del puente la Estación, un puente que comunica la ruralidad, con la zona urbana, qué es parte del retraso que tiene el Municipio de Barbosa.

En el caso de Girardota, nosotros vamos a acompañar la construcción principalmente del hospital y también de una segunda puerta de ingreso al municipio, en el caso de Copacabana, estamos comprometidos en lograr materializar la posibilidad de la construcción del centro administrativo u otros proyectos de total interés, que logran resolver muchas de las problemáticas, para el caso de Bello, nosotros tenemos el fiel compromiso de lograr materializar el parque de artes y oficios, una inversión cercana solo para Bello entre 60 y 90 mil millones de pesos y en otros todos estos proyectos, en los cuales nosotros cómo área metropolitana estamos participando, son proyectos que buscan mejorar las condiciones de vida de los habitantes, de eliminar los rezagos que han existido y también de eliminar esa crítica o ese cuestionamiento legítimo de no ser equitativos con el norte, respecto a lo que se ha invertido con el sur.

Sin embargo, los peajes han dado vida a lograr materializar la vida existente, nosotros acompañamos ese clamor de los Alcaldes del norte y cómo esquema asociativo y siendo responsables y consecuentes con mi rol, tengo que advertir que es responsabilidad de esta entidad acompañar de manera solidaria a las administraciones municipales, si en el saber entender de las administraciones municipales es que no existan los peajes; así lo vamos a acompañar efectivamente, se solicitó de la mano del departamento, una prórroga hasta el mes de agosto para darle unos recursos adicionales, que permitan mitigar la problemática que se generó propiamente con el Covid y así no tener que hacer colocación de recursos adicionales que no se tienen para poder sanear las obligaciones que existen contractualmente, obviamente sabemos que esto genera dificultades para los habitantes del norte del Valle de Aburrá, pero tenemos el fiel compromiso de seguir avanzando en el desarrollo del territorio.

Hay una preocupación también legítima y que se tiene que advertir en esta mesa de trabajo o en esta discusión ante la Honorable Cámara, si bien es cierto, se pueden buscar soluciones para la eliminación del

peaje, que aspiramos que así suceda, también se deben buscar los mecanismos, con los cuales estas vías luego van a permitir solucionar las dificultades respecto al mantenimiento, los peajes hoy en día, logran conservar la vía en perfectas condiciones, y eso nos obliga a trabajar en torno al mantenimiento de las mismas, si no existen los peajes, hay que dejar muy claro; cuál va a ser el camino para hacerle mantenimiento a las vías y no generar retraso o dificultades en el territorio.

Hoy el Valle de Aburrá, ya tiene una problemática y es propiamente la regional sur, una vía que no tiene doliente, una vía que está llena de huecos, una vía que es la puerta de ingreso al Valle de Aburrá, para llevar la carga hacia el norte del país y es una villa que ha estado carente de mantenimiento, pongo como antesala este caso porque, en el caso de no existir los peajes para norte y para cualquier vía que requiera mantenimiento tenemos que dejar las apropiaciones y las discusiones quienes van a ser los responsables, de cara a los futuros mantenimientos, quiero ser respetuoso como Director del área metropolitana, en seguir advirtiendo que nuestro compromiso, es acompañar al desarrollo de los territorios y así lo hemos demostrado con los proyectos que venimos ejecutando y que vamos a ejecutar, pero también tenemos que ser muy honestos y muy responsables en tener esa visión metropolitana, en anticipar las diversas dificultades, el peaje cumplió su propósito, acompañamos esa propuesta que sea reubicado y que en los municipios del norte del Valle de Aburrá, puedan seguir desarrollándose sin tener limitaciones en la movilidad, pero también tenemos que abrir la discusión de cara, a qué se va a hacer en un futuro con el mantenimiento de la vía en el caso de que no existan los peajes.

Por lo demás honorable Presidente, agradezco la invitación, permitirme haber participado y seguimos concentrados en esta área metropolitana para construir, para escuchar y para buscar soluciones de cara a las dificultades que tiene norte del Valle de Aburrá. Muchísimas gracias.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted señor Director.

Doctor Juan Pablo López Cortés, Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia, bien pueda tiene el uso de la palabra, hasta por 10 minutos. Bienvenido a la Plenaria de esta Cámara.

Intervención Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia, doctor Juan Pablo López Cortés:

Señor Presidente, muchas gracias, un saludo muy especial a todas y todos los Representantes y todos y todas las personas que nos acompañan el día de hoy, de las diferentes Entidades del Gobierno.

Por parte de la Gobernación de Antioquia, creo que ha sido bastante expuesto el panorama y el histórico, de los diferentes contratos que encabeza la Gobernación de Antioquia y el área metropolitana, en este caso como concedentes, si han dado a través

del tiempo una concesión del año 96, exactamente como bien lo mostraba el Representante John Jairo, que ha sufrido diferentes modificaciones y que hoy está a punto de terminar o empezar su periodo de reversión, mejor dicho, a la Nación no solamente para devolver la infraestructura, sino también para transformar todo este esquema, entonces en la nueva concesión de vías de Nus.

Manifiestarles que para el Departamento de Antioquia, nosotros como departamento tenemos tres objetivos muy importantes, uno de ellos, contundente, acompañar la institucionalidad y por supuesto ser garantes de que se brinden todas las garantías que el Estado ha previsto en todas estas conversaciones contractuales, por supuesto que nosotros apegados a la legalidad, hemos venido acompañando desde el primer momento a la Agencia Nacional de Infraestructura, a los mismos Alcaldes, ese es nuestro segundo paso, muy importante, poder entonces escuchar y ser voceros de las necesidades de los Alcaldes y de las comunidades, que hoy manifiestan unos sentimientos legítimos y unos hechos legítimos que deberían ser muy bien atendidos por el Estado.

De esa manera, hemos participado y creo que hemos servido como mediadores en esa conversación, la hemos acercado más, entre el Gobierno nacional y los Gobiernos Locales y además los diferentes grupos de ciudadanos que se han manifestado en contra y que con unas observaciones muy puntuales del esquema tarifario y el esquema de peajes, importante decir, que para la Gobernación de Antioquia, la realización de la doble calzada o de la concesión de vías del Nus, es fundamental poder conectar este nordeste antioqueño, es hoy una deuda tremenda que tenemos, pero además se convierte en la conexión natural que tiene la costa Atlántica con el centro del departamento, es una conexión que además nos va ayudar a acercarnos más a la región del bajo Cauca, una región bastante golpeada por muchos fenómenos, entonces es una vía de toda la importancia, por eso nuestro rol es un rol muy de la mediación y poder acercar ese diálogo entre el Gobierno nacional y los alcaldes.

En ese mismo sentido, nosotros estamos respetando unos contratos que vienen desde un tiempo atrás y estamos también tratando de buscar soluciones en esa manera prospectiva, somos conscientes y somos garantes que la Agencia Nacional de Infraestructura, al menos durante nuestra administración, ha estado muy atenta a realizar los ejercicios financieros, a conversar con los concesionarios, a conversar con los alcaldes, con el departamento, para buscar soluciones; bien lo planteaban algunos de los representantes, el mismo ponente, no es fácil en un esquema contractual que se rige bajo una ley, una normativa de alianzas público-privadas, no es fácil, simplemente desconocer esas conversaciones contractuales, pero reconocer que la ANI y el Ministerio han estado muy atentos a ayudar y a buscar las mejores soluciones.

El departamento hoy, como lo manifestaba el Director del área metropolitana, el doctor Juan David, tiene otro asunto que resolver, producto de la pandemia y es que la concesión está realizando unas obras muy significativas, cercanas a los 160 mil millones de pesos, que por efectos de la pandemia hoy, se encuentran desfinanciadas, tenemos un déficit considerable cercano a los 45 mil millones de pesos para terminar al menos uno de los conectores fundamentales que tendría la conexión sur-norte, del valle de Aburrá, y por eso hemos solicitado a la Agencia Nacional de Infraestructura, que se nos otorgue ampliar el plazo de reversión de la concesión que estaba para el mes de mayo, en principio habíamos solicitado unos seis meses, entendemos las dificultades por todos lados que tiene la ANI en sus negociaciones, por supuesto, con el concesionario, pero nos han otorgado hasta el primero de agosto, ese tiempo sabemos que es un tiempo prudente, es un tiempo que además le sirve a la Agencia para poder terminar de hacer sus modelaciones, sus negociaciones con el concesionario, encontrar los caminos jurídicos adecuados que blinde todas las decisiones en materia jurídica y contractual y, de esta forma, poder mitigar el efecto que tuvo la pandemia en el recaudo de peajes que es con lo que hoy se están financiando estas obras.

Hoy tenemos un déficit importante para los locales o quienes conocen la infraestructura del departamento, tenemos un déficit cercano a los 45.000 millones de pesos, en la construcción del viaducto de la quebrada La Seca, con estos tres meses, casi tres meses, podríamos reducirlo a la mitad, pero ya después miraremos, por supuesto, entre las entidades, área metropolitana y departamento, cómo pudiéramos llegar a financiar esta obra, pero es indispensable que nosotros podamos contar con estos peajes hasta ese momento.

Sin embargo, para ese período de transición como lo hemos planteado con la ANI, entre mayo y agosto, donde se terminarán de hacer las modelaciones y los documentos jurídicos, hemos también llegado a unos acuerdos importantes con Barbosa, esos acuerdos, en el tema de generar unas tarifas diferenciales para toda su población, esas tarifas nos van a permitir garantizarle a Barbosa y a sus ciudadanos, acceso a mayores derechos de transporte.

Por otro lado, la Gobernación de Antioquia, viene trabajando en un programa muy estructural, algún representante lo mencionaba hace un momento y es el Proyecto del tren del río, allí buscamos, en otro frente, darle una conexión a ese norte del área metropolitana, con un proyecto transformador de movilidad masiva y sostenible, donde estamos a un paso de radicarlo oficialmente a la nación, para buscar la cofinanciación del 70%, hoy las entidades Área Metropolitana, Gobernación de Antioquia, Alcaldía de Medellín, Metro de Medellín; se están poniendo de acuerdo en la cofinanciación del 30% para este proyecto de 4.2 billones de pesos.

Señor Presidente, esta era más o menos mi intervención, le agradezco de nuevo podernos invitar y estar presentes en esta sesión.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, señor Secretario, muchas gracias por la disposición de siempre.

Pregunto si está el doctor Gabriel Adolfo Jurado Parra, Contralor Delegado para el Sector de la Infraestructura, ¿Sí está en plataforma, el doctor Gabriel Adolfo Jurado?

Contralor Delegado para el Sector de la Infraestructura, doctor Gabriel Adolfo Jurado Parra:

Señor Presidente, doctor Germán Blanco Álvarez, sí señor, aquí estoy, honorables representantes.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bien pueda, hasta por tres minutos su intervención.

Contralor Delegado para el Sector de la Infraestructura, doctor Gabriel Adolfo Jurado Parra:

Sí señor muchas gracias.

Bueno, le agradezco muchísimo la invitación. Hemos tomado atenta nota de las observaciones que se han hecho aquí, con relación a la situación de los peajes de Niquía, Trapiche y Cabildo y, por supuesto, hemos escuchado las intervenciones de los señores alcaldes de Barbosa, de Copacabana, de Girardota y la afectación que ustedes han planteado, es importante mencionar como muy bien lo dejó ilustrado el honorable Representante John Jairo Roldán, cuando hizo su intervención, que efectivamente estos son unos peajes *sui generis*, que están a cargo de la administración municipal, toda esa historia que él nos contó con relación a lo que en su momento fue este convenio interadministrativo que se dio entre el departamento de Antioquia y los municipios y el Gobierno nacional, para que pasaran estos peajes a esta concesión de carácter departamental y esto es muy importante relevarlo, porque si bien ustedes lo tienen claro, es bueno contarle a la ciudadanía que sobre estos peajes y estas concesiones que recaudan recursos del orden departamental, no es la competente en la Contraloría General de la República, sino hace el control fiscal la Contraloría Departamental de Antioquia y esto es bien importante, sin embargo, también lo mencionaba el Representante John Jairo Roldán, a partir de este proceso de negociación, se incorporaron por parte de la ANI, de la iniciativa privada a la concesión Vías del Nus, que es una concesión de carácter nacional a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, estos tres peajes que hacen parte del recaudo que se va a incorporar al modelo financiero de esta concesión.

Nosotros habíamos recibido un cuestionario que lo hemos respondido, señor Presidente, con todo el detalle y con todas las actividades que a nivel de concesiones y a nivel de peajes viene haciendo el

Congreso de la República en estos debates, que son muy importantes para colocar sobre la discusión pública, la situación que se viene presentando, hemos recibido requerimientos y solicitudes con relación a las actuaciones que la Contraloría General de la República, como autoridad que tiene a su cargo, la revisión fiscal de los recursos que administra y gestiona la Agencia Nacional de Infraestructura y, en ese sentido, le hemos informado al honorable representante citante y al Congreso, a la Cámara de Representantes, las acciones que la Contraloría viene desarrollando, aquí es bien importante y ustedes, señor Presidente, lo conocen muy bien, que gracias a esta reforma del acto legislativo que transformó el artículo 267 de la Constitución, viene la Contraloría desarrollando un nuevo modelo de control permanente, concomitante y preventivo y que como lo mencionaba el señor Contralor, el doctor Felipe Córdoba, a esta fecha, ya nos ha permitido evitar la pérdida de recursos por más de 22 billones de pesos, lo cual de por sí habla muy bien de esa reforma que se ha introducido en la Contraloría General.

Pues bien, el tema de los peajes no es ajeno a la Contraloría, nosotros venimos haciendo estudios sobre este tema, precisamente mirando no solamente todo al tema de los modelos económicos que se han desarrollado a partir de estas concesiones, entendiendo también que, para el desarrollo de la infraestructura vial de este país, es muy importante y lo han dicho varios de los honorables representantes esta tarde, es muy importante que se puedan generar las condiciones para hacer que sea solvente desde lo financiero, la construcción y el desarrollo de la infraestructura, pero también entendemos que hay otras situaciones sociales y económicas que aquejan a la ciudadanía y todas estas situaciones las estamos incorporando en estos estudios, que la Contraloría ha venido desarrollando de tal manera, señor Presidente, que he tomado atenta nota de todas las observaciones que se han hecho, de todas las cuestiones que se han planteado aquí, de todas las quejas inclusive que hemos visto.

Importante mencionarle también a la ciudadanía y a la honorable Plenaria de la Cámara, que en todo caso, la Contraloría por decisión del señor Contralor, ha efectuado en muchos casos actuaciones excepcionales que si bien no le corresponden en principio, sí en virtud de esa facultad excepcional y prevalente que tiene la Contraloría General de la República, ha entrado a investigar situaciones de peajes muy particulares, recuerdo ahora precisamente, el peaje urbano de Cartagena en donde justamente la Contraloría determinó un hallazgo por una cifra cercana a los 300 mil millones de pesos, en posible detrimento patrimonial y que en este momento se encuentra en una indagación preliminar a cargo de la Contraloría delegada para responsabilidad y juicios fiscales.

De tal manera, señor Presidente, que la Contraloría General y esta Contraloría Delegada de Infraestructura, en particular, estará atenta al desarrollo de todo estos debates, todos estos

insumos que ustedes citan con los señores alcaldes han presentado aquí serán material de estudio, no solamente para el análisis que estamos haciendo, sino también para las actuaciones que debemos hacer en el seguimiento ordinario que actualmente estamos haciendo en esa tarea de gestión fiscal ordinaria a la Agencia Nacional de Infraestructura, así como también los seguimientos concomitantes que venimos haciendo, con el propósito de poder tener de primera mano la información que nos permita tomar las decisiones que, de acuerdo a las funciones de la Contraloría, debe tomar atenta nota.

Señor Presidente, estaremos atentos a sus citaciones y a sus requerimientos, muchísimas gracias, señor Presidente, muchísimas gracias al Representante John Jairo Roldán y a todos los representantes citantes.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Hemos terminado las intervenciones de los invitados, previamente lo hicimos los citantes, corresponde ahora a la intervención de los citados, quiero también manifestarle a los compañeros representantes a la Cámara y a los voceros que en el chat de esta sesión de hoy, de la plataforma, se colocaron ya hace varias horas, el orden de los partidos y los tiempos a utilizar en las intervenciones para quienes lo deseen a través de los partidos, para que ustedes vayan manifestando quiénes deben intervenir, porque una vez terminen los citados seguirán los partidos políticos.

Vamos entonces a darle el uso de la palabra a la doctora Olga Lucía Ramírez, ella es la Viceministra de Infraestructura, ha estado acá presencial todo el debate, va a intervenir desde el atril, por el tiempo que usted esté y determine, doctora Olga Lucía, bien pueda, bienvenida a la Plenaria de esta Cámara en la semi-presencialidad.

Señora Viceministra de Infraestructura, doctora Olga Lucía Ramírez:

Bueno, muy buenas tardes para todos los miembros de la honorable Cámara de Representantes, a los asistentes a este debate, a mis compañeros de Gobierno. Quiero agradecer la invitación el día de hoy al señor Presidente Germán Blanco, a los Vicepresidentes, a la Representante Astrid Sánchez, Germán Navas, al Secretario, el doctor Jorge Humberto Mantilla, también aprovecho para saludar a los citantes de este debate, los representantes Jhon Jairo Roldán, John Jairo Bermúdez, Mauricio Parodi, Nidia Marcela Osorio, John Jairo Berrio y Óscar Sánchez.

PROYECCIÓN AUDIO-VISUAL

Bueno, mi intervención básicamente se va a concentrar en el rol del Ministerio, frente a estas proposiciones que se han hecho en cuanto a los peajes y es que hoy principalmente venimos a hablar de la importancia del desarrollo de infraestructura, creo que todos quienes me han antecedido, han hablado de la importancia y de cómo el desarrollo de la infraestructura aportan el crecimiento de la nación

en hacer a Colombia como un país más competitivo, pero aquí hay un reto bastante importante a tener en cuenta y es cómo financiar esa infraestructura y acá es importante decir que por múltiples razones, todos los proyectos de infraestructura en todos sus modos, son un proyecto para un país más competitivo y mejor conectado y acá es importante resaltar que las carreteras son, sin duda, la infraestructura de mayor uso en Colombia y por eso, su correcto desarrollo y su crecimiento siempre va a ser una prioridad para este Gobierno.

Acá decirles, el mundo se va moviendo muy rápido y con eso, necesariamente los retos y las necesidades en infraestructura son cada vez mayores y nuestras carreteras y nuestras vías deben estar acorde a los desafíos de la globalización y el comercio exterior, ahora para nadie es un secreto, la geografía de Colombia, los retos que nos impone la ingeniería de los proyectos de infraestructura en muchos frentes, tres cordilleras, la geografía y esto no nos impone más que retos y sobre todo que se requieran de grandes inversiones, acá siempre lo hemos dicho, el Ministerio de Transporte, este Gobierno; es un Gobierno que se preocupa y trabaja por todos los colombianos para conectarlos de la mejor forma, de manera más expedita, más eficiente y nuestro compromiso es entregar obras que le pertenecen a los colombianos y este ha sido el mensaje principal tanto del señor Presidente, como de la señora Ministra y así estamos avanzando.

Dada esta primera introducción acerca de la necesidad de infraestructura y de los retos que tienen material de financiación, quiero decir que este Gobierno y el sector han hablado con ellos y es que gracias a toda la gestión que se ha hecho en este Gobierno, podemos decir que hoy tenemos 27 de los 29 proyectos de cuarta generación en ejecución, frente a los 9 que estaban andando cuando iniciamos este Gobierno, tenemos un avance promedio hoy del 54% en todos los proyectos de cuarta generación versus un 16%, que teníamos al inicio de este Gobierno y esto es una variación porcentual de 38 puntos, entre el inicio del Gobierno y el mes de abril de este año, esto ¿A que nos ha llevado?, a que hoy los proyectos de estructuras sean una realidad, ya entregamos el primer proyecto de cuarta generación el año pasado y ha sido el compromiso y la función del señor Presidente de entregar, finalizando este año 2021, siete proyectos de cuarta generación adicionales, que van a mejorar toda la movilidad y la conectividad en varias zonas del país y esto básicamente, es un contundente mensaje de reactivación de empleo de progreso y de equidad que es todo lo que necesita el país en estos momentos.

Ahora, nuevamente todas estas necesidades y esos proyectos se deben o requieren de recursos para ser alcanzados, creo que todos acá lo han dicho, la necesidad de contar con peajes y esquemas de financiación, que nos permiten hacer estos proyectos una realidad y ¿Para qué?, es que los peajes nos sirven para construir, mantener el funcionamiento de las vías y básicamente garantizar un tránsito

seguro para todos los sectores viales y nuevamente el recaudo de peajes, lo resalto, es el mecanismo a través del cual, el Gobierno nacional puede mantener la infraestructura de carreteras de todo el país, por qué es importante reconocerlo, es muy poco viable hacerlo únicamente con recursos del Presupuesto General de la Nación.

Ahora, quiero referirme rápidamente a las fuentes de financiación que hacen posible estos proyectos, lo sabemos todos, vigencias futuras, presupuesto nación y, por supuesto, los peajes, para el caso de las iniciativas privadas, lo decía el señor representante, realmente los recursos públicos constituyen el 100% de la retribución de los privados, de los concesionarios y precisamente, esos recursos son los que se integran en los contratos de App, como la fuente de retribución del concesionario y es importante resaltar, no solo se percibe durante la ejecución de las obras, acá es importante es que ingresan al proyecto para cumplir toda la finalidad y es pagar al concesionario en su totalidad, toda la ejecución de las obras; pero ojo, más su operación y su mantenimiento.

Muchos de los proyectos incluyen peajes que estaban establecidos con anterioridad y este recaudo se incorpora al proyecto a concesionar, para el desarrollo de nuevas obras y la ejecución de la operación y el mantenimiento de la infraestructura, acá un poco de marco normativo, conforme la Ley 105, su artículo 21 en consonancia con el decreto 87, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, es quien efectivamente autoriza los peajes tarifas y tasas y todos los derechos a cobrar por el uso de la infraestructura en todos los modos de transporte, menos el tema aeroportuario.

Aquí decir en el marco de las App, creo que todos se han referido a eso, hay que hacer un poquito de memoria y es que con esta vinculación de capital privado en infraestructura de Colombia, que inició en los años 90, con la formulación, con la primera generación de concesiones viales, hoy hemos avanzado en gran paso en el desarrollo de la infraestructura, en los últimos 25 años el Gobierno nacional ha estructurado y concesionado un total de 56 proyectos viales, 16 aeropuertos, 61 concesiones portuarias y dos concesiones férreas y decir también en el año 2012 con la expedición 1508 se estableció el régimen jurídico de las asociaciones público-privadas y cada uno de estos proyectos que se han desarrollado bajo este mecanismo, han cumplió estrictamente la ley que la regula y se define como un instrumento de vinculación de capital privado para provisión de bienes y servicios asociados, pero que además transfiere riesgos, aquí no se trata solamente de la ejecución de una obra, pero además se asocia a la disponibilidad y a un nivel de servicio en la infraestructura que se está construyendo.

Igualmente, los contratos de concesión, todos lo sabemos son contratos de largo plazo, completos, incompletos y aquí básicamente es un esquema de distribución de riesgos, cierto, no es sólo la provisión y la construcción de una obra sino

también garantizar su operación y mantenimiento, unas especificaciones técnicas de alto nivel, unos niveles de servicio y unos estándares de calidad que deberán durar, durante toda la concesión, entonces precisamente están estructurados bajo un esquema que se llama *Project Finance* y lo que hacemos es, una financiación estructurada en flujos de caja a largo plazo, para eso se incorpora los peajes como mecanismo de retribución.

Por eso simplemente, es un poco resaltar la importancia de los peajes para la financiación de proyectos a través de las Apps, el régimen jurídico aplicable y como lo hemos venido aplicando nosotros. Ahora, en la instalación de un peaje no responde únicamente a una necesidad de orden económico, acá quisiera yo resaltar que desde el sector transporte, desde la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), siempre hemos considerado que debe responder a un análisis socioeconómico, a un análisis técnico y para eso, para la instalación de peajes y además existen unos lineamientos que son emitidos por el Ministerio de Transporte y que deben tener en cuenta la realidad de las comunidades aledañas al mismo para que contribuyan al desarrollo de las mismas y nunca a su detrimento, aquí es importante mencionar que en cada uno de nuestros proyectos, hemos tenido estos espacios de socialización de los mismos, para que lleguemos a buen término en el desarrollo de los mismos.

También ha sido nuestro firme convencimiento, tener una relación cercana con las comunidades, resaltar de verdad el trabajo que hemos hecho desde el sector a lo largo y ancho del país para tener mecanismos que nos permitan trabajar de manera articulada con las comunidades, siempre buscando el bien común con cada una de las obras y, de verdad, puedo decirles que nos ha dejado muchas enseñanzas estos procesos, pero además hemos tenido buenos frutos con estas socializaciones.

Finalmente, quiero referirme desde el sector, desde la cabeza, como Ministerio, a una visión de Gobierno, respecto al desarrollo de la infraestructura y es que el Gobierno nuestro ha tenido herramientas de planificación como lo es el Plan maestro de transporte intermodal y como lo es la Política nacional logística que fue lanzada por este Gobierno, donde el objetivo que tenemos es desarrollar los proyectos de infraestructura, desarrollar una intermodalidad y una facilitación del comercio que nos permita reducir costos y tiempos y así impulsar la competitividad del país.

Ustedes dirán pues por qué es pertinente hablar de la Política nacional logística y el Plan maestro de transporte intermodal, porque precisamente es a través del desarrollo de este tipo de proyectos de infraestructura, que deben verse como un todo, las carreteras como una red, son los que nos van a permitir precisamente mejorar ese índice de costos y de tiempos y llevar a Colombia a ser un país más conectado y más competitivo, aquí yo de verdad los invito a considerar un poco, no una visión plana del esquema de concesión, no una visión plana, una

ejecución de una obra y que para eso se instala un peaje, sino que realmente tenemos que verlo como una red, como unos corredores que van a generar conectividad al país y que nos van a mejorar a nivel de competitividad de reducción de costos, para nuestras, para beneficio de los transportadores, para beneficio de otras actividades como es la agricultura, el turismo y es por eso que la implementación de esta Política nacional logística lo que va a hacer es que a través de la materialización de los proyectos de infraestructura, sumado a facilitaciones del comercio nos van a llevar a esta meta de reducción de costos logísticos.

Acá simplemente en el plan maestro de transporte intermodal, estaban las metas que tenemos, acá simplemente mostrarles que Colombia con esos esfuerzos que ha hecho con el desarrollo de proyectos de infraestructura logramos pasar del puesto 94 al 58 y tenemos una meta bastante ambiciosa en este Gobierno y es reducir los costos logísticos, que la idea es llegar en el año 2030 al 9.5, siguiente, como lo ven acá empezamos con el 12.9 y la idea es llegar al 2030 a un índice del 9.5 y es la visión que hemos tenido y precisamente, según cálculos del DNP, si implementamos y desarrollamos los proyectos de infraestructura sumados a herramientas de facilitación del comercio, según cálculos del DNP, podemos reducir hasta un 50% el valor de exportación de un contenedor que transite por los corredores de Colombia, pero además reducir en un 43% los tiempos, esto no se traduce en otra cosa que en beneficio para las comunidades, beneficio para el país y aumento de la competitividad.

Acá aterrizando ya todo el tema de la incrementación de la política, el PMT y demás herramientas de planificación de infraestructuras, decir que el proyecto Vías del Nus aparece de verdad como una de las apuestas para lograr los objetivos de la política nacional logística precisamente para reducir tiempos, para reducir costos y ¿Por qué es esto?, porque es esto porque tenemos beneficios esperados en que uno, ahorros de costos de operación del tráfico en largo recorrido; dos, disminución del tiempo de viaje y mejora en la seguridad vial, teniendo en cuenta que la doble calzada tendrá muchas mejores especificaciones que la vía existente; tres, permite una conexión más eficiente de la zona industrial de Antioquia y el paso de la mercancía del sur-occidente de Colombia a los puertos del Caribe, todo esto, toda vez que este corredor va a mejorar la conectividad de Antioquia con las poblaciones del norte del país, usando la Ruta del Sol a través de Puerto Berrío.

Dicho esto y de manera general ya aterrizando el proyecto Vías del Nus que ustedes ampliamente conocen y que nos va a permitir llegar a nuestros objetivos de planificación, de desarrollo de la infraestructura, de mejorar índices de competitividad, es que para el departamento de Antioquia es un proyecto con una longitud origen-destino de 157 kilómetros, con un Capex de 1.2 billones y un Opex de 2.3 y 23 kilómetros de doble calzada

completamente nueva, acá simplemente resaltar lo que decía al principio, ha sido un esfuerzo de este Gobierno poner a andar los proyectos y hacerlos una realidad, este es un ejemplo de los proyectos que al inicio del Gobierno estaba con un 1% de avance y hoy estamos en un 91% de avance.

Antes de dar paso al señor Presidente de la ANI, para dar mayor detalle frente a las inquietudes y algunos de los puntos del día de hoy, yo quiero de verdad cerrar invitando a los honorables representantes a que nos vinculemos a estos diferentes espacios de diálogo que mencioné ahora, las veedurías, las mesas de trabajo que tenemos establecidas por todo el país, esto nos permitirá llegar a consensos, llegar a acuerdos sobre los temas de infraestructura que a todos nos preocupan, y que nos trae hoy a este Congreso, acá de verdad es una muestra de articulaciones estar acá conversando estos temas de transparencia y de un Gobierno que de verdad los escuche y que está dispuesto a sentarse a revisar estas situaciones, así seguiremos de verdad acercando a los colombianos a lo que más necesitan y trabajando por un país más conectado y más competitivo que es la premisa que tenemos. Muchísimas gracias.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, señora Viceministra, también por asistir de manera presencial a la citación que se le hace a este debate, que sé que va a permanecer también acá hasta el final en caso de cualquier intervención adicional que deba hacerse.

Va a intervenir ahora, el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, él es el Presidente de la ANI, a él le han hecho alusión y referencia los intervinientes, los invitados y obviamente el señor citante, los citantes, doctor Manuel Felipe Gutiérrez, usted desde el atril va a llevar el uso de la palabra, por el tiempo que estime conveniente, bien pueda.

Señor Presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Muchísimas gracias, señor Presidente, con un saludo muy respetuoso para toda la Mesa Directiva, para el doctor Navas, lo saludo con mucho respeto, doctor Navas, para el Secretario, para todos los asistentes y los que nos acompañan desde la virtualidad.

No sé si vayan a hacer la proyección de la presentación entonces, por favor, empecemos con el video y arrancamos con la presentación

PROYECCIÓN AUDIO-VISUAL

Estás obras abundan de manera acelerada, el Gobierno del Presidente Iván Duque, se encontraba apenas en el 3% de avances, hoy están en el 91% de ejecución se estima... (Audio defectuoso)

...El proyecto Vías del Nus cuenta con una inversión de 1,2 billones de pesos en obra y 2.3 billones de pesos para operación y mantenimiento, estas obras avanzan de manera acelerada, cuando llegamos al Gobierno del Presidente Iván Duque se

encontraba apenas en el 3% de avance, hoy está en el 91% de ejecución y se estima que en el mes de agosto, finalice su etapa de construcción y quede al servicio de los colombianos, a lo largo de sus 157,4 km de longitud, entre Bello y el Alto de Dolores en el departamento de Antioquia, se destaca la construcción de 24,3 km de doble calzada, 35,6 km de rehabilitación y 2,7 km de tercer carril, además una de las obras hito que se desarrollan en este importante corredor del nordeste antioqueño, es el Túnel de la Quiebra de 4,1 kilómetro de longitud en doble calzada y cuenta con una inversión de 683.607 millones de pesos, este proyecto permitirá una conexión más eficiente de la zona industrial de Antioquia y el paso de la mercancía del suroccidente de Colombia hacia los puertos del Caribe, la movilidad es de todos. Ministerio de Transporte.

Señor Presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Muchísimas gracias.

Señor Presidente, para empezar a contextualizar muy rápidamente, es importante mencionar que nosotros tenemos en el departamento de Antioquia, proyectos para una inversión cercana a los 18 billones de pesos, estos son los contratos de cuarta generación que en este momento se están ejecutando en el departamento de Antioquia.

Ahora y esto es muy importante mencionarlo, cuando nosotros empezamos el Gobierno, este avance era de un 16% en promedio, por supuesto, teníamos que sacar los proyectos adelante, son proyectos absolutamente necesarios para el país, no son temas menores, estamos hablando de proyectos absolutamente vitales en este caso, para el departamento de Antioquia por 18 billones de pesos, eso lo encontramos a lo largo y ancho del país, por 45 billones de pesos, para 29 concesiones viales, nuestro trabajo, por supuesto, como ocurrió en el caso de Vías del Nus, era poner estos proyectos a funcionar, poder hacer las obras, hacerlas una realidad.

En el caso de la concesión Vías del Nus, teníamos un avance del 3% en agosto de 2018, nos dimos a la tarea, por instrucción del señor Presidente de la República, sacar los proyectos adelante, porque estos son proyectos que se necesitan, estos no son proyectos menores, son obras de una dimensión enorme como se mostraban en el video, hoy tenemos esos proyectos, ya no en el 16%, los tenemos en el 70% y una buena parte de estos proyectos, la mayoría los vamos a entregar al finalizar este Gobierno, alguno de estos como en el caso de la concesión Vías del Nus, un proyecto con una inversión cercana a los 1.3 billones de pesos, solo en obra con una operación en mantenimiento robusta muy grande, muy importante será entregado en el mes de agosto del presente año.

Y acá quiero traer a colación cual es la lógica que subyace estos proyectos, porque es que no son proyectos que se hayan estructurado sin un sentido de desarrollo de país, por ejemplo, acá tenemos

las Vías del Nus, es que las Vías del Nus forman parte de un corredor que va a permitir conectar a Medellín con Cauca, en la mitad de tiempo y este corredor está avanzando, está avanzando de muy buena forma, para lograr mejorar las condiciones de competitividad, como lo estaba mencionando hace un rato la señora Viceministra, también tenemos proyectos muy importantes como Pacífico uno, Pacífico dos, Pacífico tres, mares, que forman una lógica de conectividad, vamos a reducir los tiempos de desplazamiento desde Pereira hasta Medellín, a la mitad y en el caso de las Vías del Nus, vamos a reducir a la mitad el tiempo de desplazamiento desde el Alto de Dolores que es donde finaliza el proyecto, muy cerca a Puerto Berrio, hasta Medellín, solamente el Túnel de la Quiebra va a permitir un ahorro de más de 45 minutos en el desplazamiento, son proyectos muy importantes y, por supuesto, la consigna era sacar los proyectos adelante, porque este país necesita obras; tenemos un atraso muy grande y necesitábamos ser capaces de poder ejecutar estos proyectos.

Ahí tenemos un resumen muy sencillo, el mapa del proyecto Vías del Nus, el proyecto Vías del Nus, como muy bien lo han mencionado empieza en Medellín va hasta Niquía, Pradera, Porcesito; entre Porcesito y Cisneros tenemos el Túnel de la Quiebra que es una de las inversiones más grandes que vamos hacer en este proyecto después de eso continuamos hasta Cisneros San José del Nus y llegamos al Alto de Dolores, en el Alto de Dolores, se está haciendo una vía nueva, completamente nueva, para conectar el Alto de Dolores con Cauca y ser esta la nueva vía que va a conectar Medellín con la costa Atlántica, esta es uno de los proyectos más importantes que se están ejecutando en el país, por supuesto, teníamos que sacarlo adelante, por supuesto, tenemos que hacer las obras y a eso nos dedicamos.

Ahora, ya viendo un poco los datos del proyecto, tenemos una inversión de 1.2 billones de pesos, acá vamos de ejecutar y esto no son cosas menores, vamos a ejecutar dos túneles realmente, el Túnel de la Quiebra, es un túnel de doble calzada de 4.2 kilómetros, que ya está hecho y ahorita podemos mostrar algunas imágenes de este túnel que es realmente espectacular, tenemos cerca de 27 puentes nuevos, que estamos construyendo, tenemos construcciones de terceros carriles importantes, tenemos la construcción de dobles calzadas nuevas en casi 25 kilómetros.

Esto yo lo quiero resaltar, tenemos una rehabilitación de vías muy importantes cerca de 35 kilómetros de rehabilitación, ¿Qué era lo que teníamos que hacer nosotros?, por supuesto, hacer que esta obra se ejecutara, hace dos años y medio no existía, existía solamente una base del 3%, lo que nosotros llegamos a hacer fue poner la obra en funcionamiento, por supuesto, una fuente dinamizadora muy importante de empleo, pero sobre todo nos permitió avanzar, ahí tenemos algunas imágenes de las obras cuando se estaban

ejecutando y ahí ustedes tienen a la derecha como están quedando las dobles calzadas que estábamos ejecutando, acá en total vamos a tener más de 100 kilómetros de doble calzada y una conectividad que va a reducir de manera muy importante los tiempos de desplazamiento, esto es infraestructura moderna y ustedes tienen el Túnel de la Quiebra.

El Túnel de la Quiebra es un proyecto que realmente se está estructurando desde hace cerca de 120 años, con una lógica de país, inicialmente y acá estaba viendo que este edificio fue construido por Pedro Nel Ospina, el Túnel de la Quiebra fue un proyecto inicialmente concebido por Pedro Nel Ospina, hacia 1899, ejecutado en su Gobierno entre el 22 y el 26, con los recursos de la indemnización del canal de Panamá, se gastaron cerca de tres millones de dólares, ¿Cuál fue el Túnel de la Quiebra en su momento?, un túnel férreo, ¿Por qué razón?, porque se tenía que conectar los dos extremos que ya existían entre Puerto Berrío, en el Magdalena, hasta Cisneros y por el otro lado a la salida de la Quiebra, al otro lado era así ahora hasta Medellín, el Túnel de la Quiebra fue una apuesta muy arriesgada en su momento y se hizo y se pudo ejecutar, en ese momento teníamos la misma limitación que se presentó antes de 1929, cuando se terminó esa obra del túnel férreo de la Quiebra que aún está hoy y de hecho está encima dentro del Túnel de la Quiebra nuevo que construimos, teníamos una serie de vías que tenían que afrontar las condiciones geográficas existentes y generaban unos retrasos grandísimos, unos sobre costos grandísimos, por ejemplo, el paso por Cisneros hoy, lo vamos a corregir con la variante que ya está por encima de un 90% de ejecución, hoy los camiones cuando entran a Cisneros se pueden llegar a demorar hasta 15 minutos haciendo giros en algunas curvas, ahí en el municipio, porque la infraestructura existente es bastante deficiente, qué nos permite este proyecto, superar esos atrasos y poder avanzar y poder reducir los tiempos de movilidad y poder reducir los costos logísticos y es muy importante, realmente es muy importante, y lo era poder ejecutar este proyecto.

Acá tenemos y yo quisiera contarles con algún nivel de detalle las unidades funcionales del proyecto y cómo están divididas, en la unidad funcional uno, que va desde Pradera hasta Porcesito, tenemos una doble calzada de casi 10 kilómetros, una inversión de 290.000 millones de pesos, pregunta ¿En qué está?, respuesta, avance 90%, unidad funcional 2 Porcesito Santiago 5 kilómetros de doble calzada, una inversión cercana a los 90.000 millones de pesos, ciento por ciento terminada, unidad funcional 3, el Túnel de la Quiebra que es una obra realmente majestuosa, hace poco la estuvimos visitando con varios transportadores y nos llena muchísimo, realmente muchísimo de orgullo poder ver como ese túnel, lo logramos terminar, 4.5 kilómetros tiene cada túnel y son dos tubos, ya tenemos un avance cercano al 90% en todas las instalaciones, todo lo que se requiera y al día de hoy está completamente concluido.

Unidad funcional cuatro variantes de Cisneros 5.5 kilómetros de doble calzada a la salida del túnel, en que está, en un avance del 80%, ya estamos con unos niveles muy importantes mensuales, estamos en este mes a final de corte, estamos esperando llegar al 90%, unidad funcional 5, ahí tenemos una rehabilitación de la calzada existente y tenemos la construcción de un tercer carril de inversión cercana a los \$100.000 millones de pesos, pregunta, ¿En qué está hoy?, respuesta, completamente concluida.

Acá se ejecutó solo en el Túnel de la Quiebra una inversión cercana a los 700.000 millones de pesos y está ahí y lo vamos a poner en agosto para que todos los colombianos lo puedan utilizar, esta va a ser la nueva vía de acceso desde Medellín al Magdalena medio, esta va a ser la nueva vía que va a conectar Medellín con la costa norte del país y viceversa, esta obra, es una obra muy importante y nuestro trabajo, por supuesto, era ejecutarla y ejecutarla rápido, ese fue el mandato que nos dio el señor Presidente de la República y realmente este es un contrato que vamos a ejecutar en tres años, cuando el tiempo usual es de cinco.

Ahora bien y les quiero hablar de algunas obras que ejecutamos, en este proyecto, entonces en la unidad funcional uno, por ejemplo, tenemos unos muros del terramar de unos 20 metros de altura por unos 80 metros de longitud, tenemos una serie de taludes; me gusta resaltar algunos, por ejemplo, hay unos de 240 metros de largo, por 25 metros de altura, tenemos otros que miden 240 metros por 15 metros de altura, en cada lote del proyecto, uno de 370, 350 metros de largo por una altura de 33 metros, es el equivalente a un edificio de unos 12 pisos de altura, por una longitud de 350 metros, estas cosas no son menores, son obras muy grandes.

También tenemos en la unidad funcional uno, una serie de puentes, por ejemplo, el puente cuatro; un puente de 106 metros de largo, el puente cuatro derecho, ¿Por qué derecho?, ya vamos en doble calzada, 112 metros de longitud, puente cinco, 95 metros, puente cinco derecho 121 metros, que no son puentes menores, después tenemos el puente seis de 121 metros, el puente de Manzanares de 130 metros de longitud, estas obras, como les estaba mencionando tiene una base del 90% están casi hechas, estamos haciendo seguimiento permanente porque lo más importante es que las obras se ejecuten y se las podamos entregar a los colombianos, el atraso en Colombia, como muy bien lo señalaba la señora Viceministra, es muy grande y teníamos que sacar estos proyectos adelante, independiente de quien los hubiera contratado a este Gobierno, independiente que las condiciones financieras, por supuesto, puedan llegar a ser discutibles, pero nuestro trabajo era ejecutar, sacar los proyectos adelante y eso es lo que nosotros estamos haciendo.

En la unidad funcional dos, por ejemplo, tenemos una serie de puentes, resalto el puente uno, 40 metros; puente dos, 72 metros; puente tres, 80 metros, ustedes ven es izquierdo derecho ¿Por

qué?, porque vamos en doble calzada, esa unidad funcional dos ya está concluida ciento por ciento, ahí tenemos, por ejemplo, unos muros en concreto reforzado de 113 metros de longitud, es que esas son obras muy grandes, son obras con los estándares muy altos, son proyecto de infraestructura moderna que se están ejecutando justo en este momento, en la unidad funcional tres y acá me quiero detener un segundo, el Túnel de la Quiebra, en el Túnel de la Quiebra, tuvimos una excavación de casi 800.000 metros cúbicos, no fue una cosa pequeña; 800.000 metros cúbicos con una longitud de 4.250 metros en cada tubo y lo hicimos en un tiempo muy corto y logramos avanzar de una manera muy rápida porque necesitamos ejecutar las obras que este país necesita y acá tenemos, por ejemplo, para mencionar, en la altura de este túnel 7.5 metros, tenemos siete nichos de parqueo, tenemos siete galerías de conexión, ¿Por qué?, pues porque son dos túneles realmente, que están interconectados a lo largo de los 4.5 kilómetros y acá me devuelvo, esto que nosotros estamos haciendo es muy bonito ver como coincide con visiones de hace muchos años y una visión realmente de Estado, una visión de país.

En 1929 se entregó un túnel de 3.742 que mejoró sustancialmente las condiciones de movilidad del departamento de Antioquia, a través de un túnel férreo, en agosto de este año vamos a entregar dos túneles de 4.500 metros que van a mejorar, sin duda alguna, las condiciones de competitividad del departamento Antioquia, es que hoy salir de Medellín hacia la costa, hacia Caucasia es muy complejo, muy muy complejo, qué es lo que estamos haciendo, mejorando la geometría, mejorando el corredor haciendo obras nuevas, vías nuevas para reducir los tiempos de desplazamiento.

En la unidad funcional cuatro, tenemos la construcción de una serie de puentes muy importantes, hay un puente, por ejemplo, el puente uno izquierdo, 200 metros, pregunta ¿En qué va eso?, respuesta, en la variante estamos por encima del 80%, tenemos una serie de taludes muy grandes, son las construcciones muy importantes de 320 de longitud por una altura superior a 40 metros, esto es un edificio de más de 15 pisos de altura, taludes enormes, obras muy importantes que se están ejecutando, nuestro trabajo es, por supuesto, hacer que los proyectos se ejecuten, no que estén paralizados, cuando lo encontramos completamente paralizado, nos dimos a la tarea de sacarlos adelante, por instrucción del Presidente, la señora Ministra, la Vicepresidenta y lo logramos y ahí están los resultados, de hecho los invito a conocerlos, porque estos proyectos son realmente de transformación para el país.

En la unidad funcional cuatro, que ya está ejecutada, perdón, la unidad funcional cinco, ya está ejecutada, las obras que se han realizado, las obras que están ahí, que ya se están disfrutando están mejorando los tiempos de desplazamiento, los resultados son tangibles, las obras que están ahí para el disfrute de los habitantes de la región y muy

pronto para toda la región buscando mejorar sus condiciones de competitividad.

Dicho esto, quiero comentarles algunas cosas que son relevantes en este proyecto, este es un proyecto que tiene un vip que es el equivalente al ingreso esperado cercano a los 1.3 billones de pesos, acá tenemos una financiación con un cierre financiero presentado por 750.000 mil millones de pesos, única cuenta por todo el concesionario cercano a los 556.000 millones de pesos y tenemos créditos puentes por encima de 600 mil millones de pesos, son recursos comprometidos, recursos ejecutados, recursos que están ahí para el disfrute de todos los colombianos.

Ahora bien, y agradezco muchísimo a los alcaldes, al citante, al Presidente, doctor Germán Blanco, con el que hemos tenido varias conversaciones, varias reuniones para buscar soluciones para la Gobernación de Antioquia, con la Gobernación de Antioquia ¿Qué es lo que nosotros queremos? y que también nos hemos enfocado, en tener un diálogo franco, un diálogo permanente para de alguna manera buscar soluciones, acá tenemos un problema, doctor Roldán, y usted lo puso muy claro, tenemos el peaje de Niquía, tenemos el peaje de Cabildo y tenemos el peaje de Trapiche y se está generando un inconformismo, que usted nos comentó, que ustedes nos mencionaron, que los alcaldes nos mencionaron; que nos mencionó la Gobernación de Antioquia, ¿Que hicimos?, hemos tenido más de 10 mesas técnicas, donde estamos analizando las distintas alternativas para hacer que sus proyectos pudieran llegar a ser viables, para hacer que las obras por un lado, las logremos ejecutar y las logramos ejecutar y por otro lado buscar alternativas para no afectar los proyectos y garantizar que se concluyan, que operen y mantengan, que se respeten los contratos; porque nosotros debemos ser respetuosos de los contratos, independiente de que los hayamos suscrito o no, es un Estado y el Estado tiene que respetar esos contratos, nosotros no los hicimos y es indiferente si nos gusta o no, los tenemos que respetar, pero y en esto es importante, nos hemos enfocado en tener un diálogo permanente y resalto mucho que los alcaldes, la Gobernación, varios de los citantes hayan reconocido que la Agencia Nacional de Infraestructura está volcada a buscar soluciones, a construir puentes, para aminorar una situación que de por sí es compleja y de ahí sale una propuesta que nosotros construimos y es el movimiento del peaje de Niquía, de este peaje, Representante Roldan, que ha generado un inconformismo grande.

Tenemos cuatro municipios en el área metropolitana afectados, afectados o que tiene alguna relación con el proyecto Bello, Girardota, Copacabana y Barbosa, nosotros vamos a hacer el movimiento del peaje en Niquía, el peaje Niquía o ajustar del área metropolitana, vamos a tener unas mesas de trabajo con la Gobernación de Antioquia, con la Alcaldía de Barbosa, para buscar la mejor ubicación de este peaje, para buscar los menores impactos.

También hemos dado y vamos a aumentar la cantidad de tarifas diferenciales para los habitantes de Barbosa, Representante Roldán, ¿Por qué lo vamos a hacer?, porque tenemos un diálogo franco, diálogo permanente con el alcalde, vamos a buscar de qué manera podemos ejecutar este proyecto en su totalidad, generar la menor presión social posible y lograr beneficios que van a traer el desarrollo, no solamente de este proyecto, sino de todos los proyectos que estamos ejecutando en Antioquia y que afortunadamente van a un buen ritmo.

Que va a ocurrir con el norte del Valle de Aburrá, luego de que esos proyectos se ejecuten, por ahí vamos a tener seguramente la ruta más rápida para conectar Medellín con Bogotá, no solamente Medellín con la Costa Atlántica, ya pasando por Cauca, sino también Medellín con Bogotá, eso va a generar una dinamización muy importante de la economía, vamos a tener los centros turísticos mucho más cerca de Medellín y el Valle de Aburrá, vamos a estar mucho más cerca del Magdalena medio y esto nos va a permitir generar un desarrollo importante en la región, pero no nos vamos a quedar solamente en eso, vamos a buscar concertaciones y por eso, representante, nosotros en reuniones con alcaldes, varios de los alcaldes, con varios de los congresistas, hemos venido construyendo alternativas, tenemos unas restricciones y son las restricciones asociadas al contrato de concesión, que tenemos que cumplir, yo no puedo simplemente desconocer el contrato y las inversiones se han ejecutado, nuestro trabajo en muy buena medida, era hacer que las obras se hicieran y las obras, como ustedes han venido viendo, se están haciendo.

Proyectos importantísimos y si existe alguna preocupación por la calidad de las obras, sabemos completamente que el proyecto está hecho con estándares muy, muy altos, pero si llegara alguna preocupación, inconformismo, por supuesto, estamos atentos a corregir cualquier problema que se tenga, esta es una entidad que por instrucción de la Ministra de Transporte se ha volcado a la región, esta es una entidad que, sí era verdad lo que usted decía representante, era muy bogotana y está ubicada en la calle 26 y lo que nosotros hemos hecho es volcarnos al territorio y buscar tener mesas permanentes con la comunidad, ver los problemas en campo, este proyecto lo recorrimos hace más o menos un mes y lo estoy recorriendo permanentemente, como lo estoy haciendo con todas las vías que nosotros tenemos a nuestro cargo y así lo están haciendo mis vicepresidentes, por eso es que hacen mención y han hecho tanta mención al rol de los vicepresidentes, al rol que tenemos y lo que nosotros estamos haciendo en las mesas, porque estamos buscando concertar, estamos buscando resolver problemas que existen, con un impacto social importante que estamos buscando aminorar de la manera más responsable posible y en este contexto...

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Perdón. Con la venia suya, que pena, señor Presidente, se hace necesario decretar la sesión permanente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Pregunto, señor Secretario, a esta Plenaria, ¿Si desea declararse en sesión permanente?

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Pregunta la Presidencia a la Plenaria, si se declara en sesión permanente. Así lo quiere, señor Presidente. Ha sido aprobada la sesión permanente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Continué doctor Manuel Felipe.

Intervención señor Presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Muchísimas gracias.

Y es en ese contexto ya tuvimos una serie de reuniones y las vamos a seguir teniendo con todos los alcaldes, con la Gobernación de Antioquia, con la comunidad, para definir la mejor ubicación de los peajes y ese diálogo debe ser permanente, debe ser frecuente, nosotros a eso nos comprometemos, nosotros hemos venido trabajando de esa manera, por un lado, ejecutando las obras y, por otro lado, buscando concertaciones con la comunidad.

Ahora bien, frente a la intervención del Representante Óscar Sánchez, sí existe un compromiso de la Agencia Nacional de Infraestructura, que honraremos, ¿Qué ocurrió? y ¿Cuál es el contexto de esto?, el contexto que tenemos es un contexto en el que estamos hablando de un contrato de ingreso mínimo garantizado 14 TFC de primera generación que se rige por la Ley 105, no por la Ley 1150, la Ley 1508 y la Ley 80, la especialidad es la Ley 105, es este caso el artículo 32 de la Ley 105 establece que, si llegan a haber recursos superavitarios por encima del ingreso mínimo garantizado, esos recursos se pueden utilizar para hacer obras complementarias, el alcance inicial del proyecto ya está hecho, estas obras adicionales, son obras que está previsto ejecutar con los excedentes que se generan del recaudo los peajes.

Le ofrezco excusas, representante, si alguien de mí entidad les manifestó a ustedes que existía renuencia a la comunidad a hacer los pagos, no es verdad, eso no es así y esa no es la argumentación para no haber ejecutado esas obras, el tema es muy sencillo, el año pasado cuando el Covid, tuvimos una afectación grandísima en los niveles de recaudo de tráfico, como tenemos unas afectaciones grandísimas, no tenemos recursos excedentarios para poder ejecutar esas obras, este año ya estamos nuevamente sobre niveles superavitarios y con esos recursos que se van acumulando en el patrimonio autónomo, van a ser ejecutadas esas obras, ojalá se

ejecuten todas las obras, ojalá tengamos los recursos para poder ejecutarlas todas, tenemos unas obras priorizadas, que son las tres que usted menciona, tenemos otras tres obras que si no van a quedar acá ejecutadas, serán ejecutadas en el siguiente contrato de concesión.

El siguiente contrato de concesión, es un contrato de concesión que estamos construyendo con la Alcaldía de Bogotá, con la señora alcaldesa para poder hacer no solamente el mejoramiento de la calle 13, como una avenida, sino también tomar parte de sus recursos y poder avanzar en lo que va a ser la..., en eso tenemos un trabajo muy juicioso y muy comprometido del IDU, por supuesto del Gobierno nacional, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Ministerio de Transporte, la Alcaldía, y la Gobernación de Cundinamarca, acá como lo menciona usted Representante Óscar, estamos todos trabajando de la mano para hacer que sus proyectos se ejecuten, entonces vamos a hacer las obras con los recursos y sedentarios que se están generando, las que eventualmente llegaren a faltar, ojalá no faltara ninguna, serán ejecutadas, serán incluidas en el nuevo alcance de este contrato de concesión que estamos construyendo, con la señora alcaldesa y acá es un trabajo de región y así lo hemos entendido y por eso hemos hecho muy buenas energías los distintos temas que tenemos como ocurre, por ejemplo, en la concesión accesos norte 2, la que vamos adjudicar en unos meses, también un trabajo articulado con la Alcaldía de Bogotá, con unos impactos ambientales enormes que se van a mitigar, un impacto ambiental positivo para poder permitir que el humedal Torca - Guaymaral se vuelva a unir, luego de las afectaciones que vivió durante los últimos 70 años con el trazado de la autopista norte existente.

Vamos a ampliar la carrera séptima, la Aló también, lado sur también la estamos trabajando en esta alianza que tenemos muy importante región indistintamente signo político, estamos ejecutando los proyectos porque este país necesita avanzar.

Los índices de atrás en competitividad del país debido a la insuficiencia de vías son claros, los presentó la señora Viceministra, lo que nosotros estamos haciendo es ejecutar los proyectos, buscar generar estas fuentes de empleo tan importantes, buscar realizar las obras porque esas obras sí que se necesitan en este país, entonces en eso estamos completamente comprometidos, representante, tiene un compromiso que yo ya previamente había hecho con el Gobernador de Cundinamarca y que lo vamos a honrar, tuvimos un efecto debido a la disminución de los recaudos, que nos imposibilitó en poder sacar este acuerdo rápidamente como nos habíamos comprometido, pero prontamente se va a corregir y esas obras se van a ejecutar, así como se ejecutaron otras obras complementarias en este corredor en precedente y que se terminaron de pagar hace unos pocos meses, entonces cuenta con nuestro compromiso, Representante Óscar Sánchez, es esto, señor Presidente. Muchísimas, muchísimas gracias.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted doctor Manuel Felipe, le rogamos mantenerse en el recinto, porque usted deberá volver a intervenir, una vez intervengan los partidos políticos y nuevamente los citantes.

Este es el espacio entonces, para que intervengan los partidos políticos, yo les he estado solicitando a través del chat que me notifiquen quienes van a intervenir, ya ustedes conocen el orden, los tiempos, por el chat de voceros me han manifestado algunos partidos, unos muy pocos, no todos y por el chat de la plataforma algunos otros, de todas formas la dinámica de estos debates, es que se le genera la oportunidad de intervenir a todos los partidos y movimientos, cerca de 17 partidos y movimientos que tiene hoy la Cámara, los tengo en un orden cronológico, los voy a llamar y el partido determinado es el que manifiesta si va a hacer la intervención o no.

El primer partido, es el Partido de la U, se ha determinado que se intervenga por doce minutos y fui notificado por la señora vocera, que intervendría la doctora Mónica Raigoza, le pregunto a la doctora Mónica y a la doctora Martha Villalba sí así es.

Intervención Representante Mónica María Raigoza Morales:

Sí, señor Presidente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

¿Y usted es la única interviniente?

Intervención Representante Mónica María Raigoza Morales:

Creo que sí.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Según el chat sí, entonces hasta por doce minutos, bien pueda doctora Mónica Raigoza, Partido de la U, departamento de Antioquia.

Intervención Representante Mónica María Raigoza Morales:

Presidente muchas gracias, un cordial saludo para usted, para mis colegas, para el Presidente de la ANI, la Vicepresidenta, el Director del área metropolitana y, por supuesto, para nuestros alcaldes de nuestra área metropolitana del norte, a mis colegas, al Partido de la U, muchas gracias por darme este espacio para poder intervenir. Había querido unirme a la citación que hacía John Jairo Roldán, pero en ese momento no sé, no se me dio, entonces agradezco a mi partido que me dé esta oportunidad, señor Presidente.

Yo quería obviamente, después de escuchar al Representante Roldán, que nos hizo una exposición amplia, de la historia como tal de cómo nacen los peajes y todos los sucesos que han venido ocurriendo, durante estos ya 20 años y me quedan muchas dudas o más bien preguntas, señor Presidente y Representantes, porque es que en el contrato 01, que se firma en el 2016, que es en enero y lo decía el

Representante Berrio, le preguntaron a los alcaldes, por ejemplo, cuándo se iba a dejar, porque lo decía Roldán, los gobernadores y los y los alcaldes, cuando el tema del paro, serían consensuados para el desmonte y allí uno queda como con cierto sinsabor.

Unos gobernantes que están saliendo en el 2015, locales, para empezar sus periodos del 2016 y yo hago esta anotación, señor Presidente, porque es que para el 2015, yo soy del área metropolitana del sur y quiero hacer una aclaración, en el sur si hay un peaje, mal llamado el peaje de Amagá, pero está en jurisdicción de Caldas, tres de mis veredas tenemos que pagar el peaje, para poder entrar y salir a la cabecera urbana, porque tenemos el peaje de Amagá y para el año 2014, se nos quiso instalar el peajito en primavera, donde en distancia no teníamos dos kilómetros y yo, la alcaldesa del momento, me di a la tarea de hacer todo el trabajo y la gestión necesaria, buscar los modelos financieros con los que se estaban proyectando, pedir los cálculos de las cargas vehiculares y finalmente logramos y logré, en ese momento, con mi comunidad, que ese peajito no se instalará y así reposa en las actas.

Entonces aquí se me cuestiona cuando, bueno, los alcaldes que tuve oportunidad de hablar con algunos de ellos, hace un ratito, los alcaldes salientes del 2015, no se enteraron, pues no sé entonces sí los del 2016 entrando también, porque aquí yo pienso que hubo mala fe, doctor Roldán, que un alcalde no se entere, porque mínimo en un empalme, uno tiene que contar si ese peaje que se vencía para ese año, que se convirtió en permanente el que era temporal, de 8 años paso a 16, pues creo que ahí hubo una mala fe y quedan como esos sin sabores, cierto, pero como dice el director, el Presidente de la ANI, la labor de este Gobierno fue arrancar y lo expresaba la Vice de 29, en su 27 parados de los 29, 4G arrancaron y me parece que ese es el desarrollo del país, pero lo dice el Presidente, independiente de quién lo firmó, hay que desarrollar y poner a caminar los proyecto, pero también los municipios del área hoy dicen, independiente de quién lo firmó y cómo se hizo, ya el área del norte, la comunidad del norte está cansada de pagar lo que ya, ya disfruto su obra, ya la tiene, pero ya la pagó, ahora la están sometiendo, seis años antes de que se venciera, se hace una nueva concesión, contando con los recursos de estos peajes para pagar, durante los próximos 25 años, otra obra de donde ellos no se van a beneficiar.

Las mesas técnicas que se han armado en las que participamos algunos congresistas, la última se hizo en febrero, la de marzo no se citó, la de abril tampoco, yo apenas me estoy enterando por la intervención del Secretario de infraestructura departamental, pues que sea amplio otro, otro plazo hasta el 1° de agosto, por la necesidad que se tiene de hacer algunas obras complementarias, también conocemos que para poder terminar La Seca, entonces hay unas obras conexas, que el área metropolitana ha venido haciendo un gran esfuerzo, pero yo creo que el desarrollo, señor Presidente y representantes y al Gobierno, es que ya estas comunidades han

sufrido y lo decía el alcalde de Barbosa, Augusto, es el municipio, yo no diría que el más pobre, pero si el más rezagado y al que menos oportunidades se le han dado o más bien, más oportunidades se le han negado, producto de los peajes, lo decía Roldán cómo serían estos municipios sin ese peaje al frente, yo lo entiendo porque ya no quiero imaginarme hoy que fuera de Caldas, mi municipio, con ese peajito que nos iban a instalar hace siete años, ya llevaríamos con él y con seguridad, en su momento me lo dijeron, es temporal.

Definitivamente cuando los modelos financieros que sé que también dentro de las reservas ustedes lo calculan, pero en la mesa de febrero a mí me quedaba lo de la duda y hacia la pregunta, por qué cuando se hace la capacidad de la carga pero la arroja directamente al peaje, eso no había que pagar 200 millones de un estudio, que pagó la concesión, porque lo que se hizo fue hacer unas encuestas de origen-destino, para calcular cuántos carros iban a dejar de pasar en el peajito de Niquía, entonces ese modelo financiero que entiendo la reservas y que hay que cumplirlas, señor Presidente, queda como, como la duda de cómo se están calculando porque es que listo, fueron ya, con seis años de antes de que se acabara esta concesión, ya dijimos vamos a usar los que ya hoy están, que son incluir estos tres, ahora usted dice vamos a trasladar de manera clara el de Niquía, pues claro, es que el peajito como era temporal, en este contrato no lo debieron de haber metido, en esta nueva concesión, como los otros dos son fijos y que el Estado lo recibe, una vez se acaba la concesión y lo decía John Jairo, que a ver si el 2 de mayo, ya nos dijeron, no John Jairo ya no es el 2 de mayo, ya va hasta el 1° de agosto y no sé cómo se irán corriendo más los tiempos y los plazos en este caso, pero queda de verdad, como el sinsabor y la tristeza.

Como antioqueña, como sur, porque el sur si está con el área, con toda la región completa, hasta el sur está con el norte, no, de pronto no, no comparto cuando se hacen las comparaciones, porque creo y aproveché, señor Director de la ANI y a la Vicepresidenta de infraestructura, para agradecerles el derrumbe Cocorolló, por fin, después de tres años, ya se corrigió, yo creo que estamos *ad portas* de terminar, va a poder fluir de nuevo la doble calzada para lo que fue construida, para que funcionara como doble calzada, ustedes se comprometieron en la mesa de noviembre, con nosotros y con el señor alcalde de Caldas, que el 15 de enero arrancaba y efectivamente arrancó el 15 de enero, deben de estar terminando ahorita para julio.

Agradecerles que esas mesas son productivas, pero por eso, entonces buscar otras soluciones vía valorización, corriendo los dos peajes, que siguen estando fijos, para que las comunidades que se van a beneficiar ahorita sean las que carguen lo que ya ha cargado por 20 años, los cuatro municipios y en este caso quitando a Niquía, sí muy bien por Copacabana y por Bello, pero ¿Qué va a pasar con Girardota y Barbosa?, siguen estando ellos ahí y el

alcalde manifestaba que, qué bueno que él la, de no tener nada, pues es mejor tener algo, decía que de pronto la propuesta que se hizo por parte de la ANI, del departamento con respecto a la tarifa diferencial, pues para ellos es una ganancia, pero no es la solución, porque los inversionistas no van a llegar, las empresas no van a llegar, con el solo hecho de lo que significa tener dos peajes, para llegar a ese territorio.

Entonces Presidente, yo quedo, primero quedo como, como que bueno estás propuestas se las hicieron al alcalde, pero nosotros hemos escuchado a la comunidad en las mesas siempre hablando del desmonte, de la necesidad de que sean trasladados, yo soy consciente de la necesidad del desarrollo, de hecho estoy visitando todas las vías 4G, porque de la Comisión Sexta, le estamos haciendo un seguimiento, se ha venido trabajando muchísimo, están quedando súper bien, yo pienso que es un tema que se necesita, pero vuelvo y planteo, como lo dice el Presidente de la ANI, independiente de quien lo firmó, el proyecto había que ponerlo a caminar y hay que hacer las vías de luz, pero el área metropolitana del norte, también dice no somos culpables, independiente de quien lo firmó, no podemos seguir pagando unas obras, que ya pagamos las nuestras, para seguir pagando unas obras, que si bien son del país, ya no son de nuestra región, démosle la oportunidad al área metropolitana del norte, para que pudiendo correr tan siquiera sacando ya el de Niquía, pudiendo buscar otra solución para correr o trasladar los fijos que quedan, poder esta comunidad respirar un poco, creo que, que ya fue suficiente.

No soy amiga de las vías de hecho, en algunos momentos muchas personas quisieron involucrarnos con el tema y creo que no, ya bastantes muertos tenemos con el Covid, con los desmanes de hoy, no al vandalismo, pero sí quiero como hacer el llamado de que esas personas, que han sido pacíficas, que han tratado de ausentarse, los señores concejales, el Secretario general de la Mesa técnica, los señores alcaldes, los mismos congresistas, seguimos esperando, porque que nos digan ya hoy, que es que va hasta el 2046, ya se planeó y se hizo una modelación financiera, contando con los recursos de estos peajes, sin siquiera dar la oportunidad de decir que fueran entonces 5 o 10 o 15 años, no, de tajo fueron los 25.

Me queda de verdad un sinsabor, me solidarizo totalmente con la región del norte, a usted Representante Roldan, a Nidia y a todos los que han hecho este gran esfuerzo, que yo creo que hay que seguir trabajando para buscar otras alternativas y que el área metropolitana en el norte, de verdad, se sienta área metropolitana, porque lo decía el alcalde, el desarrollo de él, siempre será el mínimo, pues obviamente por este peaje, yo tengo el mío en Caldas, lo dejo claro, el peajito no se instaló, pero porque tuve la oportunidad y me dieron la oportunidad de revisar la modelación financiera, que si bien hay algo en las reservas y hay que cumplir si se puede, yo sé que sí se puede y los invito, señores alcaldes, para

que no bajen la guardia, no tiren la toalla, porque la tarifa diferencial es una solución de pañitos tibios, que le puede servir a algunos, pero que no va a ser entonces la gran atracción para esa inversión que se necesita, al director del área que ha hecho un esfuerzo para poder ayudar y contribuir con las obras complementarias, pues también reconocérselo y agradecerle porque usted bien lo planteaba el tema del mantenimiento y la operación, es necesario, pero de verdad que creo que ya con más de los 31 otrosí que hablaba el doctor Roldan, más del 360 y punta de adicciones, pues yo creo que es un contrato que ya están más que llamado cancelar y que se pueda entonces seguir planeando, seguir construyendo, pero con unas nuevas modelaciones, con una nueva planeación, sin afectar a una misma comunidad, por tanto tiempo.

Entonces gracias usted, señor Presidente, gracias a mi partido por el espacio y bueno quedo muy atenta porque con las conclusiones, ni siquiera es esperarlas, porque el director de la ANI, es muy claro cuando dice vamos a hablar honestamente y esto es lo que se tiene planteado, pero sin embargo yo creo que pueden haber otras soluciones, como la que llevo a mesa técnica, los concejales y el Secretario a la mesa técnica y que hasta hoy, nosotros no fuimos citados, después de febrero para seguirla discutiendo y al menos explicarnos, porque esa segunda propuesta, que se llevó a esa mesa técnica, no se discutió, la comunidad sigue intrigada y pues si nosotros que somos los representantes, no pudimos darle respuesta porque la mesa técnica no fue suscitadas la de marzo y la de abril y si estoy equivocada.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Doctora Mónica terminó su tiempo.

Representante Jairo Cala del Partido Político de Comunes, hasta por siete minutos, usted ha sido delegado por su bancada bien pueda.

Intervención Representante Jairo Reinaldo Cala Suárez:

Muchas gracias, señor Presidente, con las buenas noches para todos los compañeros, para los funcionarios del Gobierno y para todos los alcaldes y quienes participan de este importante debate.

Nosotros queremos en el día de hoy, referirnos a un problema general, que se padece en Colombia y que padecen los colombianos de la inmensa mayoría de los territorios y sobre todo de las áreas metropolitanas, de las capitales de departamento, en buena parte del territorio nacional, si bien es cierto las vías se convierten en un elemento central, para el desarrollo del país, pues no es menos cierto que estas vías se están construyendo, en la gran mayoría de los territorios, en primera medida, sin tener en cuenta a las comunidades, sin tener en cuenta a la gente y esto ha venido generando una serie de problemas sociales, que pareciera que pondría en algunos momentos, en contradicción a las comunidades con el desarrollo del país y no se trata de eso, nosotros los que creemos es que falta por

parte del Ministerio y falta por parte del Gobierno, un proceso de concertación con las comunidades, que impidan y que no generen esos impactos sociales y ambientales, que ponen en la balanza y en el equilibrio el desarrollo social, junto con el equilibrio socio-ambiental, que debe guardarse en todo el territorio nacional y en la construcción de estos megaproyectos.

En el caso de Santander, se viene en un conflicto supremamente complejo con la construcción de la ruta del cacao, en donde en aproximadamente 150 km se instalan tres peajes y que al día de hoy, el que está más cerquita de la ciudad de Barrancabermeja, que está de escasos 25, 30 km, cuesta ya prácticamente 13.700 pesos y que coloca a las comunidades de este territorio, en una situación económica supremamente compleja, entonces nosotros consideramos que se hace necesario, que se discuta el diseño de una ley, que regule la colocación de estos peajes, sino que no queden a merced de lo que cada concesionaria considera y los coloca, no solamente la distancia que ellos consideran, sino también los precios, eso afecta de manera grave, y lo grave es que no se construyan los espacios que permitan la concertación y que obligan, en la mayoría de los casos, a la gente a acudir a las vías de hecho para tratar de buscar salidas a esta problemática.

Y eso sin contar que, en la ruta, en la vía Bucaramanga - San Alberto, hay colocado un peaje, desde ya hace más de 10 años, que supuestamente se coloca con la pretensión de que se puedan recaudar los recursos, para la construcción de la doble calzada y han pasado, todos estos años y no se ha avanzado en esa dirección.

Entonces nosotros sí creemos que, que este tipo de medidas y la ubicación de estos peajes, no pueden quedar a merced de las concesionarias, ni a merced de quienes ejecutan los contratos de construcción de estas vías y que debe, desde este Congreso, establecerse la puesta en marcha de un proyecto de ley, que regule y que permita colocarle control a las concesionarias y que impidan que se siga abusando, de manera grave, con los pobladores de las áreas metropolitanas, como ocurre en el caso de Medellín y como ocurre en los casos de otras ciudades importantes del país. Muchas gracias, señor Presidente.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted representante. Continuaría el partido político de las Comunidades Negras, Afrodescendientes, hasta por cinco minutos, ellos no han manifestado ni en el chat de voceros, ni en el chat de la plataforma, intervenir; preguntó al doctor de una Jhon Arley Murillo, si van a hacer una intervención en este debate o no.

Intervención Representante John Arley Murillo Benítez:

Presidente muchas gracias, no señor, no vamos hacer intervenciones en este debate, al menos de mi parte, no.

Dirección de Presidencia Germán Alcides Blanco Álvarez:

Entonces el siguiente partido político es Colombia Justa y Libre, el doctor Carlos Acosta ha manifestado en el chat que quiere hacer su intervención, hasta por cinco minutos, bien pueda doctor Acosta, hasta por cinco minutos.

Intervención Representante Carlos Eduardo Acosta Lozano:

Presidente muchas gracias, Un saludo muy especial para usted, para los representantes del Gobierno nacional, los alcaldes que están acompañándonos hoy en la Plenaria y, por supuesto, nuestro reconocimiento al doctor John Jairo Roldan, a la bancada de Antioquia y a todos los compañeros que han traído, este tema tan importante y tan del día a día, para muchos colombianos.

Cuando yo escuchaba hablar de las dificultades de los diferentes municipios de Antioquia, me parecía escuchar, doctor Óscar Sánchez, también a las comunidades de Mosquera, Funza, Madrid, Chía, Subachoque, preocupadas por las mismas circunstancias de los peajes y la necesidad de pagar todos los días en su camino hacia el trabajo o de vuelta hacia sus hogares y las comunidades de Tabio, Tenjo, que están muy preocupadas también por el tema de la vía perimetral y la posibilidad de tener un peaje también en el municipio de Tenjo, que creo que es uno de los pocos municipios, a los que no toca pagar peaje ahorita en Cundinamarca, para poder salir.

En la ciudad Bogotá ya estamos acostumbrados, que todas las salidas tienen peaje y ninguno de esos recursos le entran a la ciudad, lo cual creo que es un tema que también se tiene que revisar, pero este tema de los peajes, además en Colombia se ha vuelto un, digamos un tema bien difícil, porque es que acá no tenemos vías alternas, los peajes casi que son obligatorios y para transportarnos o para llevar carga o para mover los productos agrícolas etc. necesariamente hay en muchas ocasiones que pagar peajes.

Y el otro problema que mencionaban, que se me hace que también hay que revisar, es que al fin de las concesiones, se continúa pagando los peajes y por eso aquí tenemos peajes que son eternos, como el de la Autopista Norte, que toda la vida ha existido, no tenemos unas distancias mínimas, entre casetas de peaje, que tengamos o por lo menos sepamos que podemos andar un, un cierto trayecto en kilómetros, donde no tengamos que pagar de nuevo peajes y las tarifas, definitivamente, se han convertido en una locura, yo creo que es hora de que el país avance hacia peajes electrónicos, que tengamos rutas concesionadas, donde se paguen peajes por el recorrido, de acuerdo a lo que no la utilice, pero que también tengamos rutas alternas, donde no se tenga que pagar peaje, que se tengan tarifas diferenciales, descuentos para las personas que son usuarios recurrentes del peaje o que viven en la zona y que

les toca necesariamente volver al peaje casi que un artículo más de la canasta familiar.

Por eso junto al Representante Fabián Díaz, al Representante Rodrigo Rojas, a Mauricio Toro y a otros Representantes, hemos presentado la iniciativa, precisamente para tratar este tema de los peajes y creo que va a ser uno de los temas más interesantes, de discusión en los próximos días.

Muchas gracias, Presidente, y vamos a seguir muy atentos a este tema y de nuevo mis felicitaciones, a los citantes del debate, por traernos un tema de actualidad, para la gente, que impacta necesariamente en su calidad y las condiciones de vida de muchos colombianos. Gracias, Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, Representante Acosta.

Continúa el Partido Cambio Radical, yo le pregunto a la doctora Gloria Betty Zorro si hay alguien de Cambio Radical que vaya a intervenir, porque no he sido notificado, ni en el chat de la plataforma, ni en el chat de voceros, Cambio Radical tiene 12 minutos para intervenir, es el quinto partido en el orden cronológico, doctora Gloria Betty Zorro, ¿usted está en plataforma?, cualquiera otro de los Parlamentarios de Cambio Radical, este es el momento de intervenir a nombre de su partido, no sé si alguien.

Intervención Representante César Augusto Lorduy Maldonado:

Presidente, la consulta que nos hizo la doctora Betty Zorro a través del chat de la bancada, tiene como respuesta que nosotros no vamos a utilizar el espacio para intervenir.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Perfecto, doctor César Lorduy. Entonces, pasamos al partido número 6, es el Centro Democrático, en cada Debate de Control Político modificamos el orden, esta vez le correspondió al Centro Democrático ser el sexto de los partidos en intervenir y ellos me han manifestado lo siguiente en el chat, que hay dos Parlamentarios antioqueños citantes, que ya intervinieron y lo volverán a hacer ahora y hay un tercer parlamentario, doctor Gabriel Vallejo, ustedes tienen 12 minutos, doctor Gabriel Vallejo, entiendo que usted utilizará los 12 minutos.

Intervención Representante Gabriel Jaime Vallejo Chujfi:

Presidente, buenas noches, no creo que me tome los 12 minutos Presidente, yo creo que entre 5 y 8 minutos máximo, haré unas intervenciones puntuales, Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Bueno, entonces tiene 12 minutos, a nombre de su bancada, a nombre de su bancada tiene 12 minutos, bien pueda, intervenga, doctor.

Intervención Representante Gabriel Jaime Vallejo Chujfi:

Presidente, muchas gracias.

Quiero primero que todo darle un saludo a, a los funcionarios del Gobierno nacional, al Presidente de la ANI, doctor Manuel, a la señora Viceministra, un saludo muy especial, Presidente, a mi buen amigo John Jairo Roldán, antioqueño, Partido Liberal, y por supuesto a los citantes de este debate.

Doctor John Jairo, usted nos plantea hoy a esta corporación un tema de la mayor trascendencia e importancia nacional, creo que desde hacía mucho tiempo no se plantea un tema, además de la forma en que usted lo planteó, respetuosa, pero poniendo sobre la mesa una cruda realidad de lo que está viviendo hoy nuestro territorio y yo quiero empezar por decir doctor John Jairo, que felicitarlo, voy a hacer unas reflexiones muy generales a manera un poco de conclusión, porque no quisiera desaprovechar esta oportunidad tan importante para dejar estos puntos.

Lo otro es que también quiero aclarar y aquí hacerle un reconocimiento al Gobierno nacional, usted lo decía doctor John Jairo y aquí hacerle un reconocimiento tanto al Ministerio de Transporte, pero a la ANI, el doctor Manuel, cada vez que uno lo llama, para atender temas locales, para mirar estos temas tan difíciles y tan sensibles, como son el tema de los peajes y el tema de las concesiones, siempre ha estado dispuesto, creo doctor Manuel, que es parte de lo que usted lo decía de su intervención, de esa instrucción, porque además se sintió, de tener una agencia de cara al territorio, nosotros no podemos seguir tomando decisiones y esta es una de las primeras reflexiones que quiero hacer, nosotros no podemos seguir tomando decisiones de estructuración de proyectos, doctor Manuel, independientemente de si la originación del proyecto es privada o pública, nosotros no podemos seguir tomando decisiones desde una oficina en Bogotá, en eso quiero ser claro, categórico, los proyectos de infraestructura vial, del orden nacional, deben ser tomados desde la región, porque de lo contrario se pueden cometer graves errores, graves errores.

Lo segundo, doctor John Jairo, resulta y acontece que a los bellanitas, tengo entendido mi buen amigo John Jairo Bermúdez, me dice que a los de Bello se les dice bellanitas, les está sucediendo algo muy similar, que nos sucedió a nosotros en Risaralda, especialmente en Pereira y el norte del Valle, con Cartago, y quiero contarles esta historia rápidamente, queridos compañeros y colombianos.

Mediante un contrato de concesión, creo que fue de primera o segunda generación, se construyó la doble calzada entre Pereira y La Victoria, una vía muy buena, 53 km aproximadamente y esa concesión duró 15 años y se construyó digamos, con sus limitaciones, con sus problemas, por supuesto y en el 219 se terminaba y había que hacer la reversión del contrato y al doctor Manuel le tocó este dilema tan grande y era que había una iniciativa privada, que pretendía prácticamente una re concesión,

por 30 años de ese corredor vial, en donde se nos planteaba a los pereiranos, a los cartagueños, a los habitantes del norte de Valle y de Risaralda, una concesión por 30 años, y adivinen qué, solamente para mantenimiento, reparación y por supuesto las intervenciones de un tramo de una calzada de 11 kilómetros, entre Cerrito - La Virginia y unas intervenciones, hay algo que a mí no me cuadraba.

En una cuenta, y reconozco, de servilleta, decía, pero venga, si en 15 años se construyeron 53 km de doble calzada prácticamente, un poco menos, porque ya habían construido unos tramos, cómo es que únicamente por 30 años, nos van para construir una doble calzada de 11 km, a mí eso no me cuadraba, entendí y me puse a averiguar, doctor John Jairo y queridos compañeros y colombianos, y este es un tema de reflexión profundo, doctor Manuel y señora Viceministra, que se lo he planteado a la Ministra inclusive y es que el país está viviendo una situación para la que no estábamos preparados y es qué pasaba cuando se empezaban a vencer las concesiones, aquí hay que decirles a los colombianos, que hoy desafortunadamente, y ahí tenemos la tarea, doctor John Jairo, este Congreso de la República tiene una tarea urgente y el Gobierno nacional, de tener una política pública clara, cuando se vencen los contratos de concesión, porque hay que tomar una decisión o se reconcesiona nuevamente esa infraestructura, para hacerle un mantenimiento, pero, ojo, ya la tarifa no puede ser la misma, es que los ciudadanos no comen cuento, a los ciudadanos usted no les va a meter los dedos a la boca, a decirles que usted le va a entregar por 30 años nuevamente un contrato de concesión a un privado, al mismo valor del peaje, para hacer unas pequeñas cosas, el ciudadano va a decir, entonces bájale la tarifa del peaje por lo menos, es que la vía ya fue construida.

Esa segunda reflexión, lo que quiero decirles, queridos compañeros, doctor Manuel, es que en mi opinión nuestra regulación, nuestras políticas públicas, nuestra legislación, no está preparada para cuando se vencen los contratos de concesión, porque allá hay que tomar una decisión muy compleja, y ojo, que los privados tienen su interés, claro, válido y legítimo, porque aquí también hay que decirlo, por fortuna el sector privado colombiano le ha apostado al desarrollo de la infraestructura vial, de lo contrario no tendríamos absolutamente nada, pero sí hay que tomar una decisión muy compleja y es, o reconcesionamos la vía, o simplemente la reconcesionamos bajo qué condiciones.

Entonces, sí creo que ahí necesitamos un marco legal, claro, para que la administración pública pueda tomar decisiones al respecto, yo quiero contarles en lo que ocurrió, lo que ocurrió en el caso de Pereira, nosotros la bancada de parlamentarios del Valle, del Risaralda y de la mano con la ANI, además, con la Ministra de Transporte y con el Invías, tomamos una decisión, paramos esa iniciativa privada y estamos desarrollando un modelo, a través de un modelo público, que yo inclusive pedí que se hiciera un comparador público privado, que técnicamente nos

dijeran qué es mejor, si esa vía mantenerla en el estado, bajo una administración pública.

Aquí viene un tema, queridos colegas, queridos colegas, que es un tema de la Ley, de la Ley 105, que también sí que nos genera una dificultad, la Ley 105 del 93, artículo 22 de esa Ley, nos genera un problema el berraco, porque dice que cuando las vías pasan al Invías, o sea se las revierten a lo público, dice que el 50% de los peajes recaudados, se reinvertirán en el corredor y el resto va para el presupuesto nacional y ahí empiezan a diluirse los recursos, entonces miren el escenario tan complicado, la vía se le revierte al Invías y la platica del peaje que además no disminuye, el ciudadano siente que esa vía se va para, que esa plata, perdón, se va para otras vías.

Yo sí creo y quisiera que esa fuera una de las conclusiones, doctor John Jairo, doctor Manuel, señora Viceministra, queridos compañeros, en la necesidad urgente de actualizar nuestra Ley de peajes, nuestra Ley de transporte, la Ley 105, la Ley 187, hubo unas modificaciones, qué va a pasar con este crecimiento de las ciudades, es que nosotros ya estamos tendiendo prácticamente peajes dentro de las ciudades y el tratamiento del peaje dentro de una ciudad, no puede ser igual, que el peaje, de una vía que conecta, que conecta municipios o que conecta otros territorios, tiene que haber un tratamiento diferencial.

Yo sí creo, y aquí insisto y reitero el reconocimiento que le hago al Gobierno nacional, es que también hay que decirlo y lo explicaba el doctor Manuel, el Gobierno actual se encontró con prácticamente los proyectos de 4G, paralizados, es decir aquí vamos a tener un problema muy grave, pero y por fortuna logramos con esa capacidad, mire, creo que de los grandes logros del Gobierno nacional, en su período de gobierno, ha sido en el tema de infraestructura vial, a mí no me cabe la menor duda, creo que si hay algo que mostrarle al país, doctor Manuel, señora Viceministra, es el tema de infraestructura vial, con orgullo podemos decir que el Gobierno del Presidente Duque logró destrabar los proyectos de 4G, fundamentales para el desarrollo del país y estamos a punto de empezar a entregarlos.

Entonces, termino con esa reflexión y ya termino, Presidente, me voy alargando mucho, creo, doctor John Jairo, queridos amigos, este país requiere urgentemente la definición de una política pública, de la mano de un tema regulatorio, para tomar decisiones, de qué hacer cuando empiezan a vencerse las concesiones; porque de lo contrario vamos a empezar a tener los problemas que ustedes, doctor John Jairo, están teniendo, lo están teniendo, porque entre otras cosas y ese es el diseño de nuestro sistema, qué hacemos si la infraestructura de este país se hace a partir de los peajes, porque es que aquí lo más fácil es decir quiten un peaje, aquí lo más fácil y quizá lo que más réditos políticos diga uno, abajo los peajes, pero hay que ser muy prudente, porque tenemos que ser conscientes, primero, el mantenimiento de las vías requieren unos recursos,

unos recursos que están asociados a los peajes y que las nuevas vías, por supuesto, requieren esas tasas.

Creo, doctor Manuel, señora Viceministra, queridos compañeros, que en ese tema de peajes, el país tiene una fuente supremamente importante de peajes, de concesiones que se están venciendo, ojo, de concesiones que se están venciendo, tiene una fuente impresionante, para el desarrollo de infraestructura territorial, no dejemos de soñar en temas de vías secundarias, de vías terciarias, ahí vale la pena, que de la mano con el Gobierno nacional, ojalá y le diéramos ese regalo a Colombia doctor Manuel y que ese fuera un legado de este Gobierno y de este Congreso de la República, ya para finalizar, este último año y es que le entregaremos un marco regulatorio, de cara, moderno, eficiente y que piense, sobre todo...

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Ha terminado su tiempo, Representante Gabriel Vallejo.

El Partido Político que sigue es el Partido de la lista de Decentes, ellos han manifestado en el chat de voceros, que los 7 minutos que les corresponden, se los van a entregar al doctor León Fredy Muñoz, del Partido Alianza Verde, entonces vamos a iniciar, porque ese es el Partido que seguiría, el octavo, el Partido Alianza Verde, de ellos van a intervenir tres, Fabián Díaz, León Fredy Muñoz, Wílmer Leal.

Vamos a iniciar con el doctor León Fredy Muñoz, toda vez que le habían dado tres minutos, más los siete de Decentes, son 10 minutos, doctor León Fredy Muñoz, hasta por 10 minutos, bien pueda, tiene usted el uso de la palabra.

Intervención Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias, señor Presidente. Un saludo muy especial para todos los presentes.

Antes de comenzar, con el tema que nos compete hoy, sobre los peajes, quiero aprovechar, señor Presidente, un minuto para hacer una denuncia pública, aquí en el Congreso de la República, estuve desde las nueve de la mañana, estuve en la marcha, que se citó en las centrales obreras y que de alguna manera todos estamos, creo que la mayoría de los colombianos y colombianas, estamos en consonancia de que esa Reforma Tributaria hay que archivarla, hay que retirarla; y estuve desde las 9, hasta la 1:30 de la tarde, una marcha en Medellín totalmente pacífica, hasta esa hora, hasta la 1 y 30 de la tarde, más de 70.000 personas, una marcha alegre, llena de juventudes, dinámicas, colorida, pero no sé qué es lo que está pasando realmente con la fuerza pública, yo estaba allí y de un momento a otro empezaron a tirar gases y nos tocó correr, y creo que este tipo de cosas no se pueden dar, obviamente eso motiva a la confrontación que se ha visto, una confrontación bastante pesada y creo que ustedes han visto de pronto en las redes o ya en las noticias, que a lo ancho y largo de todo el país existen ese tipo de confrontaciones, en unas marchas que estaban

pacíficas y esto obviamente, esa confrontación no ha parado, este es el momento que la ciudad sigue en confrontación, la policía ha sido bastante agresiva, en muchos lugares y creo que este tipo de cosas no pueden pasar, esas marchas son pacíficas hasta que llega un momento donde hay algún abuso. Quería decirles eso, hay ya un estudiante asesinado, asesinaron un estudiante en Neiva, creo que esto es lamentable, muchos heridos y que vamos a ver los reportes, qué más reportes sedán ahora, quería como mencionarlo.

Ya para tocar el tema que nos compete, quiero empezar por varias situaciones. Aquí lo que ha venido pasando con el tema de los peajes es que se ha convertido realmente en un negocio, a los peajes son un negocio en este país y lo voy a mencionar porque aquí hay varias, varias de las personas más ricas del país, que hicieron de estos peajes un negocio, un negocio porque concesionan las vías, y ahí creo que tenemos que empezar a decir las verdades en este país, casi todos los peajes son concesionados, de los peajes que hay, el 80% están concesionados y va a ver uno entonces, quiénes son las concesiones que existen y vemos los grandes empresarios del país, que siguen capturando lo público.

Entonces vamos a ver, por ejemplo, es el señor Sarmiento, Luis Carlos Sarmiento Angulo, tiene a través de varias de sus empresas, 4 empresas con las que viene licitando y con las que gana obviamente y así sucesivamente y si vamos a ver son casi 5 empresas, que son las que tienen la concesión de casi todos los peajes, y eso es un negocio que está a lo ancho y largo de todo el país y creo que eso hay que mencionarlo, para que no nos llamemos a engaños y eso está pasando en todos lados.

Lo decía el Ministro, es que la gente paga con alguna generosidad, la gente no quiere pagar como está el sistema de peajes hoy, son unos peajes que no están regulados o sea aquí los peajes no están regulados, si vamos a ver las distancias de los peajes, él no quiere regularlo, tuvimos un debate en la Comisión Sexta y obviamente ese tema no logramos evacuarlo, ahora afortunadamente radicamos un Proyecto de ley, que vamos a ver si lo logramos pasar, donde regulemos los peajes, que no exista un peaje menos de 150 km, uno del otro, que eso es lo más sensato, lo que nos convoca hoy por ejemplo, que es el debate, que no tienen por qué conocer todos ustedes, la ciudad del área metropolitana del Valle de Aburrá, pero ojalá muchos se tomen como la molestia de ir entendiendo las distancias, porque esa distancia que pasa entre Bello y Barbosa es una distancia que puede pasar en cualquiera de los municipios de ustedes, ustedes son los Representantes de cada en las regiones del país, son los Representantes a la Cámara regionales, representan esas regiones y seguramente, muchos de ustedes tienen esa misma problemática, en cada región.

Por ejemplo, en Cartagena, cuatro peajes urbanos, hay peajes de 1.2, a 1.2 kilómetros, eso es lamentable, el caso por ejemplo del norte del Valle

de Aburrá, entre el peajito social, el que llaman el peajito social, de Barbosa hay 12 km, o sea eso es realmente vergonzoso, peajes urbanos y aquí también para comentarlo, porque hay que decirlo también en este debate, lo que está pasando aquí, es que en esa Reforma Tributaria, además permiten, en esa Reforma Tributaria, un artículo, donde permiten construir peajes urbanos, o sea no contentos con lo que está hoy, además van a permitir construir peajes urbanos, quiero llamar la atención, porque esto no es un tema de poca monta, aquí les quiero recordar, señor Director de la ANI, la Viceministra y los demás colegas y obviamente los Alcaldes del norte, de que aquí, creo que el más afectado de esta, del norte por estos peajes, es Augusto Gallego, Alcalde de Barbosa, y vemos que ha dado una pelea y junto con otro montón de personas, del comité, de no más peajes en el norte del Valle de Aburrá, están dando una pela dura, para que esto no siga pasando.

Entonces, en estos peajes, en una ciudad totalmente conurbada, es que ojalá todos conocieran, el área metropolitana, ya usted no sabe cuál es la frontera, es la ciudad metropolitana, es una ciudad y tiene peajes urbanos, peajes urbanos que están acabando la economía de la gente, y aquí quiero mencionar lo que pasó a finales de los años 90, allí hubo heridos, hubo muertos, porque no se dejó poner este peaje, pero luego lo impusieron, eso fue en el Gobierno, cuando empezó toda esta lucha, cuando era obviamente Gobernador el señor Álvaro Uribe, pero luego cuando fue Presidente, en el 2004, nos impusieron el peajito social, que empezó con mil pesitos, pero ahora ha subido el 270% y ahí tenemos el peajito, 16 años del peajito.

Vamos a ver entonces el de Barbosa y me quiero detener en el de Barbosa, porque no estoy de acuerdo con la propuesta que hace, el peajito social, el de Niquía, obviamente que hay que quitarlo, es que ya pasó su vida útil, ya pagó más, incluso si vamos a ver la liquidación de la concesión, pagó mucho más de lo que había, tuvieron que hacer obras complementarias, para poder seguir justificando el gasto de este peaje, pero entonces Barbosa, le quiero comentar Director, señor Director que, mire bien, Barbosa, Barbosa hoy está pasando por una situación lamentable, es el municipio más pobre del Valle de Aburrá, pero en condiciones es porque realmente así lo han puesto los que han tomado estas decisiones y hoy le siguen imponiendo esta decisión.

Para construir la doble calzada Bello - Hatillo, tuvieron que pagar incluso doble valorización, muchos habitantes de Barbosa, que hoy su situación económica está realmente lamentable, pero ya pagamos, Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, pagamos la cuota que nos correspondió, por esa doble calzada, a cómo vamos nosotros a seguir pagando entonces como dijo el Ministro, que me parece muy bien, una obra maravillosa, importantísima, bonita, un túnel maravilloso, que va a conectar a Medellín con Puerto Berrío, con la Costa Caribe, con Bogotá, eso es maravilloso, pero, ¿por qué nosotros tenemos que seguir pagando

esta construcción de esta doble calzada y del túnel de Cisneros?, creo que no, o sea, aquí no podemos seguir pagando nosotros eso, ya se pagó y no estoy de acuerdo con la posición que vienen, porque parece ser que es otra nueva imposición, la tarifa diferencial, es que no solamente es para las personas que viven allí, Barbosa es un potencial turístico, es un potencial agrario, es un potencial en industria, pero la gente no está yendo, porque les toca pagar, es que no solamente es pagar el peaje de ida, sino ida y regreso, una persona que viva allí hoy, tiene que pagar más de 500 mil pesos mensuales, si se transporta todos los días, los estudiantes están hoy, en situaciones lamentables, porque también tienen que pagar, o sea están empobreciendo un Municipio como Barbosa, empobreciendo su gente, cuando ya se pagó, creo que aquí, aquí sí hay que buscar por dónde es el camino, para retirar estos peajes, no podemos seguir maltratando a los habitantes de Barbosa.

Entonces, quiero que hoy se diga claramente, que se van a buscar los recursos para retirar el peaje de Barbosa, del Trapiche, de Cabildo, el peaje auxiliar, es que el peaje, si están construyendo el túnel, pónganlo en la boca del túnel y le cuento una cosa, aquí la gente, se está movilizandando, la gente del norte del Valle de Aburrá se está movilizandando, ahorita se pararon las protestas, por esta pandemia, pero la gente se va cansando, todos los días se va cansando por el abuso, es que esto es un abuso, lo que está pasando hoy es un abuso, Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Ha terminado su tiempo doctor León Fredy, los 10 minutos.

Ha manifestado la Representante Ángela María Robledo, que ella no va a intervenir y que los 5 minutos se los cede al doctor Fabián Díaz, también del Partido Verde, a él le habían entregado 4 minutos en su partido y sumados los cinco de la doctora Ángela María Robledo, bien pueda intervenga doctor Fabián Díaz, hasta por 9 minutos.

Intervención Representante Edwing Fabián Díaz Plata:

Gracias, Presidente. Colombia tiene la mayor cantidad de peajes, con las tarifas más costosas de toda Latinoamérica, tenemos más de 177 peajes en todo el territorio nacional, se recaudan cerca de 4 billones de pesos en peajes, pero ese dinero no se ve reflejado en la calidad de las vías, lo que terminamos nosotros viendo es que se termina pagando un peaje para pasar de una trocha a otra trocha, encontramos carreteras, encontramos vías de cuatro carriles, es 500 metros antes de llegar al peaje y 500 metros después de llegar al peaje, después encontramos las peores condiciones en las vías, esto lo que termina configurándose en nuestro país, es un vil atraco, un vil negocio, que se inventaron los diferentes financiadores, que han tenido estos Gobiernos, que Gobierno tras Gobierno nos siguen clavando más y más peajes, cómo es posible que este atraco que

está sucediendo en nuestro país, en otros países y veamos un desarrollo vial sin la necesidad de esos peajes tan absurdos.

Chile en 600 km se encuentra un peaje con tarifas asequibles, o vámonos para El Salvador, donde por Ley, se establece que la distancia mínima de un peaje al otro es de 300 km, o vamos nosotros más cerca, aquí en Ecuador 200 km, un peaje con excelentes precios, precios asequibles, con excelente calidad de las vías, entonces nosotros nos preguntamos, ¿por qué en nuestro país, sencillamente no pasa esto?, porque en nuestro país encontramos peajes cada 20, 30, 40 km y nos siguen clavando más y más peajes y es que le tenemos pillado el negocio, en un tramo lo que hacen es subdividirlo, en diferentes concesiones, para que de esta forma pongan sus peajes.

En la vía Bucaramanga - Barrancabermeja nos piensan clavar seis peajes, en menos de 100 km, en la vía Bucaramanga - Cúcuta, 200 kilómetros, actualmente hay dos peajes, quieren poner 3 peajes más, es decir cinco peajes más, Bogotá - Villavicencio, en Cali, en todo el país, podemos encontrar así ejemplo, tras ejemplo, peajes cada 20, 30 km, peajes internos, para pasar de un barrio al otro, esto es algo que nosotros no podemos tolerar.

Es por eso que presentamos una iniciativa, un Proyecto de ley que hemos presentado en diferentes ocasiones en el Congreso de la República y nos lo hunden, en esta ocasión invitamos a diferentes Representantes a la Cámara, Senadores, el Proyecto de ley 602, que acabamos de radicar y la invitación es a cada uno de los Representantes, de los Senadores, a que hagan parte del Proyecto, ahí está en Secretaría, les invitamos a que hagan parte como coautores y entre todos saquemos esta iniciativa adelante, en este Proyecto de ley establecemos que la distancia mínima entre un peaje y el otro deba ser de 150 km lineales, justicia, en nuestro país, es que estos peajes lo que terminan generando es la restricción del desarrollo económico, de nuestras regiones, de nuestros municipios, terminan incrementando el valor de los productos, peajes en nuestro país, injustificables, con esta iniciativa de Ley queremos poner en cintura y establecer reglas claras, para evitar que nos sigan a nosotros clavando con esos peajes, queremos acabar el negocio abusivo y esto es algo que puede hacer el Congreso, sin importar partidos, invitados todos, a ponernos la camiseta, a decir no más al abuso, al negocio de los atracos de los peajes, en esta iniciativa de Ley también planteamos eliminar los peajes internos.

En Cartagena, para pasar de un barrio al otro hay que pagar y esa idea absurda que existe en Cartagena la quiere replicar el Gobierno nacional en todo el territorio, ahí lo vemos en la Reforma Tributaria, peajes internos, con esta iniciativa de Ley buscamos prohibirlos, entendamos que esto restringe el desarrollo, entendamos que esto es algo que no podemos tolerar, un negocio que han hecho, un atraco que han hecho al pueblo colombiano, en esta iniciativa de Ley, también regulamos las alzas, en razón a las tarifas de los peajes, invitados

todos, construyamos entre todos la iniciativa, que la hemos presentado en el Congreso y la seguiremos presentando las veces que sean necesarias.

Podemos nosotros crear realmente justicia en nuestro país, empezando por eso, por el atraco abusivo de los peajes y no nos vengan a decir que no se puede, que no hay plata, cómo en otros Países si pueden, cómo es que no hay plata, ¿y la plata de la venta de Isagén?, ¿se la mecatearon en cositas?, se la tragaron, no señores, la plata está, dónde está la plata de los impuestos que pagamos, aquí no es Vive Colombia, viaja por ella, sino Vive en Colombia y paga por recorrerla, una de las principales quejas de los turistas, de las personas que nos visitan en nuestro país, es la cantidad de peajes y eso sí la vía llena de huecos, una vía que no representa los recursos que se están captando de los peajes, porque la plata se la terminan embolsillando, no se ve ni siquiera reflejada en la calidad de las vías, no se ve reflejado en el desarrollo de las vías en nuestro país y es porque sencillamente configuraron, un negocio en torno a los peajes, ¿quiénes son los dueños de los peajes?, encontramos que vienen siendo los mismos financiadores de las campañas presidenciales y año tras año se inventan más peajes y año tras año sigue ese atraco al pueblo, el pueblo ya no aguanta más.

Vemos cómo están saliendo a las calles, ya vemos cómo están levantando esos peajes, vamos a esperar hasta que el pueblo sencillamente llega a un punto de indignación y que rompa esos peajes y que los transportadores se paren en la raya, digan no más, no, por favor, regulemos la distancia de los peajes, 150 km en razón a un peaje al otro, es lo que nosotros estamos proponiendo, es lo que el pueblo necesita, debería ser una distancia mayor, establecemos 150, para empezar, hagámoslo, eliminemos ese atraco abusivo que tienen en nuestro país en torno a los peajes, que restringe el desarrollo de nuestras regiones, es que ponen peajes para salir y entrar de un municipio, así qué municipio va poder salir adelante.

Peajes para poder llegar a los aeropuertos, en Bucaramanga ahí tenemos en Lebrija, Lebrija termina restringiendo su desarrollo y para salir de la ciudad, hay que pagar un peaje, así encontramos nosotros diferentes ejemplos, necesitamos acabar con el negocio abusivo de los peajes, que se inventaron en nuestro país y que no nos vengan a decir a nosotros que no se puede, que no hay plata, porque plata sí que hay, lo que pasa es que se la roban, lo que pasa es que se la embolsillan, un negocio que se inventaron los financiadores, un negocio entre políticos, entre Congresistas, entre Presidentes, para saquearnos, pero el pueblo dice no más, basta ya el abuso de los peajes en nuestro país.

Reitero la invitación a cada uno de los Representantes a la Cámara, a cada uno de los Senadores, acompañarnos en esta iniciativa, que es una iniciativa del pueblo, una iniciativa para acabar con ese abuso, que son los peajes, un negocio para atracar al pueblo colombiano. Gracias, Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Va a culminar la intervención del Partido Alianza Verde, el doctor Wílmer Leal, hasta por 3 minutos, bien pueda, doctor Wílmer, buenas noches.

Intervención Representante Wílmer Leal Pérez:

Presidente, muchas gracias y a todos mis colegas un cordial saludo, rápidamente, Presidente, para que me corra el tiempo, dos reflexiones iniciales.

La primera, es tan grande el negocio de las vías ahora en Colombia, que los que hacen parte del sector financiero, es el mismo que se gana 4 o más billones al año, se metió en el negocio.

Y la segunda, compañeros, nosotros conocemos Antioquia, algunos tenemos la oportunidad y es un departamento maravilloso, que sin duda alguna tiene mejores vías que muchos de los departamentos de este país y si ustedes tienen los problemas que tienen con el tema de peajes, imagínense cómo estaremos el resto de departamentos de este país. En síntesis, y resumiendo un poco y acompañando lo que han dicho mis colegas, hay que decir la verdad, los peajes claramente están afectando la competitividad de este país, porque se convirtió en un negocio de banqueros, existe una debilidad institucional en el control y supervisión de los ingresos, que reciben todas estas concesiones, para hablar SISGA o la BTS, en mi departamento de Boyacá, claro que está afectando a los hogares y sus finanzas, una prueba de ello son los millones de colombianos que hoy salieron a las calles a protestar contra esta nefasta Reforma Tributaria, por supuesto que benefician a los concesionarios, cómo se están contemplando estas concesiones, fijan sus costos desde los contratos de adjudicación y nosotros preguntamos, Presidente y colegas, qué está haciendo el Gobierno para de alguna manera asumir su responsabilidad desde cuando se firman todos esos contratos.

Y por último, Presidente, según el Gobierno, se paga por el desarrollo, pero a mí me da mucha pena, colegas, aquí lo que está mostrando este Gobierno es que asumen una responsabilidad, diciendo que se paga por el desarrollo, pero no la planean pensando en los colombianos y en la competitividad de este país, sino pensando en los banqueros y en los que invierten en la construcción de todas estas concesiones, en Boyacá tenemos un gran problema, Presidente y colegas, el alza fue de más del 50% en la vía al SISGA y la BTS, una concesión que tiene un porcentaje mucho mayor, al que se esperaba de movilidad de vehículos y nadie sabe por qué faltan puentes peatonales, por qué falta la variante o la entrada a Duitama, a Paipa, incluso la de Sogamoso.

Así que, colegas, los invito a reflexionar sobre el tema de peajes y acompañar la propuesta de mi compañero Fabián Díaz, para que cese el abuso con el tema de peajes en nuestro país. Muchas gracias, Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, Representante. Seguiría entonces el Partido Dignidad, el doctor Jorge Gómez tendría 5 minutos, pero el doctor Germán Navas de Polo Democrático le cede sus cinco minutos, no va a haber intervención del Polo Democrático, entonces doctor Jorge Gómez, hasta por 10 minutos, bien pueda, Dignidad, departamento de Antioquia.

Intervención Representante Jorge Alberto Gómez Gallego:

Gracias, señor Presidente.

Lo primero, es dar un saludo muy especial a todos mis compañeros, porque hoy es noche de cacerolazo, después de la enorme jornada de protesta y los compañeros del norte del Valle de Aburrá, los habitantes del norte del Valle de Aburrá van a necesitar más que un cacerolazo para evitar este abuso que se está cometiendo con ellos, agradezco a los compañeros que citaron este importante debate, es importantísimo, porque aquí se está desnudando lo que es el abuso, no solo de los peajes, sino de las concesiones.

Empiezo por esto, estoy de acuerdo con lo que han señalado mis compañeros, esa vía, esa doble calzada, Bello – Hatillo, que no la han completado, porque faltan obras de las que se comprometieron a hacer, ya se pagó y se repagó y se requetecontrapagó y ahora nos van a decir que entonces esa plata la van a seguir cobrando para hacer una obra en otra parte, eso es inadmisibles, así hayan firmado contrato y así hayan metido abusivamente, al tramo Bello - Hatillo, como la unidad 6, la unidad funcional 6 de Vinus, esto es de las cosas más increíbles del mundo, cómo arbitrariamente acomodan, como metiendo, como haciendo chorizos, metiendo en la tripa, a la brava las cosas, metiendo una obra que no corresponde para nada como lo voy a demostrar.

En esta obra, entonces, el responsable de la unidad funcional 6, que es la vía Bello - Hatillo, entonces la vía Bello - Hatillo debe pagar porque es la unidad funcional 6 de un gran proyecto, pero miren esto, les voy a dar un dato, para ir a la obra que están haciendo, a la que están haciendo que es de La Pradera, en el Alto de Dolores, que es un proyecto donde se va a hacer el famoso túnel de La Quebra, para ir allá, que ya lo dijeron muy bien, hay entre 60 y 100 km, depende de donde usted lo tome, para ir allá, la única manera de saber cuál es el tráfico de esa vía es el peaje que hoy hay instalado en Cisneros.

Estimados compañeros, pongan cuidado a esto, en Cisneros hay un peaje, hay dos peajes realmente, que es uno solo, que es el del peajito social y el del Trapiche y el de Cabildo que es por una vía secundaria, pues que queda paralela, el tráfico por el peaje de Cisneros, oigan este dato, compañeros, 2019, que fue un año de un tráfico normal, por Cisneros transitaron 771.197 vehículos, por la suma de Trapiche, más Cabildo, transitaron 5.080.734 vehículos, eso qué quiere decir, que en la vía que

van a financiar con estos peajes, solo pasaron 771 mil carros, o sea los carros que van para ese túnel de La Quiebra, tan maravilloso que nos dice el doctor, el Director de la ANI, que nos va a ahorrar 45 minutos de trayecto, son solo 771.000, contra 5 millones 80.000, es decir, los vehículos que van por la vía que se va a financiar con estos peajes, solamente son el 13%, de los vehículos que van a ir a la vía que se van a financiar con estos peajes, es decir el 87% de los vehículos, van a pagar un peaje, en el peajito social o en El Trapiche, para financiar una obra por la que no van a pasar, eso es lo más grave, porque si usted tuviera la manera de probar que esos vehículos que pasan por el peajito, o por el peaje de El Trapiche o por el peaje de Cabildo, van para el túnel de La Quiebra o van para el trayecto Pradera - Alto de Dolores, pues van para allá, que paguen, pero no van para allá.

Esto es ilegal, esto se puede demandar y estamos en mi oficina con los abogados, estudiando una demanda, porque usted le está cobrando un servicio que no le está prestando al ciudadano y en el Estatuto del Consumidor está expresamente prohibido, bueno, y en la Ley de servicios públicos, también, pero eso para los servicios públicos, pero en el Estatuto del Consumidor está expresamente prohibido que usted le cobre a alguien por un servicio que no le prestó, al 87% de los vehículos que pasan por los peajes del norte del Valle de Aburrá, no van con destino a la vía, esa de Vinus, de la vía Pradera, Alto de Dolores, o sea esto es gravísimo, esto es casi que un delito, porque le están cobrando a un ciudadano por una obra que a él no le va a beneficiar para nada, que no tiene nada que ver con él.

Pero lo segundo, quiero referirme a la intervención de la Viceministra, no sé la Viceministra en qué país vive, entonces nos viene, la Viceministra y este Gobierno no firmó este contrato con Vinus, no estoy diciendo que este Gobierno lo firmó, pero lo está defendiendo, oí con atención la intervención del Director de la ANI, la intervención de la Viceministra y lo que hacen es justificar esta arbitrariedad que se está cometiendo, ellos no firmaron, pero la están defendiendo, no están buscando realmente un mecanismo para resolver el problema, sino de convencernos de que eso está muy bien.

La Viceministra nos dice que los peajes se ubican después de un muy juicioso estudio técnico, nos dice la señora, muy seria y nos dice además, que es que la cosa hay que mirarla de manera holística, integral, que hay que entender que no se trata solo de un trayecto de la vía, sino que las vías hay que entenderlas como una red, es decir, señora Viceministra, qué genial, el Ministerio del Transporte nos está diciendo una cosa que todo el mundo sabe, que todos los caminos conducen a Roma, si todos sabemos que todos los caminos conducen a Roma y que cualquier carretera si se conecta con la otra llega a otro sitio, entonces pongamos un peaje a la salida de Roma, para poder llegar al túnel de La Quiebra, porque todos los caminos conducen a cobrar, a Roma o el señor de la ANI, nos dice es que esto también es la vía para

Bogotá y la vía para la costa, entonces pongamos un peaje a la salida de Cartagena, de Barranquilla, de Montería y de Bogotá, para poder llegar al túnel de La Quiebra, ¿con esa lógica se debiera hacer así o no señor director de la ANI o no señora viceministra?

Creo que todas estas consideraciones que ha hecho el Gobierno son una manera de tratarnos de embolatar, pero aquí no hay otra manera sino de que esto se eliminen estos peajes, estos peajes no tienen ningún sentido, así haya un contrato firmado, porque ese contrato, es espurio, es ilegal, repito, es ilegal.

Termino diciendo esto, las concesiones, aquí nos han vendido las concesiones como la maravilla, como la octava maravilla de la humanidad, mejor dicho, lo que faltaba en el mundo y resulta que, si uno se pone a estudiar bien las concesiones, lo que encuentra es que no hay aporte del capital privado significativo, para la construcción de las vías. He estudiado con detalle, hubo una vía a la que me le apliqué con detalle, porque me metí en la pelea, sobre la licencia ambiental, es una que se llama Pacífico Uno, que la conozco al detalle, es un contrato de 3 billones de pesos, para hacer 30 kilómetros de carretera, porque los otros 20, el Gobierno se los está entregando al concesionario, nuevecitos, acabados de hacer, para estrenar, o sea van a hacer 30 kilómetros por 3 billones de pesos, ¿saben a cómo sale km?, a cien mil millones de pesos, eso ni que lo fueran a pavimentar en oro, pero además, alguno mira la financiación, el cierre financiero de la obra, encuentra esta curiosidad, que los concesionarios, el señor Florentino Pérez, el que se le acabó de caer el negocio, de esa supercopa que iba a armar en Europa, socio del doctor Luis Carlos Sarmiento Angulo, el hombre del 1% más rico de Colombia, ellos tienen un negocito en el que solo pusieron el 17% del CAPEX o sea de la inversión, el 17% de la inversión, el resto es vigencias futuras que ponemos nosotros, el Estado colombiano y créditos soportados en peajes o sea que ponemos nosotros los colombianos, el 83% del CAPEX de la inversión en Pacífico Uno la ponemos entre el Estado y los colombianos pagando peajes, estos señores ponen el 17%, ¿y sabe cuál es la tasa interna de retorno?, el 14 o sea prácticamente con las utilidades que van a obtener, van, es lo que van a aportar de capital, o sea se van a ganar es casi el 100% de la inversión .

Entonces, nos vienen a decir que es que los peajes, que es que las concesiones son una maravilla y si vamos a mirar los peajes, ese es otra, otro exabrupto, ¿saben compañeros y compañeras cuánto es el costo de administración de los peajes?, hasta el 30%, eso quiere decir que de 100 pesos que se recogen en un peaje, solo 70 van a la vía, bueno, 70 van a la vía, es un decir, porque de esos 70, el concesionario se sacó un pedazo grandote, el banco se saca un pedazo grandotote, el financiador, los, fiducias se sacan un pedazo grandote, es decir todo el mundo come en el camino y a la vía si acaso le llegará el 40 o el 50% de lo que realmente el ciudadano paga religiosamente y de contado en el peaje, peajes que además están encareciendo nuestro transporte de

una manera y afectando, la competitividad tanto que hablan la competitividad y nuestros transportadores terrestres, no aguantan ya el costo de los peajes, les está valiendo más los peajes que el combustible o eso es lo que se quejan ellos, es una barbaridad, así que creo que es hora, primero, que la Cámara...

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Continúa el Partido Conservador, tiene 12 minutos y han designado dos Representantes a la Cámara para intervenir, el doctor Buenaventura León, por 6 minutos y el doctor Félix Chica por 6 minutos, doctor Buenaventura León, bien pueda, hasta por 6 minutos.

Intervención Representante Buenaventura León León:

Muchas gracias, señor Presidente. Actualmente existen cerca de 170 peajes, distribuidos en las carreteras del país, algunos o con unas distancias entre unos y otros mínimas, el departamento con más casetas de peaje, es el Departamento de Cundinamarca, 26. Los peajes más transitados del país, los que más han recaudado, quedan aquí en el Departamento de Cundinamarca, los Andes, que queda acá en el sector norte de Bogotá, en jurisdicción del Municipio de Chía, que precisamente ayer en la Comisión Primera realizamos un debate sobre la infraestructura vial y dentro de ellos se tocó el tema del peaje de los Andes, en el año 2019 se recaudaron cerca de 136 mil millones de pesos.

El otro peaje con mayor recaudo es Chusacá, que queda aquí también en la vía Bogotá- Girardot, con un recaudo de 123 mil millones de pesos, acá encontramos en nuestro Departamento de Cundinamarca, situaciones de peajes entre uno y otro a menos de 20 kilómetros, por ejemplo, el del Río Bogotá con Mondoñedo, para las personas que van hacia Tena, hacia la Mesa, hacia Anapoima, o el peaje que queda entre Guayabal y Albán, también aquí en nuestro Departamento de Cundinamarca.

En ocasiones también encontramos y es fácil detectar, las vías en pésimo estado, a pesar de los peajes, sin demarcaciones, ni señalización adecuada, inclusive con un alta accidentalidad, como sucede con la vía Bogotá o Briceño, Tunja, Sogamoso, conocida como la BTS, especialmente en los sectores de Tocancipá, y Gachancipá, como lo denunciamos el día de ayer en la Comisión Primera en nuestro debate; y aquí es bueno que revisemos, no obstante que la Ley autoriza, que tanto con recursos nacionales, como también por el uso de la vía, es que se financien este tipo de proyectos, revisar si estamos afectando o no la competitividad, si estamos incrementando el valor de los alimentos, por el tema de peajes.

Reitero que Cundinamarca está sitiada por peajes, 26 peajes, tenemos cuatro de los más costosos, de los más caros del país, por eso nuestro primer llamado es a que busquemos esquemas de financiación diferentes, para la ejecución de las obras enfocadas a la movilidad y al desarrollo del país, quiero hoy solicitar o plantear de una manera

propositiva, constructiva, la necesidad de plantear una revisión de las tarifas y los estados actuales de las diferentes concesiones, no es posible que cuando se realice el mantenimiento y adecuaciones como lo han manifestado acá de las obras o cuando se vence una concesión, continúe como si fuese una obra nueva, es importante que se establezca un control, en los precios de peajes a nivel nacional, establecer alternativas diferentes a los peajes de financiación, donde la concesión haga uso por ejemplo, de los terrenos, de infraestructura, para arriendos o negocios, accesorios en la carretera y no depender exclusivamente de los ingresos de los peajes. Por ejemplo, en el municipio de Sopó, en un peaje en la perimetral de oriente, tienen un peaje en Casa Blanca a 5 kilómetros, afectando un municipio turístico, hacer una ruta entre Bogotá-La Calera-Sopó cuesta en peajes casi 30 mil pesos y desafortunadamente no se sostienen las tarifas diferenciales.

Realizando un ejercicio, el peaje de los Andes recaudó en el año 2019, como lo dije anteriormente, 136 mil millones de pesos, que durante toda la concesión, durante la vida de la concesión, estarían recaudando cerca de 4 billones de pesos, por eso nuestro primer llamado es a que revisemos una política clara en materia de peajes con equidad, es importante igualmente que se logren las tarifas diferenciales para los residentes, que viene sucediendo, se van descolgando, se les van venciendo sin renovación, hasta el punto de que ningún residente queda con la tarifa diferencial y en muchas concesiones, como sucede en el peaje de los Andes, no hay tarifas diferenciales para las personas que viven en la zona, en la vereda, por eso nuestro llamado es a que...

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante Félix Chica, hasta por 6 minutos, bien pueda, para que culmine con usted, el Partido Conservador.

Intervención Representante Félix Alejandro Chica Correa:

Gracias, señor Presidente. Con un cordial saludo a usted, a la Mesa Directiva y a los colegas, al Presidente de la ANI, al doctor Manuel, a la Viceministra de Infraestructura, a los Vicepresidentes, a los funcionarios del Gobierno y saludar respetuosamente a los citantes, al doctor John Jairo Roldán, qué importante este debate, de cara a las comunidades y de cara al país, a los demás citantes, entre ellos la doctora Nidia Marcela, colega y copartidaria, a la bancada antioqueña, usted Presidente, muy cercano a ese norte del Valle de Aburrá, pero ante todo del área metropolitana.

Señor Presidente, doctor Manuel, agradecer porque esa determinación y ese dinamismo con que usted y su equipo le han impreso a las obras inconclusas en su mayoría, de pasados Gobiernos, pero que hoy se ven pasar al otro lado del túnel y ya se inauguran, importantes corredores viales para la competitividad del país, debemos hablar nosotros

bien, como habitantes de Caldas, de esta región, donde Pacífico Tres nos conecta con el desarrollo de los antioqueños, del norte del país y obviamente con la Costa Pacífica, pero aquí importante resaltar lo que decía el doctor Buenaventura, quien me antecedió, los peajes y las tarifas diferenciales, para esos habitantes de Municipios como Marmato, como Supía, Anserma, Viterbo, que son beneficiados directamente por Pacífico Tres, al igual que sus vecinos, pero que han tenido que pagar unos peajes altos, aún sin iniciar la terminación de las obras.

Quiero hacer el llamado, aunque soy malo para quejarme por lo que ya no fue, perdimos productos del laudo arbitral, en contra de la ANI, con la concesionaria Autopistas del Café, irresponsables por demás, que no han terminado las obras que requieren, para el correcto funcionamiento y evitar los accidentes entre Chinchiná, en el puente Doménico Parma y Santa Rosa, pero además obras inconclusas, entre Pereira y Armenia, nuestro eje cafetero, que si bien hemos mejorado, hoy todavía lamentamos la irresponsabilidad de este concesionario y el fallo que nos somete a los caldenses, a los risaraldenses y a los quindianos, por 7 años más, hasta el 27, pagando peajes, a este concesionario, que no ha sido responsable.

Llamo al orden, señor Presidente, doctor Manuel, a usted y a su equipo, para que estemos vigilantes, para que se cumplan los acuerdos, pero ante todo, para que las obras que siguen sin terminarse puedan ser una realidad y el llamado para que revisemos esas tarifas entre Manizales, Chinchiná y Pereira, donde como lo decía el doctor Buenaventura, también hay peajes en menos de 20 kilómetros, peajes Las Pavas y Tarapacá, no se justifica y no se compadece, si bien la vía está en buenas condiciones, hay que revisar cómo se lacera menos a los habitantes de nuestra región.

Quiero destacar el compromiso juicioso de la ANI, por darle la mano incluso a poblaciones distantes, de las vías por donde pasan estos corredores viales como Pacífico Tres, la importancia para el norte de Caldas, para Pácora, para Aguadas, para Salamina, que se conecten con Pacífico Tres, lo mismo que se revisen alternativas, para sacar a ese norte cercano, a ese importante tramo vial, hay que pensar en vías alternas, como Varsovia Juntas, como Arma la María y como la estación Pácora y sé que en eso, no solo el doctor Carlos Alberto García, que está pendiente como caldense, sino que le duele este país, quiero agradecer pues la responsabilidad de los citantes a este importante debate y llamar al orden, para que se tenga en cuenta a los colombianos de a pie, a los que viven cerca, a esas importantes obras, pero lo más importante también, que disfrutaran de vías en buen estado, pero que las tarifas de los peajes, no son las más adecuadas. Muchas gracias, Presidente, muchas gracias a todos, un abrazo.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, Representante. Continuaría el Partido Liberal, pero ellos se sienten Representados en

los citantes a este debate, tres de ellos son del Partido Liberal, que han intervenido y que van a intervenir nuevamente ahorita al final, así me lo han manifestado, seguiría también el partido MAIS, ellos han manifestado en el chat, que no tienen buena conectividad, que no van a intervenir.

Entonces, tiene el uso de la palabra la doctora Irma Luz Herrera, Partido Mira, hasta por 5 minutos, doctora Irma Luz, muy buenas noches, bien pueda.

Doctora Irma Luz Herrera, Partido Político Mira, usted solicitó a través del chat de voceros intervenir, le corresponde a su partido hasta por 5 minutos.

Intervención Representante Irma Luz Herrera Rodríguez:

Gracias, Presidente. Gracias, celebramos pues el liderazgo de todos los citantes a este debate, saludamos a los invitados especiales, citados del Gobierno nacional, este es un tema muy importante, que impacta sin duda a todos los colombianos, una vez conocimos esta citación, recibimos desde Concejales y Diputados de nuestro partido, muchos casos y algunas propuestas, que creemos que también pueden contribuir de alguna manera a la construcción de una política pública, alrededor de este tema.

En primer lugar, quisiéramos preguntar al Ministerio y a la ANI si se ha avanzado en una política pública nacional de peajes, creemos que mediante una política se pueden unificar los criterios sobre los costos de los peajes, los incrementos anuales, la finalización de contratos y las mismas cuestiones, por ejemplo, como la distancia mínima entre los peajes, un lineamiento nacional, creo que nos permitiría evitar lo que hoy ocurre con los peajes del área metropolitana del Valle de Aburrá, que ya fueron ampliamente expuestos y es un tema de interés, para todos los habitantes de Barbosa, de Girardota, de Copacabana y del Norte de Bello, que hemos trabajado allí también con nuestro diputado en Antioquia, Néstor Mauricio Caly.

Se calcula viceministra, que una persona que viva en Barbosa y trabaje en Medellín, puede gastar más de 450.000 pesos mensuales en el pago de peajes, como si fuera poco, pues estos municipios solo tienen hospitales de primer nivel y para cualquier cita médica de mediana complejidad, deben pagar peaje y lo mismo sucede con el acceso a la educación superior, este es un tema que debemos tener en cuenta, Representantes de Bogotá, también y Cundinamarca, en la construcción de esta región metropolitana, precisamente para evitar los efectos adversos, que puede tener la creación de peajes, sobre el sector comercial y turístico de los municipios y evitar que los peajes se conviertan en murallas que aislen los territorios de las actividades económicas y sociales.

Un segundo punto, que debe incluir esta política, es la posibilidad de que en todos los contratos de concesión y de APP, se establezcan unas tarifas preferenciales, a favor de estos habitantes circunvecinos, incluso que se regule

cómo las alcaldías deben llevar a cabo el censo de los beneficiarios, en Cundinamarca por ejemplo, tenemos varios casos, está el peaje Andes, el peaje Fusca, Unisabana, miles de personas, que viven en Chía pero diariamente por asuntos laborales, por negocios o por estudio, se deben desplazar, deben pagar tarifa plena, porque no quedó establecido, Viceministra, en el contrato de concesión la regulación de la tarifa preferencial, aquí se requiere es una resolución especial de Mintransporte, para avanzar en ese tipo de tarifa, esta es una solicitud que hemos elevado también desde el Partido, que presentamos oficialmente, con nuestro concejal allí en Chía, Javier Valdivieso.

También tenemos el caso por ejemplo del peaje Río Bogotá, por la salida de la calle 13, porque se niegan las solicitudes de tarifas, de categoría especial o preferencial y es porque se está superado el cupo de límite de vehículos, en el caso del peaje Siberia, por la calle 80, la concesión tiene un otrosí del año 2015 y exige la residencia en los municipios de Mosquera y Funza, entre los años solamente 2012 y 2014, este es un tema que debemos revisar también señora Viceministra, teniendo en cuenta, la gran cantidad de unidades de vivienda que se ha construido en los últimos años en ese territorio.

La política también debe incluir unos estudios de suficiencia, unos mecanismos incluso para definir los conflictos, un ejemplo de esto pasa en el peaje urbano de Conviaal en Cartagena, que ya lo vimos, allí nuestra concejala Claudia Arboleda también ha estado muy atenta y el tema se centra en saber si finalmente el contratista alcanzó esa tasa interna de retorno, que fue acordada en el contrato o no, la Contraloría dice que ya se alcanzó, la Procuraduría y Conviaal dicen que no y mientras tanto los transportadores no saben si van a seguir o no pagando o definitivamente se va a levantar este peaje.

Y un último punto a considerar, en esta política, son reglas claras, que garanticen una evaluación de impacto social y económico, ¿por qué estamos proponiendo esto señora Viceministra?, porque un asunto es la evaluación económica y social del proyecto de la obra infraestructura y hoy...

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Ha culminado su tiempo, doctora Irma Luz Herrera.

Finalizaríamos con el Partido Acción Ciudadana del doctor Franklin Lozano, no ha manifestado si va o no a intervenir, doctor Lozano, ¿usted va a intervenir?

Bueno, con esa intervención de la doctora Irma Luz han culminado los Partidos Políticos la intervención a través de sus delegados o Representantes a la Cámara.

Viene ahora entonces la intervención nuevamente de los citantes, por espacio de 5 minutos cada uno de ellos, si así lo consideran.

Tiene el uso de la palabra el doctor John Jairo Roldán, que además usted cerrará al final este debate, él está en el recinto, ahí en una de las curules, sonido, bien pueda, 5 minutos.

Intervención Representante John Jairo Roldán Avendaño:

Presidente, muchas gracias.

En esta etapa del debate, Presidente, usted me va a permitir cerrar el debate, entonces mi exposición de fondo, corta, la voy a hacer en el cierre, quiero, Presidente, como vuelve a hablar el señor Presidente de la ANI, pedirle un favor, este debate ha sido enriquecedor en algunos temas, escuchamos los Alcaldes, algunos compañeros de otras regiones, también pudieron expresar la situación, pero quiero, señor Presidente, con el mayor de los respetos, que el Presidente de la ANI, para este tema coyuntural del norte del departamento de Antioquia, para Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, haga un compromiso aquí, Presidente, sé que no es fácil y es y es casi que imposible que él aquí defina una fórmula adicional, que deje contentos a todo el mundo y además moverse en un marco jurídico, en un marco legal y en un marco financiero, quisiera, Presidente, que el Presidente de la ANI, ahorita en su intervención haga un compromiso con una fecha exacta y a corto plazo, para que en reunión con los Alcaldes de estos cuatro municipios, no se sigan haciendo mesas, ni definiendo temas, sino que él tenga un tiempo prudencial, para hacer una o unas propuestas muy concretas y que nosotros los habitantes del norte del área metropolitana, a muy corto plazo, tengamos a ciencia cierta una definición en este sentido, solo es esa solicitud, al señor Presidente de la ANI y como usted me lo permite y me lo dice señor Presidente, ahora hago el cierre de fondo. Muchas gracias.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante Óscar Hernán Sánchez, hasta por 5 minutos, para sus conclusiones, como citante del debate.

Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias, Presidente, muy amable.

Quiero recalcar tres temas, que me van a permitir o nos van a permitir a todos los ciudadanos de este corredor del noroccidente del departamento de Cundinamarca de tener una claridad, con muy buenas intenciones, por supuesto, y con agrado recibimos cada una de las intenciones del señor Presidente de la ANI, el doctor Manuel Felipe, quien ha venido y conoce el proyecto, por supuesto, generando y ejecutando las obras, que se pactaron desde un principio, en esos dos estamos totalmente de acuerdo, pero las del otrosí, aún no se han ejecutado.

Quiero primero aclararle, con el mayor respeto, al doctor Manuel Felipe, de la intervención que hablábamos en su momento, ante la renuencia y el

pago y reconocimiento de peajes, desde el inicio del contrato por parte de las comunidades beneficiadas del proyecto, se ocasionó el desequilibrio financiero del contrato, esos oficios doctor Manuel Felipe, el primero de ellos, el 23 de julio del 2020, el segundo y tercero, el 23 de abril de este año y el 27, el 26, 23 de abril, hacen referencia a la palabra renuncia al pago y reconocimiento de los peajes, no sé quién sustanció el oficio, los tres oficios vienen firmados por usted, Manuel Felipe, y por eso nosotros, se nos hizo extraño, porque ninguno de los oficios del 2019 había esta aclaración.

Quiero pedirle el favor a usted, doctor Manuel Felipe, que esa voluntad que se tiene le coloquemos un tiempo, le coloquemos una fecha, porque me asalta una duda, en el 2019 se colocó una fecha, que era el 12 de junio del 2019, el debate de control político fue el 14 de mayo de ese mismo año y nos colocaron una fecha y después de 23 meses no hemos visto un avance o mejor, la firma del otrosí, han avanzado en las mesas de trabajo y en los acuerdos que se deben de hacer, para la inversión de los excedentes, pero quiero pedirle el favor, en nombre de esa gran mayoría de habitantes de sabana occidente y el noroccidente de Cundinamarca, que han venido estudiando el proyecto, que ustedes lo conoce muy bien, pedirle una fecha, que usted, con su organización y con todo su conocimiento, nos pueda decir en 20 días, en 15 días, en un mes, ese otrosí estará firmado, porque sabemos que han avanzado, porque sabemos que se ha estructurado y que hoy está en revisión, por parte de la concesión; queremos pedirle ese favor, porque quienes hoy están esperando esa noticia, como las corporaciones que usted ha asistido, las corporaciones o su sugerente, a los Concejos Municipales, queremos escuchar ese compromiso, por supuesto que usted lo ha manifestado, tenemos el compromiso de terminar algunas obras y usted lo dice aquellas obras, hacer las obras que podamos, queremos pedirles ese favor, ¿cuáles son las obras que se van a poder hacer?

Y nuevamente me asalta una duda y usted me la ha confirmado, terminada la concesión, se proyecta esa misma concesión, mejorar el ingreso por la calle 13 y otras, ingresos por el occidente de Cundinamarca a la ciudad capital, en una nueva concesión, obras que no se ejecuten, de estas seis obras que faltan por ejecutar, usted ha manifestado que estarán en ese nuevo contrato.

Sí queremos reiterar doctor Manuel Felipe, que usted con su organización que tiene y el conocimiento, nos pueda dar una fecha, que nos dé a nosotros confianza y que nos permita decir hoy en día, el doctor Manuel Felipe, institucionalmente le está diciendo a esas comunidades, que necesitamos solución a esta problemática, una fecha para que se cumpla, de verdad que se lo digo con el mayor respeto, sé que usted está al frente de todo este proceso y reitero por segunda vez, obras que no queden en la ejecución de ese otrosí, que se está proyectando si deberán...

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Un minuto para que culmine, Representante, Representante Óscar Sánchez, un minuto para que culmine.

Intervención Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias, Presidente, muy amable.

Reiterarle al señor Director, al doctor Manuel Felipe, nos determine una fecha de cuándo va a ser firmado ese otrosí y qué obras va a contemplar ese otrosí, de las seis obras que restan por contratar y ejecutar dentro de la concesión CCFCSA, Río Bogotá – Facatativá - Los Alpes. Gracias, señor Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante Rodrigo Rojas, hasta por 5 minutos, citante, para las conclusiones también, bien pueda.

Intervención Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Gracias, Presidente, voy a ser muy breve.

Manifestarle, pedirle y solicitarle al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, que siempre con su buena voluntad, como bien lo mencionaban muchos colegas, está prestó siempre a dar solución a las realidades regionales, a los retos que tienen temas de infraestructura vial, los diferentes departamentos, quisiera rogarle el favor, doctor Manuel, que miremos una solución real, para todos los habitantes de la zona del Valle de Tenza, de las provincias de Oriente y Neira, ellos hoy están enfrentando como bien lo mencioné en mi intervención inicial, un incremento de cerca de 60% en la tarifa del peaje, muchos de ellos hacen que sean insostenible sus actividades económicas, al tener que pagar a diario esta tarifa en doble vía, pero además, doctor Manuel, de acuerdo a lo que han manifestado los habitantes del sector, no se ha podido llegar a feliz término, con la primera solución que planteó la Agencia Nacional de Infraestructura y era lo que refería a las tarifas diferenciales, esas tarifas diferenciales han puesto requisitos, que según lo mencionado por algunos habitantes del sector, se hacen no cumplibles, para muchos de los habitantes que hoy requieren al menos poder hacer esta tarifa diferencial.

Entonces, en ese sentido, doctor Manuel, y apelando a su buena voluntad, al gran profesional que es y de la manera, de la buena manera que ha venido dirigiendo la Agencia Nacional de Infraestructura, le solicitaría pensemos en soluciones reales, para los habitantes, que en un escenario de pandemia y de reactivación económica, ven en estas altas tarifas de este peaje, un obstáculo claro, para generar realmente una actividad productiva, rentable en el territorio y por supuesto que también ha sido uno a las preocupaciones de la región, se convierte también en un obstáculo, para el turismo, que viene

en alza en esta región de nuestro departamento, el departamento de Boyacá.

Lo demás esperamos poder dar una discusión a fondo, sobre lo que han venido planteando muchos colegas y lo que incluye el proyecto y es poder plantear una política pública real, que permita el control de precios de estos peajes, pero también que sea equiparable, el costo de los peajes, con el mantenimiento y la calidad de las vías en nuestro país.

A todos ustedes muchas gracias y reconocer nuevamente a mi colega y copartidario, el doctor Roldán, por haber tenido la iniciativa de citar este debate, que espero nos deje grandes retos, conclusiones y tareas, para de una vez por todas, que este Congreso legisle, en lo que refiere a la realidad de los peajes, en las diferentes regiones del país. Muchas gracias, Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante John Jairo Bermúdez, hasta por 5 minutos, conclusiones del debate.

Intervención Representante John Jairo Bermúdez Garcés:

Gracias, señor Presidente.

Habiendo escuchado todas las exposiciones de quienes han participado en este debate, no queda sino acompañar la proposición o la inquietud del doctor John Jairo Roldán, en el sentido de que el balón está en manos de la ANI, nosotros queremos ayudar en esta situación, pero que hayan unas soluciones que definitivamente vayan en beneficio de la comunidad, no sé si estaría de acuerdo el doctor Roldán y los otros compañeros citantes, en que, no sé si las mesas serán operativas o no serán operativas, pero creo que, ya ante esta situación definida del peaje de Navarra, de que es una posibilidad o es una decisión ya tomada de que se levanta, para enero, no sé si, si esa mesa tendría que estar únicamente entre el Alcalde de Barbosa y la ANI y del Ministerio, Gobernación y área metropolitana y el acompañamiento de esta Comisión de la Cámara, para que de una vez se defina, no solamente el sitio donde o los puntos donde se puede instalar o donde van a quedar definitivos los peajes, sino también las obras de las que estoy reclamando para la comunidad de Barbosa, específicamente ese intercambio vial, sea en Popalito, o sea en Molino Viejo, para desembotellar toda esa zona rural, de ese sector del Municipio de Barbosa, que habiendo pagado las valorizaciones y pagando el peaje, no han tenido acceso a esa doble calzada.

Entonces en ese orden de ideas, señor Presidente, le solicito al doctor John Jairo Roldán para que nos pongamos de acuerdo en el sentido de cómo, si conformamos esa, esa mesa ya definitiva de trabajo para esta parte final de la decisión y que, dentro de ese compromiso esté lo de la construcción de las obras que quedan faltando, para que la gente que pagó la valorización, tengan al menos una compensación y tengan acceso a esa doble calzada.

Agradecerle al Gobierno en cabeza de la ANI, del Ministerio de Transporte, a la Gobernación de Antioquia y al área metropolitana, pero sigo insistiendo, frente al área metropolitana y a la Gobernación, que ese tren del río, del que hablaban el Secretario de infraestructura, es una cuestión que todavía está en ciernes, eso todavía no tiene ni diseños, ni tiene el preaprobado y eso tiene que ir porque eso es un platal bastante largo; o sea con eso le vamos a decir a la gente que dentro de 10 años no tenemos la obra, creo que aquí nosotros tenemos que ser más efectivos y devolverle la confianza a la gente y ser más claros.

Se me había pasado por alto un tema, Empresas Públicas de Medellín, hoy es dueña de empresas varias, que es la que mueve la basura o la que opera el relleno sanitario, o el tema del relleno a disposición de final de residuo sólido, creo que a Empresas Públicas le conviene participar activamente de la solución del transporte masivo hacia el norte del Valle de Aburrá, porque cuando entre en multipropósito se había hablado, de que las basuras las operaría, el operador hoy de basuras, que está encabeza de Empresas Públicas, como titular de empresas varias, que los pasajeros los movería el metro y ya la carga sería de particulares, pero creo que hoy Empresas Públicas tiene que apoyar cualquier decisión, porque ellos evitarían esa planta de vehículos tan enorme, que está transportando las basuras a Pradera y podría ser en vez de un gasto sería inversión, porque abaratarían costos, ese tema yo se lo toqué a la anterior gerente de Empresas Públicas, se lo toqué al señor Alcalde de Medellín, pero quiero que haga parte también esas Empresas Públicas, de la solución del transporte masivo, hacia el norte del Valle de Aburrá. Muchas gracias, señor Presidente y un agradecimiento a todos los que nos acompañaron en este debate.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Representante John Jairo Berrio, hasta por 5 minutos, conclusiones del debate, usted es citante, doctor John Jairo Berrío, Centro Democrático, Antioquia, citante del debate, 5 minutos para conclusiones.

Doctora Nidia Marcela Osorio Salgado, citante del debate, 5 minutos también para conclusiones, bien pueda doctora Nidia.

Intervención Representante Nidia Marcela Osorio Salgado:

Gracias, Presidente.

Agradecer a todos los colegas, que han enriquecido el debate con sus intervenciones, a los Alcaldes, por su muy clara exposición, al Director del área que nos deja con una esperanza de revisión del tema, que nos convoca y obviamente a los altos funcionarios del Gobierno.

No hay duda alguna de la importancia de los proyectos que hoy están en ejecución en nuestro departamento, escuchar que la inversión es de 18 billones de pesos, esto a nosotros nos hace sentir

contentos, agradecidos y con una gran esperanza, porque con estos grandes corredores viales, indudablemente vamos a tener ese empujón que necesitamos, para la reactivación económica, que tanto se requiere.

Por eso aquí, sí le doy un reconocimiento al Presidente Iván Duque, a usted Director de la ANI, al doctor Manuel, a la Viceministra del Ministerio de Transporte, que nos traen la información de que, de 29 proyectos de 4G, ya han reactivado 27, es decir, casi todos, los cuales tienen un avance en un 54%, escuchar que esa vía del NUS, que sabemos que nos conecta a los antioqueños, con los puertos del caribe, nos van a dar competitividad, porque se disminuye en costos, se disminuye en tiempo, pero es que estas vías no solamente van a beneficiar a estas comunidades, que conforman estos cuatro municipios, estas grandes vías van a beneficiar es a todos los antioqueños, por eso, estos proyectos no son el punto de discusión, ni más faltaba, qué alegría que el país esté en esta ejecución que tanto necesita Colombia, para la competitividad a nivel global.

Somos conscientes de la importancia de los peajes, porque son un instrumento que nos permiten, obviamente, financiar, mantener las vías, hacer otras nuevas, pero con estos y con estos peajes, quiero también decirles que la visión que tengo, no es una visión populista de querer pedir, pedir vías, pedir inversión y decir cero peajes, para nada, uno necesita tener una fuente clara de financiación y estos peajes lo son.

Sin embargo, los peajes tienen que consultar, los principios de justicia, equidad y bien común y ahora le escuchamos a la Viceministra, nos informó que los peajes, obviamente tienen un análisis socioeconómico, riguroso, pero como somos humanos y nos equivocamos, aquí, sí les quiero plantear, de que este estudio socioeconómico, para estos cuatro municipios, realmente no consultan las necesidades; y es bueno recordar, de 10 municipios del área metropolitana, tenemos una gran arbitrariedad, porque cuatro, que son los del norte, son los municipios más pobres, de los otros seis y a los más pobres, estos peajes a través de los años, les ha profundizado, esos índices de pobreza multidimensional, que no les ha permitido respirar, por todo lo que ya aquí se ha mencionado. Indudablemente existe una balanza totalmente recargada, de manera negativa, en contra de estas comunidades, mejor dicho, así como hablamos los paisas, al caído, cáele.

Aquí entonces, sí le quiero dejar un mensaje final, al Director de la ANI, a la Viceministra, que les hemos escuchado todas sus buenas intenciones, su buena voluntad, las diferentes mesas técnicas, pero que nosotros finalmente de buenas intenciones y de buena voluntad...

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Un minutico, para que culmine, doctora Nidia Marcela, bien pueda, accione su micrófono.

Intervención Representante Nidia Marcela Osorio Salgado:

Qué necesitamos, les decía que nosotros no podemos vivir de buenas voluntades o de buenas intenciones, necesitamos es hechos, decisiones, soluciones y que estos peajes, es de manera injusta, que continúe, porque ya se ha dicho con detalle el por qué, esperamos entonces realmente una respuesta positiva, para que estos peajes desaparezcan de esta región que no ha podido alzar el vuelo, por culpa de estos peajes. Muchas gracias, señor Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

Doctor Augusto Gallego Arias, Alcalde de Barbosa, usted está pidiendo el uso de la palabra, para hacer una declaración, antes de que intervenga el señor Presidente de la ANI, bien pueda, señor Alcalde, active su Cámara y micrófono e intervenga.

Intervención Alcalde de Barbosa, Antioquia, Augusto Gallego Arias:

Sí, muchas gracias, señor Presidente.

Es algo muy puntual, lo que quiero aclarar es que en estos momentos lo que tenemos es una mesa de negociación, donde estamos tratando de llegar a acuerdos, pero que no hemos llegado a ningún acuerdo, ni con respecto a la tarifa diferencial, ni con respecto a la propuesta de trasladar el peaje de Navarra, hacia los lados de Pradera, en intermediaciones con Barbosa y que nosotros no estamos de acuerdo en trasladar ese peaje hacia los lados de Pradera, porque es dejarnos a Barbosa un tercer peaje y nosotros no vamos a cambiar una tarifa diferencial por un tercer peaje para Barbosa, pero que también es cierto, que lo que le ofrezcan al municipio de Barbosa, reconociendo una deuda histórica, que tiene la doble calzada con Barbosa, lo vamos a recibir y pongo un ejemplo, en todo el trayecto de la doble calzada, en jurisdicción de Barbosa no hay un solo puente peatonal, si a nosotros nos ofrecen un puente peatonal o un intercambio vial, que no tenemos, de acceso al municipio ni en el corregimiento de Popalito, donde dice el Representante John Jairo Bermúdez, que se necesita un intercambio vial, si a nosotros nos ofrecen una obra como esas, pues obviamente que la vamos a recibir, porque son deudas históricas que tiene Barbosa, y si a nosotros hoy nos ofrecen una tarifa diferencial, haciendo justicia, equidad, en el sentido de que nosotros barboseños, paguemos lo mismo, que pagan en Copacabana, en Girardota y en Bello, también lo recibimos.

Eso no quiere decir que estamos dispuestos a abandonar la lucha, por sacar los peajes del área metropolitana y mucho menos a que estemos de acuerdo con que instalen un peaje, otro peaje, el tercer peaje, en intermediaciones del Municipio de Barbosa, quería hacer esa aclaración, para tranquilidad de la comunidad. Muchas gracias.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, señor Alcalde, gracias por acompañarnos todavía de manera virtual, hasta el final de este debate.

Tiene el uso de la palabra el señor Presidente de la ANI, el doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, va a hablar a nombre del Gobierno nacional y de los citados, bien pueda doctor Manuel Felipe, hemos considerado que usted puede intervenir hasta por 15 minutos, pero de necesitar un tiempo adicional pues obviamente se lo concederíamos, bien pueda.

Intervención Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura Manuel Felipe Gutiérrez Torres:

Muchas gracias, señor Presidente, una intervención muy corta realmente la que nosotros vamos a hacer.

Lo primero que quiero rescatar y por supuesto vamos a hacer, eso Representante Roldán, a más tardar en tres semanas, vamos a hacer la convocatoria de la reunión, para en esa reunión plantear las soluciones que se requieran y poder avanzar, en tres semanas, vamos a una reunión en Medellín, donde vamos a estar acompañados de la Gobernación, del área metropolitana, de los distintos Alcaldes, para ya en terreno, buscar una solución, que resulte siendo integral.

Acabo de oír Alcalde de Barbosa, haciendo un pronunciamiento, que por supuesto respetamos, entendemos la preocupación y también entendemos que existe una serie de necesidades, en el Municipio, que pues nosotros vamos a ver de qué manera pudiéramos llegar a hacer algo, con los recursos que tenemos en el proyecto, pero esos son temas que creo que se deben tratar en esa mesa técnica, para buscar soluciones, entonces Representante Roldán, que me estaban diciendo cuándo, a más tardar en tres semana, tenemos esa mesa adelantada, por supuesto tenemos que coordinar agendas y demás, para poder avanzar.

Por otro lado, frente al tema de Facatativá, tenemos tres obras que van a quedar ejecutadas, de acá un mes el otrosí, ya deberá estar suscrito, zona Verata-Cartagenita, la doble calzada Faca-Cartagenita y el puente peatonal del Río Bogotá, las 3 obras adicionales quedarán incluidas, en la estructuración del nuevo contrato de concesión, tal como se ha acordado con la señora Alcaldesa de Bogotá y el señor Gobernador de Cundinamarca.

Quiero resaltar, Presidente, varias cosas de lo dicho hasta este momento, nosotros desde luego, en la Agencia Nacional de Infraestructura, vamos a continuar con un espíritu de diálogo, con espíritu de acercar la entidad a las regiones, vamos a buscar concertar los proyectos en las medidas, por supuesto de las posibilidades, en nuestra nueva generación de concesiones sí está claramente identificado esta falencia que se tuvo en los proyectos anteriores, vamos por supuesto a corregirla, la idea de esto

es construir sobre lo construido, aprender de la experiencia y mejorar.

Entonces, sí es claramente un lineamiento que nos ha dado el Presidente de la República, es un poco el talante que nosotros tenemos, buscar concertar, buscar tender puentes, así como nos vamos a ver en tres semanas en Medellín o en Barbosa o en donde se convenga, para buscar soluciones, pero solamente eso, también en los nuevos proyectos, eso va a quedar incluido, pero no solamente eso, los proyectos deben ser sostenibles y sostenibles desde el punto de vista social, desde un punto de vista ambiental, desde un punto de vista por supuesto financiero, donde no tengamos una serie de inconvenientes, que estamos viendo en los proyectos, sin demeritar que los proyectos son proyectos muy bien concebidos, muy bien estructurados, con falencias, como pueden llegar a existir, pero técnicamente en temas de ingeniería son proyectos muy bien concebidos, que de una u otra manera, y esto sí es un hecho, van a cambiar las condiciones de movilidad de todos los colombianos.

Vamos a reducir tiempos de desplazamiento, vamos a reducir costos logísticos y vamos a avanzar y esto es fáctico, son hechos los que van a hablar en el siguiente año y medio, dos años, lo que nos queda a nosotros de Gobierno y el Gobierno siguiente porque se van a estar entregando una gran cantidad de obras, que logramos sacar adelante, solamente este año vamos a entregar 7 concesiones viales, el siguiente año vamos a entregar aproximadamente, y eso es en lo que estamos trabajando, unas 10 concesiones viales, puede ser un poco más, pero estamos trabajando para lograr las metas de avanzar a pasos acelerados, en el proceso de modernización de este país, que sí que se requiere, pero siempre, siempre de la mano de la comunidad, de ustedes que son los representantes de la comunidad, de los Alcaldes, de los Gobernadores, como corresponde.

Entonces, señor Presidente, sin extenderme más, darle un agradecimiento a usted por supuesto, a la Mesa Directiva, a los citantes, reconocer, sin duda alguna, la seriedad con la que fue planteado el debate, hacer un reconocimiento muy especial a los citantes, en especial al doctor Roldán, que siempre ha estado muy atento a estos temas y siempre en un espíritu constructivo, defendiendo unos intereses legítimos, de cuatro municipios del área metropolitana del Valle de Aburrá. Muchas gracias, señor Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, señor Presidente de la ANI, por asistir también de manera presencial a este debate.

Representante John Jairo Roldán, con usted como citante principal, terminaríamos el debate, bien pueda, intervenga con las conclusiones definitivas del mismo.

Intervención Representante John Jairo Roldán Avendaño:

Presidente, muchas gracias.

Sea lo primero agradecer a todos mis compañeros de la Cámara de Representantes, por su paciencia, por su respeto con el debate, por su solidaridad, con las intervenciones constructivas, con el silencio enriquecedor, que también hace parte de la disciplina, que tenemos en la Cámara de Representantes, cuando es un debate de uno u otro sector, o de uno u otro movimiento político.

Presidente, hace rato no estaba presencial en la Cámara de Representantes, por razones de pandemia, pero le quiero, Presidente, agradecer a usted, felicitarlo porque desde la virtualidad se ve esto de otra manera, igual hacemos nuestro trabajo, pero agradecerle a usted la forma como ha conducido esta Plenaria desde el 20 de julio del año inmediatamente anterior y a todo su equipo, a toda la Mesa Directiva, al doctor Mantilla, que siempre está aquí como Notario de la Plenaria, a Raúl a todos.

Presidente, muy corto en esta hora y en este remate del debate, sea lo primero, le he hecho un seguimiento, Presidente Manuel Felipe, a las concesiones y tengo que reconocer que en el Gobierno anterior, de una manera más bien acelerada, pero diciéndolo respetuosamente, se pusieron sobre un escritorio 29 concesiones, este Gobierno llegó, como usted lo dice, a partir del 7 de agosto del año 2018, las acompañó, las estructuró, como lo decía la señora Viceministra y hoy de esas 29 concesiones, hay 27 rodando, concesiones 4G y ahí está en la página ya, todo lo que es la plataforma de las concesiones 5G, también es de caballeros hacer ese reconocimiento al Gobierno nacional y está también cuando usted lo dice, Presidente, 18 billones para Antioquia, era una deuda también histórica, como lo dice el Alcalde de Barbosa, ya en su territorio.

Aquí hay una conclusión muy importante, Presidente, creo que usted se fue hoy con la tranquilidad, de que aquí hay una bancada y no solo la bancada, sino una Plenaria de la Cámara de Representantes, respetuosa, hoy no sacamos conclusiones definitivas, sacamos tareas, celebro que usted, aquí en la Plenaria, con la audiencia de los cuatro Alcaldes, el Alcalde de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, haga este compromiso, le insisto, qué pena, le insisto que más que ir a hacer un compromiso, qué opinan los Alcaldes, que usted vaya con unas propuestas muy claras, no solo como el caso de Barbosa, con la solución definitiva, sino también con un abanico de obras complementarias, que se necesita.

Aquí hay que sacar la mayor de las conclusiones, señor Presidente y compañeros, en este tema del norte, del área metropolitana, se ha avanzado, que quisiéramos que estuviéramos en otro escenario, sí, qué le queremos decir a la comunidad, que aquí hay cuatro personas, que nos representan a todos, me siento totalmente representado por el Alcalde de Bello, Óscar Andrés Pérez, por el Alcalde de Copacabana, Héctor, el Alcalde de Girardota, Diego, y el Alcalde de Barbosa, Augusto, que son los que están mandados por naturaleza, con el liderazgo natural, de sacar este proceso adelante, en ellos

confío plenamente y hoy también hay que hacer una claridad, no hay ningún tipo de acuerdo todavía, ni la ANI lo tiene claro, ni los Alcaldes han tomado ninguna decisión, que se va a tomar, claro, entonces aquí lo que se diga, que mañana, que pasado mañana, son especulaciones, sí tenemos que darle un parte de tranquilidad, como lo escuchamos a usted señor Presidente de la ANI y como hemos escuchado al señor Vicepresidente, que en su ausencia ha estado muy pendiente de todos nosotros.

Hay un avance muy importante en Niquía y a usted se lo dije, Presidente, hay un avance importante en Niquía, pero no vamos a soltar a Barbosa, como lo expresó el Alcalde de Bello, el Alcalde de Copacabana, nosotros somos una sola región y nos ha unido lo que hemos padecido, y nos une lo que nos hace falta.

Dos conclusiones para terminar, señor Presidente, tampoco aceptamos que ciertos sectores amenacen, este acuerdo, con movilizaciones sociales y con hacer lo que se hizo hace mucho tiempo y lo que se hizo hoy, por fuera de la protesta, clara, social y con justicia de mucha gente, la gente del norte del área metropolitana, ahí no hay vándalos, hay gente ávida, confiada en sus dirigentes, confiada en sus Alcaldes, para llegar a una solución y tampoco vamos a satanizar los constructores, tampoco vamos a satanizar las personas, que invierten en este tipo de estructuras, claro que son personas que tienen capital, claro que son personas que tienen bancos, porque es que las concesiones son al lado de abogados, ingenieros y banqueros, esa es la definición de concesiones, entonces tampoco vamos aquí a mandar un mensaje equivocado y ahora, claro que hace falta plata, pero hace falta también reforma, de pronto no así, pero sí hace falta.

Quiero con esto, Presidente, entonces, mandarle una voz de aliento y tranquilidad a los Alcaldes que nuevamente vieron la disposición del Gobierno nacional, a través del Presidente de la ANI, mandarles los saludos a la señora Ministra y que esperamos que recupere su salud, el Ministerio tiene que tener claro que estos no son peajes común y corrientes, estos son peajes que estamos dando una pelea distinta a las otras y de verdad que personalmente estoy totalmente seguro, que muy cerca, vamos a tener una solución, donde todos, concesionario, concedente y los que menos vamos a poner aquí somos nosotros, porque ya pusimos.

Muchas gracias, señor Presidente, a usted Presidente de la ANI agradecerle, a la señora Viceministra, al equipo de la Agencia Nacional de Infraestructura y al equipo del Ministerio de Transporte. Gracias, señor Presidente.

Dirección de Presidencia, Germán Alcides Blanco Álvarez:

A usted, doctor John Jairo Roldán, a todos los citantes, al doctor Óscar Hernán Sánchez, al doctor Rodrigo Rojas, al doctor John Jairo Bermúdez, al doctor John Jairo Berrío, a la doctora Nidia Marcela Osorio, por traer a colación este importante debate,

que no solamente se circunscribe a una parte del territorio y a la geografía del área metropolitana de la ciudad de Medellín, sino que como bien lo escuchamos, tiene que ver con políticas públicas nacionales.

Saludar también y agradecer cordialmente al doctor Manuel Felipe Gutiérrez, estuvo desde el principio hasta el final con nosotros, el Presidente de la ANI, por sus explicaciones y por sus compromisos, a la doctora Olga Lucía Ramírez, la Viceministra de Infraestructura del Ministerio de Transporte, también mil gracias, por su presencia permanente en el recinto, desde principio, a los compañeros de los distintos partidos que tuvieron a bien también intervenir y a quienes no, pues por la participación también en la Plenaria.

Mil y mil gracias a la audiencia en el país que pudieron seguir este debate, desde la televisión nacional, a los señores Alcaldes de los Municipios del Aburrá norte, del área metropolitana, al Director del área metropolitana, el Secretario Infraestructura, a la Contraloría General, en fin, mil y mil gracias a todos.

Hemos cumplido hoy un debate adicional de los que nos hemos propuesto, por partidos políticos, de manera institucional, les anuncio que el próximo miércoles vamos a hacer una sesión exclusiva sobre el proceso de reconstrucción del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, donde citaremos, no menos de la mitad del Gabinete Nacional, para que nos den un informe sobre lo que se viene haciendo en inversiones físicas y sociales en el territorio del departamento Archipiélago, todo esto después de una visita que hicimos con la Comisión de Derechos Humanos, el viernes anterior.

Señor Secretario, nosotros ya habíamos anunciado el día de ayer los proyectos para el día de mañana, mañana tendremos la primera Sesión

Institucionalizada, para el desarrollo de Proyectos de Ley de Infancia y Adolescencia, de común acuerdo con la Comisión de la Niñez, hemos institucionalizado y ojalá se mantenga en el tiempo y se fortalezca, la discusión exclusiva en una Sesión de Cámara, de Proyecto de Infancia de Adolescencia, tres de esos proyectos vendrán mañana en los primeros del Orden del Día y el cuarto proyecto, que esperamos poderlo iniciar mañana, es la discusión de la denominada Reforma a la Justicia, iniciar simplemente su discusión.

Feliz noche para todos, señor Secretario, levante entonces la Sesión y cite para mañana a las 9 de la mañana, discusión de proyectos de ley.

Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:

Se cierra la sesión, siendo las 8:48 p. m. del día 28 de abril de 2021.

Se levanta entonces y se cita para mañana 29 de abril de 2021, a partir de las 9:00 a. m., ya se anunció como lo dijo el Presidente, los proyectos para el día 29 de abril de 2021.

Muy buenas noches a todos.

El Presidente,

GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ.

La Primera Vicepresidente,

ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA

El Segundo Vicepresidente,

CARLOS GERMÁN NAVAS TALERO.

El Secretario General,

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

El Subsecretario General,

RAÚL ENRIQUE ÁVILA HERNÁNDEZ