



# 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 140

Bogotá, D. C., viernes, 4 de marzo de 2022

EDICIÓN DE 27 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

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN PRIMERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

MESA TÉCNICA NÚMERO 01 DE 2021

(septiembre 23)

2:00 p. m.

**Tema:** Establecer y profundizar la razón que conlleva a los accidentes de tránsito en los municipios de las vías Bogotá-Tunja, Chía, Villapinzón, Gachancipá y Tocancipá principalmente y además poder garantizar la seguridad vial y la disminución en fatalidades presentadas en estas vías.

Proposición aprobada en esta Célula Legislativa y suscrita por el honorable Representante *Buenaventura León León*.

**Presidente honorable Representante Buenaventura León León:**

Bueno muy buenas tardes para todas y para todos los que estamos acá en la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de manera presencial, igualmente los que están ya conectados de manera virtual. Agradecerle doctora Sonia Cortés y le vamos a pedir que nos lea el Orden del Día para esta Mesa Técnica, que aprobó la Comisión Primera Constitucional en su Plenaria.

**Secretaria, Dora Sonia Cortés Castillo:**

Sí buenas tardes, siendo las 2:14 de la tarde se da inicio a esta Mesa Técnica y me permito leer el Orden del Día.

HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL

LEGISLATURA 2021-2022

MESA TÉCNICA MIXTA

(Cumpliendo con los protocolos de bioseguridad establecidos por la Cámara de Representantes)

SALÓN DE SESIONES  
DE LA COMISIÓN PRIMERA

“ROBERTO CAMACHO WEVERBERG”

Y PLATAFORMA GOOGLE MEET

**ORDEN DEL DÍA**

Jueves veintitrés (23) de septiembre de 2021

2:00 p. m.

I

**Mesa Técnica**

**Invitados:**

Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Manuel Felipe Gutiérrez Torres*.

Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor *Juan Esteban Gil Chavarría*.

Director Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctor *Luis Felipe Lota*.

Secretario de Movilidad de Cundinamarca, doctor *Jorge Godoy*.

Alcaldesa del Municipio de Gachancipá-Cundinamarca, doctora *Karen Milena León Aroca*.

Alcalde del Municipio de Tocancipá-Cundinamarca, doctor *Jorge Andrés Porras Vargas*.

Alcalde del Municipio de Chocontá-Cundinamarca, doctor *Rodrigo Armando Chicuasque Fernández*.

Alcalde del Municipio de Sesquilé-Cundinamarca, doctor *Orlando Díaz*.

Alcalde del Municipio de Villapinzón-Cundinamarca, doctor *Nelson Javier Torres Romero*.

**Tema:** Establecer y profundizar la razón que conlleva a los accidentes de tránsito en los municipios de las vías Bogotá-Tunja, Chía, Villapinzón, Gachancipá y Tocancipá principalmente y además poder garantizar la seguridad vial y la disminución en fatalidades presentadas en estas vías.

Proposición aprobada en esta célula legislativa y suscrita por el honorable Representante *Buenaventura León León*.

## II

### Lo que propongan los Honorables Representantes

El Presidente,

*Julio César Triana Quintero.*

La Vicepresidenta,

*Margarita María Restrepo Arango.*

La Secretaria,

*Amparo Yaneth Calderón Perdomo.*

La Subsecretaria,

*Dora Sonia Cortés Castillo.*

Señor Presidente, informarle que usted nos envió el listado de los invitados y esta Comisión hizo las diligencias pertinentes para hacer llegar las invitaciones a los invitados, ya hay algunos acá presentes y también otros que se han conectado, así que señor Presidente con este informe puede usted dar inicio a esta Mesa Técnica.

#### Presidente:

Bueno gracias doctora Sonia. Yo quisiera poner en contexto esta Mesa Técnica que se realiza acá en la Comisión Primera Constitucional de la Cámara, en una Mesa de Trabajo con el requerimiento de la Alcaldesa de Gachancipá la doctora Karen Milena León Aroca, e igualmente de los alcaldes de la provincia, aquí presentes también el doctor Rodrigo Armando Chiguasuque, también el señor Alcalde de Tocancipá y algunas personas del Municipio de Villapinzón, tuvieron la oportunidad de plantearle al Presidente de la ANI la problemática de seguridad vial que se está presentando en el Corredor Vial Bogotá-Tunja-Sogamoso, de manera particular el tramo Tocancipá-Gachancipá, Gachancipá-Chocontá, el 57% de los casos de fatalidad de accidentes de tránsito de este corredor vial se encuentran entre Chía y Villapinzón, el 83% de las lesiones en accidente de tránsito del departamento se concentran en este corredor vial, la Alcaldesa de Gachancipá preocupada por los hechos y fatalidades que se han venido presentando en jurisdicción de su municipio y la ANI ya con el establecimiento de algunos puntos críticos, pues se genera esta Audiencia o esta Mesa Técnica mejor, para tratar de encontrar unas soluciones a los planteamientos que van a hacer aquí los entes territoriales.

Yo quisiera destacar por ejemplo, en las estadísticas que tenemos, en el año 2019 precisamente Gachancipá es el municipio con más fatalidades, en el año 2019 con siete, en el año 2021 con cinco. Este

corredor vial en el año 2019 nos representó treinta fatalidades y en el año de 2021 ya van veintiocho. Igualmente, en materia de lesiones en accidentes Tocancipá es el municipio junto con Chía con más impactos, Chía con treinta y seis y Tocancipá con treinta y cuatro y ahí vuelve aparecer Chocontá con veintisiete y Gachancipá con diecisiete, en total tenemos en este corredor vial ciento cuarenta y ocho lesiones en accidentes de tránsito en el año 2019 y noventa y dos en lo que va transcurrido del año.

En ese orden de ideas y sin más preámbulos, yo quisiera inicialmente ofrecerle el uso de la palabra reitero, esto obedece a una Mesa de Trabajo realizada en la ANI y con el Presidente de la ANI, pues tener la posibilidad de que pudiéramos articular una tarea entre todas las entidades tanto nacionales como territoriales, darle la bienvenida al señor Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura doctor Carlos García, que está acá presente en el recinto, darle la bienvenida también a la Subdirectora de Tránsito del Ministerio de Transporte, la Ministra tuvimos la oportunidad de dialogar en el día de ayer, la doctora Laura Huertas quien nos va a acompañar de manera virtual, el Invías el doctor Juan Esteban Gil, nos delega al Subdirector de Red Terciaria al doctor Ricardo Corredor, que estará de manera virtual, agradecemos aquí también la presencia en el recinto de la Comisión Primera de los funcionarios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, llevará la palabra, entiendo, la doctora Liliana Oñate, que está de manera virtual, pero aquí de manera presencial está nuestro enlace el doctor Felipe Pérez, el Coordinador de Gestión el doctor Edwin Miranda y también están atentos de manera virtual la doctora Sandra Burgos, la doctora María Andrea.

Igualmente, desde Villapinzón esperamos que estén conectados los concejales que nos han pedido este espacio. Sin más preámbulos, quisiera ofrecer el uso de la palabra a la señora Alcaldesa de Gachancipá a la doctora Karen Milena León y luego al señor Alcalde de Chocontá, para que nos pongan en contexto del tema y luego tener la posibilidad con los funcionarios del Gobierno nacional y del Gobierno Departamental.

#### **La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Karen Milena León Aroca, Alcaldesa del Municipio de Gachancipá, Cundinamarca:**

Bueno muchas gracias doctor Buenaventura, agradecerle pues al recinto, quienes se encuentran aquí presentes por parte del Ministerio de Transporte, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Invías y la ANI, pues es muy importante poder desarrollar y participar de esta Mesa de Trabajo que ha sido convocada en una preocupación pues especial como es la seguridad vial que le estamos brindando a nuestro corredor en este caso Briceño - Tunja - Sogamoso en el tramo correspondiente al municipio de Gachancipá. Como bien lo expresaba el doctor Buenaventura, nosotros lamentablemente en el municipio el mayor índice de fatalidad se está identificando es a partir de los accidentes que

se generan por esta vía nacional. Recordemos que nuestro municipio prácticamente quedó partido en dos segmentos, toda vez que tenemos una vía antigua que conduce de Bogotá a Tunja y otra vía que se reconoce como un par vial que es la que conduce de Tunja hacia Bogotá.

En este sector pues el tramo, efectivamente entendemos a partir de esa reunión que se adelantó también con la Agencia Nacional de Infraestructura que como tal está concesionado ante el Consorcio Vial Solarte antiguamente, hoy Consorcio Vial BTS y de ello pues ya su parte de ejecución contractual ya se había agotado o está agotada, lo cual no nos permitía generar unos márgenes adicionales que garanticen seguridad vial en unos aspectos que ya iré a comentar, pero ello nos ha llevado a golpear puertas constantemente en los diferentes sectores y en este caso pues especial nuevamente hacia el Ministerio de Transporte y retomar con Invías, acerca de cómo lograr habilitar escenarios que nos permitan garantizar esa seguridad vial para los transeúntes de la vía nacional, como los residentes de nuestro municipio, toda vez que al ser el municipio dividido en dos segmentos, tenemos un cruce constante peatonal y vehicular y de motocicletas y de bicicletas, toda vez que en el costado occidental se desarrolla la zona industrial, la zona de las empresas floricultoras y en la zona oriental, encontramos todo lo que corresponde a las residencias en nuestro municipio.

Eso nos ha llevado, a que tengamos que mirar todos los parámetros en el cual hicimos una visita de campo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, identificando claramente necesidades en aspectos de señalización para nuestra vía nacional, toda vez que hay sectores que han generado ya accidentes y requieren de esa señalización, lo cual pues estamos todavía pendientes de que se nos indique si efectivamente podemos avanzar en conjunto, sumado a eso, la vía no cuenta con iluminación, la iluminación realmente ha sido muy escasa puesto que mantiene una iluminación de la antigua vía nacional, pero por el par vial no se desarrolló ningún tipo de iluminación que permita identificar los sectores, allí hay un margen también de dificultad y es en los pasos peatonales, aquí como bien les indicaba tenemos un costado donde se está desarrollando todo el margen de empleo en el cual necesariamente tienen que transitar dos vías nacionales, en una de ellas encontramos un paso peatonal subterráneo, pero en la otra vía no estamos encontrando absolutamente nada, ¿eso que no genera? Que hemos tenido bastante accidentalidad no solamente de peatones, sino de motociclistas, de ciclistas que pasan constantemente.

Se contempla actualmente unos reductores de velocidad, los cuales lamentablemente ya no son respetados por los usuarios de la vía nacional y eso ha generado también un mayor número de accidentalidad, ¿qué es lo que estamos nosotros solicitando y buscando? Y en esa búsqueda pues golpeamos puertas también y la cercanía con

Invías y es poder generar en conjunto unos puentes peatonales para nuestro municipio, un sector donde ya está construido la variante completa, un sector medio que es el par vial, pero que es un paso urbano constante el cual requiere, pide a gritos realmente que se haga como tal este proceso peatonal y un costado que es en la zona industrial donde constantemente tenemos también el cruce de personas hacia la zona de oriente a occidente, el municipio está en la disposición de poder cofinanciar, de poder llegar pues al punto de cómo encontrar los elementos para lograr solucionar, entiéndase que Gachancipá pues es un municipio de sexta categoría, un municipio que si bien los recursos no son suficientes, sabemos la importancia de brindar esa seguridad vial y más con el impacto que tenemos en las diferentes afectaciones a la vida y a la integridad física de las personas. De ahí también sabemos, que Invías contempla algunos estudios y diseños frente a lo que son pasos peatonales, o puentes peatonales, lo cual nos parece importante poder obtenerlos en colaboración y así de esta manera poder tener ese aporte desde el municipio y poder consolidar la construcción de estos puentes peatonales, que nos van a garantizar efectivamente que nuestra comunidad pueda usarlos y no estarlos colocando en riesgo.

Sumado a eso, nosotros también estamos identificando una dificultad y es que prácticamente al no culminar la construcción de la segunda calzada de la variante, pues eso ha generado que en los días de mayor afluencia prácticamente la vía interna del municipio también se debe usar para el tránsito normal de los vehículos que van a retornar hacia Bogotá, eso nos ha generado los cierres de los retornos y pues aquí tengo que resaltar nuevamente y es que como el municipio ha sido dividido pues tenemos que utilizar esos retornos, pero si nos cierran esos pasos lamentablemente nuestra comunidad tiene que irse hasta el municipio de Sesquilé para poder hacer el retorno y llegar a su lugar de residencia, pues lo cual nos parece que no es adecuado porque estamos generando más costo, más riesgo, sumado a eso que no hay, como tal, respeto en el tránsito peatonal y esto nos genera mayor riesgo para todos los transeúntes de esa zona.

De igual manera, nosotros hemos insistido en que es necesario para el municipio generar un cruce que nos permita la conexión de la zona urbana hacia la Vereda San José, esta vereda pues hace parte del municipio es una de las veredas extensas y es la que genera el desarrollo agrícola y agropecuario de nuestro municipio en gran medida, y lo tenemos totalmente incomunicado o con un paso que realmente no es permitido, lo expusimos efectivamente también ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de tal manera que contempláramos algún tipo de método que nos permita hacer la conexión sin que le generemos mayor desplazamiento a la comunidad, que requiere pues estar en conexión con la parte urbana de nuestro municipio.

Para nosotros es de mucha importancia poder garantizar efectivamente este escenario, sabemos



y debemos aprovechar que al estar en conjunto el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, Invías y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en conjunto podamos llegar a una solución y a un planteamiento claro que nos permita dar un resultado a la comunidad. De la mano del doctor Buenaventura, pues hemos venido golpeando las puertas y como lo he expresado con toda la voluntad desde municipio, para poder obviamente dar una solución pronta a estas dificultades y de esta manera garantizar y disminuir los riesgos que se están presentando en nuestro municipio.

Como de último momento, también es reconocer que Gachancipá se ha vuelto un paso obligado para ciclistas que conducen hacia municipios como Chocontá, hacia puntos emblemáticos como el Sisga, que necesariamente recorren la autopista norte en el sentido Bogotá Tunja y allí se nos ha generado gran dificultad en el respeto de los espacios adecuados a los ciclistas, ¿hoy qué estamos pidiendo también? Es poder generar un escenario de pedagogía, de control sobre esas zonas, que nos permitan obviamente limitar los espacios, respetar obviamente el escenario para el ciclista y garantizar su tránsito normal, y eso sumado también a una cámara de seguridad que consideramos nosotros que debe estar ubicada es en el inicio al paso del perímetro urbano de nuestro municipio, que es realmente el momento que generaría como tal la percepción de que debe hacer una reducción de velocidad y de esta manera evitar pues los riesgos de los accidentes que lamentablemente hoy hemos evidenciado.

Como lo ha mencionado el doctor Buenaventura, lamentablemente nuestro municipio a pesar de que estuvimos en pandemia mostramos el año 2020 también unos niveles altos de accidentalidad que nos han presentado como un municipio en riesgo, este año 2021 ya con los procesos de reactivación ha incrementado en comparación a los años 2020 y 2019 y pues es una preocupación latente del Gobierno Municipal de poder dar una solución pronta, oportuna y pues en el margen de ejecución de este Gobierno y de allí pues obviamente de poder generar un planteamiento conjunto que podamos dar como solución a este tramo tan importante, porque pues reconocemos que efectivamente el contrato que se tiene de concesión no se va a adicionar, pero necesitamos que con las entidades que efectivamente son responsables y que tienen obviamente las facultades para generar una solución, lleguemos pues a encontrar ese punto de equilibrio y que podamos obviamente responder asertivamente a nuestra comunidad. Entonces, pues atendiendo a respetar los tiempos asignados, en esto resumo las dificultades que hemos tenido como municipio, generando planteamientos claros frente a la posibilidad de cofinanciar en el margen de obtener puentes peatonales, dos, de lograr ese acompañamiento conjunto con Invías y la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente a todo lo que es señalización, la pedagogía y la ubicación de

cámaras, así como desde el Ministerio y de la Agencia Nacional de Infraestructura poder tener un alcance mayor a completar la segunda calzada que está pendiente para el municipio de Gachancipá. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias señora Alcaldesa, importantes aportes. Ahora ofrecemos el uso de la palabra al señor Alcalde de Chocontá doctor Rodrigo.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Rodrigo Armando Chicuasque Fernández, Alcalde del Municipio de Chocontá, Cundinamarca:**

Gracias, muy buenas tardes para todos los presentes en la tarde de hoy, especialmente a usted honorable Representante Buenaventura León, quien una vez más hace democracia en este recinto velando por los derechos de los cundinamarqueses, de la provincia de los Almeidas, de la provincia de Sabana, especialmente en todos los temas que concierne en materia de movilidad, que durante muchos años diferentes Gobiernos han estado en una lucha constante por buscar resarcir los derechos de muchos de los habitantes de estas dos importantes provincias, que conectan a la capital del país con el departamento de Boyacá, el departamento de todo lo que concierne a nuestros Llanos Orientales y por supuesto los más afectados en esta índole de accidentalidad con el paso de la Doble Calzada en su momento como es el departamento de Cundinamarca.

Mencionado lo anteriormente por la Alcaldesa del Municipio de Gachancipá, el Municipio de Chocontá-Cundinamarca es un municipio de aproximadamente veintiocho mil habitantes, ubicado a 75 kilómetros de la ciudad de Bogotá saliendo por el costado norte de la capital, un municipio que ha venido constantemente creciendo en materia poblacional, pero que por supuesto también se ha visto abocado a la necesidad de incrementar su economía en materia comercial, industrial y en general a todo lo que conlleva estar en este corredor vial, el municipio con el paso de la Doble Calzada en su momento tenía una gran expectativa de poder mejorar la calidad de vida de los habitantes, más sin embargo, este paso dejó dividido al municipio al igual que lo manifiesta Gachancipá, teniendo en cuenta de que casi el 50% de los habitantes son del sector rural y el sector rural principalmente de la autopista hacia el costado oriental encuentra en gran mayoría a su población alejándose del casco urbano, es por eso que la estadística por parte de la Policía Nacional específicamente en cuanto a lesiones en accidente de tránsito, viene reportándonos desde años atrás específicamente puntualizo desde el 2015 más de doscientos setenta y siete casos en este corredor de alta afluencia vehicular, donde hemos dejado a muchos habitantes chocontanos fallecidos en esta autopista, sin contar con que se vulnera todo el ciclo económico de un municipio tendiente a la agricultura.

En esta época de reactivación económica, como municipio siempre tenemos la vocación agrícola, pecuaria, pero que necesita articularse con el resto de la región. Temas específicos como la movilidad en el municipio, donde para hacer un retorno estamos a más de 5 kilómetros tanto en el sector norte como en el sector sur, donde del otro lado del casco urbano encontramos el cementerio por ejemplo, para pasar a una persona fallecida no encontrar un puente peatonal y mucho menos un puente vehicular por donde pasar, sino que prácticamente saltando el peralte de la concesión para poder ir a enterrar a nuestras personas más queridas que la vida se lleva, uno de los barrios emblemáticos del municipio el barrio La Diana que también se encuentra aislado completamente, que en su momento mediante acción popular se logró un puente peatonal para este sector, pero que por supuesto en materia vehicular y de movilidad no encuentra otra alternativa sino casi que llegar al municipio de Villapinzón, o acudir cerca a la vereda Arizona que es donde está ubicado el Sisga, que muchos conocemos de pronto por diferentes paseos en bicicleta.

Lo que encontramos en materia preventiva como movilidad en el municipio, es algo que por el contrario ha acusado a muchos de los transportadores y a las personas que habitan en el municipio y son cámaras de seguridad al interior del municipio a la altura del kilómetro 75, para qué esos reductores de velocidad, en vez de encontrar alternativas como pasos peatonales o vehiculares para la libre circulación dentro del municipio de Chocontá. Actualmente, tenemos otra problemática grande y es la vía que conecta a los municipios de Chocontá-Cucunubá-Suesca a llegar a Ubaté, esta es una vía del orden departamental debo manifestarlo, pero que actualmente encontramos un alto tráfico vehicular especialmente de tractomulas, debido a la imposición de las nuevas casetas en el departamento en la vía de Lenguazaque a Villapinzón, muchos han optado por partir de esta vía de orden departamental, pero es una vía terciaria que no se encuentra en las mejores condiciones y que qué, bueno que de acá pudieran surgir ideas o recursos necesarios, para poder empezar a tramitar una báscula que el municipio ha solicitado ante el Ministerio, teniendo en cuenta que del departamento se sale de su competencia para imponer una medida de estas.

Creo que no quiero ser reiterativo con lo ya mencionado por la Alcaldesa de Gachancipá, pero la tasa de mortalidad en el municipio va ascendente en lo que va corrido del año 2021, el informe entre el primero de enero de 2017 a 31 de agosto del año 2021, en el municipio llevamos dieciocho casos, es decir, casi que estamos poniendo un muerto por mes, lo cual es completamente preocupante y el comercio completamente afectado más por esta época de pandemia, porque no tenemos cómo ingresar las personas que vienen del departamento de Boyacá al municipio de Chocontá, queda completamente aislado a pesar de que estamos sobre

la doble calzada, pero no encontramos ningún tema en materia de movilidad en la zona. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias señor Alcalde de Chocontá. Entiendo que está conectado virtualmente el señor Alcalde de Villapinzón el doctor Nelson Torres, quería ofrecerle el uso de la palabra al señor Alcalde de Villapinzón para cerrar este espacio de los alcaldes y ya comenzamos a escuchar al Gobierno nacional, ¿no sé si el doctor Nelson Torres está conectado para que haga uso de la palabra?

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Nelson Javier Torres Romero, Alcalde del Municipio de Villapinzón-Cundinamarca:**

Muchas gracias muy amable, a usted doctor Buenaventura, a la Comisión Primera Permanente de la honorable Cámara de Representantes. Sí, efectivamente pues el Municipio de Villapinzón también ubicado muy estratégicamente sobre la vía Briceño-Tunja-Sogamoso en una incidencia importante, quizá una de las vías más importantes del orden nacional, sufre algunas dificultades de ese tipo en una situación muy similar a la del Municipio de Chocontá, se presentan, sobre este corredor nacional, algunos accidentes de tránsito donde en la mayoría de los casos hay fatalidad y de una u otra manera pues fallecen aquellas personas que desafortunadamente sufren estos tipos de accidentes, también nosotros en el municipio de Villapinzón no contamos en nuestro territorio con ningún paso peatonal, digamos que sea un puente o un deprimido que permita, digamos, articular al municipio que también es partido en dos.

Tenemos en el casco urbano tres barrios en el costado oriental y seis barrios en el costado occidental, solamente pues hay un paso vehicular mixto, es decir, vehículos y peatones, y pues la gente tampoco tiene conciencia de que debe utilizar este paso que queda distante de algunos puntos, entonces se han presentado algunos accidentes fatales con ciudadanos del municipio. Queríamos solicitar si fuese posible, colocar una malla en el separador que de una u otra manera no permita el paso de los peatones en ese sentido, y poder de una u otra manera tener esa posibilidad de quizá unos dos puentes peatonales, uno al sur en el costado sur del municipio en el casco urbano, uno en el costado norte, en el costado sur pues para integrar digamos algunas veredas que son altamente pobladas y que hay un tránsito diario de peatones, y en el costado norte para articular el paso de estudiantes hacia un colegio privado que todos los días tienen que irse por la berma prácticamente de la vía y eso pues pone en riesgo la vida de ellos y obviamente también de los padres de familia de los más pequeños que van a llevarlos hasta el colegio.

Entonces, pues en resumidas circunstancias pues estos son como los inconvenientes que hemos tenido, les agradezco a ustedes por permitirnos el espacio, a usted doctor Buenaventura León por darnos esta posibilidad de interactuar con el Ministerio de

Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, el Invías y cada una de las entidades presentes en esta Mesa Técnica. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias el señor Alcalde, doctor Nelson Torres de Villapinzón. Quisiera ofrecer el uso de la palabra a John Alexander Cortés que también es de Villapinzón, que está conectado de manera virtual y procederemos a ofrecer el uso de la palabra al señor Vicepresidente de la ANI. Entonces, John Alexander Cortés tiene el uso de la palabra, parece que hay dificultades con John Alexander, fue una de las personas que más nos solicitó poder plantear aquí una problemática. Entonces, ofrecemos el uso de la palabra al doctor Carlos García, que está de manera presencial aquí en la Comisión Constitucional Primera de la Cámara, que es nuestro Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura, por su mismo conducto un saludo muy fraternal al señor Presidente.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Alberto García Montes, Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Muy buenas tardes señor Representante Buenaventura León, a todos los asistentes, a los señores Alcaldes, en particular y en especial a la señora Alcaldesa de Gachancipá, al Alcalde de Chocontá y Alcalde de Villapinzón. Es para la Agencia Nacional de Infraestructura muy importante poder tener reuniones técnicas como las que tenemos en la tarde del día de hoy y sobre todo en los proyectos que están concesionados por esta Agencia, tenemos que recordar que tenemos este proyecto de concesión, es un proyecto de concesión ya de varios años atrás desde el año 2002, casi vamos a cumplir veinte años desde que se dio inicio a este corredor vial y tenemos en esta zona también unos proyectos de cuarta generación de concesiones, uno muy cercano la Transversal de Sisga, que permite identificar con claridad cómo se ha venido evolucionando en el desarrollo de estos proyectos con el propósito también no solamente de mejorar las condiciones de transitabilidad de los vehículos que se desplazan de un lugar a otro, sino también buscándole fórmulas para que haya soluciones a los desplazamientos peatonales.

En la problemática de la vía Briceño-Tunja-Sogamoso, encontramos que si bien hubo esfuerzos del Gobierno nacional con el propósito de buscar variantes a cada uno de los municipios, el desarrollo de estos mismos municipios ha hecho que las infraestructuras que han sido acometidas por el Gobierno nacional en primer lugar resulten ya agotadas en términos de la ocupación y del crecimiento poblacional, la variante tiene como propósito ser una vía que rodea al municipio y que se encuentre un poco distante para evitar las interferencias que ya hoy en día se dan en estos tres municipios, hay algunos casos donde hay la variante con su Doble Calzada, en el otro caso como

lo establecía la Alcaldesa de Gachancipá, tenemos solo una vía como variante y la otra vía el antiguo paso nacional a manera de par vial. Nosotros ¿qué fórmulas podríamos presentar? Ha habido una preocupación muy grande del Gobierno nacional con relación a este tema, se han presentado varios debates en el Congreso de la República.

Hoy en día nosotros tenemos un nuevo concesionario que adquirió la concesión el año inmediatamente anterior, justo para el mes de octubre se firmó esa cesión de contrato, con el nuevo concesionario se vienen adelantando trabajos de mejoramiento del corredor vial, que tenía en particular unos tramos muy deteriorados para el tránsito vehicular y que esto nos ha permitido ir mejorándola e ir reduciendo el tema de accidentalidad vehicular por condiciones del nuevo corredor vial pero a partir de ahorita del mes de noviembre, vamos a entregarle al Instituto Nacional de Vías un tramo del corredor pero también con recursos, con unos recursos que son del orden de mil seiscientos millones de pesos mensuales, con el propósito, no solamente, de que el Instituto Nacional de Vías pueda atender el tramo a ser devuelto, sino también para que con estos recursos se puedan hacer obras de seguridad vial a lo largo del corredor vial.

Obras que como ustedes lo señalan y como a lo largo de las presentaciones que nos hacían los señores alcaldes son obras que vienen desde demarcación y señalización que lo podemos acometer directamente con el concesionario, a través de las recomendaciones que nos ha hecho la Agencia Nacional de Seguridad Vial, sino también otro tipo de obras en particular lo que más se requiere en estos municipios, que son puentes peatonales. De hecho actualmente se están desarrollando unos pocos puentes, dos de ellos construidos por el Instituto Nacional de Vías, porque también la legislación y esto es importante también tenerlo en cuenta, para apropiaciones que se puedan hacer directamente al Instituto Nacional de Vías, entendiendo que existen concesiones que son antiguas, que ya no tienen capacidad de ser adicionadas porque la ley no lo permite, se estableció en el Plan Nacional de Desarrollo la posibilidad de hacer obra pública en corredores concesionados, con el propósito de que no hubiera que esperar a que el periodo de concesión finalizara para adelantar obras que son prioritarias y urgentes por parte de los municipios.

Esta concesión tiene un horizonte todavía de mediano plazo, está establecido al año 2032, recordemos que esta concesión estaba hasta el año 2046, pero producto también del crecimiento del tránsito vehicular ha venido disminuyendo, de tal manera que ya ha habido una reducción de catorce años producto del incremento de los volúmenes vehiculares, porque esta concesión está dada en una figura que se llama ingreso esperado, en la medida que los volúmenes vehiculares permanezcan como se han presentado hoy en día, pues la concesión irá reduciendo el tiempo y es probable que cuando estemos un poco más adelante en el tiempo esta



concesión esté pudiendo revertir no en el año 2032, sino posiblemente en el año 2030 o tal vez en un escenario más optimista hacia el año 2028.

Eso en términos de lo que es el análisis de los ingresos esperados del proyecto de concesión y también hay que comentar muy importante en este tipo de concesiones, unas de primera generación, otras de tercera generación, ya no tenemos de segunda generación, también se empieza cuando están ya en un periodo de cinco años proyectada la finalización, se empiezan a hacer las estructuraciones para atender todos los requerimientos y las falencias que tienen este tipo de corredores viales, aquí recordemos también que no toda la Doble Calzada se pudo hacer, hay un tramo por ejecutar para que finalmente pueda llegar hasta Sogamoso, pero adicionalmente y uno lo ve en los mapas y lo ve cuando se desplaza por este corredor vial, que definitivamente en este nuevo esquema concesional se tendrá que pensar también en nuevos pasos por estos municipios, porque prácticamente el mismo desarrollo de los municipios como le comentaba adicionalmente por la localización estratégica y ahora con el efecto inclusive de la pandemia, la gente está prefiriendo tener una segunda vivienda en sectores rurales, no como antes para desplazarse en periodos vacacionales, de fin de año o de recesos escolares, sino prácticamente de una manera mucho más permanente a tal punto de que prácticamente están viviendo semanalmente unos días en Bogotá y otros días por fuera de Bogotá.

Ese es un fenómeno que estamos viendo doctor Buenaventura muy interesante, a propósito porque también van a mejorar muchísimo las condiciones de reactivación económica, porque la gente, obviamente, la restricción también todavía en vuelos internacionales etcétera, la gente ya prefiere desplazarse en vehículo particular a otras zonas mucho más cercanas, en este caso todo el altiplano cundiboyacense y entre otras también, porque hay unas infraestructuras que se están ejecutando que son impresionantes, yo quiero comentar aquí también en un pequeño paréntesis de este Comité Técnico, la condición que tenemos hoy en día de la Transversal del Sisga, una carretera de 137 kilómetros de longitud, donde ya no quedan sino faltando aproximadamente unos 300 a 400 metros de unos puntos críticos que están interviniéndose en este momento, para garantizar la total pavimentación de esa vía, pero empieza uno a notar el manejo también en estos proyectos de la condición de los peatones. Entonces, están los pasos seguros, está una gran cantidad de señalización a través de led, que permite dar una muy buena información tanto a peatones como a vehículos para el desplazamiento de los corredores, también unos Sistemas de ITS que permiten controlar el movimiento de los vehículos, hacer alertas tempranas, cierres preventivos en casos de ser necesario y toda esta tecnología, es la que nosotros tenemos que trasladar acá.

Entonces, yo pienso Representante Buenaventura, que nosotros tenemos que hacer una acción en

este momento, que vamos a empezar a hacer esos aportes al Instituto Nacional de Vías, son aportes que van a permanecer durante todo el tiempo de la concesión, es decir, se han estimado durante diez años, eso corresponde a un presupuesto general de unos doscientos mil millones de pesos, la idea es que el Instituto, yo he conocido del Invías empezar a generar una bolsa de recursos que permita con esos pagos garantizados durante este tiempo de mil seiscientos millones de pesos, poder hacer un paquete de ejecuciones y de intervenciones necesarias en el corredor como puentes peatonales por ejemplo, de tal manera que se puedan hacer inversiones en el corto plazo en los años 2022 en el año 2023 algunos de pronto en el año 2024, financiados a través de este pago que el concesionario va a hacer, con el recaudo de los peajes a lo largo de este corredor vial.

Entonces, hemos tenido también un trabajo muy articulado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial que ha identificado sitios, nosotros podríamos hacer a través de las obligaciones que tiene el concesionario para implementar mejor señalización, una mejor demarcación, una mayor restricción en algunos sectores de alta accidentalidad y finalmente también poder llevar a cabo, la Agencia Nacional de Seguridad también tiene recursos que se pudieran llevar a cabo, ahorita van a tener la posibilidad ellos de poder ilustrarlos de cómo podríamos conjuntamente con el concesionario que existe hoy en día a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, con estos recursos que comento se van a trabajar con el Instituto Nacional de Vías, adicionalmente con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con los Alcaldes y con los Gobernadores poder hacer causa común, que permita poder empezar entonces a poder atender de manera inmediata los problemas que se están generando en el corredor vial y disminuir esos índices de accidentalidad y sobre todo los de fatalidad, que permanecen prácticamente en una condición alta durante estos últimos años.

Ya llevamos según nuestras estadísticas, pero las tendrá mejor la Agencia Nacional de Seguridad Vial, alrededor de treinta y seis personas fallecidas hasta el mes de agosto y pues todo indica que vamos a tener una condición similar a la del año inmediatamente anterior, inclusive en el año 2019. Entonces, pues básicamente esto es lo que nosotros queríamos presentar el día de hoy, nosotros hemos venido haciendo en los contratos de concesión de cuarta generación unos trabajos muy interesantes con los alcaldes, visitando cada uno de los sitios por donde las vías de estos proyectos de concesión pasan, para llegar a acuerdos con los mismos Alcaldes y permitir entonces mejorar las condiciones de urbanismo y de transitabilidad de las vías, yo creo que podríamos hacer o mantener un ejercicio similar aquí también para el proyecto de BTS, me acompaña el día de hoy el Ingeniero Rolando Castro, que es el gerente por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura de este corredor vial, él tiene también a su cargo el corredor de la Transversal del Sisga y adicionalmente todo lo que tiene que ver

con la vía Bogotá-Villavicencio, el Puente Chirajara y el proyecto de cuarta generación Chirajara-Fundadores.

De tal manera, que con nosotros y con Rolando, podríamos hacer un trabajo e iniciar con los Alcaldes aquí presentes esas visitas y determinar conjuntamente con el Invías, ahora que se va a transferir el recurso, qué podríamos hacer de medidas inmediatas Representante, para estos puntos que se han identificado ya con mucho detalle por parte de los alcaldes aquí presentes y poder entonces hacer algunas intervenciones que permitan mejorar las condiciones de transitabilidad de los peatones, de los ciclistas, de movilidad de los ciclistas y adicionalmente pues para reducir los efectos que tiene este volumen vehicular tan alto de una vía tan importante, no solo para el departamento de Boyacá y el altiplano cundiboyacense, sino pues para todo el país en general. Recordando que esta vía comunica también a otros departamentos como Santander y adicionalmente estos corredores que se están dando hacia la Orinoquía van a jalonar muchísimo tránsito, hoy en día las personas que habitan municipios en el departamento del Casanare, inclusive en la ciudad de Yopal y de la ciudad de Villavicencio y con el corredor que se está haciendo de Villavicencio-Yopal, mucha gente que va hacia el norte de Bogotá va a preferir utilizar como vía principal de movilización la Transversal del Sisga, impactando los municipios del departamento de Cundinamarca sobre este corredor BTS.

Ahí hay cosas interesantes, recordemos lo que he comentado cómo esta concesión de ingreso esperado va reduciendo, cada vez nos vamos acercando cada vez los años van pasando, ya estamos a pasar al año 2022 y cada vez la concesión va reduciendo el tiempo y entonces, va a llegar un punto de encuentro que va a estar mucho más cercano que estos diez años que estaba comentando cuando estaba hablando en este momento de lo que le falta al día de hoy a la concesión para revertir. Les agradezco mucho señor Representante, señores alcaldes y todos los que nos acompañan virtualmente. Muchísimas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias doctor Carlos, como dos preguntas puntuales y excúsenme de pronto romper el esquema aquí de la sesión para darle paso a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ¿estos recursos de que habla el señor Vicepresidente de la ANI, son para reinvertir de manera exclusiva en el corredor vial, única y exclusivamente?

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Alberto García Montes, Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Correcto, sí señor.

**Presidente:**

Y una pregunta, ¿ya se tiene el cálculo de ese ingreso esperado, con una figura como se pudieran traer esos recursos al presente, así sea a través de una figura no sé si cabe de vigencias futuras o

similar, que permita hacer unas intervenciones lo más pronto posible con esos recursos, traerlos de manera anticipada para impactar a los sitios más críticos del corredor vial?

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Alberto García Montes, Vicepresidente Ejecutivo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).**

Correcto, entonces dentro de las condiciones establecidas precisamente cuando se hizo la cesión del contrato de concesión, estaba establecido con toda claridad la destinación única y exclusiva de los recursos al mismo corredor vial, la Agencia Nacional de Infraestructura va a hacer la entrega al Invías, ese es un convenio interadministrativo que seguramente estaremos finalizando o cerrando en el mes de noviembre de este año, cuando el concesionario haga unos mejoramientos de las vías existentes que van a ser entregadas al Instituto Nacional de Vías, y a partir de ese momento el Instituto va a tener mensualmente a través, ellos están viendo la figura si es a través de una fiducia, van a recibir mensualmente ese recurso de mil seiscientos millones de pesos mensuales.

Ahora bien, no sé si la persona del Invías que va a participar en la sesión de la tarde de hoy lo pueda mencionar, pero yo me puedo anticipar un poco, el Instituto está viendo figuras a través de las cuales pueda y recordemos en este momento hay un tema de una concesión de peajes, que busca precisamente que es a diez años para tener la posibilidad de ellos contar con esos recursos, poder hacer financiación de los mismos y traerlos a presente con el propósito de hacer inversiones de manera inmediata, pero todo ese recurso como lo dice bien el Representante, está destinado única y exclusivamente al corredor vial principalmente al tramo que le corresponde al Invías, pero de todas maneras pues es un recurso bastante importante que nosotros consideramos puede servir para este tipo de obras de seguridad vial, no vamos a hablar aquí de grandes intercambiadores, de vías adicionales, pero sí podemos hablar aquí de puentes peatonales, podemos hablar de mejorar algunos accesos, etcétera, eso sí se podría garantizar con estos recursos. Entonces, doctor Buenaventura, seguramente la persona del Invías nos puede comentar algo más sobre este tema y pues les agradezco muchísimo.

**Presidente:**

Muchísimas gracias señor Vicepresidente doctor Carlos García. Y ahora ofrecemos el uso de la palabra a la doctora Liliana Oñate, quien nos representa desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial que está de manera virtual, la invitamos a que haga uso de la palabra. Bueno, mientras se puede conectar la doctora Liliana, está arreglando un tema técnico de sonido, le ofrecemos el uso de la palabra a la Subdirectora de Tránsito doctora Laura Huertas, que viene en representación de la señora Ministra de Transporte, doctora Laura tiene usted el uso de la palabra.



**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Laura Yaneth Huertas Calderón, Subdirectora de Tránsito del Ministerio de Transporte:**

Muy buenas tardes, un respetuoso saludo a todos los presentes en esta Comisión del día de hoy, pido excusas porque tengo un problema técnico por la cámara, agradecerles a todos por la participación y la invitación que le hacen al Ministerio de Transporte, en cabeza de la señora Ministra quien se excusa por no estar presente hoy en la reunión, teniendo en cuenta temas importantes que también tenía con prioridad de la agenda, pero por lo tanto pues me encuentro aquí con todas las entidades adscritas al Ministerio de Transporte, para adelantar el tema que hoy nos acoge. Como Ministerio de Transporte efectivamente estamos muy interesados en todo lo que tenga que ver con la seguridad vial y por lo tanto estamos prestos con las entidades adscritas, para poder solucionar el tema o poder brindar una alternativa a los municipios que hoy hacen su presentación. Y sin embargo, como autoridades de tránsito pues invitarlos y recordarles que es importante, que todos, teniendo en cuenta la Ley 769 de nuestro Código de Tránsito, brindemos alternativas y generemos todo lo que tenga que ver para el mejoramiento de la siniestralidad vial en Colombia y más de todo lo que tiene que ver con estos municipios.

Es importante también indicarles que efectivamente también en lo que hacen alusión con todo lo que tiene que ver de puentes festivos y demás, pues aquí por este Ministerio de Transporte nosotros entregamos y generamos todos los permisos y demás de carga, sin embargo, vamos a verificar lo que han dicho los alcaldes, la Alcaldesa de Gachancipá, Chocontá y Villapinzón, para ver cómo podemos solucionar de una manera general y efectivamente sería y real, digamos los pronunciamientos que han hecho. Entonces, en atención a que efectivamente estamos acá como Ministerio de Transporte y con las entidades adscritas al mismo, entonces un respetuoso saludo, vamos a darle paso doctor, si usted me lo permite, a la doctora Liliana Oñate, que ya se encuentra lista para la exposición.

**Presidente:**

Sí, que siga la doctora Liliana Oñate.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Liliana Paola Oñate Acosta, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:**

Honorable Representante muy buenas tardes, gracias por este espacio, gracias a los alcaldes, a la alcaldesa que se encuentran conectados en la tarde de hoy, así como al equipo del Ministerio de Transporte desde las diferentes entidades adscritas y al equipo de la Agencia Nacional que está conectado, el Director no nos pudo acompañar en la tarde de hoy, pero pues digamos todo el equipo técnico está concentrado en esta Mesa Técnica que para nosotros reviste gran importancia. Quiero contarles que esta presentación la montamos en tres aspectos, una

desde la institucionalidad, la otra desde las acciones que venimos desarrollando en los municipios y ya los había mencionado: Chía, Villapinzón, Gachancipá, Tocancipá, inclusive Chocontá y también vamos a hablar del tema de las auditorías y vamos a hacer un poco puntualizar el tema que mencionaba el Vicepresidente de la ANI.

Dentro de esto y dentro de la institucionalidad en que venimos trabajando desde la Agencia, tenemos un pilar que es el pilar de gestión interinstitucional, ¿ese pilar que nos permite a nosotros? Trabajar de la mano tanto con las Gobernaciones como con las Alcaldías, en esa materialización de la seguridad vial, ¿qué tenemos dentro de esta seguridad vial vista desde la institucionalidad? Tenemos los Concejos Territoriales de Seguridad Vial que son esas instancias que hemos venido generando para trabajar de la mano con las Gobernaciones y con las Alcaldías, y por otra parte tenemos los Comités Locales de Seguridad Vial, aquí una invitación muy particular para el Alcalde de Villapinzón y para el Alcalde de Chocontá, que trabajemos en esa institucionalidad y generemos esos Comités Locales y esos Planes Locales. ¿Ustedes qué están viendo en pantalla? Estamos viendo, el municipio de Chía es miembro de la ROT, que es Red de Observatorios Territoriales que con las cifras que ustedes nos están presentando hoy y las cifras que nosotros tenemos, que tenemos una diferencia en los municipios, nos permite tener de primera mano esa información que ustedes también tienen. Entonces, digamos que esa Red de Observatorios Territoriales es la que nos permite a nosotros ir de la mano también del trabajo con ustedes y tener mucho más mayor claridad en las cifras.

Por otra parte, pues digamos estamos viendo cómo hemos desarrollado esas Mesas de Comités Locales de Seguridad Vial para el municipio de Chía, tenemos un convenio que nos permite trabajar en pequeñas grandes obras en prevención y control, dentro de la cual tuvimos una reunión hace poquito en el mes de septiembre y digamos ustedes ven lo que nosotros tenemos como víctimas fatales desde el 2019 al 2021, ahí es donde está la diferencia en cifras que se mencionaban al inicio de esta reunión. Para el caso de Gachancipá hace parte de la Red de Observatorios Territoriales a través de Asocentro, digamos que estamos trabajando en esa conformación del Comité Local y Alcaldesa creo que es superclave que lo tengamos, porque en el marco de ese Comité podemos trabajar muchas más acciones, podemos revisar efectivamente cómo trabajamos todos esos planteamientos que usted nos estaba haciendo en la reunión de hoy, pero sobre todo podemos trabajar en la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial, que es esa hoja de ruta que nos permite a nosotros identificar cada uno de los puntos que usted mencionaba, pero también darle soluciones.

O sea, digamos así como nosotros tenemos un Plan Nacional de Seguridad Vial que estamos actualmente actualizando, pues tenemos para los

municipios Planes Locales de Seguridad Vial que son los que nos permiten implementar esas acciones puntuales a medida de las necesidades de cada uno de los municipios, tenemos pues digamos, estamos trabajando en la construcción de un convenio y ahí aparecen las cifras por parte de Tocancipá, Tocancipá también hace parte de Asocentro, también estamos prestando asesoramiento para la conformación del Comité Local, tampoco cuenta con el Plan Local de Seguridad Vial, pero digamos desde la Agencia estamos trabajando en que los municipios cuenten con Su Plan Local y nos permitan tener esa hoja de ruta y estamos también en trámite del convenio.

¿Qué hemos hecho de acciones puntuales en materia de seguridad vial desde la institucionalidad? Hemos tenido en el 2020 las sesiones de Concejo Territorial de Seguridad Vial y en el 2021 ya cumplimos nuestras dos rondas, por ley anualmente se deben hacer dos sesiones de Concejos Territoriales y también venimos trabajando en unas Mesas que son las Mesas de Articulación Interinstitucional y aquí la invitación también a que nosotros podamos contar con la participación de ustedes en estas Mesas, y quiero poner un ejemplo, pues nos enteramos de todas las situaciones y articulamos las acciones con las diferentes entidades del sector, pero adicionalmente con bomberos adicionalmente con la policía estamos trabajando diariamente para conocer exactamente qué está sucediendo en cada uno de los municipios y en cada uno de los departamentos del país.

También tenemos un aliado estratégico importante para la Agencia, que es la Federación Nacional de Departamentos, a través de la Federación Nacional de Departamentos hemos venido realizando unas Mesas Técnicas en donde participan ya sea los alcaldes o los Secretarios de Tránsito y nos cuentan puntualmente qué está sucediendo en cada uno de sus municipios, ¿Esto qué nos ha permitido como Agencia? Nos ha permitido ampliar nuestra oferta y decir venga, cómo podemos construir la oferta a la medida de lo que requiera cada uno de esos municipios, y aquí es donde vamos a entrar a mirar efectivamente desde cada una de las direcciones, sobre todo de la dirección de comportamiento, ¿qué acciones hemos hecho en vía? Entonces, aquí queremos también establecer que de acuerdo con los compromisos que han venido quedando de las Mesas que hemos tenido con los alcaldes que están presentes, así como los alcaldes que tenemos mencionados en la diapositiva, hemos generado unas Mesas de Trabajo que nos permitan a nosotros ir mirando, cómo con la oferta de la Agencia podemos ir atendiendo cada una de esas necesidades.

Entonces, hicimos una semana de la bicicleta en Cundinamarca, tuvimos articulación de acciones en vía en Cundinamarca del 22 al 23 de Julio, tuvimos una Mesa de Trabajo que es justamente la visita a Gachancipá, donde participó pues el Director de la Agencia y donde tuvimos como las conclusiones que más adelante vamos a ver, tuvimos un seguimiento de articulaciones, acciones en vía Soacha y Cajicá y a Zipaquirá, pues digamos Representante como

sabe nosotros estamos muy prestos a todas esas solicitudes que nos hacen desde los municipios, volvimos a tener posteriormente una Mesa de Trabajo en la Concesión BTS el 9 agosto, también quiero contarles que en el Comité Operativo que tuvimos la semana pasada, el Comité Operativo es una instancia que tiene la Agencia en dónde se revisan a nivel de las entidades del sector temas particulares que suceden en las regiones y pues digamos que en ese Comité tratamos el tema de Gachancipá y ya tenemos una mesa prevista para revisar las acciones que se mencionaban hace un rato, ¿cuáles serían a implementar a corto, mediano y largo plazo? Digamos que una vez tengamos la fecha se la confirmaríamos.

Por otra parte, hemos trabajado acciones de ciclistas, motociclistas en el municipio de Tocancipá, tenemos Mesas de Trabajo con ciclistas en Cundinamarca, también hemos trabajado Mesa de Trabajo de Infraestructura Peatonal Tocancipá sobre vía nacional concesionada, tenemos acciones en la vía Tocancipá y tenemos la socialización en Comité Operativo como se los mencionaba de la BTS, estas son acciones que nos permiten ir conociendo y trabajando por las regiones y efectivamente de acuerdo con las necesidades de los municipios. Como les comentaba hicimos una visita técnica, pues la visita técnica nosotros como Dirección de Coordinación Interinstitucional, lo que hacemos es articular tanto al interior como al exterior de la Agencia que efectivamente se pueda llevar a cabo la visita dentro de esa visita, pues se identificaron unos puntos críticos que más adelante vamos a ver ya al detalle desde el seguimiento que se hizo desde la Dirección de la Infraestructura de Vehículos.

Y adicionalmente en razón de esa visita, se han realizado diez campañas de sensibilización y mantenimiento rutinario sobre el corredor y se han programado actividades de sensibilización conjuntas para el último trimestre del año. Aquí hay uno de los temas que es importante mencionar de las acciones que realiza la agencia y son los puntos seguros integrales, esos puntos seguros integrales nos permite a nosotros estar en contacto permanente y además conocer situaciones particulares de lo que sucede en las vías nacionales, dentro de esto tenemos unas acciones que se han desarrollado y es la Ruta Nacional de la Seguridad Vial que se llevó a cabo entre marzo y mayo del 2021 en Chía, donde se llevaron a cabo tres jornadas pedagógicas de sensibilización y en la cual se realizaron dos mil trescientas ochenta y un sensibilizaciones, esto es importante mencionarlo, porque si bien uno de los temas que se está mencionando en esta reunión es infraestructura, pues también es importante poder llegar a las personas para que conozcan efectivamente cómo entre todos nos podemos cuidar, el mensaje siempre ha sido la seguridad vial es corresponsabilidad, es parte del mensaje que estamos trabajando como agencia.

Por otra parte, en Gachancipá vamos a estar entre el 18 y el 31 de octubre, en dónde se instalará el

punto pedagógico sobre la vía para sensibilización de motociclistas, ciclistas y cruces peatonales en función de lo que mencionaba también la Alcaldesa: cómo logramos efectivamente que las personas puedan pues tener más presente el tema de los cruces peatonales y en Tocancipá vamos a estar a partir del 1° de octubre y se realizará la instalación de tres puntos pedagógicos sobre la vía para sensibilización de ciclistas y peatones, aquí particularmente en qué consiste un punto pedagógico. Entonces, tenemos una introducción y recolección de información que es la explicación de la intervención pedagógica y la información general de los hábitos de conducción, por otra parte tenemos una revisión de vehículo, que es una revisión rápida que se hace por tipología, se revisa la documentación y el uso de implementos que tienen los vehículos, por otra parte tenemos el tema de bienestar, donde se les enseña también es el tema las pausas activas, el servicio de baño y tenemos puntos de hidratación y por otra parte trabajamos la sensibilización en dónde se menciona los factores de riesgo asociados al vehículo, revisión preoperacional y la información de oferta de servicios cercanos relacionados con seguridad vial.

¿En total, qué hemos hecho en el departamento de Boyacá? Nosotros tenemos catorce puntos seguros distribuidos a nivel nacional y para el departamento estamos ubicados en la Ruta 55, en el tramo vía Tunja-Duitama kilómetro 40 y en eso pues hemos trabajado con veintitrés mil personas y se han reportado siete mil doscientos cuarenta y seis novedades, en la siguiente diapositiva vamos a ver en qué consisten esas novedades, entonces cuando se menciona por tipología entonces estamos hablando de los motociclistas, estamos hablando de vehículos de carga, estamos hablando de transporte público y estamos hablando de vehículos particulares, dentro de esta distribución pues hemos tenido este tipo de novedades en vehículos particulares, el 69%; de vehículos de carga, el 26% motociclistas, el 3% vehículos de pasajeros el 1% y el motocarro el 1%, ¿qué estamos trabajando puntualmente? Si ustedes se han dado cuenta las noticias de la última semana es el tema de los frenos, entonces lo que nosotros hacemos es esa sensibilización de que siempre que van a utilizar el vehículo revisen frenos, revisen líquidos y partiendo de ese tipo de cosas también podemos trabajar puntualmente en la seguridad vial.

Y aquí llega el tema de la inspección y de la auditoría, particularmente qué se hizo en la BTS, para lo cual nosotros tenemos un contrato en donde tenemos focalizadas cuatro zonas, en la zona 1 tenemos al departamento de Boyacá y digamos que la idea es precisamente identificar esos puntos críticos que mencionaba el Vicepresidente de la ANI, dentro del contrato de auditoría se identifican tanto las vías que corresponden a Invías, las que corresponden a la ANI y las que corresponden al departamento, ¿que se identificó en la visita realizada al paso urbano de Gachancipá? Entonces, se identificó que habían varias condiciones para revisar entre esas está la ausencia de carriles de incorporación, tramos rectos de gran

longitud, cruce de peatones y ciclistas, tránsito de peatones, usos del suelo, elementos de zonas laterales, esto digamos que es lo que nos permite a nosotros empezar a revisar cuáles serían esas acciones a corto, mediano y largo plazo a implementar y digamos que se entra al detalle de cuáles fueron los puntos que se visitaron, en donde estaba la Vereda La Aurora, estaba la Vereda San Martín, el cruce de Vereda San José, Vereda Roble, La Curva del PR 29+000 y la localización del equipo SAST.

Dentro de cada uno de esos puntos, se hizo una recomendación que este informe cuenta, ya lo tiene la ANI y adicionalmente también tengo entendido que lo tiene la Alcaldesa, si ustedes quieren honorable pues también se los podemos compartir para que digamos lo conozcan y podamos empezar a puntualizar con las Mesas de Trabajo que se puedan generar, para la Vereda Roble Sur, para La Curva también se hicieron sus recomendaciones y digamos que aquí ya en el mapa están localizados cada uno de esos puntos que yo les he venido mencionando, y digamos que esto ya es como a nivel general donde tenemos como el tema de la Agencia de accesos directos al corredor principal que son los carriles de incorporación como se los mencionaba anteriormente, no se cuenta con zonas laterales despejadas o perdonadoras, pues hay un tema del separador central que hay que prestarle mayor atención, la señalización vertical horizontal es ilegible, la señalización vertical horizontal o dispositivo de control con información es confusa o incompleta y también tenemos presentes los cruces a nivel informales utilizados por peatones, ciclistas y motociclistas y giros vehiculares prohibidos.

¿Dentro de esto qué identificamos y qué organizamos como Agencia? Entonces, unas acciones a corto plazo que sería implementación continua de medidas de bajo costo para mejorar la seguridad vial, en cuanto a señalización, demarcación, pintado de obstáculos y otras similares, aquí es importante establecer como lo decía el Presidente de la ANI, una vez se pueda hacer el Convenio con Invías y se pueda transferir el recurso para el Invías, nosotros como Agencia, podríamos entrar a revisar cuáles acciones podríamos trabajar, actualmente no lo podemos hacer porque es una vía concesionada, implementar controles de velocidad, realizar campañas de sensibilización que es lo que estamos planteando desde la estrategia que vamos a realizar en el mes de octubre, trabajar e informar a autoridades competentes sobre problemáticas del uso del suelo a lo largo del corredor.

Continuar con actividades de mantenimiento rutinario y periódico como lo mencionaba el Vicepresidente, evaluar disminuir la velocidad de operación en las zonas urbanas. Aquí también les cuento, que desde la Agencia tenemos un equipo puntualmente trabajando en temas de velocidades, así que alcaldesa y alcaldes revisémoslo en el marco de esos Comités Locales que les estoy dando a crear, para que efectivamente podamos tener el escenario perfecto para hacer la continuidad de los temas



que se presentan en materia de seguridad vial. Por otra parte, tenemos que implementar acciones y controles que permitan desincentivar el parqueo en vía, porque digamos ese es otro de los temas que, pues permite que haya siniestros viales y trabajar con los municipios en la generación de acciones que permitan mejorar la seguridad vial, estas son las acciones a corto plazo que nos permitirían empezar a trabajar lo que se está manifestando en esta Mesa.

Tenemos otras acciones a mediano plazo que puntualmente ya van enfocadas a responder a esas situaciones que se evidenciaron en la auditoría, y está la de retirar y eliminar, o modificar obstáculos laterales próximos a la calzada tales como árboles, postes, estructuras metálicas, en caso de no hacer posible su retiro hacerlos visibles, para que los usuarios puedan tener esa visibilidad cuando transitan sobre la vía, revisar los sistemas de contención vehicular, esto lo estamos trabajando porque desde la Agencia estamos trabajando el tema de sistema seguro, entonces eso hace parte de la Visión Cero que va a entrar a regir en nuestro nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial, realizar estudios de velocidad de operación, realizar los elementos de drenaje especialmente en lo relacionado con los cabezales de las alcantarillas y modificarlos para que no tengan un riesgo, en muchos casos pues tenemos y hemos conocido que la alcantarilla está por encima del nivel de la vía y eso genera pues incidentes viales, tenemos también que realizar estudios de tránsito que permitan identificar tipos de pasos peatonales seguros, para que no solo sea y solo estemos pensando en temas de puentes peatonales, hay otras opciones que nos permiten a nosotros generar ese paso peatonal seguro y esa es la invitación a que lo revisemos.

También trabajar con los municipios en la generación de proyectos que permitan mejorar la seguridad vial, por eso la invitación de que sigamos trabajando de la mano nosotros, como Agencia tenemos una oferta que nos permite no solo trabajar como les mencionaba desde el tema de infraestructura sino temas también de sensibilización, temas de capacitaciones y eso pues digamos que también nos permite llegar a toda la población. Y por otra parte, pues tenemos ya las acciones a largo plazo que están enfocadas a la construcción de pasos peatonales seguros y/o pasos peatonales inteligentes, que aquí estamos mirando efectivamente cómo a través de toda esta tecnología logramos mejorar ese tema de pasos urbanos. También tenemos el tema de la adecuación de las zonas laterales y separador central con el fin de hacerlas seguras o que estén protegidas en caso de salida de un vehículo, construcción de carriles de aceleración y desaceleración, construcción de urbanismo e infraestructura peatonal, iluminación de la vía a lo largo de los pasos urbanos y mejoramiento de la geometría vial, estas son acciones a largo plazo, pero digamos que en esta Mesa yo les propondría que nos enfocáramos en esas acciones a corto plazo y desde esas acciones a mediano plazo que nos permitiría generar acciones

y pues realmente cambiar la situación de lo que estamos viendo actualmente en ese corredor. Esa sería pues digamos la presentación por parte de la Agencia Honorable Representante, quedamos atentos a comentarios.

**Presidente:**

Muchísimas gracias doctora Liliana. Vamos a ofrecerle el uso de la palabra al doctor Jorge Godoy, Secretario de Movilidad del Departamento y pasamos luego a escuchar a los funcionarios del Invías.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Jorge Alberto Godoy Lozano, Secretario de Movilidad del departamento de Cundinamarca:**

Honorable Representante doctor Buenaventura León, muy buenas tardes a usted, al doctor Carlos, a nuestros alcaldes del departamento de Cundinamarca, a la señora Secretaria de la Comisión. Nosotros hoy estamos acá para entregar desde el Observatorio de la Secretaría de Transporte y Movilidad, el informe estadístico especial que tenemos de los municipios que circundan la Vía Bogotá-Tunja en jurisdicción del Departamento de Cundinamarca, efectivamente como lo decía la persona delegada de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues se vienen presentando casos de incremento para el tema de siniestros viales en el departamento de Cundinamarca, honorable Representante es muy importante tener presente que Cundinamarca es hoy el departamento que registra los índices más altos de movilidad para el país.

Los recientes registros en puente festivo, anuncian más de un millón trescientos mil vehículos transitando por vías del departamento, seguido de Cundinamarca cuyo registro según paso por peaje no superan los cuatrocientos mil vehículos, esto quiere decir entonces que es Cundinamarca para el país hoy el departamento que registra los índices más altos de movilidad, muy por encima del segundo departamento que para este caso sería el departamento de Antioquia y dentro de ese análisis de cifras que arrojan nuestro Observatorio el Centro de Estudios e Investigación en Seguridad Vial del departamento de Cundinamarca, encontramos adicionalmente que las dos rutas o las dos vías que registran mayor número de vehículos en tránsito, es en su orden la Ruta 40, la Vía Bogotá-Girardot y en su segunda posición la Vía Bogotá-Tunja, esto quiere decir que el alto tráfico que transita por este corredor pues sin duda es objeto de análisis y revisión, porque hoy vemos como de los ciento dieciséis municipios del departamento, la mayoría de los municipios que hoy están al costado de la Ruta Bogotá-Tunja, pues son municipios que se ven afectados seriamente en cifras por fatalidades, en siniestros viales o por lesiones en siniestros viales.

Luego hay que mencionar entonces, que en casos especiales como el que podemos evidenciar de manera puntual en cada uno de los municipios, pues estamos tomando simplemente la razón de que la cifra que nos afecta sensiblemente está dada por la vía nacional, que en este caso atraviesa muchos de los

municipios del departamento de Cundinamarca en la Provincia de Almeidas, la cifra actualmente, honorable Representante, está dada en lesiones, en siniestros viales y estamos haciendo la comparación con el año 2019, dadas las circunstancias especiales de movilidad del año 2020, del año 2019 se presentaron ciento cuarenta y ocho lesiones, en el presente año ya tenemos noventa y dos, y fatalidades en el año 2019 se registraron treinta y en el presente año se están registrando hasta el momento veintiocho. Lo que quiere decir que si tenemos en cuenta el mes de diciembre y el mes de noviembre, es muy probable entonces honorable Representante, que la cifra sea superior en fatalidades a la del año 2019 para los municipios que circundan la ruta que une a Bogotá con Tunja.

Por esa razón y entendiendo la naturaleza y característica de la ruralidad de la mayoría de estos municipios que se ubican en Sabana Centro y la Provincia de Almeidas, es que desde el observatorio de la Secretaría de Transporte y Movilidad podemos decir que la principal causa de afectación en cifras por siniestros viales con fatalidades y con lesionados, está dada para Cundinamarca por esta ruta nacional, luego hoy el mensaje que entregamos desde la Secretaría de Transporte y Movilidad de Cundinamarca, es que toda la intervención que se pueda hacer para salvar las vidas en el departamento, contenida esta comuna de las metas dispuestas por el señor Gobernador en el Plan de Desarrollo, serán acciones importantes, lo hemos evidenciado así con la construcción de infraestructura como pasos subterráneos o como puentes que han disminuido cifras de siniestros viales en otros corredores como la Ruta 40.

Honorable Representante, estimados alcaldes las cifras y estadísticas que acabo de entregar están dispuestas en nuestro observatorio, 6cundinamarca.com que puede acceder cualquiera a través de cualquier página de internet. Muchas gracias.

**Presidente:**

Bueno muchísimas gracias. Y culminamos esta Mesa Técnica aprobada por la Comisión Primera de la Cámara, a iniciativa de la señora Alcaldesa de Gachancipá la doctora Karen León, con los funcionarios del Invías, no sé si va a actuar de manera virtual el doctor Ricardo Corredor Subdirector de la Red Terciaria, o el doctor Fernando Rojas a quien escuchamos y prácticamente por lo que entendemos de esta Mesa Técnica son los dueños del balón, los que van a tener los recursos, entonces escuchamos buenas noticias, yo creo que aquí hay un diagnóstico, ya unas visitas técnicas, un plan de acción expresado por la Agencia de Seguridad, por el Ministerio de Transporte, yo creo que aquí ya hay un avance significativo, la motivación que igualmente nos hace el Secretario de Movilidad el doctor Jorge Godoy por la preocupación en el tema de inseguridad vial de este corredor y la urgencia en la intervención para salvar vidas, por supuesto el planteamiento que nos ha hecho el doctor Carlos García y frente a la búsqueda de unos recursos importantes precisamente para atender estos temas de seguridad que irían a través de un Convenio

con el Invías y el planteamiento que han hecho acá los Alcaldes de una manera muy puntual sobre la problemática del corredor. En ese orden de ideas y por conducto del doctor Ricardo el doctor Fernando nuestro saludo fraternal y de gratitud también al doctor Juan Esteban Gil. Tienen ustedes el uso de la palabra el que tenga la posibilidad de la conexión.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Luis Fernando Rojas Cruz, de la Subdirección de la Red Terciaria del Instituto Nacional de Vías (Invías):**

Buenas tardes para todos Honorable Representante, ¿cómo está? Le habla Fernando Rojas de la Subdirección de la Red Terciaria del Instituto Nacional de Vías, pues primero que todo un saludo muy especial a usted doctor Buenaventura León, a la Alcaldesa de Gachancipá, Alcaldes de Chocontá y Villapinzón y pues a cada uno de los miembros de las entidades del Gobierno nacional. Primero pues presentarle excusas por parte del Ingeniero Ricardo Corredor, Subdirector de la Red Terciaria, toda vez que en este momento se encuentra en Carmen de Viboral y pues está tratando de resolver dificultades de conectividad. Honorable Representante, pues hemos tomado atenta nota a cada una de las solicitudes que han hecho los Alcaldes de los tres municipios, hemos tomado ya nota de cada una de estas solicitudes y pues teniendo en cuenta la intervención que hizo el doctor Carlos García de la ANI, efectivamente con la estructuración de este Convenio el Instituto Nacional de Vías está a la espera de que esto se realice e iniciar pues con cada uno de los trámites y acompañamientos, que como bien lo decía el doctor Carlos, se pueden hacer para mejorar todo este tema y toda esta problemática de accidentalidad y demás cosas que se presentan. Nosotros como Invías primero estamos muy comprometidos con todo el tema y pues articular con todo el sector transporte, con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con la presentación que nos acaban de hacer, pues a corto plazo qué medidas podemos obtener una vez ya tengamos este Convenio y una vez tengamos los recursos esperados para poder entrar a intervenir cada uno de estos sectores.

Entonces, honorable Representante pues yo pienso que lo que podemos hacer en este momento es ya seguir con estas Mesas Técnicas, continuar con todo el tema, lo que le comentaba, del Convenio que se viene estructurando, para que a finales de noviembre sí se permite ya esté y con estos recursos que nos llegarían pues empezar ya a articular y empezar a hacer las visitas en acompañamiento con las demás entidades, para poder atender estas necesidades y poder ya a corto plazo subsanar la problemática que se presenta. Por parte del Invías, este corredor, pues la idea es empezar a intervenirlo lo más pronto posible y a medida que estos recursos y la parte financiera y técnica nos lo permitan.

**Presidente:**

Bueno doctor Fernando muchas gracias y quisiéramos que por su digno conducto y usted



representando hoy al Invías, escale al señor Director pues en primer lugar los requerimientos que han hecho acá los alcaldes, la Alcaldesa de Gachancipá y el Alcalde de Chocontá y el Alcalde de Villapinzón.

En segundo lugar reitero, con la información dada también por el Ministerio de Transporte por la Agencia de Seguridad y con las motivaciones de la Secretaría de Movilidad de la Gobernación del departamento, donde reitero, no estamos empezando de ceros, hay un diagnóstico, los sitios más críticos también aquí denunciados por los señores Alcaldes, ya hay unas visitas técnicas, ya hay un plan de acción y con la buena noticia que nos da hoy la ANI, que es una reiteración ya también de lo que nos ha dicho el Presidente de la ANI hace unos meses, que le informo a la Alcaldesa de Gachancipá de este requerimiento, y este requerimiento y la información que hoy nos da el doctor Carlos García y con la información también de que estos recursos se invertirán sí o sí exclusivamente en el corredor vial, en la BTS, es escalar y por supuesto con la propuesta que hemos hecho acá de anticipar o traer esos recursos a través de una figura de vigencias futuras o similar, que se pueda disponer de unos importantes recursos que permitan, ya el ejecutor sería el Invías, la responsabilidad va a recaer en el Invías.

Entonces aquí el centro de atención es el Invías y pedirle doctor Fernando que por su conducto y aquí al doctor Carlos, que entre el Invías y la ANI se sienten, revisen lo que ustedes vienen haciendo y cuando tengan por favor información, adelantos de cualquier adelanto de esta gestión, se le esté informando acá a la Comisión Primera Constitucional de la Cámara y se le esté informando a los alcaldes que han hecho hoy presencia y a la Secretaría de Movilidad en cabeza del doctor Jorge Godoy. Entonces en ese orden de ideas, es decir invitarlos a que ustedes puedan seguir trabajando de manera articulada como lo han venido haciendo y ante este requerimiento que es urgente aquí se trata de salvar vidas y en ese orden de ideas estamos primero angustiados, pero también con una luz en el túnel, con la posibilidad de que puedan empezar a atender los requerimientos que han hecho hoy los mandatarios locales.

En ese orden de ideas, yo les rogaría que pudieran agilizar ANI e Invías la estructuración del Convenio, la Mesa Técnica ojalá no fuera en noviembre ojalá fuera octubre, lo más pronto posible, y que si pudiéramos ver esta inversión en territorios también lo más pronto posible entre más nos anticipemos pues más vías vamos a poder atender, les quiero agradecer enormemente también y pedirle finalmente que tanto a la Comisión Primera que ha tenido la iniciativa de realizar esta Mesa Técnica, igualmente como los Alcaldes están informados. Apreciada Secretaria continuamos con el Orden del Día.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente. Segundo: Lo que propongan los honorables Representantes. Ha sido agotado el


Orden del Día señor Presidente, han intervenido todos los invitados.

**Presidente:**

Bueno un agradecimiento a todos los presentes, los que han actuado de manera virtual y se levanta la sesión. Muchísimas gracias.

**Secretaria:**

Así se hará señor Presidente, se levanta la Mesa Técnica siendo las 3:44 de la tarde y se les recuerda que esta Mesa Técnica fue transmitida por YouTube. Muchas gracias, buenas ta



**PROPOSICIÓN**

Solicito de manera respetuosa, se ponga a consideración de los Honorables Representantes la presente proposición, **a fin de llevar a cabo una audiencia pública** con el fin de concertar una mesa técnica para la reducción de la Accidentalidad vial en las carreteras del territorio nacional, con fundamento en los siguientes argumentos:

Los accidentes de tránsito representan la segunda causa de las muertes violentas. La principal causa de muerte en el país son los homicidios (60.5%), seguida de los accidentes de tránsito (21%). En este sentido, los jóvenes entre 15 y 20 años fueron las víctimas más afectadas por fallecimientos, seguidos por los usuarios entre 25 y 30 años.

Además, Colombia registró más de 5 mil muertes y más de 38 mil heridos graves en accidentes de tránsito, esto corresponde a una tasa de 12.3 muertes y 88.1 heridos por cada 100 mil habitantes. Asimismo entre enero y junio de 2021 se han registrado 3,293 fallecidos, es decir se aumentó en un 44,3% de fallecidos donde los peatonales representan el 21,3 % de los fallecidos y el 14,2% de los lesionados.

En el tramo correspondiente a la vía Bogotá – Tunja, El 57% de los casos se concentra en los municipios de Chía, Villapinzón, Gachancipá y Tocancipá, por otra parte, en cuanto a lesiones por accidentes de tránsito estos municipios han registrado 81 de los 92 casos en la corridor de 2021. Y en las fatalidades estos cuatro municipios presentaron 22 fatalidades de las 28 presentadas en esta vía en 2021.

En virtud de lo anterior y a fin de garantizar la seguridad vial y la disminución en fatalidades presentadas en esta vía, se propone a la Honorable Cámara de Representantes:

1. Crear una mesa de trabajo con el Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el propósito de disminuir la accidentalidad y los municipios involucrados y establecer un plan de trabajo en conjunto con las entidades.

ACQUIVIVE LA DEMOCRACIA

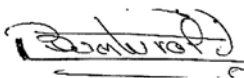
Cra 7ª N° 8 – 68 Piso 5ª oficina 530 Edificio Nuevo Congreso.  
Teléfonos: 4325100 ext. 3639  
E-mail: buenaventura.leon@camara.gov.co  
Bogotá, Colombia

León  
Aprobado  
Acto y  
Ver 14/1

2. Invítese a:

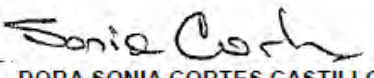
- Dra. Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transporte.
- Dr. Manuel Felipe Gutiérrez, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.
- Juan Esteban Gil Chavarría, Director Instituto Nacional de Vías (Invías)
- Dr. Luis Felipe Lota, Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Dr. Jorge Godoy, Secretario de Movilidad de Cundinamarca.
- Dra. Karen Milena León Aroca, Alcaldesa de Gachancipá (Cund.)
- Dr. Jorge Andres Porras Vargas, Alcalde de Tocancipá (Cund.)
- Dr. Rodrigo Armando Chicvasuque Fernández, Alcalde Chocontá (Cund.)
- Dr. Orlando Diaz, Alcalde de Sesquillé (Cund)
- Dr. Nelson Javier Torres Romero, Alcalde de Villapinzón (Cund)

Cordialmente,



**BUENAVENTURA LEÓN LEÓN**  
Cámara de Representantes

**BUENAVENTURA LEÓN LEÓN**  
**PRESIDENTE**



**DORA SONIA CORTES CASTILLO**  
**SECRETARIA**



COMISIÓN PRIMERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
MESA TÉCNICA NÚMERO 02 DE 2021

(noviembre 11)

2:30 p. m.

**Tema:** Alcance del Proyecto de Acto Legislativo número 188 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 360 de la Constitución Política de Colombia, en el sentido de prohibir la explotación de petróleo en la Región Amazónica.

Proposición aprobada en esta célula legislativa y suscrita por los Honorables Representantes César Lorduy Maldonado, Gabriel Santos García, Juan Carlos Wills Ospina, Jaime Rodríguez Contreras, Jorge Enrique Burgos Lugo y Juan Manuel Daza Iguarán.

**Presidente Honorable Representante César Augusto Lorduy Maldonado:**

Lea el Orden del Día para la Mesa Técnica convocada para el día de hoy, doctora Amparo Calderón Secretaria General de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes.

**Secretaria Amparo Yaneth Calderón Perdomo:**

Sí señor Presidente, siendo las 2:40 de la tarde procedo con la lectura del Orden del Día establecido para esta Mesa Técnica así:

HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL

LEGISLATURA 2021-2022

MESA TÉCNICA MIXTA

(Cumpliendo con los protocolos de bioseguridad establecidos por la Cámara de Representantes)

SALÓN DE SESIONES DE LA COMISIÓN PRIMERA

“ROBERTO CAMACHO WEVERBERG”

Y PLATAFORMA GOOGLE MEET

ORDEN DEL DÍA

Jueves once (11) de noviembre de 2021

2:30 p. m.

I

Mesa Técnica

**Invitados:**

Ministro del Interior, doctor Daniel Palacios Martínez.

Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor José Manuel Restrepo Abondano.

Ministro de Minas y Energía, doctor Diego Mesa Puyo.

Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Carlos Eduardo Correa Escaf.

Director de la Agencia de Defensa Jurídica del Estado, doctor Camilo Gómez.

Director General de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), doctor Rodrigo Suárez Castaño.

Presidente de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), doctor José Armando Zamora Reyes.

Presidente de la Agencia Nacional de Minería (ANM), doctor Juan Miguel Durán Prieto

Presidente de Ecopetrol, doctor Felipe Bayón Pardo.

Presidente del Consejo Gremial Nacional, doctor Julián Domínguez Rivera.

Presidente de la Asociación Colombiana del Petróleo (ACP), doctor Francisco José Lloreda.

Presidente de la Asociación Colombiana de Minería (ACM), doctor Juan Camilo Nariño.

Presidenta de Naturgas, doctora Luz Stella Murgas.

Presidente de ACIPET, Ingeniero Óscar Díaz.

Presidente de Campetrol, doctor Nelson Castañeda.

Director Académico del Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga, doctor Carlos Augusto Chacón, doctora Brigitte Baptiste

**Tema:** Alcance del Proyecto de Acto Legislativo número 188 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 360 de la Constitución Política de Colombia, en el sentido de prohibir la explotación de petróleo en la Región Amazónica.

Proposición aprobada en esta célula legislativa y suscrita por los honorables Representantes César Lorduy Maldonado, Gabriel Santos García, Juan Carlos Wills Ospina, Jaime Rodríguez Contreras, Jorge Enrique Burgos Lugo y Juan Manuel Daza Iguarán.

II

**Lo que propongan los Honorables Representantes**

El Presidente,

*Julio César Triana Quintero.*

La Vicepresidenta,

*Margarita María Restrepo Arango.*

La Secretaria,

*Amparo Yaneth Calderón Perdomo.*

La Subsecretaria,

*Dora Sonia Cortés Castillo.*

El Autor y Ponente Único de este Proyecto el honorable Representante Harry Giovanni González, por eso hoy se encuentra presidiendo esta Mesa Técnica el Honorable Representante César Lorduy, toda vez que fue uno de los Ponentes, de los Representantes solicitantes de la Mesa Técnica.

Ha sido leído el Orden del Día, señor Presidente de esta audiencia, hemos hecho las invitaciones que ustedes así lo hicieron y lo solicitaron, están presentes en plataforma los delegados del Ministerio de Ambiente y Desarrollo, están en el recinto los delegados de la ANLA, en plataforma de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, del Ministerio de Minas, no sé quién más se haya conectado en estos momentos, Carlos Augusto Chacón también está aquí, que es un Académico de Ciencia y Política, también está en plataforma. Así que Presidente con este informe, usted puede dar inicio formal a esta Mesa Técnica para escuchar las observaciones y recomendaciones sobre el Proyecto de Acto Legislativo número 188 de 2021 Cámara.

**Presidente:**

Muchas gracias doctora Amparo, para los que están conectados en plataforma y para los que están presentes, esta Mesa Técnica tiene como propósito, que los ciudadanos puedan expresar sus opiniones relacionadas con una propuesta de modificación del artículo 360 de la Constitución Nacional, que en resumen nos expresa que frente a cualquier tipo de explotación, se causa una contraprestación a favor de la Nación. Sin embargo, el doctor Harry a quien me permito saludarle que es el autor de esta iniciativa, propone en el parágrafo 1° y parágrafo 2° de la modificación de este artículo 360, la prohibición para que la explotación y la exploración de hidrocarburos no se haga en la Amazonía.

Y a renglón seguido en el parágrafo 2°, manifiesta que se respetan los derechos adquiridos, frente a los concesionarios que actualmente desarrollen allí una actividad, eso generó algunas opiniones diversas al interior de la Comisión Primera, y como consecuencia de esas diferencias de opiniones, entre ellas causadas por mí frente a la angustia y la preocupación que me causa el número de años que tenemos de reservas, desde el punto de vista de petróleo y de reserva desde el punto de gas, creería que esto más que ser de competencia exclusiva de los Congresistas de la Comisión Primera, debe ser de competencia de todo el país. Algunos expresan que esto de alguna manera u otra es una discusión sobre la vida, la vida que defienden los que protegen y yo también protejo la Amazonía, pero también otros que pensando que puede haber algún tipo de equilibrio, pensamos que la vida también depende de unos recursos naturales no renovables que la sociedad requiere.

El doctor Harry, autor de esta iniciativa está en plataforma y yo quisiera que el doctor Harry, me acompañara en la iniciación de esta Mesa Técnica con sus palabras de bienvenida para quienes están participando. Sea la oportunidad para darle la bienvenida a mi amigo el doctor Juan Carlos Losada, Representante de Bogotá por el Partido Liberal, quien a su vez es uno de los grandes defensores del medio ambiente y de la vida que proporciona la Amazonía. Doctor Harry tiene la palabra.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Harry Giovanni González García:**

Gracias César, saludo especial a usted, gracias por presidir esta Audiencia, un saludo especial a la doctora Amparo Calderón la Secretaria de la Comisión, a Juan Carlos Losada compañero de causas y de luchas, a cada una de las personas que nos acompañan de distintos sectores que tienen interés en este Proyecto de Reforma a la Constitución, a la doctora Nidia Sánchez del Ministerio de Minas, a todos y todas. Les agradecemos mucho que hayan aceptado la invitación a esta Mesa Técnica, ojalá podamos llegar de pronto a algún acuerdo sobre el tema de interés que muy bien usted le ha dado una introducción. Yo lo que diría César es, sin acudir a un discurso demagógico o politiquero, es que hay un consenso en nuestro país de la necesidad de defender los intereses de la Amazonía Colombiana, se ha evidenciado que es necesario proteger la Región Amazónica Colombiana como uno de los principales recursos que tenemos los seres humanos, para luchar contra fenómenos que nos asisten como el cambio climático.

En ese sentido, proteger la Amazonía requiere un esfuerzo contundente de parte de todos, de todos los sectores económicos, sociales y políticos de esta Nación, por eso el interés nuestro de tramitar esta Reforma a la Constitución Política, para enviar un mensaje contundente a los colombianos y al mundo entero, sobre la necesidad de proteger esta parte del territorio de nuestro país. Llegar a esa idea de que es necesario prohibir la explotación de petróleo en esta parte del territorio colombiano, nos suma a un esfuerzo y es el desestímulo de la industria de hidrocarburos en el mundo entero, permanentemente nos están diciendo cómo este mundo debe dejar de utilizar los hidrocarburos, y creo que en particular este Ministerio de Minas en cabeza del actual Ministro, ha venido haciendo esfuerzos ingentes para enviarle ese mensaje a los colombianos.

Creo que la política pública que lideran es la nueva energía, que busca precisamente, acudir a otras herramientas para generación de energía y la promoción del desestímulo de los hidrocarburos, por ejemplo utilizando vehículos eléctricos, este mensaje ha recabado en distintos foros, no solo en el Pacto de Leticia que tanto promueve nuestro Presidente Iván Duque, sino más recientemente en la Cumbre COP 26 que se dio en Europa, donde a esos acuerdos también se llegó y Colombia fue herramienta fundamental para establecer de que es verdad que existe el cambio climático, y que es necesario generar políticas públicas que ayuden a proteger la tierra.

En ese sentido, de eso se trata esta Reforma a la Constitución Política, yo quisiera dejar claro en esta Mesa Técnica, que la prohibición de la explotación de petróleo no es para mañana, ni es para la otra semana, el texto que se les ha propuesto y que aprobó la Comisión Primera en la Cámara, es un texto que llevaría a que se cumplan los actuales contratos

que tienen las distintas empresas que adelantan exploración y explotación de hidrocarburos en algunos departamentos de la Amazonía Colombiana, particularmente en el departamento del Putumayo que tengo que decirlo acá, tiene un arraigo particular con la industria petrolera y una parte muy pequeña del departamento del Caquetá que es el Bloque Vumvu de la inspección los pozos en jurisdicción de San Vicente del Caguán; es decir, esto llevaría, a que la prohibición de explotación se dé cuando terminen estos contratos, además de los contratos de exploración de hidrocarburos, o sea que ¿cuándo será? En 20 o 30 años, y dejar esta tarea para que demos esta discusión en 20 o 30 años, me parece que si es tarde, eso sí sería tarde y sería muy gravoso para el futuro de la siguiente generación de colombianos.

Ahora, alguien dirá eso lo decían en el informe del Ministerio de Minas, pero es que la Sentencia de la Corte Suprema de Justicia no hace referencia a que la explotación de hidrocarburos genere deforestación, y el principal problema que tiene la Amazonía es la deforestación, no, no podemos identificar que solo la deforestación sea una amenaza para la Amazonía Colombiana, son muchos fenómenos y la industria de hidrocarburos si crece en la Amazonía Colombiana, es posible que después la afectación sea irreversible, no solo con la transformación que se pueda dar a los recursos naturales, sino como lo demostré en el debate reciente y en varios debates que hemos tenido en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y en la Plenaria, es tan dramática la explotación de petróleo para una región tan sensible como la Amazonía Colombiana, que una torre de exploración de petróleo o una torre de explotación de hidrocarburos afecta incluso el paisaje, una de las cosas básicas que tiene la región Amazónica Colombiana para ofertarle al mundo entero, que los colombianos y cualquier habitante de este mundo, podrá disfrutar del paisaje de la Amazonía colombiana.

Entonces, pues para no abusar del espacio, de verdad que le agradezco mucho a César y a todo el grupo de personas que están interesadas en esta discusión y ojalá los puntos de vista sean orientados a que lleguemos a un acuerdo, promovamos un acuerdo a ver qué mensaje le podemos enviar a los colombianos que sea positivo y contundente, sobre la necesidad de proteger la Amazonía Colombiana y yo creo que una herramienta para lograrlo es prohibiendo la explotación de petróleo. Muchas gracias doctor César y un saludo especial.

**Presidente:**

Muchas gracias doctor Harry, autor de la iniciativa mediante la cual propone prohibir las actividades de exploración y de explotación en la región Amazónica. Está con nosotros conectado desde temprano el doctor Camilo Andrés Rincón Ramírez, quien a su vez es el delegado del Ministerio de Minas para esta Mesa Técnica, doctor Camilo Andrés tiene usted el uso de la palabra de manera inicial por cinco minutos. Doctor Camilo, si quiere hacemos una cosa, usted hace los ajustes

técnicos correspondientes mientras avanzamos con otra intervención ¿le parece? Muy bien. Debe estar conectada la doctora Andrea Corzo, la doctora Andrea Corzo es la delegada del doctor Eduardo Correa, Ministro del Medio Ambiente. Doctora Corzo tiene el uso de la palabra doctora Corzo.

**Doctora Ana María Beltrán Medina:**

Buenas tardes, soy Ana María Beltrán Medina, estoy en representación de la doctora Andrea Corzo, desde la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana, en compañía de los compañeros técnicos de Hidrocarburos y Minería.

**Presidente:**

Muchas gracias doctora Ana María, la escuchamos doctora, inicialmente cinco minutos, si requiere más tiempo nos informa.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Ana María Beltrán Medina de la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana del Ministerio de Medio Ambiente:**

Bueno, buenas tardes para todos, estoy en representación de la doctora Andrea Corzo, desde la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana Ministerio de Ambiente, en compañía de mis compañeros técnicos, qué pena la redundancia, del Grupo de Minería e Hidrocarburos Jorge Muñoz y la ingeniera Margarita. Estamos atentos a cualquier inquietud.

**Presidente:**

Muchas gracias por hacer presencia doctora Beltrán. Preguntamos de nuevo al doctor Camilo.

**Honorable Representante Juan Carlos Losada Vargas:**

Una Moción de Orden Presidente.

**Presidente:**

Diga doctor Losada.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Juan Carlos Losada Vargas:**

Presidente, es que yo no sé si a estas Mesas Técnicas uno invita a las entidades y en especial al Ministerio del Medio Ambiente, que nos tiene acostumbrados a este tipo de saludos y no más que eso, sino es a que nos digan lo que piensan del proyecto, pues para saludar chévere, muy querida y no dijo su nombre, solo sé que está en delegación de la delegación, de la delegación, de la delegación del Ministerio de Ambiente, una vergüenza. Entonces a mí sí me gustaría saber ¿qué es lo que piensa el Ministerio de Ambiente de este proyecto? A eso vine a este recinto, porque yo sé lo que va a decir el ANLA, sé lo que va a decir el Ministerio de Minas, sé lo que van a decir los demás invitados, lo que quiero saber es la Cartera de Ambiente, la que tiene que defender la vida de este planeta, la Cartera que está supuestamente aquí respondiendo políticamente, por la conservación de este planeta.



Yo quiero que la señora delegada, de la delegada, de la delegada, de la delegada y su grupo de delegados, nos digan aquí ¿cuál es la posición del Ministerio del Medio Ambiente sobre este proyecto? Sino Presidente, levante esto y acabe esta situación, porque no sirve para absolutamente nada esta Mesa Técnica, se supone que nos tienen que decir lo que piensan, vine aquí a tomar atenta nota de lo que diga el Ministerio de Medio Ambiente y me voy con la hoja en blanco Presidente, me parece que es una falta de respeto con los Congresistas de esta Comisión. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias doctor Losada, compartimos con usted la preocupación que todos esperábamos un pronunciamiento del Ministerio de Ambiente, sin embargo, este no ha ocurrido, se anota su Moción de Orden para que sus palabras hagan parte de esta Acta de la Mesa Técnica, pero vamos a continuar por respeto al resto de los que están allí. Doctor Losada, le agradezco si quiere seguir conversando, hunda el micrófono para que haga parte de este audio.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Juan Carlos Losada Vargas:**

Presidente, lo que le estoy pidiendo a usted de manera encarecida, es que usted como citante y presidiendo esta Mesa Técnica, o Audiencia, o lo que sea que estemos haciendo aquí, que usted le pida a la delegada de la delegada, de la delegada, de la delegada del Ministerio de Medio Ambiente, que nos diga si va a decir algo, porque si no va a decir nada, yo con el respeto que me merece usted, el respeto que me merece Harry, les pediría que levanten esta Audiencia Pública que sirve para nada, sí aquí vino el Ministerio a saludarnos y a decirnos que muy bonito que los hayamos invitado, pero qué grosería es esa con la Comisión Primera, aquí nosotros hacemos un trabajo serio y si el Ministro Correa delegó a la delegada de la delegada, de la delegada, de la delegada para que venga a saludarnos, pues yo no necesito eso Presidente, es una falta de respeto con los Congresistas de este país y con esta Comisión Primera, aquí nosotros trabajamos en serio como trabaja usted doctor Lorduy, como trabaja el doctor Harry y como trabajo yo, esto aquí es para discutir el proyecto, no es para que nos vengan a saludar.

Entonces, yo le pido que usted como Presidente le exija a la delegada del Ministerio del Medio Ambiente, que nos diga si está facultada para tomar una posición y dar sus opiniones técnicas sobre este Proyecto, sino ¿para qué invitamos al Ministerio de Medio Ambiente? No entiendo de que se trata una Mesa Técnica en la que la gente viene a saludarnos, no, uno lo que espera es que aquí pues cada cual tome su posición, de otra manera yo no puedo entender para qué sirve esta pantomima, me perdona doctor Lorduy que yo sé que usted lo hace con muy buena voluntad, pero si el Ministerio de Medio Ambiente no puede fijar aquí una posición sobre el Proyecto apague y vámonos, ¿de qué sirve esta Audiencia o esta Mesa Técnica?

Entonces, pídale y si no responde que no se preocupe, es muy posible que le digan que ellos vinieron a escuchar, que ellos vinieron aquí fue a ver qué se decía, porque yo duré dos años, esperando un concepto técnico del Ministerio de Medio Ambiente para la prohibición de plástico de un solo uso, dos años hasta que el Presidente Iván Duque hizo su anuncio de que quería penalizar la deforestación, dos años y medio duré esperando el concepto sobre el Proyecto de delitos ambientales, usted no se preocupe que yo ya aquí estoy curtido y acostumbrado a que el Ministerio de Medio Ambiente simplemente no diga nada, pero que nos lo expliciten que vinieron aquí no a decir nada para que el país, para que la gente que está allá afuera, entienda que no existe una Cartera de Medio Ambiente bajo el Ministro Correa y sino entonces pues aquí estoy listo para apuntar qué es lo que van a decir sobre el proyecto. Muchas gracias Presidente.

**Presidente:**

Muchas gracias doctor Losada. Vamos a insistir al doctor Camilo, ¿doctor Camilo ya pudo realizar los ajustes técnicos, que le permitan intervenir? Doctora Ana María Beltrán, todavía usted está en plataforma de acuerdo con lo que observamos, usted es la delegada de la doctora Andrea Corzo, que a su vez es la delegada del Ministro de Medio Ambiente el doctor Carlos Eduardo Correa Escaf, si no estoy mal lo que le escuchamos, es que usted hizo acto de presencia en esta Mesa Técnica para escuchar, ¿me puede ratificar lo anterior? Doctora Beltrán.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Ana María Beltrán Medina, de la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana del Ministerio de Medio Ambiente:**

Sí señor, nosotros vamos a escuchar la posición...

**Presidente:**

Doctor Camilo, deme un minuto por favor. Doctora Beltrán continúe por favor.

**Continúa con el uso de la palabra la doctora Ana María Beltrán Medina de la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana del Ministerio de Medio Ambiente:**

Están en lo cierto, en el sentido de que vamos a escuchar, voy a prestar atención a lo que deban decir y soy la delegada de la doctora Andrea Corzo.

**Presidente:**

Doctora Beltrán, significa que el Ministerio asiste a la Mesa Técnica no para expresar una opinión sobre el proyecto, sino para escuchar las consideraciones sobre el proyecto, ¿estoy equivocado doctora Beltrán? Muchas gracias doctor Losada por su presencia. Doctor Camilo.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Camilo Andrés Rincón Ramírez, delegado del Ministerio de Minas y Energía:**

Qué pena con ustedes, me tocó conectarme desde el celular, porque definitivamente no pude hacerlo desde el computador. Entonces, mucho

gusto Camilo Rincón, en este momento estoy reemplazando al Director José Manuel Moreno, el Director de Hidrocarburos de Ministerio de Minas y Energía. Con respecto al proyecto de ley, lo primero sería resaltar que la industria petrolera colombiana ha sido en los últimos años el motor de la economía del país, el primer productor con exportación con el 55.4% del total de las exportaciones y el principal contribuyente de las finanzas del Estado, Actualmente, aporta más de noventa y cinco mil empleos, representa en conjunto con minería y energía el 7% de PIB nacional y el 12% de los ingresos de la Nación y ha aportado para el desarrollo de las comunidades recursos económicos fundamentales, un ejemplo es que en el 2020 apporto sesenta y un mil trescientos cincuenta y ocho millones de pesos para este propósito.

Lo segundo, la Región Amazónica tiene un gran potencial identificado a través de diferentes estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Hidrocarburos, el Departamento de Geociencias de la Universidad Nacional, donde se indica que cuenta con un potencial prospectivo de alrededor de tres mil a seis mil millones de barriles, esto es casi tres veces las reservas probadas actualmente del país, en la actualidad una parte considerable de las operaciones de producción y explotación de hidrocarburos, son llevadas a cabo en el departamento del Putumayo, el cual a la fecha aporta el 3% de la producción nacional del petróleo y cuenta con cuarenta y siete contratos en ejecución en esta región. Yo adicionalmente, resaltaría que el mayor ingreso del departamento del Putumayo, es vía Regalías y las contraprestaciones económicas que genera el desarrollo de la industria extractiva.

En tercer lugar, el histórico de Regalías desde el 2012 hasta el 2020 para el departamento del Putumayo y sus municipios, asciende a 1.6 billones, a partir de la reforma para el bienio 2021-2022 y que fue sancionada a través de la Ley 2056, el departamento y sus municipios cuentan con una asignación cercana a los ciento ochenta y cuatro mil millones para inversión en su territorio, adicional se prevé una asignación para inversión regional del 40% sobre las regiones, de doscientos cuarenta y cuatro mil millones por pertenecer a la región centro sur, sin contar con que los municipios que son mayores productores del departamento contarán con recursos adicionales para el bienio actual por concepto de incentivo a la producción, por más de once mil millones.

Para poder garantizar la autosuficiencia energética, autosuficiencia energética del país a medida que se termina de consolidar la transición energética, es necesario explorar y explotar los recursos remanentes en el subsuelo colombiano de acuerdo a lo anteriormente manifestado de manera sostenible y amigable con el medio ambiente, para lograr este objetivo, el Ministerio de Minas y Energía ha desarrollado instrumentos regulatorios para el sector de hidrocarburos, enmarcados en los más altos estándares internacionales aplicados a cada

proceso y en las mejores prácticas de cada actividad, mitigando las posibles afectaciones que se pueden generar durante la exploración y explotación de hidrocarburos y minerales, incluyendo los aspectos ambientales relevantes para cada proceso.

Quinto, el régimen legal colombiano establece una serie de condicionamientos para la ejecución de actividades de exploración y explotación de los hidrocarburos, particularmente a través del mecanismo de licenciamiento ambiental, por medio del cual se materializa el Principio 17 de la Aclaración de Río, el cual establece la obligación de adelantar evaluaciones de impacto ambiental, respecto a las actividades que puedan producir un impacto ambiental negativo al medio ambiente. La licencia ambiental y el correspondiente estudio de impacto ambiental que se presenta para la evaluación de las autoridades ambientales, son el instrumento esencial para tomar decisiones con base en el principio de prevención, buscando garantizar la toma de decisiones con base en el mejor reconocimiento científico y garantizando la participación de los grupos de interés. Al prohibirse de manera totalizante la posibilidad de adelantar actividades exploratorias de explotación de hidrocarburos en la Región Amazónica, se va haciendo a un lado las competencias de las autoridades ambientales y de los entes territoriales, así como la finalidad de los instrumentos de gestión ambiental legítimamente establecidos en la legislación colombiana, ignorando el derecho que tienen las regiones a participar sobre las decisiones que les afectan a través de los mecanismos de participación establecidos en la legislación ambiental y el ordenamiento del territorio.

Sexto, la Región Amazónica cuenta con un amplio número de áreas que hacen parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, estas categorías de protección buscan identificar las áreas del territorio colombiano, que bajo criterios biofísicos, socioeconómicos y culturales, requieren de una mayor protección legal restringiendo el ejercicio del derecho de dominio y la libertad de empresa en su interior, estos instrumentos de ordenamiento ambiental del territorio se realizan con sustento en la evidencia científica, e incorporan mecanismos de participación que involucra los grupos de interés, para alcanzar consensos en su creación y delimitación y en muchos casos ya prohíben las actividades asociadas a la industria de los hidrocarburos. Por lo cual, generar una restricción total en la Región Amazónica, ignora y deja sin efecto los ejercicios que se han adelantado para zonificar las áreas que representan ecosistemas prioritarios en su conservación, que restringen el ejercicio de los derechos bajo criterios de racionalidad y proporcionalidad.

Séptimo, de acuerdo con los resultados del monitoreo de deforestación del 2019 presentado por el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, el 67% de la deforestación se concentra en doce áreas del territorio colombiano, teniendo como principales causas directas las siguientes:

primero praderización, cultivos ilícitos, malas prácticas de ganadería extensiva, extracción ilícita de minerales, infraestructura de transporte no planificada, ampliación de la frontera agrícola en áreas no permitidas y tala legal. La información presentada por el Ministerio de Ambiente, evidencia que las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos, no están directamente asociadas al incremento de la deforestación, siendo una de las principales causas de este fenómeno, las actividades asociadas a economías ilícitas o actividades no planificadas, especialmente relacionados con el sector agrícola.

En conclusión, eliminar la posibilidad de evaluar a través de los instrumentos ambientales cómo la licencia ambiental, así las reglamentaciones de carácter técnico que emite el Ministerio de Minas y Energía, en articulación con los instrumentos de ordenamiento del territorio, la ejecución de proyectos de exploración y explotación de hidrocarburos, no solo lleva a dejar sin funcionalidad con los instrumentos establecidos en la legislación vigente para garantizar el desarrollo sostenible, sino que también implica la disminución de los beneficios económicos y de desarrollo para la región, aumentando la vulnerabilidad de las comunidades con eventuales repercusiones que incrementen las causas que llevan a la deforestación. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias a usted doctor Camilo. Vamos a darle ahora el uso de la palabra al doctor Alejandro Niño Avella, Vicepresidente de Contrato de Hidrocarburos, de la Agencia Nacional de Hidrocarburos. Doctor Alejandro Niño, tiene el uso de la palabra.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Alejandro Niño Avella, Vicepresidente de Contrato de Hidrocarburos de la Agencia Nacional de Hidrocarburos:**

Gracias, buenas tardes honorable Representante Lorduy, muy buena tarde al honorable Representante González y al honorable Representante Losada y todos los demás miembros de la Comisión y asistentes de las entidades participantes de esta Mesa Técnica. Para la Agencia es muy importante en este momento y no puede existir un mejor momento para discutir sobre la Amazonía, cuando confluyen en este momento la COP 26 en el mundo y está sobre la Mesa de todos la discusión de la vigencia y necesidad de sostenibilidad mundial, en un estado de conservación y desarrollo que vayan de la mano y equilibrados. Así lo ha entendido y lo ha hecho siempre la Agencia y un referente muy importante del mandato legal que prima en nuestra Constitución, de este balance de derechos, principios es precisamente el respeto por las áreas protegidas que ha tenido la Agencia no solamente los mecanismos de asignación de áreas, sino en el seguimiento de los contratos y aún más en la posibilidad de a través de una buena articulación institucional, buscar objetivos comunes.

Por ejemplo, el Parque Nacional Natural Chiribiquete hace parte de la misma historia de la Agencia y su coordinación con Parques Nacionales Naturales. Ustedes, seguramente recordarán hace unos años el impacto mundial que representa el Parque Chiribiquete y lo que también representó elevarlo a ese nivel de categoría protección, totalmente de la mano de las autoridades tanto ambientales, como el sector mineroenergético y por supuesto en ese momento la hasta ahora recién creada Agencia Nacional de Hidrocarburos, trabajos conjuntos como el parque, como la declaración del parque como seguramente lo serán unos muchos más recientes, todo el proceso que se está adelantando respecto del Parque Alto Manacañas, es el reflejo de que no se trata de una disyuntiva, sino un interés conjunto y que puede ser concertado, dialogado por parte de todos los sectores y por parte también de las comunidades por supuesto, las autoridades locales y las autoridades nacionales.

Bien lo Refería Camilo Rincón en su intervención, un muy amplio porcentaje de la Región de la Amazonía hace parte de las áreas protegidas y por supuesto no se encuentra dentro de la posibilidad de oferta de áreas para exploración y producción de hidrocarburos en Colombia, y eso ya es un referente precisamente de esa concertación de la que muy acertadamente hablaba el Representante González, en cuanto a buscar soluciones hacia el futuro de protección y de respeto por bienes tan importantes naturales, como lo son también los bienes que proporcionan la posibilidad de desarrollo y riqueza a la población colombiana. Lo mencionaba Camilo en sus cifras, dentro del componente de ingresos de la Amazonía particularmente del Putumayo y en algún porcentaje también lo que ustedes conocen como la Cuenca Caguán-Putumayo más ampliada, la representación que tiene ya la extracción de hidrocarburos es significativa y la posibilidad que tiene de apalancamiento de desarrollo local y en sí mismo el proceso de transferencia y de transformación en la matriz energética es fundamental. No podrá existir un esquema de transición energética, de reducción de emisiones, de sostenibilidad en futuras generaciones, sin un apalancamiento fuerte, permanente y claro de recursos que están disponibles para su aprovechamiento responsable y sostenible.

Y tiene varios elementos este aprovechamiento y tal vez el primero y más importante, es que la industria de exploración y producción de hidrocarburos ha llevado siempre a dos elementos: el primero y desde el punto de vista público, la presencia del Estado en los territorios y eso lo vemos día a día durante el seguimiento contractual, durante situaciones tan apremiantes como las que se han presentado entre los años 2020 y 2021, por las diferentes situaciones que ha atravesado el mundo entero y particularmente Colombia y sus comunidades, donde en los territorios, vemos la posibilidad...

**Presidente:**

Tres minutos para que usted termine su intervención doctor Alejandro Niño, le agradezco



inmensamente a ver si nos manifiesta la opinión de su entidad frente al proyecto. Muchas gracias.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Alejandro Niño Avella, Vicepresidente de Contrato de Hidrocarburos de la Agencia Nacional de Hidrocarburos:**

Gracias, seré muy cuidadoso con el tiempo, este aprovechamiento de recurso en concordancia con las comunidades, con el respeto de las áreas protegidas, con el respeto a los mecanismos de consulta y a su vez con un esquema contractual y reglamentario, permiten asegurar Honorable Representante Lorduy, que en el respeto a las condiciones legales actualmente vigentes de protección, en el respeto a los mecanismos de asignación de áreas como están planteados y que excluyen una buena parte y muy representativa de la Amazonía, porque ya está considerado como áreas protegidas y bajo esa protección no hay posibilidad de ejecución de actividad en esas áreas.

Pero al mismo tiempo con la posibilidad de desarrollar las capacidades, las posibilidades y el aprovechamiento de esta ventana de oportunidad que tenemos de la exploración y producción de hidrocarburos en los veinte, treinta años siguientes, tendremos la posibilidad de asegurar no solamente el apalancamiento de desarrollo local en el Putumayo, en el Caquetá y por supuesto lo que puede irradiar hacia los otros departamentos y el país, sino que además asegura los recursos necesarios para la transición energética, para los mismos mecanismos de protección y lo que venimos haciendo en coordinación con las autoridades ambientales, asegurar que se cumplan los procesos de licenciamiento, que se estudien también el análisis y declaración de estas áreas protegidas como el ejemplo que mencionaba del Parque Nacional Natural Chiribiquete y del Parque Alto Manacacías que está en proceso y por supuesto, que mediante el seguimiento riguroso de los procesos de licenciamiento de las técnicas aplicadas y de la forma de la actividad en los territorios, se pueda tener un balance conjunto del aprovechamiento del recurso y de la protección del ambiente.

Sin los recursos derivados de esta ventana de oportunidad que tenemos de los hidrocarburos, tendremos unas dificultades grandes de financiación de estos mismos principios objetivos de sostenibilidad que busca la explotación. Entonces, la posición desde la Agencia es: primero el respeto a la ley, segundo el reconocimiento ya de la existencia de áreas protegidas en la Amazonía, tercero del trabajo riguroso en coordinación con otras entidades del seguimiento a los contratos otorgados, vigentes y los que están disponibles en las áreas libres y posibles de asignación y cuarto, el reconocimiento que a partir del uso adecuado de estos recursos, será un motor para los objetivos de la transición energética y sostenibilidad a futuro. Muchas gracias Honorable Representante y estaremos muy atentos para cualquier aclaración o inquietud que surja de esta Mesa.

**Presidente:**

Muchas gracias a usted doctor Alejandro Niño. Nosotros tenemos en el recinto, a los delegados del doctor Rodrigo Suárez Castaño, ellos han sido muy disciplinados, puntuales, inclusive más que yo, para estar presentes en esta Mesa Técnica, pero nos agrada tanto la presencia de ellos que por eso no le hemos dado la palabra para que se mantengan. Sin embargo, ya es hora de que la doctora Diana Milena, los representantes del doctor Rodrigo Suárez Castaño son la doctora Diana Milena y el doctor Julián Ricardo. Así que Julián yo creo que nos vas a esperar, pero primero vamos a darle la palabra a la doctora Diana, bienvenida doctora Diana.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Diana Milena, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA):**

Presidente muchas gracias por la invitación, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales agradece estos espacios de discusión, sobre todo porque nos da a conocer de primera mano, qué es lo que quiere el Legislador y de qué manera se están haciendo las cosas en el país, y también nos da la oportunidad de escuchar a las diferentes carteras, ya que nosotros como autoridad ambiental y como operadores de la norma, tenemos que ser respetuosos precisamente de esas premisas. Para la Autoridad, es muy grato poder poner en discusión estos temas, sobre todo porque nos interesa mucho la protección de estas zonas que son tan importantes para el país, como lo mencionaron los representantes de las diferentes carteras, la Amazonía es Colombia y es muy importante la conservación de los recursos y ese es el fin último de la autoridad.

En ese orden, si podemos digamos como viendo el Articulado, nos parecería muy interesante también saber cuál es la posición de las comunidades de estas zonas, porque entre otras cosas, son quienes van a verse impactados con cualquier decisión que aquí se tome, ¿qué piensan las comunidades indígenas de este tipo de procesos, de proyectos que van a impactar nuestra Constitución? Desde la Autoridad pues queremos resaltar la labor que se ha hecho con la Amazonía, la constante vigilancia de los recursos de cómo se maneja, se administran, no sé si me quieres apoyar Julián, un poco contándonos cuál es la labor de evaluación que realizamos desde la autoridad y lo importante que es esta dinámica para el país y que estaríamos digamos prestos a escuchar cuáles son esas posiciones y que son tan importantes para poder tomar decisiones.

**Presidente:**

Gracias doctora Diana. Doctor Julián Ricardo Ortega, tiene la palabra, también representa para efectos del registro a la Agencia Nacional Ambiental.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Julián Ricardo, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA):**

Muchas gracias Honorable Presidente. Sí, tal como la doctora Diana lo ha establecido, la Autoridad

Nacional de Licencias Ambientales en el marco de las funciones establecidas en el Decreto número 1076 y en la Ley 99 de 1993, tiene la competencia privativa para el licenciamiento ambiental en el sector de hidrocarburo y tiene la competencia compartida con las Corporaciones Autónomas en materia de minería, es así como esta autoridad dentro de los trámites de evaluación, pues estudia de manera muy rigurosa y analiza los estudios de impacto ambiental presentados por las diferentes empresas, tiene en cuenta como lo decía la doctora Diana a las comunidades étnicas. Tan es así, que nosotros de la mano con la Autoridad Nacional de Consulta Previa revisamos y analizamos si es procedente o no la consulta previa. No somos la entidad competente por supuesto quiero dejar la claridad, sin embargo, el Decreto número 1076 sí nos otorga a nosotros la potestad de ir al sitio, de verificar el área y en caso tal de que se encuentren comunidades étnicas, informarle a la Autoridad Nacional de Consulta Previa, para lo pertinente en materia de los estudios de impacto ambiental y de las licencias ambientales.

Actualmente la autoridad tiene varios proyectos ya licenciados en el área de la Amazonía, en este momento se le está haciendo el seguimiento a estos proyectos, la función del seguimiento básicamente es verificar que las empresas estén cumpliendo con todas las obligaciones establecidas dentro de la licencia ambiental y pues en el caso de que haya algún tipo de desviación ya sea de las obligaciones o de la ley, pues tenemos de la mano la Ley 1333, la Ley de Procedimiento Sancionatorio Ambiental a través del cual nosotros iniciamos las respectivas investigaciones y en caso que sea pertinente entramos a sancionar a las empresas que a ello haya lugar, todo con esto un poco como para concluir que en cuanto al proyecto de acto legislativo la autoridad considera que es una gran herramienta, que tiene que ser por supuesto, tiene que venir de la mano de todos los sectores, de todas las carteras y por supuesto de la comunidad, porque gran parte de lo que nosotros hacemos y el fin último de la Autoridad Ambiental, es permitir el desarrollo sostenible de todo el país de la mano con las comunidades. Entonces, les agradecemos nuevamente la invitación.

**Presidente:**

Yo quisiera aprovechar la oportunidad para formularle una pregunta a los dos, en caso de que pudieran tener la posibilidad de responderme, pero logro entrever en lo que ustedes acaban de expresar, que de la misma manera como existe consulta previa para toda obra, proyecto o actividad que pudiera causar impacto, también pudiera presentarse la posibilidad de que la prohibición también pueda ser objeto de consulta previa, habida cuenta de que como lo dijo Diana, habría que consultar a las poblaciones que están asentadas en esos territorios, ¿Si efectivamente estuvieran de acuerdo con este tipo de proyectos? ¿Estoy entendiendo mal o entendí bien?

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Diana Milena, de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA):**

Presidente es un análisis que se debe hacer, o sea, si bien tenemos que escuchar a todos digamos a todos los sectores, también tenemos que ser respetuosos de lo que las comunidades quieren y cómo de esta manera, pueden participar a través de esos espacios, en la conformación de las leyes que están dispuestos para ello, o sea, cómo negarles la posibilidad de participar en lo que tenemos en nuestra Constitución en estos espacios que se están gestando y que necesitan esa cosmovisión, esa visión de las comunidades. Podríamos hacerles llegar la respuesta por escrito, sin embargo, pues digamos que es muy clara cuál es el papel de la autoridad en este caso y por qué es importante para nosotros conocer estas discusiones.

No somos la Autoridad encargada de las consultas y para eso pues ya hay unos lineamientos que se han establecido vía jurisprudencial, pues porque como se sabe acá y se conoce por todo el auditorio que es muy especializado, la consulta previa ha tenido un desarrollo jurisprudencial y mal haría pues la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales pues pronunciarse sobre algo que ya está interpretado por la Corte Constitucional. Entonces, ese punto es solamente de reflexión y más allá de tener una posición, lo que tenemos que consultar es la jurisprudencia de la Corte que ha sido muy clara en establecer cuáles son esos lineamientos, cuando se trata de iniciativas de este tipo y cuando se trata en específico de proyectos, obras o actividades que es lo que en realidad nos atañe como Autoridad Ambiental. Muchas gracias Presidente.

**Presidente:**

No, a usted, muchísimas gracias doctora Diana y no se preocupe que yo tengo en cuenta, conozco las consideraciones sobre que su pronunciamiento no puede estar por fuera de lo que opine la Dirección de Consultas Previas, pero sí es muy interesante por lo menos la intervención de ustedes, porque nos genera una inquietud que hasta este momento no había aparecido en el escenario y eso es la importancia de estas Mesas Técnicas y de Audiencias Públicas. Muy bien, tenemos en plataforma al doctor Carlos Augusto Chacón, ¿no sé si el doctor Carlos Augusto todavía continúa en plataforma? Doctor Carlos Augusto tiene usted el uso de la palabra, le agradecemos encender la pantalla y su micrófono, muchas gracias.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Augusto Chacón, Director Académico del Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga:**

Presidente muchas gracias a usted por la invitación, aquí estoy en la plataforma, les agradezco a todos por abrir estos espacios para participación por parte de la Sociedad Civil. Creemos que resulta indispensable que en el marco del presente Proyecto de Acto Legislativo, se consideren los retos del

sector energético en cuanto al abastecimiento, sostenibilidad, seguridad energética, reactivación económica y por supuesto para atender las necesidades de los sectores más vulnerables del país, recuerden ustedes señores Congresistas, que en Colombia seis millones de personas cocinan con leña y que se requiere extender la cobertura en los servicios públicos de gas natural GLP y que para esto los no convencionales son un recurso indispensable, en un marco de responsabilidad política y social, es de esperar que el Congreso tenga claras cuáles van a ser las opciones para las personas que continúan utilizando energía de fogón abierto. Frente a esto el Congreso debe determinar si es viable prohibir el Fracking y pretende resolver la pobreza energética llegando con energía solar y o eólica a regiones donde el Estado ni siquiera ha llegado con GLP, una fuente de energía que es más barata y asequible.

Además, resulta de la mayor importancia que los señores Congresistas consideren las implicaciones que tendrá para el país, volvernos dependientes de los mercados energéticos internacionales, que han demostrado tener profundos problemas por haber cedido a las transiciones energéticas forzadas y alejadas de las realidades y capacidades de los países, no solo en cuanto a la explotación sino en cuanto a la producción, el almacenamiento, el transporte y la distribución. El aumento en los costos de la energía en distintas partes del mundo es el resultado de políticas equivocadas de los Estados y de los Gobiernos que pretenden que el mundo saque de un día para otro los hidrocarburos de su matriz energética, las malas decisiones basadas en buenas intenciones, están pasándole una factura muy alta especialmente a los más pobres. Ante un panorama internacional de incertidumbre en materia energética y ante un entorno cada vez más complejo para las inversiones en este sector, como quedó evidenciado en la reciente Cumbre Climática en Glasgow, es claro que si los recursos no se aprovechan ahora, a la vuelta de unos años, se hará más difícil por las condiciones impuestas por la comunidad internacional y porque el mercado ya no será el mismo.

La política de energías renovables, impone desafíos frente al abastecimiento de energía, entonces ante una decisión como la que se debate hoy valdría la pena que el Congreso determine previamente ¿de dónde saldrán los recursos para apalancar la transición energética? Porque si se sigue avanzando por esta senda prohibicionista, que responde a un activismo alarmista anticientífico, no se podrá aprovechar los recursos de los hidrocarburos que servirían para esa transición, si hay un interés por el ambiente antes de prohibir el Fracking, basados en percepciones desinformación y sesgo ideológico, el debate que se debería estar teniendo en el Congreso, es sobre cómo resolver los problemas de la deforestación, que es la que más impacta en el cambio climático y en la pérdida de bosques y la que más afecta a la salud de las comunidades, que para esa región es del 45% del total de la deforestación del país, son

los problemas asociados a las economías ilegales como el narcotráfico, la minería ilegal, la extracción punible de maderas y el acaparamiento ilegal de tierras los que están provocando esa deforestación.

La actividad de la exploración y explotación de hidrocarburos es legal y es objeto de supervisión y de sanciones en casos de incumplimientos y violaciones, lo que no ocurre con las economías ilegales que están depredando el ambiente, además las industrias de los no convencionales viene haciendo desarrollos tecnológicos que permiten que los impactos sean inferiores a las tecnologías convencionales y que permiten además medir y tener mecanismos de mejora, el país lo que requiere son marcos normativos y políticas públicas basadas en evidencia científica rigurosa, contrastada y con los datos suficientemente robustos para evidenciar los efectos y los impactos de la técnica, por esta razón hasta no tener los resultados de los proyectos pilotos, el país necesita una mayor responsabilidad política en su toma de decisiones.

Recuerden que Colombia solo aporta el 0.57% de la emisión de los gases efecto invernadero, ocupando el puesto 34 de 184 de menor a mayor, del total de los países monitoreados por el Banco Mundial en materia de producción de CO<sub>2</sub>. Adicionalmente, de la producción total según el segundo reporte bienal de actualización de cambio climático, 33% son generados por actividades en tierras forestales incluida la deforestación, cuya causa principal se les atribuye a los cultivos ilícitos. Bajo este panorama, considera el Congreso de la República, que prohibir el Fracking es una medida proporcional y adecuada para la descarbonización y para disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> del país. Los desarrollos y el perfeccionamiento de la técnica en distintas partes del mundo, las innovaciones tecnológicas y la curva de aprendizaje que da cuenta de buenas prácticas que permiten la exploración y explotación con el debido cuidado del ambiente y las comunidades, ayuda a superar el falso dilema que contrapone la vida con el Fracking, se puede explorar y explotar los no convencionales mediante esta técnica, preservando la vida, el agua, el ambiente y protegiendo las comunidades, el riesgo de la contaminación del agua es mínimo y no es producto de la técnica, sino por la falla en la integridad de los pozos lo cual se puede gestionar.

Según una investigación realizada...

**Presidente:**

Continúe doctor, encienda el micrófono por favor tiene cuatro minutos adicionales.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Augusto Chacón, Director Académico del Instituto de Ciencia Política Hernán Echavarría Olózaga:**

Gracias Presidente, ya me queda muy poco. De acuerdo a una investigación realizada por la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, a partir de un estudio a dieciséis mil ochocientos veintiocho pozos de una totalidad de diecisiete mil novecientos



cuarenta y ocho, se presentaron fallas en el 0.06%, es decir en diez pozos. Esto quiere decir, que además de las probabilidades son menores al 1%, la contaminación está en el plano de lo accidental y no producto inevitable de la técnica. Retomando el territorio objeto de la presente iniciativa, es importante que en el marco del debate político se determine si el Congreso está considerando el impacto que tendrá esta decisión en las dinámicas de las economías lícitas en Putumayo y en la Amazonía; es decir, el Congreso ya determinó qué externalidades y consecuencias no anticipadas puede generar una decisión como esta y la forma en que el Estado tendrá que entrar a llenar ese espacio que claramente será llenado por economías ilegales. Hacemos entonces un llamado a no prohibir este tipo de técnicas en ninguna región del país, todo lo contrario, hay que aprovechar los planes pilotos para comprender el verdadero impacto y los beneficios de esta técnica, identificar por supuesto los riesgos y definir planes para su gestión y mitigación.

Si algo sabemos todos aquí presentes, es que una decisión política no puede generar más costos que los beneficios que pueden percibir, como país no podemos arriesgarnos a perder esos recursos, porque con esa pérdida estaríamos renunciando a la posibilidad de una recuperación económica, a desarrollar los territorios, a fomentar el empleo y la educación, a la sostenibilidad energética, a una protección eficiente del medio ambiente y a una transición efectiva y sostenible a energías limpias. No se puede entonces señores Congresistas, desconocer que la industria de los hidrocarburos es uno de los sectores más importantes de la economía colombiana, por su peso en las exportaciones y por los aportes al dinamismo económico que impacta en las regiones de producción a través de la generación de empleo, capital humano y social, por la compra también de bienes y servicios, por la oferta de bienes públicos que se puede hacer gracias a esos recursos y a la actividad de la industria que invierte de manera obligatoria pero también voluntaria en materia social y ambiental, impulsando transformaciones positivas para las comunidades en las zonas de producción del país, donde hay presencia de grupos armados que van a querer llenar esos vacíos.

Termino con esta reflexión Presidente, los aportes de estas empresas son tan necesarios para el país, en 2019 aportaron 14,8 billones por conceptos de impuesto a la renta, regalías y derechos económicos. Las actividades de transporte, servicios petroleros, refinanciación y distribución de combustibles aportaron 4,9 billones de pesos en el año fiscal 2019, en total el aporte fiscal de este sector incluidos los dividendos de Ecopetrol, totalizaron 26,2 billones de pesos cifra que equivale al 17% de los ingresos corrientes del Gobierno Central, por lo tanto no se puede prohibir el Fracking pretendiendo bajo falsos dilemas proteger el ambiente, desconociendo las realidades políticas, económicas y sociales del país y sobre todo lo que está pasando en materia energética a nivel mundial. Muchas gracias Presidente por la oportunidad.

**Presidente:**

Muchas gracias a usted doctor Carlos Augusto Chacón. Quisiera saber de las personas que están conectadas o que nos manifestaran por el chat ¿quiénes están interesados en participar? Vemos algunos nombres de personas que inclusive recibieron nuestra invitación, pero no sabemos si están interesados en participar. Doctor Lloreda, tiene usted el uso de la palabra de manera inmediata.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Francisco Lloreda, Presidente de la Asociación Colombiana del Petróleo:**

Muchas gracias, estaba a punto de tomar un ascensor, pero creo que desde aquí puedo compartir con ustedes. Inicio por felicitar a la Comisión Primera de la Cámara, al Representante César Lorduy por esta iniciativa, creo que es de la mayor importancia abrir espacios de diálogo, de análisis, de discusión de las distintas iniciativas Parlamentarias. Dicho lo anterior, hace unos días tuve la oportunidad de acompañar al Presidente de la República a la COP 26, que está cerrando sus sesiones en Escocia en el Reino Unido y me llamó la atención varias cosas que quiero compartir con ustedes, la primera de ellas por supuesto es el compromiso de tantos países, de tantas organizaciones, de tantos actores con buscar que el cambio climático no siga empeorando, el cambio climático es real, debemos hacer lo posible todos para que no continúe incrementándose la temperatura de nuestro planeta y eso me parece que fue muy valioso, independiente de cuales sean las conclusiones a las cuales se terminen llegando en Escocia. Pero me llamó profundamente la atención el interés que ojalá se concrete en el marco de las conclusiones en detener la deforestación, porque la deforestación se ha convertido infortunadamente en uno de los principales factores de generación de gases de efecto invernadero a nivel mundial y contrario de lo que a veces se cree en los países que hoy día más se están deforestando, pues son por ejemplo la Federación Rusa, Brasil, Canadá, Estados Unidos y a nivel de América Latina aparte de Brasil, solo figura Paraguay.

Lo tercero que me llamó la atención es que Colombia está haciendo la tarea, sabemos que hay mucho por hacer, que es natural que haya críticas en un sentido u otro, pero la verdad es que el Gobierno de Colombia y esto con el apoyo del Congreso, están impulsando una serie de políticas, de decisiones que apuntan a que Colombia haga lo que le corresponde para contribuir a que no empeore la situación de cambio climático y esto me lleva a esta audiencia y es que yo valoro el interés y no tengo la menor duda del compromiso de muchos Senadores y Representantes, de ver cómo lograr proteger la Amazonía y creo que si bien pues Colombia tiene un porcentaje pequeño de lo que llamamos la Amazonía está en nuestro país, presa de varios departamentos nuestros que pues tienen un valor significativo desde el punto de vista ambiental, desde el punto de vista de bosques.

Entonces, yo reconozco y valoro ese interés y quiero señalarlo, pero la pregunta que surge es, si para lograr este propósito es necesario prohibir una serie de actividades y entre ellas la actividad extractiva y le soy muy franco, yo no veo que sea necesario y esto pues lo digo además por los análisis que hemos realizado, lo uno porque generar las actividades formales legales en Colombia pues están reguladas, cumplen una serie de procedimientos, trámites en fin y es el caso de la industria de hidrocarburos, es clarísimo que no se van a adelantar actividades de hidrocarburos en donde están prohibidas, es clarísimo además que esta actividad no tiene un propósito depredador de nuestros bosques, es clarísimo demás que contamos con unos procedimientos en la autoridad nacional de licencias ambientales para tramitar los permisos, entonces esa es una actividad que está regulada y al estar regulada pues no necesita establecer prohibiciones.

Dicho lo anterior, lo que yo quisiera pues proponerles es que continúe este análisis, me parece fundamental que estemos dispuestos a contribuir con análisis, con aportes a esta discusión, pero no se requiere en el ánimo de hacer lo que nos corresponde como país en materia ambiental, no se requiere prohibir una actividad en cinco departamentos. Entonces, quería pues señalar esto, pero no obstante pues repito, yo valoro el ánimo que tienen algunos Senadores y Representantes de ver cómo logramos proteger nuestro ambiente, cómo logramos contribuir a que no empeore el cambio climático, aunque como ustedes saben pues Colombia realmente pues participa con un porcentaje mínimo que es como el 0.4% a los gases de efecto invernadero, y esta industria la de hidrocarburo dentro de ese 0.4% no pasa del 7%. Entonces, estamos en una industria que está regulada, que lleva más de cien años en Colombia, que sin ser infalible busca hacer las cosas bien y nosotros seguimos los procedimientos y estándares que están definidos. Entonces, quería señalar eso y repito muchas gracias Representante César Lorduy por esta iniciativa, a todos en la Comisión Primera y continuamos conversando.

**Presidente:**

Muchas gracias a usted doctor Lloreda, ojalá pudiera hacernos llegar de manera resumida, una opinión de la Asociación Colombiana del Petróleo, habida cuenta que es un gremio supremamente importante, para efectos no solamente de lo que hace por el país, sino para los efectos de este proyecto.

**Doctor Francisco Lloreda, Presidente de la Asociación Colombiana del Petróleo:**

Claro que sí, muchas gracias.

**Presidente:**

Gracias a usted. Tiene la palabra el doctor Mario López, asesor de la Dirección de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana del Ministerio de Ambiente.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Mario Orlando López Castro, Asesor Técnico de la Dirección de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana del Ministerio de Ambiente:**

Señor Presidente de la Comisión Primera muy buenas tardes, muy buenas tardes a todos los asistentes, efectivamente los saluda Mario Orlando López Castro, soy Asesor Técnico de Planta del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, persona que ha venido trabajando en los temas de la Amazonía en razón de los proyectos GEF Corazón de la Amazonía y del Programa REM Colombia, que tienen financiamiento internacional. La intención de la participación desde el punto de vista técnico del Ministerio en esta ocasión, es contribuir con comentarios con el conocimiento técnico que las instituciones que hacen parte del sector ambiental han realizado en este tema. No nos copete propiamente determinar si finalmente una actividad como la de hidrocarburos o específicamente la de Fracking en la Región Amazónica, se ha de prohibir o no, pero si efectivamente decirles que la actividad de exploración y explotación de hidrocarburos es una actividad que tiene impactos ambientales significativos, razón por la cual efectivamente hace parte de aquellas actividades que están reguladas, que requieren licencia ambiental para su implementación, el Fracking está identificado como un mecanismo, una metodología de obtención de cierto tipo de hidrocarburos que tienen un reconocimiento de tener la potencialidad de generar impactos ambientales significativos también.

Entonces, en este sentido las decisiones del señor Presidente y del sector, del señor Ministro, de adelantar pruebas piloto para identificar con toda claridad cuáles son ese tipo de impactos en nuestro territorio, serían las que nos pueden dar luces para continuar con más tranquilidad, efectuando esa actividad o definitivamente pensar en evitarla, para el caso específico de la Amazonía hay que tener en cuenta que la sensibilidad del territorio y el impacto que ha demostrado la actividad en los años que lleva en el territorio es de gran trascendencia, no solamente se trata de impactos directos que son los que tradicionalmente han sido evaluados y gestionados por medio de las licencias ambientales. Lastimosamente la conformación de infraestructura de carretera, de otro tipo de infraestructura para tener acceso a los pozos y la forma como se ha propiciado la conexión de población local para su servicio, ha hecho una transformación territorial y social en esos territorios, que ha significado la transformación del Putumayo, sin duda impulsada por esta industria extractiva.

Entonces, si se ha de afectar otras partes de la Amazonía Colombiana con unos modos de intervención similares a los que ha sido en el pasado, indudablemente la afectación que se daría en amenaza a la conservación de la biodiversidad y sus servicios ecosistémicos, parte de los cuales se han hablado como el balance hídrico, el balance climático, van a ser afectados, consideramos que

habría allí afectación. Si es posible que se hagan mejores prácticas, que se consideren durante la evaluación de los proyectos los impactos indirectos, acumulativos y sinérgicos, podríamos estar hablando de un escenario que resulte más factible, en otras partes del mundo se ha utilizado el mecanismo offshore Inland, es decir, que la exploración por lo menos se haga con una mínima intervención donde todos los equipos son fluvioportados o helicoportados, sin la construcción de carreteras, sin la vinculación de personal del territorio que haga que socialmente cambien sus costumbres y actividades, podrían también ser alternativas que podría estudiar el sector.

Algunos actores con los cuales hemos intervenido en estos proyectos de cooperación internacional, han abogado por una moratoria para la realización de exploración y explotación de hidrocarburos, en alguna parte de la región, el país se ha comprometido y estamos empeñados en conservar los bosques, es una de las principales...

**Presidente:**

Doctor tiene tres minutos para que resuma su intervención. Encienda su micrófono doctor Mario por favor, gracias.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Mario Orlando López Castro, Asesor Técnico de la Dirección de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana del Ministerio de Ambiente:**

Muchas gracias Representantes Lorduy. Entonces ya concluyendo, recientemente se ha hecho una evaluación ambiental estratégica regional en el arco noroccidental amazónico, que está disponible para todos ustedes, tuvo una amplia participación de actores no solamente del sector hidrocarburos, sino del sector minero y de otros interesados, y allí se formularon unas propuestas de transición de las actividades económicas en la Amazonía, que propendan por lograr un desarrollo efectivamente sostenible, que abogue por la conservación de las coberturas boscosas y allí el sector hidrocarburos tiene un papel importante que desarrollar. Agradezco la intervención que nos ha permitido realizar y esperamos seguir pudiendo contribuir a la decisión que se oriente desde el Congreso, muchas gracias doctor César.

**Presidente:**

A usted doctor Mario y muchísimas gracias a su intervención, porque por fin hoy escuchamos una opinión del Ministerio de Ambiente.

Tiene la palabra y hasta ahora es la última persona en intervenir, la doctora Alejandra Aguilar que hace parte del equipo del doctor Harry González, Autor de esta iniciativa, doctora Alejandra tiene cinco minutos.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Alejandra Aguilar, Asesora de la Unidad de Trabajo Legislativo del Honorable Representante Harry Giovanni González García:**

Presidente, buenas tardes para todos y todas. De parte del Representante Harry González queremos

darle las gracias a todos por haber asistido a esta Mesa Técnica y quisiéramos aclarar algunos de los puntos que se tocaron por parte de los intervinientes. En cuanto a la intervención que hizo el doctor Camilo, referente al aporte que tiene la actividad extractivista en el departamento del Putumayo, si bien quisiéramos hacer la claridad de que según el Departamento Nacional de Planeación esta actividad sí representa un aporte importante en el PIB, también se evidencia como lo dejó claro el Representante en la presentación de la ponencia y otras actividades como la agricultura, la administración pública, las actividades comerciales y la construcción, que también generan un impacto en el PIB de este departamento. Igualmente, los demás departamentos de la Región Amazónica Colombiana como lo es el Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare Vaupés, la actividad de explotación no representa un aporte importante en el PIB, entonces digamos que de ahí nace la iniciativa de querer que esta actividad, pues no se realice en la región.

Por otra parte, en cuanto al comentario que se hizo de las áreas protegidas, nosotros reconocemos que si bien en las áreas protegidas no se realiza la actividad de extracción y explotación, sí se generan unos impactos en las zonas donde sí se realiza la actividad, lo que deja consecuencias en gran parte del departamento y más en departamentos pues tan sensibles como lo son los de la Región Amazónica, como se evidenció en la presentación que hizo el Representante durante la ponencia, no solamente hay impactos a nivel del ecosistema y de las especies que pues habitan en estas áreas, sino también hay probabilidades de sismos y hay otras consecuencias que se generan a raíz de la explotación. Entonces, nosotros reconocemos nuevamente la importancia que tiene la actividad, pero insistimos en que la protección del medio ambiente y más en la Región Amazónica debe ser prioridad, como ya lo ha expresado el Presidente Duque durante varios de sus discursos y de los pactos que se han firmado como el Pacto de Leticia, últimamente. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias a ti Alejandra. No habiendo más personas interesadas en participar en esta Mesa Técnica, le damos las gracias de nuevo a todos los que han participado, en especial a los amigos de la Agencia Nacional Ambiental que nos han acompañado de manera presencial.

**Doctor Mario Orlando López Castro, Asesor Técnico de la Dirección de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbana del Ministerio de Ambiente:**

Disculpe, estoy viendo en este momento el chat de la reunión y está el doctor Ernesto Romero, Asesor también del Ministerio de Ambiente

**Presidente:**

Ya tuvimos la oportunidad de conversar por vía celular y el doctor Ernesto Romero, habiendo intervenido el doctor Mario López del Ministerio, se abstiene de intervenir.



**Doctor Mario Orlando López Castro, Asesor Técnico de la Dirección de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbana del Ministerio de Ambiente:**

por su participación, buena tarde, buen fin de semana y que gane Colombia.

Ah bueno, muchas gracias doctor Lorduy.

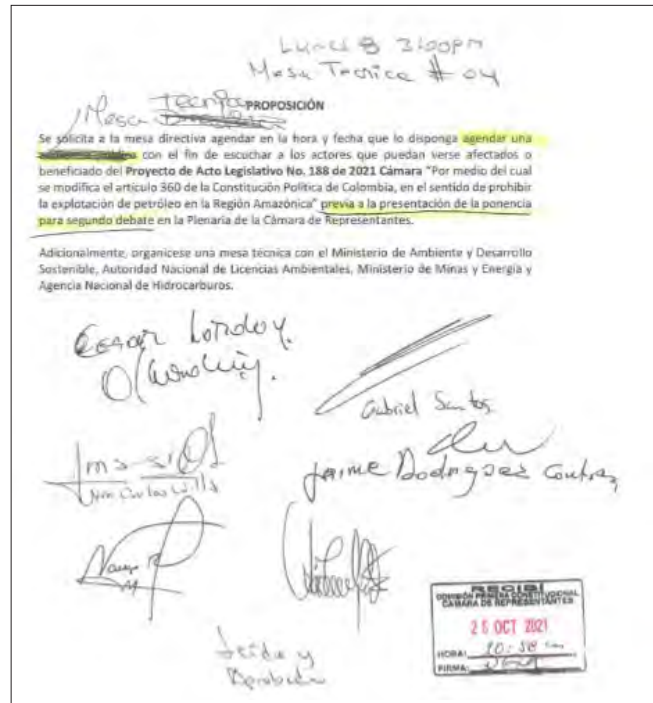
**Presidente:**

Tranquilo doctor Mario. Entonces, no habiendo más personas interesadas en participar, de todos modos esta es una Mesa Técnica, seguirán recibiendo opiniones, bienvenidas sobre todo por escrito, con el objeto de que enriquezcan el Proyecto de Acto Legislativo de una manera positiva o de una manera negativa, a las claras obviamente está allí puesto de antemano dos posiciones que es importante conciliar.

Llamar la atención de lo que plantea la Agencia Nacional Ambiental, respecto de consultar a los ciudadanos de esos territorios, con relación a cualquier tipo de medida negativa o positiva que se pueda tomar, incluso hasta por el Congreso. Muchísimas gracias a todos, que pasen muy buen fin de semana, que gane Colombia y hagan todo lo que les produzca alegría.

**Secretaria:**

Muchas gracias doctor Lorduy, se ha dado por terminada la Mesa Técnica siendo las 4:02 p. m., agradecer a todos su asistencia, su participación, esperamos y quedamos atentos de los conceptos que quieran hacer llegar las instituciones, eso enriquece el trámite del proyecto y damos las gracias a todos



**CÉSAR AUGUSTO LORDUY MALDONADO  
PRESIDENTE**

**AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO  
SECRETARIA**

**CONTENIDO**

Gaceta número 140 - Viernes, 4 de marzo de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

	Págs.
Comisión Primera Constitucional Permanente	
Mesa técnica número 01 de septiembre 23 de 2021 .....	1
Mesa técnica número 02 de noviembre 11 de 2021 .....	15