



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 - N° 364

Bogotá, D. C., martes, 26 de abril de 2022

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN CUARTA CONSTITUCIONAL

PERMANENTE

ACTA NÚMERO 41 DE 2021

(octubre 20)

Bogotá, D. C., siendo las 10:25 a. m., del día miércoles 20 de octubre de dos mil veintiuno (2021), se reunieron de forma semipresencial, los miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, bajo la Presidencia del honorable Senador *Carlos Manuel Meisel Vergara*.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Muy buenos días, honorables senadores, funcionarios del Gobierno Nacional, vamos a dar inicio a la sesión ordinaria, mixta, de la Comisión Cuarta, del honorable Senado de la República, señor presidente.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Buenos días funcionarios del gobierno, compañeros de la Comisión, señor secretario sírvase llamar a lista.

Señor Secretario doctor, Alfredo Rocha Rojas:

Contestaron a lista los siguientes honorables Senadores:

Acuña Díaz Laureano Augusto

Amín Escaf Miguel

Arias Castillo Wilson Neber

Avella Esquivel Aída Yolanda

Castaño Pérez Mario Alberto

Jiménez López Carlos Abraham

Lemos Uribe Juan Felipe

Meisel Vergara Carlos Manuel

Paredes Aguirre Myriam

Pérez Vásquez Nicolás

Rodríguez González John Milton

Zúñiga Iriarte Israel Alberto.

Se hicieron presentes durante la sesión los siguientes honorables Senadores:

García Abello Yezid Rafael

Merheg Marún Juan Samy.

El honorable Senador Char Chaljub Arturo, no asistió a esta sesión.

Señor presidente, han contestado doce (12) honorables senadores; hay quórum para decidir.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Gracias, señor secretario, a la opinión pública, que nos sintoniza a través de los canales institucionales y de los canales virtuales, sean bienvenidos a este debate, que tiene como objeto, la rama de transporte y de infraestructura del país. Señor secretario, por favor, de los funcionarios citados, quienes nos acompañan, a quién delegaron y quiénes no están presentes ni en plataforma, ni en el recinto, por favor, sírvase enterarnos de eso.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Señor presidente, nos permitimos leer el Orden del Día,

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

ORDEN DEL DÍA

Para la sesión semipresencial del miércoles 20 de octubre de 2021

siendo las 10:25 de la mañana,

Recinto Comisión
Plataforma Digital Zoom

I

Llamado a lista

II

Aprobación de Actas

Acta 33 del 25 de noviembre del 2020, acta 34 del 24 marzo de 2021, acta 36 del 24 de mayo de 2021, publicadas en la *Gaceta del Congreso* número 1107 de 2021.

III

Citación

Cítese a la señora Ministra de Transporte, doctora *Ángela María Orozco Gómez*; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI, doctor *Manuel Felipe Gutiérrez Torres*; al señor director de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales- ANLA, doctor *Rodrigo Suárez Castaño*; al señor director del Instituto Nacional de vías (Invías), doctor *Juan Esteban Gil Echavarría*; invítese al señor Contralor General de la República, doctor *Carlos Felipe Córdoba Larrarte*, a fin de realizar un debate de control político de peajes, de la vía Briceño-Tunja-Sogamoso, para evaluar sus problemáticas, en materia de afectación ambiental, social y peaje, lo anterior con fundamento en la proposición número 88 y aditiva 91, presentada por la honorable Senadora, *Aida Yolanda Avella Esquivel*, y aprobada por los demás miembros de esta célula legislativa, en sesiones ordinarias, realizado los pasados días 22 de julio y 10 agosto, de los corrientes; señor Presidente, el cuestionario está anexo al Orden del Día, está publicado en la plataforma, transmitiéndose en directo por el canal YouTube, para conocimiento de todos.

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

Está leído el Orden del Día, lo puede poner a consideración.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se pone a consideración el Orden del Día, creo que el doctor Lemos me había solicitado un cambio en el Orden del Día, ¿es así doctor Lemos?

Honorable Senador doctor, Juan Felipe Lemos Uribe:

Presidente, saludos. Sí señor, para someter a consideración de mis compañeros, dos proposiciones de debate de control político.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Senador, ponemos a consideraciones el Orden del Día con la alteración, y posteriormente se dará trámite a la proposición.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se somete a consideración el Orden del Día, con el cambio propuesto por el doctor Lemos, ¿lo aprueba la Comisión?

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Lo aprueba, señor presidente, ahora sí.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Ahora sí tiene la palabra, Senador Lemos, para que explique en qué consisten las proposiciones y aprobarlas.

Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:

Un minutico.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Si quiere, Senador Lemos, voy leyendo las proposiciones tuyas que la tengo radicada en secretaría.

Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:

Presidente, excúseme que me sacó, me sacó el internet, me estaba bajando apenas del avión, rumbo allá, a la sesión de la Comisión. Las proposiciones tienen que ver, espere reviso un minutico, doctor Alfredo, yo se las acabo de radicar.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Si quiere, Senador, las leo y usted las sustenta, si lo desea.

Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:

Por favor, sí señor.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Dice lo siguiente: honorable Senador Carlos Meisel, presidente, Comisión Cuarta, referencia, proposición, debate de control político, avances de la gestión de Ecopetrol en el Magdalena, medio; cordial saludo por la presente, le solicito a los honorables miembros de la Comisión, que me acompañen a realizar un debate de control político sobre el estado y avances para la gestión de Ecopetrol en el Magdalena medio, para el efecto, llevo cuestionario con destino a los señores ministros del despacho y altos funcionarios del Estado, y solicito que por secretaría, sean citados, Ministro de Minas y Energía, Presidente de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, Presidente de la Empresa Colombiana de Petróleos, Ministro de Trabajo, Presidente de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, firma el Senador Juan Felipe Lemos; anexa cuestionario, para el Ministerio de Minas y Energía, para la Agencia Nacional de Hidrocarburos, para la Empresa Colombiana de Petróleos, Ministerio de Trabajo y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA. Tengo el cuestionario en mis manos, señor presidente, la puede poner a consideración.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se pone a consideración de la plenaria la proposición ¿la aprueba la plenaria?

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

La aprueba, señor Presidente, no hay ningún voto en contrario, queda aprobada la proposición, siguiente proposición, por la presente, pongo a consideración

suya y de los honorables compañeros, en la necesidad de realizar un debate de control político, respecto de las concesiones del Pacífico 1 y 3, de conformidad con el cuestionario anexo, para lo que solicito, se fije fecha por parte de la respectiva mesa directiva, igualmente por conducto de nuestro Secretario, se remitan las preguntas y se cita a la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco; Presidente de la ANI, Manuel Felipe Gutiérrez; al Director General de Inviás, Juan Esteban Gil; al Superintendente de Transporte, Camilo Pabón Almanza, e invítese a los gobernadores de Antioquia, Caldas y Risaralda, alcalde de los municipios del área de influencia de estas obras, al Gerente de Covi Pacífico S.A.S., al representante legal de Constructora El Cóndor, concesión Pacífico 3 S.A.S, con la referencia, firma el Senador Juan Felipe Lemos; hay cuestionario, señor Presidente, para las autoridades citadas, para cada uno de ellos, el cuestionario reposa en mis manos, la puede poner a consideración.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se pone a consideración de la Comisión la proposición, se entiende aprobada, señor Secretario.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Señor Presidente, queda aprobada, no veo ningún voto en contra de la proposición, queda aprobada, señor presidente; hay otra proposición, que es una proposición aditiva, presentada por el Senador John Milton, a la proposición número 96, donde se cita al Ministro de Hacienda, al director de Colombia, Compra Eficiente y otros.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se somete a votación.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Con lo que se adiciona, señor presidente, cuestionarios para Colombia, Compra Eficiente, cuestionario al Ministerio de Hacienda, a la Fiscalía, Contraloría, y Procuraduría; estos cuestionarios están publicados en la plataforma, señor presidente.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se somete a votación, la proposición aditiva; anuncio que va a cerrarse la discusión, ¿se entiende aprobado, señor secretario?

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Está aprobada, señor Presidente, no hay votos en contra, hay otra proposición presentada, señor Presidente, dice: teniendo en cuenta el último informe revelado por el consorcio internacional de periodistas, llamado Pandora Papers, sobre la problemática que queda de diferentes países, los paraísos fiscales, y con base a lo revelado en el debate de control político, desarrollada en la Comisión Cuarta, sobre evasión y elusión de impuestos, pues se reveló que en los últimos tres años, se han dejado de percibir más de 100 billones de pesos. Por dicha problemática, me permito de manera

atenta, proponer un debate de control político, al señor director de la DIAN, doctor Lisandro Junco Rivera; el señor Ministro de Hacienda, doctor Juan Manuel Restrepo; a la señora subdirectora de fiscalización internacional de la DIAN, la doctora Clara Inés Ramírez, con el fin de evaluar a fondo, la problemática de paraísos fiscales en el país, de la misma manera, sírvase invitar al doctor Mario Valencia, a la doctora María Fernanda Valdés, de la red fiscal, firma el Senador Yesid García Wilson Arias y la Senadora Aída Avella Esquivel; hay cuestionario, señor Presidente, para el Director de la DIAN, para el Ministro de Hacienda; tengo en mis manos el cuestionario de cada uno de los funcionarios, puede ponerlo a consideración.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Se pone a consideración la proposición del doctor Yesid, anuncio que va a cerrarse la discusión, ¿hay alguna manifestación en contra, señor secretario?

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

No, señor presidente, no hay manifestaciones, se entiende aprobada la proposición, no hay más proposiciones radicadas en secretaría; si algún Senador tiene alguna proposición o desea leerla, es el momento.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Bueno.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

No hay, señor presidente, el siguiente punto del Orden del Día, es la aprobación del acta número 33, del 25 de noviembre de 2020; acta 34, del 24 de marzo de 2021 y acta 36, del 24 de mayo de 2021, publicado en la *Gaceta* 1107 de 2021; fueron repartidas a las oficinas, ya plenamente socializadas, las puede poner a consideración.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Omitiendo la lectura, se somete a votación las actas leídas anteriormente por el señor secretario. ¿Hay alguna manifestación en contra, señor secretario?

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

No la hay, señor presidente, se entiende aprobadas las actas enunciadas. Señor presidente, el siguiente punto, es la citación, me permito rendir el informe.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Muy bien, señor secretario, por favor, infórmele a la Comisión, como le decía anteriormente, quién se encuentra en el recinto, quién encuentra virtual, a quién delegaron y quién excusó, o quién se excusó de los funcionarios de Gobierno, citados por la Senadora Aída Avella.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Señor presidente, la señora Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, ha delegado a la

doctora Olga Lucía Ramírez Duarte, Viceministra de Infraestructura, que se encuentra presente en el recinto; de la ANLA. Señor Presidente, el doctor Rodrigo Suárez Castaño, ha delegado a la doctora Ana Mercedes Casas Forero, Directora encargada, con otros funcionarios. Pregunta la secretaria, si la doctora Ana Mercedes Casas, ¿se encuentra en el recinto?, ¿se encuentra en plataforma?, para que lo escuchemos; funcionario de la ANLA, ¿está en plataforma?, no, bueno, no contesta nadie, Presidente, del Invías, han delegado a la doctora Diana Angarita, Gerente de grandes proyectos, ¿se encuentra en el recinto?, ¿se encuentra en plataforma?

Doctora Diana Angarita, Delegada de Invías:

Buenos días, sí me encuentro en plataforma.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

La doctora Diana Angarita, está en la plataforma, conectada, Presidente, de la ANI, nos han confirmado que asiste el doctor Manuel Felipe Gutiérrez, se encuentra en el recinto, señor Presidente; de la Contraloría, el doctor Felipe Córdoba, ha delegado, al Contralor Delegado de infraestructura, Luis Fernando Mejía Gómez, ¿se encuentra en el recinto?

Doctor Luis Fernando Mejía Gómez:

Buenos días, señor Secretario, cordial saludo, señor Presidente; Luis Fernando Mejía, de la Contraloría General de la República presente.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Perfecto, señor Presidente, se encuentra en plataforma. Este es el informe de los funcionarios citados e invitados.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Bueno, preocupa porque a los funcionarios se les dijo cordialmente que se podían conectar desde donde quisieran, y aun así, no vienen los titulares, pero bueno, ojalá estamos seguros que las personas que delegaron, podrán responder las inquietudes de la Comisión, pero realmente no es la, no es el deber ser.

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

Señor Presidente.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Entonces, un momento.

Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:

Una moción de orden, señor Presidente.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Un momento, Senadora Aída.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Entonces, para organizar el debate, tiene la palabra Aída, ¿por cuánto tiempo?

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

Muchísimas gracias, Presidente.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

¿Por cuánto tiempo?

Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:

Presidente, una moción de orden.

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

Mínimo, yo creo que son 20, a media hora, no vamos a ver, sino una carretera y un contratista, una mega contratista.

Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:

Senadora, Presidente, se ha hecho presente en el recinto, la Directora encargada de la ANLA, la doctora Ana Mercedes Casas Forero.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Aída, por 20 minutos, como Senadora citante, tiene el uso de la palabra.

Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:

Gracias señor Presidente, voy a contestarle una pregunta al doctor Mario Castaño, hay funcionarios que son responsables, que vienen sus titulares y efectivamente tenemos a la Gerente, a la Directora encargada de la ANLA, que es una entidad que se ha vuelto, no la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, sino la Agencia Nacional de Licencias Comerciales, pero bueno, de todas maneras, saludamos su presencia, doctora, muchísimas gracias por hacerse presente, igualmente viene la Viceministra que se encarga bastante de las obras en este país, la doctora Olga Lucía, muchas gracias por estar presente; los congresistas tratamos de estar presencialmente, tengo que reconocer que el doctor Meisel, es uno de los congresistas que más asiste por su partido, y bueno, los más, los que tenemos un poco más de edad, somos los que más asistimos, a excepción de Mario, Mario es una persona que no es, no tiene los años, que tenemos los dos, con Yezid, pero bueno, también hay que resaltar que estamos tres, de los cuatro, de los congresistas de la Comisión Cuarta, los demás están... aunque ayer los vi muy activos en la cuestión del presupuesto, pero bueno, también lo respeto, están en sus casas tranquilos, etc.

En fin, vamos a iniciar, y yo sí creo que también, aquí pues, desafortunadamente hay también, hay también funcionarios del Gobierno que son irresponsables, que no vienen, y por supuesto haremos un llamado de atención, también por escrito, a quienes no asisten a las reuniones, pero no podemos sacrificar el control político, porque hay algunos, especialmente que no asisten a la Comisión Cuarta, no sé por qué, tal vez porque aquí, de pronto, hacemos controles a toda la cuestión, y

la cual se mueve mucho dinero, y entonces voy a iniciar este debate de los peajes en este país, con una vía, tal vez de las que más conozco, que llega no solamente de Briceño, a Sogamoso, sino que pasa atravesando los municipios. Vamos a mirar el primer cuadro, lo tenemos aquí, tenemos la carretera que une los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, atravesando municipios como Tocancipá, Gachancipá, Sesquilé, Chocontá, Villapinzón, Ventaquemada, Tunja, Cómbita, Tupa, Paipa, Duitama, Tibasosa, Nobsa, y tiene como destino Sogamoso; pertenece al proyecto vial Briceño, Tunja, Sogamoso, y fue adjudicado al consorcio Solarte Solarte, bajo el contrato de concesión 0377 del 15 de julio del 2002, 19 años, Presidente, casi 20 años, 19 años y medio; el ingreso y esperado de la concesión, fue pactada en 1.2 billones de pesos, según lo publicado en la página de la agencia Nacional de infraestructura, ya vamos a mirar cuánto ha recogido hasta la fecha, con una longitud total de 206 km, 3 peajes, entre los que se encuentran Albarracín, el Roble y Tuta, con un plazo inicial de 20 años, ya los vamos a cumplir, y la carretera no se ha terminado, solo que vamos a ver en el segundo cuadro, esta es la situación actual de Briceño en Sogamoso, pues tenemos la concesión Bici Tunja, esta es una fecha de inicio, 23 de septiembre del 2002, al 22 de septiembre del 2030, y la concesión. Nos faltan todavía tres más, le han adjudicado un poquito más de tiempo, a ver si recoge un poquito más de plata, el señor Solarte, que está en la cárcel. Valor del ingreso esperado de 1.8 billones, y tenemos en este momento, pues las tarifas de los peajes, son en el Roble, 8.400; Albarracín, 8.400; Tuta, 8.400 pesos.

Tenemos el siguiente cuadro, en febrero del 2010, 8 años después de firmado el contrato, se realizó una adición del contrato, que le añadió plazo de concesión y se modificó el objeto contractual, así se transgredió el principio, de que los contratos no son negociables, y se modificó el objeto del contrato, determinándose que se construyera una doble calzada, sin estudios de demanda, ni de obras adicionales; es increíble lo que hacen realmente con las vías en este país, y ahí está en el 2002, otorgar al concesionario por 1.2 billones; en el 2003, mil quinientos millones se le adjudican; en el 2004, 832 billones; en el 2005, 1.8 billones de ingreso esperado, en pesos del 2002; la ampliación del plazo, óigase bien, ciudadanos, y también miembros del Congreso, pero esto es una vergüenza, le dieron 20 años, a 30 años, más 15 en el 2005, prorrogables; a dónde nos van a llevar, por favor, 45 años pagando una carretera que no la terminan, porque ya vamos a ver hasta dónde llegó la doble calzada, el otro por favor, con la conveniente adición, acontecida durante el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe y anunciada para noviembre del 2022, apenas 3 meses después de la firma del contrato, este pasó de 1.2 billones y una concesión de 20 años en 2002, a 1.8 billones de pesos y un plazo de 30 años, más 15 prorrogables, hasta 45; una maravilla con la llegada del Ministro del Transporte, del señor Uribe, Andrés

Uriel Gallego. La adición superó lo dispuesto, óigase bien, la adición superó lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, vigente para los mencionados años, pues la ley establecía el límite de los contratos de concesión, hasta por el 50% de su valor inicial pactado, límite que fue ampliamente superado por la decisión política que carecía de todos los servicios técnicos para justificar su viabilidad. Se favoreció al contratista Solarte, no sé qué tiene el contratista Solarte, según Cárdenas, que es uno de los visionarios y de los estudiosos más grandes del país en carreteras; en el 2005, en el Gobierno Uribe se estrenó en el tema de concesiones de carreteras, con la modificación al objeto del recién adjudicado contrato de concesión del corredor Briceño hasta Sogamoso, para añadirle al proyecto de la construcción de una doble calzada; se hicieron más de 15 modificaciones al contrato de concesión, relacionados con la falta de planeación del Estado, que adjudicó un contrato de concesión con fines políticos y con un valor inicial bajo que después fue aumentado en las modificaciones realizadas al contrato; si esto fuera solamente en este contrato, uno decía bueno, se equivocaron en 1, pero es la merma en todos los contratos de este país, un mecanismo políticamente muy atractivo, en el que se le vende a la población una vía barata, entre comillas, porque lo barato sale caro, para luego hacerle millonarias adiciones y alargar el tiempo de los peajes, mientras se comprometen los dineros públicos de la población.

Algunas de las modificaciones son, ya poco más o menos lo vimos, pero lo vamos a señalar muy rápidamente: en el 2022, otorgar, en el 2002, perdón, otorgar el concesionario, una concesión para que realice por su cuenta de riesgo, los estudios y diseños definitivos, las obras de construcción, rehabilitación, y realizar los estudios y diseños de la segunda calzada, para los trayectos de vía del proyecto que no tienen este alcance en el proyecto original, en consonancia con la cláusula cuarta del presente contrato, esto fue en el 2003, y en el 2004 ya vino, y en el 2006, predios de fideicomiso a peajes con cargos para continuar la ejecución de actividades de construcción; en el 2006, actividades previstas en el documento, denominada modificación suscrita; el 27 de enero del 2006, al contrato de concesión de julio del 2002, celebrado entre el instituto nacional de concesiones y en el 2010 del objeto del contrato de concesión, las actividades y obras del sector Sisga; algún día haremos un debate sobre la carretera del Sisga a Villanueva en Casanare, que la conozco perfectamente bien.

¿Quiénes son los Solarte?, los Solarte son unos ingenieros nariñenses, Carlos Alberto Solarte y Héctor Solarte, que en paz descansen, empezaron a construir vías en 1966 al ganar su primera licitación en la construcción de 10 kilómetros de carretera entre el Tablón y las Mesas, municipios de Nariño, recibieron como pago 700.000 pesos de la época, a través de los años se han ganado las licitaciones de múltiples proyectos de infraestructura, Carlos Alberto y Luis Héctor han estado involucrados en

tantos contratos, que han llamado la atención de la Superintendencia del Transporte, en el 2012 el órgano de control hizo un estudio, que reveló que los hermanos tenían participación en el 12.3% de las concesiones viales y aeroportuarias del país, según un reportaje que se hizo en la silla vacía, los proyectos viales, es uno de los grandes contratistas, vamos a ocupar de uno de los mega contratistas del país, los señores Solarte tienen los proyectos viales, con participación son: Pasto, Rumichaca; Girardot, Neiva, Espinal; Tablón y las Mesas Nariño, la Malla vial del Valle del Cauca; Briceño, Tunja, Sogamoso; ampliación del Aeropuerto el Dorado; Ruta del Sol, tramo uno, que creo que por eso también están un poco vinculados al problema de Odebrecht; Tolú Viejo, San Onofre, Cruz del Viso, no la acaban de construir nunca; Mocoa, Neiva, Santana, tiene también sus baches; Popayán, Santander de Quilichao, bueno yo creo que esa es la única doble calzada que poco, más o menos; el túnel del Toyo; autopistas de conexión, norte Remedios, Zaragoza, Caucasia; la vía al Puerto; Bucaramanga, Pamplona, que nunca la acaban de construir, esa sí que me la conozco; pero realmente es increíble el 12% de la construcción del túnel de la línea, que lo acabo de pasar a ver cómo estaba hace 15 días, crucé por el túnel de la línea, es una vergüenza, saliendo del túnel, una carretera, una de ida y otra de venida, ¿eso qué es? cómo así que las carreteras quedan todas a medio hacer y no pasa nada en este país, carretera de tierra alta, San Pedro de Urabá, ni hablemos, y la perimetral de Mocoa, esa son en las que actualmente tienen los señores Solarte, yo no sé si le siguen dando, pero de todas maneras, la doctora Olga Lucía, yo creo que nos puede decir, si todavía sigue el señor Solarte recibiendo adjudicaciones o ya definitivamente como lo tienen en la cárcel, no.

Corrupción en los contratos de concesión, vamos a mirar, los Solarte no solamente estuvieron involucrados en el escándalo de Odebrecht, del que eran socios, sino que en el 2009 la Fiscalía General de la Nación, acusó a Carlos Solarte y a su hija Paola de haber dado coimas en el proyecto Tunjuelo-Canoas en Bogotá, para adjudicárselo; Carlos Solarte fue condenado por el caso del Proyecto Tunjuelo Canoas, otorgándole una pena no privativa de la libertad por los delitos de interés indebido de la celebración de contratos y peculado, por apropiación en proyectos propios de terceros; su detención domiciliaria se debe a su edad, 77 años y padece una enfermedad cardiorrespiratoria, pero tendrá la obligación de presentar buena conducta familiar y social, pues sí ellos son de la gente de bien, entre comillas.

Corrupción en los contratos de concesión, los años claves para el CASS, que es Carlos Arturo Solarte, Solarte Carlos Antonio, en fin.

Las construcciones comprenden un período del 2009 al 2014, en donde según ellos, logran la consolidación empresarial y financiera con mayores encargos de obras, aplicando la metodología implementada secreta de estas

empresas constructoras de infraestructura, aceitando la maquinaria de la corrupción administrativa política, anota el reportaje corrupción al día, ahí tenemos en el cuadro, la fuente de donde hemos sacado parte de esta investigación, esta medida de aseguramiento generó la crisis en los proyectos viales de Solarte, que no obtuvo la financiación de los bancos internacionales, en febrero del 2021 Solarte revendió uno de los jugosos negocios de la concesión Briceño Tunja, Sogamoso, al fondo de inversión de infraestructura, Macquarie, que es una compañía Australiana. El doctor Solarte se volvió un revendedor de carreteras, le dan una carretera y cuando por cualquier motivo, pero claro este era la cárcel, entonces revende el proyecto y lo revende, no sé a qué precio, no sé si tendrá alguna fiscalización de parte de las entidades que nos acompañan, no tengo ni idea y por supuesto viene el descontento social, sumado al descontento provocado por la modificación del objeto contractual, la adición a dedo en las sumas que superaban el porcentaje de la obra que transgredió el límite legal y la suma de años de peajes, en distintas organizaciones sociales decidieran manifestar su descontento en las protestas pacíficas en el peaje de Tuta, resistencia juvenil campesina, alegaba que el peaje fue trasladado, afectando los municipios más humildes de Boyacá que viven del campo y se encuentran en el peaje, una talanquera para el desarrollo, señora Viceministra, pues es que muchos peajes dizque se construyen para el desarrollo, pero lo obstaculizan, no solamente tenemos este, tenemos el de Córdoba que llaman el purgatorio, pero que ahora es el infierno para todos los vecinos y campesinos de la zona, pero tenemos también algunos otros, como el de Barbosa en Antioquia, donde la gente de Medellín ya no puede ir los fines de semana por semejante peaje, contra el desarrollo, contra el turismo y contra los pueblos, que en últimas estaban generando una serie de recursos, por ejemplo, en Antioquia, por el turismo; esto es inconcebible que nos pase en este país, que las obras del desarrollo por el recargo de los peajes y la infamia con que se maneja esto, por parte de los contratistas, nos traigan una cantidad de cosas como las que hemos visto.

Entonces vamos a mirar también, por qué esta vía realmente no se terminó, por qué quedaron las vías en Tibasosa, por qué no se hizo la doble calzada de Tibasosa a Sogamoso, ¿qué pasó ahí?, ¿quién investigó?, doctora Olga Lucía, ¿quién investigó?, ¿la Contraloría, la Procuraduría, la Fiscalía?, pues nadie, señor Presidente, usted puede creer, nadie fiscaliza si los contratistas cumplen o no; cambian los trozos como quieren, son parte de la monarquía de este país que estima y hambrea a los ciudadanos, son los que siembran el hambre también en este país y eso no es correcto ni es justo, y ahora quién nos responde, por qué lo hicieron, les dimos la plata, no les dimos la plata, la gastaron en otra parte, la sacaron para afuera, qué hicieron con el dinero, por qué nadie supervisó, dónde estaba la Contraloría cuando daban esto a dedo, cuando en últimas, no sabían los ciudadanos que estaban pagando una carretera

inconclusa que no llegó a su sitio y que se quedó a kilómetros de llegar a Sogamoso, todavía están los terrenos, señora Viceministra, todavía se puede hacer la doble vía, hágala antes de que construyan las casas a la orilla de la carretera, de una vía de venida y otra de regreso; no entendemos los boyacenses por qué ese trato a esa carretera, pero como si fuera poco, nos encimaron entonces la variante de Sogamoso, de Sogamoso queda hacia Yopal y que es la carretera vial, y yo creo que la doctora Olga Lucia la conoce tanto como la conozco yo, especialmente para llegar al crucero; tal vez la doctora no conoce el Pedregal, que es una de las veredas más en el pueblo de Sogamoso, por una razón, porque tiene mucho carbón y tiene carbón de socavón por la vereda, especialmente por la independencia, ahí llegando precisamente al crucero, las minas son de socavón, es decir, que ese territorio está vedada para construir carreteras, se les va a caer, señora Viceministra, se les va a caer esa carretera, pero además está pasando por sitios muy especiales esta variante de Sogamoso, que quiere descongestionar un poco el pueblo para que puedan llegar a la vía del Llano, al crucero, que yo no sé por qué no hacen la doble vía, por ejemplo en la carrera 11, no me explico por qué, de Sogamoso, que descongestionaría muchísimo y que realmente pudiera salir al crucero, no sé, el doctor parece que la conoce, no sé si será de por esos lados, pero definitivamente quienes nacimos en ese territorio, sabemos que la minería ha ocasionado muchísimos problemas, no solamente la minería de carbón, la minería de petróleo y la minería de la caliza, para fabricar el cemento en mármol que tenemos la fosforita, ahí llegando al lago de Tota, y entonces, ahora la ANLA le acaba de conceder.

También la ANLA que en este caso es la Agencia Nacional de Licencias Comerciales, le concedió una licencia mal hecha a la Maurel & Prom que es una empresa francesa, le hemos escrito a Macron, al Presidente de Francia, si hacen lo mismo con su país, quitando las fuentes de agua, desconociendo lo que les dijo la gente en varias de las audiencias que hicieron en el municipio de Tasco, de Corrales, de Betétiva tal vez otro municipio que se me escapa; eso no se hace con la gente, cómo así que primero está la minería que el agua; los boyacenses tienen precisamente en su estructura social ser campesinos y defender el agua y la ANLA tiene la misión de quitársela, por eso no entendemos que muchas de las cosas que se dan, pues tenemos esto en la salida, precisamente de la variante a Sogamoso, la primera fase unirá la vía Sogamoso, Tunja y saldrá de Briceño y llegará a la transversal del Cusiana, estamos cerca de Casanare, a la zona, una de las zonas más ricas de petróleo en Colombia, que no tiene ni carretera, señora Viceministra, el puente de Orquídeas 1, llegando precisamente a Pajarito, sigue en el suelo, cómo es posible que no hayamos encontrado unos arquitectos, cualquier ama de casa sabe que tiene que hacerse, muy lejos de la quebrada, porque cuando se crece, hace 60, 70 años, pues cuando se crece no hay carretera y no han podido construir un puente, ¿por qué?, ¿por qué se lo dieron a semejante

firma?, y cuando hacemos el reclamo, ¿por qué no la han rehecho, señor Presidente?, nos dicen que porque necesitan la prueba de que el puente está quebrado, el puente está quebrado hace años y no lo pueden reconstruir, cómo es posible doctora Olga Lucia, que el Llano, que Casanare que les da tanto petróleo y tantas ganancias a este país, pues no tenga ni siquiera un puente.

Seguramente me emociona mucho cuando hablo de ese territorio porque lo conozco muy bien, me disculpa, pero hay necesidad de hacerlo, pues bueno, entonces se les ocurrió que a la red vial nacional y fue adjudicada bajo licitación pública en el 2020 al consorcio MHC, por valor de 109.580 millones de pesos, con recursos provenientes del presupuesto nacional a través del otorgamiento de vigencias futuras, excepcionales para los años 21 y 22, según lo indicado en la respuesta del Instituto Nacional de Vías, a los cuestionarios del debate.

Implicaciones arqueológicas y culturales, vamos a mirarlas; uno de los integrantes del colectivo de defensa del Valle, de Sugamuxi, experto en arte rupestre, confirmó la presencia de pictografías, en ellas se alcanzan a notar los pigmentos, estuve en la zona, doctora Olga Lucia, además junto a algunas cuevas y otros materiales que dan cuenta de la presencia de poblaciones prehispánicas en el sector, ahí está la fuente de donde sacamos esa información, explicó que en el límite de Firavitoba, Iza y Sogamoso, que son zonas de mucha influencia de la cultura Muisca, la cultura más avanzada; cuando llegaron los supuestos conquistadores, quemaron, pero todavía hay vestigios muy grandes de esa cultura, la más avanzada en Colombia, y entonces lo que tenemos es pues, hay una evidencia del inventario adelantado en el 2010, por el grupo de investigación de pintura rupestre indígena de Colombia, en asocio de la Fundación Piedra Alta, igualmente el colectivo advirtió que el actual diseño del proyecto de la variante, vincula alguno de estos soportes rocosos con arte rupestre, específicamente pictografías y cúpulas, en opinión de sus integrantes, no se han tenido en cuenta el patrimonio arqueológico, y el Invías tendrá que considerar un desvío de la obra proyectada, no es posible sacarla por ahí, primero porque en la parte baja del Pedregal, está toda la situación de las implicaciones arqueológicas y culturales, pero en la parte alta está la explotación minera de socavón, se les cae esa carretera, señora Viceministra, se acordarán de este debate, si la hacen por donde está hecha, afectando todo y llevándose por encima las normas y las leyes, las implicaciones en materia ambiental, doctora de la ANLA, el colectivo por la protección de la provincia de Sugamuxi, que por fortuna trabajan intensamente en ese territorio, hizo alusión a un concepto del Servicio Geológico Nacional, en el cual se alude la existencia de varios nacimientos de agua en el área de las veredas, Primera Chorrera, Pedregal e Independencia, afectadas además por la explotación de minas de carbón, por favor me cambian, quien está manejando, pasa algo desde el colectivo, alertan

por un riesgo en doble sentido que compromete la estabilidad de las casas de habitación y la integridad de las fuentes hídricas, el deterioro originado por la minería y la construcción de un paso nacional sobre terrenos inestables, que podrían ser agravados con la construcción de la variante.

Las implicaciones que tenemos, también, no solamente en el agua, doctora encargada de la ANLA, las casas se nos están cayendo porque ustedes, yo no sé por qué dan licencias ambientales para la explotación en socavón, los campesinos se han quedado sin casas; podemos hacer una visita cuando usted quiera y le mostramos todos los estragos que están sucediendo con los campesinos que quieren seguir siendo campesinos, los acueductos comunales que se secaron por esas licencias ambientales que les dan a los señores de la minería, no importa el campesinado, lo que importa es que les traigan el carbón al departamento de Boyacá, que lo liquida nada más con dinamita, si usted pudiera dedicarnos un fin de semana, yo la llevo a mirar las grandes explotaciones de carbón, las grandes explotaciones de caliza, los cráteres, que como allá en la Drummond, allá donde se saca el carbón de la mina más grande de América, nosotros también tenemos.

Señor Presidente, doctor Carlos Meisel Vergara:

Estimada Aída, Aída, llevas 30 minutos.

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

Sí, ya casi voy a acabar, ya les dejo las conclusiones, doctor, no se preocupe.

Entonces, tenemos situaciones dolorosísimas en Boyacá, es un departamento bombardeado con dinamita, con dinamita sacan la caliza, con dinamita sacan la arena, con dinamita sacan el mármol, con dinamita sacan la pucelana, y no nos dejan si no cráteres, ¿dónde está la Agencia de Licencias Ambientales?, permitiendo que ahora llegue a Mauren & Prom, que la desterramos por un lado del lago y se fueron por el otro, pero esa explotación que no pudieron hacer por uno de los lagos, por lago de pesca de Tota, entonces ahora se la llevaron para el otro lado, y ustedes acaban de dar la licencia por encima de toda la población, por encima de las audiencias que ustedes mismos citaron, no importa, aquí, doctora encargada de la ANLA, aquí no hay súbditos, aquí en este país hay ciudadanos y los ciudadanos tenemos derecho, también, a pronunciarnos para que no se nos vaya el agua, esa será la riqueza más grande que tendrá Colombia si la sabemos defender.

Las conclusiones, señor Presidente: primero, las renegociaciones de los contratos viales, violaron el principio de planeación del Estado, que hace referencia a aquellas actividades que deben realizar las entidades del Estado, antes de adelantar un proceso de contratación, encaminadas a determinar de forma precisa la necesidad pública que se pretende satisfacer, el objeto a contratar y los recursos con cargos a los cuales se ejecutará el contrato, por lo

cual, tiene como fin último, satisfacer el interés general haciendo uso de los recursos públicos de manera eficiente y eficaz; según, la publicación del volumen 2 del editorial oña, la violación al principio de la planeación de la contratación Estatal, el cambio jurisprudencial de la revista Nova, y de Tera de la Universidad del Rosario, y me refiero a una de las universidades que ayuda a controlar el abuso del medio ambiente; según Hidalgo, del 2024, Cárdenas Gaviria y Meléndez, en el 2025, entran las debilidades de la tercera generación de concesiones a la que pertenece la obra Briceño Sogamoso, se cuentan las siguientes: primera, constantes modificaciones en los contratos de concesión; segundo, reducción del alcance físico de las obras con motivos financieros; tercero, criterio de gradualidad, desconocido por el Gobierno Nacional, cuando adjudico Briceño-Tunja, Sogamoso, que modificó el objeto contractual, y también tenemos que la construcción, otras conclusiones de la vía Briceño-Sogamoso fue entregada a manos de un contratista corrupto, condenado por la Fiscalía, que no solamente recibió esta vía, sino que entre las adjudicadas se encuentran 17 obras más, que se las mencioné. El mecanismo de adición le permitió saltarse no solamente en esta obra, sino en muchas obras de licitación y seguir el mecanismo de bajar precios en el momento de la publicación, para después pedir más dineros públicos y alargar la concesión, y finalmente revenderla; este es un mecanismo utilizado, doctora Olga Lucía, cómo puede ser esto, que entonces nos diga que la carretera vale 1.2 billones y a los tres meses vale 1.5, y a los años 1.8, y nos siguen cobrando todo lo que quieren.

La variante de Sogamoso en la actualidad, no cuenta con la licencia ambiental aprobada, ni el plan de manejo arqueológico, a pesar de estos ser advertidos por la autoridad Nacional de Licencias Ambientales en el 2014, estamos acaso ante el mismo nivel de improvisación de la concesión Briceño-Tunja, Sogamoso y nuevamente ¿quiénes pagarán los platos rotos?, serán los colombianos, por supuesto que ahí están los ciudadanos para que paguen otro peaje, y como la Ministra de pandora no viene, le quiero mandar a decir con la Viceministra, que realmente, el reto que le hizo a los camioneros en las charlas que han sostenido con ellas, hay 37 peajes más, y van porque van, decirle a la ministra que ella no es la dueña de la finca, creo que se lo dije un día directamente, y que aquí los ciudadanos tenemos también el derecho a opinar, y vamos a opinar, y vamos a seguir haciéndolo, porque si ustedes se acuerdan y les vuelvo a repetir, uno de los problemas de la Revolución Francesa fueron los peajes impuestos por los reinos, por los reyes, cuando hicieron los puentes sobre él, en París, eso ocasiona la revuelta de la Revolución Francesa y aquí no tenemos reina, aquí tenemos una Ministra que le podemos hacer controles políticos en este Congreso y los vamos a seguir haciendo.

No existe los estudios suficientes de caracterización socioeconómica en la variante de

Sogamoso, repetimos la historia de la concepción, Briceño, Tunja, Sogamoso, la variante otra vez sin estudios, otra vez a la guachapanda; van otorgando concesiones donde no deben, para gastarse la plata de la gente, y entonces, después nos demandan los concesionarios, porque tienen también como una misión especial, me imagino que un grupo de abogados muy buenos, de esos que son especialistas en vencimiento de términos.

Un año después de las protestas acontecidas en el marco del paro nacional, por los transportadores y las comunidades afectadas por la mala planeación vial y el excesivo cobro de peajes a poblaciones de bajos recursos, no aprendieron la lección y encima de eso, la Ministra guarda por allá, en Pandora, toda una serie de dineros, que no sé, yo pensé que la ministra era más joven, pero no es cincuentona, de pronto con tantos años, ya acumuló semejante cantidad de dinero para sacarlo de los paraísos fiscales, por eso debe ser que no viene al congreso presencialmente. Durante el Gobierno del doctor Uribe, se violó la Ley 80 de 1993, que estableció límites a la admisión en el 50% del valor contractual, para adicionar la concesión Briceño-Tunja; yo le pregunto a la Contraloría General de la Nación, ¿qué ha hecho?, necesitamos acudir a los periodistas que se volvieron los contralores más eficientes en este país, y hay que agradecerle a los periodistas independientes, que son capaces de sacar los escándalos, so pena de que de pronto la Ministra Mintic no alcanzó a cerrarlos, porque se fue con 70 mil millones, yo no sé dónde están, se cayó la Ministra, se cayó su séquito, y los 70 mil donde están, Presidente, no aparecen por ningún lado, yo no sé si estarán en algún paraíso fiscal, eso tendrá que investigarlo la contraloría, la contraloría del doctor Córdoba, que dijo, que mejor dicho, todos son los mejores, pero no han hecho nada exactamente sobre esto y también alargó la concesión y la dejó en manos de un contratista corrupto, conocido por las coimas, a cuenta de quedarse con los mejores contratos viales del país, con el único fin de obtener réditos políticos; este es un debate candente, por eso en la Plenaria no me dejan dar el debate de los peajes, porque allá vamos a tratar lo que hacen los 5 contratistas de megaproyectos en este país, como se han enriquecido y como favorecen a las campañas electorales, por supuesto, de los partidos de gobierno, desde luego hacen lo que quieren con las carreteras. Señores de la contraloría, no sé si de pronto están por ahí vinculados, por, no sé, señor secretario, si está alguien de la Contraloría.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Aída, qué tiempo más necesitas para terminar.

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

Ya termino señor presidente, solamente pedirle a la Contraloría General de la Nación que nos ayude, porque cómo es posible que en Orocué se hayan perdido 296 mil millones, un cuarto de billón, de Orocué a Yopal y no pasa nada, porque hay algunas

autoridades, que allá andan diciendo por el pueblo, que se echan mil millones al bolsillo y vienen Bogotá a arreglar todo, esto es una vergüenza, pero ayer supe también que en el Colegio la Inmaculada, que no es de ustedes, pero tengo que hacer la denuncia, se han gastado 10 mil millones, y el colegio no está, 700 niños arrumados, uno sobre otro recibiendo clases en salones que son para la mitad de los estudiantes, señor Presidente, excúseme, yo sé que este es uno de los temas más apasionantes, pero también de los temas que molestan a muchos Senadores y Representantes de la República, le agradezco muchísimo su paciencia, tengo que reconocer que usted es un buen director de debate y tengo también que reconocer que a veces me extiende, pero es que los temas son profundamente delicados. Muchas gracias, señor presidente.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Senadora Aída, nosotros comprendemos, y primero que todo la identidad y el arraigo suyo en la región, por un debate que teníamos quizás, mucho tiempo atrasado. A los compañeros les quiero decir lo siguiente: los que están aquí en este debate, las reglas del debate van a ser las siguientes, le vamos a dar 5 minutos a la Viceministra, extendiéndole máximo dos, lo mismo al de la ANI, 5 minutos, extendiéndole dos; aquí la proporcionalidad es que la doctora Aída ya habló 40 minutos, ellos tendrán para responder puntualmente, aquí no necesitamos un debate filosófico, ni que defiendan el Gobierno, ni nada, es responderle a la citante, sí, concreto, y a los compañeros que están en plataforma y que quieren intervenir, por favor intervenciones breves de 3 minutos, para que así, esto incluye a usted, estimado Senador, sean los citantes, después de que tanto el Viceministro, como la ANLA y la ANI, den respuesta, sea los citantes quien cierren el debate, también, ya, eso sí le pido el favor, Senadora Aída, tomar atenta nota a las respuestas, para que en la intervención de cierre sea así de máximo 5 minutos. Muchas gracias, entonces tiene la palabra la viceministra de transporte.

Señora Viceministra de Transporte, doctora Olga Lucía Ramírez Duarte:

Muchas gracias presidente. Iniciar con un especial saludo para toda la Comisión Cuarta del Senado, a toda la mesa directiva, al secretario, señor presidente, por supuesto a la Senadora Aída Avella; como siempre, nosotros desde el sector, estamos atendiendo el llamado que nos hacen a este tipo de debates, precisamente para dar la respuesta, Senadora. Hoy me acompañan el Presidente del ANI y el Invías, que está conectado, y yo voy a hacer un tema muy introductorio, algunos de los puntos que usted trató de su intervención, y posteriormente ya en el contrato de concesión de BTS, pues el Presidente de la ANI, se referirá, no me voy a referir a la importancia del proyecto, ya usted lo ha mencionado, Senadora, generar esta conexión tan importante para Boyacá con Bogotá, y adicionalmente, pues todos los municipios en

los que tiene un impacto positivo, adicionalmente decirle que este es un proyecto que en términos de reactivación, en términos de impacto social, que creo que es importante resaltarlo hoy, a 30 de septiembre, genera, ha generado más de 636 empleos reactivados, con lo cual es un proyecto pues, que contribuye en todo este tema. Decirle Senadora, y a todos los miembros de la Comisión, que en diferentes escenarios, y creo que es importante traerlo hoy, conforme usted hizo su discurso, y es que hemos explicado, que precisamente para nosotros, como Gobierno en general, es que este tipo de concesiones y el tema de los peajes es supremamente importante para la financiación de la infraestructura del país, es importante contar con este aporte de recursos por parte de un privado, quien por su cuenta y riesgo, efectivamente es quien desarrolla los grandes proyectos de infraestructura, y por su cuenta y riesgo, esto es bastante importante, acá digamos no se trata digamos de atacar y defender, pero sí es decirles que el esquema de concesión, precisamente abrió la puerta para que llegaran grandes financiadores al país, para que depositaran su confianza en el país y para que invirtieran, y desarrollaran los proyectos de infraestructura; acá ya el Presidente Manuel, se va a referir al alcance puntual de la doble calzada, para hacer algunas claridades, Senadora, frente a lo que usted mencionó en proyecto BTS, pero pues ya él se referirá a los detalles; de otro lado, tenemos el proyecto de la variante de Sogamoso, esta hace parte de todo la estrategia de reactivación, del Presidente de compromiso por Colombia, de concluir, ya es un proyecto que como usted lo mencionaba, fue adjudicado a Mario Huertas y es parte de todo el plan de reactivación económica, y en este momento pues contarle algunos puntos de ese proyecto, decirle que para en el año 2012, sobre esta variante Sogamoso, la ANLA precisamente emitió concepto favorable a este corredor, determinando un trazado, este trazado además pues, fue desarrollado a estudios y diseños, fase 2, luego con base en esto, el municipio de Sogamoso, usted también lo debe conocer, Senadora, ajustó todo el plan de ordenamiento territorial, precisamente para viabilizarla, luego viene, el INVÍAS, contrató la consultoría para el desarrollo fase 3; ya los estudios y diseños de esta variante de Sogamoso, en la etapa 1 y etapa 2, digamos que hay 2 fases para el desarrollo de este proyecto; con los insumos de la fase 1, se adelantó ya la licitación, que ya fue adjudicada y que está digamos próxima a iniciar, y hoy en día se encuentra en trámite todo el tema de la licencia ambiental, que va a viabilizar la iniciación de las obras de la fase 1, que son los primeros 7 kilómetros de esta variante; en cuanto al tema arqueológico, efectivamente, Senadora, existe un tema o unos puntos quizás, sobre hallazgos arqueológicos, pero en la fase D, eso está dividido como en dos fases, precisamente está siendo estudiado por el contratista, en los estudios y diseño, porque nosotros siempre hemos sido respetuosos de todo el tema de apego a las normas ambientales, el respeto por todas las normas y los hallazgos arqueológicos que haya, para el desarrollo

de nuestros proyectos, y digamos que es una premisa que hemos tenido; usted mencionaba también, el puente la orquídea, efectivamente, Senadora, ese puente colapsó, ahí existe un debate jurídico por parte del Invías con el contratista, por esta situación, y lo que hoy se está haciendo, es ya implementando un plan de acción, yo creo la reacción por parte de las entidades del sector siempre ha sido oportuna y se está instalando uno metálicos provisionales, que lo informan del Invías, deben estar instalados los dos, a más tardar en diciembre de este año, decirles adicionalmente que, pues nada.

En todo lo que tiene que ver con la variante Sogamoso de los 7 kilómetros se va a adelantar, Senadora, toda la gestión social, predial, ambiental, y todos los pilares de sostenibilidad para el desarrollo del proyecto, en la longitud proyectada, y pues estamos en la culminación de lo que son los estudios y diseños, tal como les fue anunciado, pues en la respuesta que se les dio al congreso y al cuestionario; Senadora, en cuanto al listado de los Solarte, acá me permito decirle que por parte de la INVÍAS, si quiere pues posteriormente lo podemos revisar en detalle, hoy únicamente se encuentra un contrato para el corredor, Honda Manizales, y valga la pena resaltar que fue un corredor o un contrato, que fue adjudicado en el año 2015; está Igualmente el proyecto del corredor del Paletará, que es uno de los de la estrategia de concluir de este gobierno, donde hay un consorcio, que es Solarte Sonacol, sin embargo, pues, se está revisando todo lo que es la participación de Solarte; pero por parte del Invías, no existen proyectos adicionales a cargo de los Solarte, le repito, pues ahora podemos revisarlo, porque pues vi el listado y si uno se mete incluso a la página de los Solarte, pues uno ve un listado más largo, pero eso es digamos la relación que tenemos ahora.

Ahora el presidente de la ANI, también se va a referir a los contratos de concesión, porque usted sabe que se han cedido, y en lo que hemos trabajado es en la continuidad de los proyectos, y decirles luego que, haciendo todas estas claridades, pues yo le daría la palabra al doctor Manuel, y al final miramos si existen algunas dudas, para que se refiera puntualmente al proyecto BTS.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Director Manuel, director de la ANI.

Doctor Manuel Felipe Gutiérrez, Director Agencia de Nacional de Infraestructura (ANI):

Muchas gracias Presidente, con un saludo muy respetuoso para todos los integrantes de esta Comisión, a usted por supuesto, a la citante, la doctora Aída, por quien tengo la mayor consideración y el mayor respeto; yo creo que, Presidente, vale la pena hacer varias precisiones, frente a lo que presenta la Senadora Aída Avella; lo primero, nosotros, puedo, yo podría ser irresponsable y decir que estas adiciones no se hicieron en este gobierno, y que ya tendría que ser quién la suscribió, quién debería responder, pero yo soy el Presidente de la Agencia

Nacional de Infraestructura y tengo que responder por la ANI, y acá estoy poniendo la cara, y en cuántos debates, usted quiera, Senadora, nosotros estamos listos, por supuesto.

Lo primero, usted hace un señalamiento que es impreciso y es inadecuado; el valor del ingreso esperado de este contrato es 1.2 billones de pesos, el 50% de 1.2 billones de pesos son 600 mil millones, el valor del ingreso esperado de ese contrato es 1.8 billones de pesos; desconozco usted, porque dice que se está violando el artículo 42 de la Ley 80, cuando estamos hablando de un 50%, en adición al valor del contrato, que es el ingreso esperado fijado, cuando pasamos de 1.2 a 1.8 billones de pesos; puede que yo me esté equivocando, pero pues hasta donde yo sé, el 50% de 1.2 son 600 mil, entonces lo vuelve 1.8, primer tema que es impreciso; segundo tema, Senadora, usted da a entender que siempre estuvo este proyecto contratado en doble calzada, eso no es cierto, Senadora, eso es totalmente falso, de hecho si usted revisa la estructuración, usted que es muy juiciosa en todos estos aspectos y muy meticulosa, usted podrá ver, que este proyecto solamente iba en doble calzada hasta el peaje el roble y tenía un alcance progresivo, previsto de doble calzada, hasta el Sisga, nunca estaba en el alcance inicial del contrato de concesión la doble calzada, como usted menciona, hasta Sogamoso, eso es falso, Senadora, y la invito con el mayor respeto, a que revisemos los documentos contractuales, los otros y demás correspondientes, porque lo que usted está presentando, no es cierto, y se lo digo con el mayor respeto, pero con la mayor firmeza en el rol que yo tengo; este contrato de concesión, sí fue adicionado en el año 2003, fue adjudicado por el gobierno pastrana y fue adicionado en el año 2003, para hacer la doble calzada, y la doble calzada nunca llegaba hasta Sogamoso, el alcance que se incluyó en el contrato de concesión, con las modificaciones subyacentes, es el contrato que se tiene hoy; el contrato no iba en doble calzada, desde la y de Tibasosa, eso no es verdad, Senadora, y si usted tiene el documento donde dice que va y se extiende la doble calzada hasta Sogamoso, lo invito a que lo saque, porque eso no es cierto, en el alcance inicial del contrato de concesión, eso no existió.

Ahora bien, usted menciona que los Solarte tienen una serie de concesiones, y le soy franco, de las que nosotros hemos contratado, no están, pero las que usted menciona, tampoco están en los Solarte. Voy a hacer un resumen muy cortico, la malla vial del Valle del Cauca, la malla vial del Valle del Cauca, fue un contrato de concesión de quinta generación que adjudicamos nosotros y lo tiene el fondo de capital brasileño, patria Colpatria; usted dice que tiene la concesión Pasto- Rumichaca, realmente desconozco cuál pueda ser su fuente, Senadora, pero ese proyecto es de Sacyr, que es una firma española; usted dice que tienen BTS, BTS como usted bien lo presentó, ya no es de los Solarte; Mocoa Santana, que es la concesión que va desde Neiva, que fue un problema, tampoco es de los Solarte, en este momento; es del

Fondo de Capital Patria, con Multibanca Colpatria; conexión norte, Senadora, tampoco es de los Solarte, conexión norte es de Menzel Amín y está asociado con el grupo Ortiz; la IP de la vía el Puerto, Senadora, esa concesión se liquidó hace 3 años, esa concesión ya no existe, entonces yo con muchísimo gusto y cuando usted quiera, nos sentamos, revisamos las cifras; hay críticas que por supuesto uno toma nota y revisa, pero hay una serie de imprecisiones que yo sí quiero y es mi deber poner acá, en esta Comisión.

Ahora bien, usted cita a Mauricio Cárdenas Santamaría, en su artículo del 2005, que es un famoso, que él hizo en Fedesarrollo con Alejandro Gaviria y Marcela Meléndez, en el último libro de Mauricio Cárdenas, en el capítulo uno, lo primero que dice Mauricio Cárdenas, es que las concesiones, y usted lo cita como una gran autoridad, de hecho lo dice, y Mauricio Cárdenas nos dice que las concesiones han permitido un avance en Colombia en 7 años, que no se había detenido en 200 años, entonces pues, me parece muy bueno que usted reconozca la autoría de Mauricio Cárdenas, sobre este tema, porque acá nos está mostrando realmente que los avances son significativos, y si usted quiere, entro bastante más al detalle de cada uno de los otros, pero hay uno que me sorprende bastante, y es que usted dice, que en ese contrato está incluido la transversal del Sisga, eso no es verdad, eso es un contrato de cuarta generación, y es un contrato de cuarta generación que lo está haciendo Menzel Amín, que fue adjudicado sobre el 2014-2015, que de hecho, le digo senadora, y me gustaría, si usted lo tiene a bien, que hagamos un recorrido por el proyecto, ese proyecto está en el 95%, una inversión cercana a los 700 mil millones de pesos, ejecutadas la mayoría en este Gobierno, entonces acá, estamos en un tema que por supuesto es muy importante, pero se hace una serie de afirmaciones, que considero yo, Senadora, que son muy fuertes y no tienen sustento, y se lo digo con el mayor respeto, no es verdad que 1.8, que es el valor actual del contrato, implique una vulneración y que se haya volado el 50%, previsto para estos proyectos de tercera generación, estamos hablando de un precio inicial de 1.2, el 50% de 1.2 es 1.8, entonces hay una serie de modificaciones y yo sí comparto esa lectura, y debo ser leal académicamente con lo que yo he escrito, y con lo que yo, en lo que he trabajado; una de las críticas grandes, Senadora, que usted bien la trae, es que se hizo una crítica fuerte a la renegociación de los alcances de los contratos de concesión en tercera generación; en cuarta generación, recordará usted, que esa es la modificación grande que se introdujo con la Ley 1508, y nosotros no hemos hecho modificaciones a los alcances, por fuera del corredor concesionado; en esa crítica, Senadora, yo estoy de acuerdo con usted y lo he escrito en varios artículos, hay cosas publicadas sobre eso, yo estoy de acuerdo con usted en esa crítica, que no se podía modificar el alcance de los contratos de esa manera, incluyendo tramos que estaban por fuera, pero eso se corrigió la cuarta generación, y para eso salió la Ley 1508, y le recuerdo, en la Ley 1508, el cupo de adición de

los contratos pasó de 50% al 20%, porque ahí hay una que está intermedia, es el artículo 28 de la 1150, acabada el 60% del plazo, y esa modificación fue hecha en la Ley 1508, que me parece una muy buena ley, llama la Ley 1508, vea usted como, Senadora, lo que usted está diciendo se recogió, y ni siquiera fue este Gobierno, nosotros por supuesto, ya recogemos la experiencia 4G, pero en 3G para 4G, se introdujo por ejemplo, una modificación sustancial y se requería que los proyectos estuvieran debidamente estructurados, y eso implicó, que el primer contrato de concesión en el Gobierno anterior, se adjudicará hasta el año 4; en el año 2014, se adjudicó el primer contrato de concesión, ¿sabe por qué, Senadora?, porque estaban estructurando los proyectos y esta estructuración de los proyectos fue muy importante para poder avanzar.

Ahora que no se tuvieron en cuenta otros temas, como temas sociales, que usted llama, nosotros los estamos recogiendo en la quinta generación de concesiones, y estamos poniendo un rubro especial para inversión, en las comunidades, que no estaba previsto en cuarta generación y nosotros estamos avanzando, justamente recogiendo la experiencia 4G, pero lo que usted está trayendo de tercera generación, fue recogidos en la Ley 1508, en la estructuración de la cuarta generación de concesiones, por supuesto se tuvo en cuenta, y esas modificaciones de los alcances, también las define de manera muy clara la Corte Constitucional en la Sentencia C-300 de 2012, donde analiza la jurisprudencia del Consejo de Estado, en la distinción que existe entre adición de contratos y contratos adicionales y traza una línea muy clara, que nosotros hemos respetado; si usted revisa las modificaciones que este Gobierno ha hecho en los contratos de concesión de cuarta generación, no va a encontrar un solo caso, que estamos metiendo vías que están por fuera del alcance inicial, eso no lo estamos haciendo, Senador, porque si estamos aprendiendo de la experiencia, entonces recojo la primera parte, yo podría acá simplemente haberme sentado y dicho: qué pena esas modificaciones no las hicieron en este contrato; pero yo acá soy el Representante legal de la ANI, y también creo que es importante para el debate público, traer las cosas como son, entonces, sí, con el mayor respeto, Senadora, hay una serie de imprecisiones que yo sí debo señalar a la opinión pública, porque es mi deber como Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, también poner las cosas como son; ahora sobre el diálogo con las comunidades, le quiero contar, respeto mucho lo que hicieron los muchachos en Boyacá, que usted lo conoce, fruto de eso, se otorgaron más de 3.600 tarifas diferenciales y los negociamos con ellos, y fue un logro del diálogo, realmente, ahí no se utilizó el ESMAD, entre todos trabajamos; ¿quiere saber quién fue el principal impulsor de la doble calzada y la que conllevó a las modificaciones de los contratos?, el entonces Gobernador de Boyacá, que es Senador del Partido Verde y una persona que me genera el mayor respeto, y la mayor admiración, entonces Senadora, con muchísimo gusto, yo estoy

listo cuando usted quiera para dar los debates, este Gobierno está listo para poner la cara en Política de concesiones, tenemos mucho para mostrar, vamos a ejecutar más de 30 billones de pesos en obra, y le digo una cosa, nunca se había ejecutado en este país la cantidad de obras que estamos haciendo, nunca, nunca había pasado, y los resultados que estamos teniendo, nunca se habían entendido en infraestructura en este país, no es exclusivo de este Gobierno, es un programa que viene desde hace 30 años, y la concepción Briceño-Tunja-Sogamoso, si le muestra algo, es un proyecto que se empezó a estructurar en el Gobierno Samper, se adjudicó en el Gobierno Pastrana, y ha pasado por el Gobierno Uribe, Gobierno Santos y nosotros; y también quiero mencionarle algo, Senadora, como consecuencia de ese proyecto, las condiciones de movilidad entre Bogotá y Tunja, han cambiado sustancialmente, y desconocerlo, simplemente no tiene sentido, ha cambiado sustancialmente; que las cosas se pueden hacer mejor, pues claro, y eso es a lo que llama, en el artículo que usted menciona de Alejandro Gaviria y de Mauricio Cárdenas, que ese artículo lo conozco bastante bien, a lo que ellos llaman es a construir sobre lo construido y eso es lo que nosotros estamos haciendo, Senadora, y son autoridades sobre el tema, como usted bien lo menciona. Presidente, muchas gracias.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Pues, obviamente se le amplió al Presidente de la ANI el tiempo, pero eso es con el fin de garantizar el debate, y que a la ponente se le dé las explicaciones que ha requerido, y por lo tanto, por eso no le cortamos en su exposición, y aquí hay gente de la región, como el doctor Jorge Cortés, exdiputado de Boyacá, pendiente qué es lo que pasa con estos debates de control político, además muy importante, no solo para Boyacá, sino también para Cundinamarca y toda el área circundante. Tiene la palabra la directora de la ANLA, que me dice que va a hablar 2 minutos, pero sabe que el tiempo es 5. Bien pueda, tenga las consideraciones, después tiene la palabra el Senador García.

Doctora, directora de la ANLA, Ana Mercedes Casas Forero:

Buenos días para todos, y muchas gracias, le agradezco aquí la invitación a la mesa directiva de la honorable Comisión Cuarta del senado, a la doctora Aída Avella, por traernos este tema aquí a la mesa. Nosotros queremos aclarar primero, o manifestar, que en este momento como usted lo manifestó, en el 2014 por parte de la ANI, nos presentaron las diagnóstico ambiental, alternativa a la construcción de la variante, en donde la ANLA, el 3 de diciembre de 2014, manifestó que no requería diagnóstico ambiental de alternativas; a la fecha, la autoridad ambiental, no nos ha llegado el estudio de impacto ambiental, para cursar el respectivo trámite de licencia ambiental, por eso decía que era muy cortito, porque a la fecha, no ha iniciado el trámite ante la autoridad, solamente quería como mencionar

la parte final, que por parte de la ANLA, nosotros no tenemos licencia ambiental, relacionada con carbón en Boyacá, y también como lo mencionó la doctora Aída, respecto al tema del proyecto COR-15, nosotros obtuvimos las audiencias públicas en agosto, donde escuchamos a todas las comunidades y garantizamos los mecanismos de participación ciudadana, donde nosotros, en nuestro concepto técnico y acto administrativo, lo acogimos la evaluación de este estudio de impacto ambiental, recogimos cada una de las consideraciones de las comunidades y dimos respuesta, y se tuvieron en cuenta esas inquietudes, dentro de nuestra decisión. Muchas gracias.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

De acuerdo, a quienes han pedido la palabra, tiene la palabra el Senador, si tiene, y cierra la citante, la doctora Aída Avella, ¿sí?, y como no hay más, como nadie más ha pedido la palabra, entonces, inmediatamente cierre la citante, se levanta la sesión.

Honorable Senador, doctor Yesid García Abello:

Presidente muy amable, un saludo muy especial a los funcionarios que nos acompañan en este debate, yo quisiera ir un poco más allá, a manera de reflexión del debate concreto, yo quiero referirme a que no se puede partir de que el modelo de concesiones no tiene problemas, y problemas muy graves en Colombia, porque el modelo de concesiones ha estado atravesado por un factor negativo, que por mejor voluntad que haya por parte de funcionarios o de sectores del Gobierno, no puede avanzar con ese lastre, es el tema de la corrupción; las concesiones son tan buen negocio, que dieron para las coimas de Odebrecht, en miles, miles de dólares, es decir, es una inflación en las coimas, una subida de estándares de coimas, de compra de conciencias, que Colombia jamás había visto, y Odebrecht se convirtió en el segundo escándalo en Colombia, después de Reficar. Usted no se puede partir de que todo es perfecto, hay que interponer el oído en tierra, como dicen los campesinos, y al poner el oído en tierra, es escuchar ese rumor del río subterráneo, que está haciendo advertencia, y que el Gobierno, los gobiernos deberían tener en cuenta, por ejemplo, ustedes han notado que cada vez que hay un paro cívico, o una movilización popular, o una movilización campesina, lo primero que se golpea físicamente, como una especie de rabia contenida por parte de la muchedumbre, son las casetas de los peajes, los cuales se han convertido por su valor, por el costo de pagar un pasaje, por el incremento de costos, porque solo el 45% de los costos del transporte de carga, según el DANE, en un elemento odiado por la mayoría de los colombianos; claro, esto puede que no tenga importancia para algunos funcionarios, pero eso tiene importancia para los colombianos, tiene importancia de la opinión sobre un Gobierno, y debe ser reconocido; cómo así, cómo así, que el peaje, por ejemplo de Turbaco, frente al cual, hay un acuerdo de pagar una tarifa diferencial, todavía

se cuestiona y se insiste en la vieja tarifa, en el peaje de Turbaco, cuando es una concesión que está terminada; quiero preguntarle a los funcionarios, entonces, en el modelo de concesiones, ¿cabe, que acabe la concepción y se siga cobrando el peaje? , ¿o cómo es?, cuando hay una concesión en el tema del petróleo, se soporta que eso reviente a la Nación, eso no se cumple en el tema de las vías; yo quisiera llamar la atención sobre ese punto y sobre el valor de los peajes, señores funcionarios, esto es una cosa absurda, cómo va a haber en la vía al mar, entre Barranquilla y Cartagena, 2 peajes de \$14.200.

Doctor Meisel, Presidente de esta Comisión, no vamos a decir nada al respecto, son \$65.100, el peaje para una tractomula en ese mismo trayecto, y podré hacer una enumeración, para eludir hablar de la vía Villavicencio, eso es una vergüenza Nacional, cuántos años llevamos en esa carretera; cuántos años antes de pagar peaje, sufriendo derrumbes, y cuántos años con los peajes, y todavía no podemos transitar con entera confianza por esa vía; creo, señores funcionarios del Ministerio de Transporte, que es hora de una reflexión autocrítica y seria, menos prepotencia, menos anuncios y más consideraciones reales de la situación que vive Colombia, y de la importancia que tienen las vías para el desarrollo del país, era eso simplemente, Presidente.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Con el fin de dar garantía, Senadora Aída, como citante, por favor cierre su intervención, y respecto a lo que acaba de decir el Senador, y sus conclusiones, espero, el Ministerio de Transporte y la ANI, concluyan, para levantar la sesión. Senadora Aída, tiene la palabra.

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

Muchísimas gracias, señor Presidente, aquí tengo algunos documentos, director de la ANI, usted es un estudioso funcionario, que vive pendiente de las carreteras y de los contratos, y sabe muchísimo de esas cosas, usted por supuesto ha escrito algunos artículos, entre otras cosas, que tienen que ver con todo lo que he dicho, usted escribió un artículo que se llama concesiones viales de escudo y de improvisación, ¿cierto?, que con adición a las BTS, se superó el límite legal de la adición de los contratos, que estaba prohibido por la Ley 80 de 1993, entonces, usted escribe una cosa y viene aquí a decirnos, poco, menos, otra, y claro, acá en la fuente de las obras de los Solarte; usted nos dice, no ya no tenemos obra con los Solarte, por eso le dije, es un revendedor de carreteras, entonces, hay un momento en que él no puede, por X razón, ahora me imagino que porque está en la cárcel, o no está en cárcel, bueno, me imagino que no puede estar construyendo carreteras, entonces, ¿que hizo con las carreteras, que él no estaba haciendo?, simplemente las cedió, nosotros tenemos realmente que contestarle a la gente, y esa carretera que se llamó Briceño-Tunja-Sogamoso, ¿por qué pusieron a Sogamoso, para engañar a los

sogamoseños?, ¿para qué la pusieron?, pues han debido decir, Briceño hasta la Y de Tibasosa, y entonces todo el mundo dice, bueno pues, está es la Y de Tibasosa, ¿para qué pusieron Sogamoso?, ¿para engañar a una población, para que votara por determinados candidatos?, entonces, a mí me parece que está muy mal hecho, de parte no de usted, porque no era el director de la ANI, pero de parte de quienes dirigieron la ANI, y si este es un Estado, tiene que haber definitivamente una consecuencia, y si se trataba de terminar obras ¿por qué no las terminaron?.

Es que yo sí creo que aquí hay enormes cosas, que como yo no fui, eso fue otro, entonces, como yo no hice la paz, tampoco hago nada por la paz, eso no es correcto, y lo que nosotros reclamamos es que efectivamente, que haya pues algo distinto, la revendieron, la cedieron, como dice el Presidente de la ANI, es otra cosa, pero que ahí estaba Solarte, estaba Solarte, entonces aquí tengo, incluso documentos, que cuando quiera también los vemos, aquí tengo las obras que los Solarte tienen participación, y este es un documento reciente, que además lo saca la República, que son bastante estudiosos en la parte económica, también, y que tienen además citas muy especiales, porque claro, hay mucho conocimiento y experiencias en el sector de la infraestructura, pero no es necesario que se desvíe el debate, haciendo precisiones a medias; doctor, usted a lo mejor conoce las mismas carreteras, por supuesto, que en ese contrato que está prevista esa situación de los 79.000.998 millones, adicional al alcance del objeto del contrato de la concepción 0377 del 2002, las actividades y obras del sector Sisga, el secreto y aquí tengo incluso, la fecha y todo y cuando quiera, si quiere se lo muestro, no sabía que usted nos iba a contestar que no tenía nada que ver en eso, claro, en un sector, y también conozco la carretera del Sisga, fue antes, incluso como unos días antes de que el Presidente fuera a inaugurarla, y me tocó también la carretera de Villa Nueva a Villavicencio, es una vergüenza lo que han hecho ahí, los de la ANI, incluso encontré chalecos de la ANI y me fui a preguntarles por qué estaban haciendo esto; una carretera que no dura más de 3 y media, 4 horas, me eché 10 horas ¿por qué?, porque ustedes desbarataron la carretera, toda; y si no es de la ANI, bueno yo le pregunto a un señor que tenía un chaleco de la ANI, oiga señor de la ANI, ¿por qué hacen esto?, me dijo, no es que yo no soy de la ANI, me regalaron este chaleco.

No engañen a la gente, creyendo que están haciendo un control de la ANI, y no hacen nada, pues ahí, señor director de la ANI, no sé si usted la ha recorrido, tampoco es objeto de este debate, pero no es posible que tengan a la gente en un trancón, hora y cuarto, 45 minutos, 35 minutos, como nos tocó a los habitantes, que llevaban niños, que no hay un árbol en esa carretera, no sé cómo hacen ustedes para resistir que los trabajadores, de 40 grados, bajo sombra, no tengan un árbol en toda la carretera, y le hablo no solamente de la carretera del Sisga, sino

también la que ustedes están haciendo, de ahí de Yopal a Villavicencio, eso no se hace con la gente, cómo así que ustedes se la venden al señor Sarmiento Angulo, pero ese es otro, ese es otro debate que tenemos, el Sarmiento Angulo, ese es otro debate; se apropió de las carreteras del Llano y usted puede ser el técnico, y la persona que escribe, y que conoce, me imagino que de vez en cuando, o siempre, viaja por carreteras, lo hago muy frecuentemente, muy frecuentemente, y ahí en esa carretera le han subconcesionado, porque bueno, esa es la carretera de Sarmiento Angulo, pero él subconcesiona, lo mismo que han hecho estos, entonces uno firma el contrato, o no, ese contratista subcontrata a otros, ese subcontratista subcontrata a otros, me le han dado queja los ciudadanos en Boyacá, que el último, el último que hace la obra, muchas veces le roban la plata, porque es tanta la subcontratación, después de que subcontratan, subcontratan y subcontratan, y el último que hace la obra se queda sin la plata, pero ha hecho la obra; ese otro debate que tenemos con relación a las vías, pero usted no puede aquí sacar de las castañas a los señores contratistas, porque no, no doctor, eso no se hace y no se hace por un funcionario público; usted antes era un estudioso, aquí tengo sus artículos, claro que usted, cuando seguramente escribió concesiones viales descuido e improvisación, de pronto pues no era el director de la ANI, pero me imagino que lo contrataron por eso, y no puede hacer cosas, no puede hacer cosas de las que escribió, y luego cuando es director de la ANI, sí, no, lo que pasa es que los chinos son chirriadísimos, todos los contratistas cumplen, no doctor, no cumplen, no cumplen y si usted ha recorrido el Magdalena, medio; hace 20 días estuve en la carretera, pero únicamente Bucaramanga, dejándome por el Magdalena medio, lo que habían hecho con la ruta del sol, es una vergüenza lo que uno encuentra, entonces el tipo no ha hecho nada, no han hecho sino trabajar como gente de bien, honrados hasta la pared de frente, y claro con los funcionarios que son muy buenos empleadores, pero que cuando llegan a las entidades, entonces uno aplica investigar, no, yo a usted también lo respeto como académico, ¿no?, pero no sé, si de pronto también recorre las mismas carreteras, o nos vamos, que yo conozco cuando hay otra carretera, por ejemplo a Villavicencio, desbaratada en un 85%, donde no podemos caminar los ciudadanos, pues que ha hecho la ANI, no sé qué es lo que ha hecho, pronto ayudemos a desbaratar toda la carretera, me parece una gran razón, no soy ingeniera, soy una ciudadana que cruza por las carreteras de este país, y no admite que la gente se llene de plata, porque se llenan de plata, ¿o no?.

Y por ejemplo, me han contado que algunas concesiones, especialmente Nariño, esto me lo recordaron hace años, que guardaban cajas y cajas, no sé por qué no las ponían en el banco, por algo debe ser, en fin, ese saldo, que de todas maneras tendría que investigar, señor Presidente de la Contraloría, para ellos no existe esos incumplimientos, y yo sí creo que hay necesidad de decirle la verdad a la

gente; no nos pongan cosas que no cumplen, y que no son, sino la hizo usted, alguien la hizo, pero eso lo hiciéramos, entonces todo el pueblo de Sogamoso, esperaba doble calzada, para venir diciendo, después de 20 años, oiga no, esa carretera no era hasta allá, se nos fue la mano; para las cuestiones electorales, entonces, usted tiene que ver también, lo que piensa la gente, lo que sufre la gente, porque no hay derecho, por ejemplo, a que en Montería, que lleguen y nos cobren un peaje al salir del aeropuerto; yo le pregunté un día a una señorita, que cobraba, le dije, ¿qué peaje me cobran?, ¿el peaje del avión?, me acabo de bajar de un avión, que está como a 200 metros del aeropuerto, ¿qué peaje nos cobran?, ¿el aéreo, o los 200 metros que acabo de pasar? entonces, no supo, dijo, no pues yo simplemente cobro, le dije, ¡no!, pregúntele por ahí al jefe, dígame que hay señores y señoras que estamos muy inquietos por este peaje, pero como estoy aquí con el director de la ANI, ¿qué peaje me cobran, señor director de la ANI?, ¿cuál?, ¿el aéreo, el terrestre, los 200 metros?, entonces me dijeron que eso iba para Corozal, y pues yo no sé dónde, sí, porque no me lo cobran, si voy para Corozal, yo iba para Montería; no, tiene que pagarlo, ah sí, tenga, tenga, tiene que pagarlo, porque esos son los bloqueos institucionales, si usted no paga, eso es como una vacuna, si usted no paga no pasa, y de verdad, entonces el que tiene que hacer alguna diligencia, entre otros, usted, me imagino que también le han cobrado cuando va a Montería, usted no se ha preguntado ¿por qué nos cobran ese peaje?, no tiene ni idea, pero en fin, estamos en la discusión de este proyecto, y como círculo tanto por esa carretera, doctor, ¿usted ha visto en grandes tramos, los recolectores de agua, por ejemplo?, ¿eso estaba en el contrato, no estaba en el contrato, que nos hicieron, que no nos hicieron?; me tocó, porque hace algunos años, yo creo que esto también fue objeto de sus estudios, ¿por qué nos iban a pasar la carretera por encima del Puente Boyacá?, yo personalmente estuve hablando con Vargas Lleras, era el dueño de esas carreteras en ese momento, y tenía mucha relación con el señor Solarte; estuvimos mirando por qué nos iban a destruir el principal testimonio de la independencia de este país, y les tocó hacer el trato por otra cosa, porque el pueblo de Boyacá, que puso además los lanceros y los muertos, ahí en el Puente de Boyacá no iba a dejar destruir un testimonio vivo de la independencia de este país, y tocó hacerlo por otro lado, entre otras cosas, nos afectó parte de la historia de ese monumento, pero no lo hicieron como lo querían hacer, ¿por qué?.

Señor Presidente, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:

Senadora, lleva 15 minutos, le voy a dar 5 más.

Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:

Sí, ya, muchísimas gracias, usted es muy comprensivo, y sé que también pelea por su región, por supuesto que yo peleo por todo el país, porque además lo recorro y hablo con la gente, no tanto con los funcionarios, porque siempre tienen el discurso

de que todo está bien; no yo hablo con la gente del común, con el campesino en la tienda, con la señora que hace las empanadas, o con el que muele en el pueblo y también con el comerciante que tiene necesidad. Los boyacenses se sintieron heridos, se sienten, porque la mayoría son campesinos que, que trabajan el campo, en dificultades enormes; lástima que no podamos dar ese debate, que tenemos tantas ganas de darlo, ¿por qué, por ejemplo, el campesino está tan afectado por esos tratados de libre comercio que arruinaron la economía nacional?, y ahora, Presidente, no hay harina de trigo en Colombia, está escaseando, por eso es que el pan ha subido 100 pesos, y me pregunté que de pronto era en Sogamoso, pero no, hay regiones donde pasa exactamente lo mismo, y yo sí creó, doctor, con el respeto que usted se merece, por supuesto, que vamos a tener que hacer muchas cosas, directamente con la gente, pulsando lo que piensa, porque no es posible, a ver, yo lo que vi en la carretera que va al Llano, ahí por Villanueva, que cruza por el Sisga, lo que vi es que están reparando, no que están construyendo las 4G, eso fue lo que vi, pero a lo mejor usted tiene otra visión, a lo mejor usted pasó en helicóptero y vio mejor las cosas, pero yo que la pasé por carretera, que estuve retenida, que hablé con funcionarios supuestos de la ANI, que no eran de la ANI; por favor, pidan a sus funcionarios que no regalen los chalecos, porque entonces uno no sabe con quién habló, si son de la ANI, si no son de la ANI, si regalaron los chalecos, si no los regalaron, etcétera, y yo creo que la gente necesita respeto en cada zona del país, porque por supuesto, también, Presidente, crucé hace muy poco por el Eje Cafetero, hace 15 días estaba en el Eje Cafetero, y no quiero tocar ese problema, porque a lo mejor no, no lo llamé porque estaba visitando a la gente, y yo a usted aquí lo saludo a cada rato, pero, pero ¿a los campesinos quien los visita?, cuando lo llaman la ANI, la ANI para las audiencias, es para ni siquiera escucharlos, porque yo estuve presente en la audiencia de Tasco, y tal vez, vi después otras dos audiencias, ¿y qué pasó?, lo de la ANLA, fue completamente ignorado por la entidad, la gente se preocupó, estuvo presente, conoce los nacimientos de agua, etcétera; para la ANLA, eso no representó absolutamente nada, y yo sí creó, señor director de la ANI, y con el respeto que usted se merece, le voy a mandar, si usted me permite su teléfono, voy a mandar los documentos, para que usted no venga a decir aquí, que también no son las cosas, que no son ciertas, pues no, señor director, si en algo nosotros nos documentamos, es en las carreteras, porque las transitamos, porque además nos parece que ha sido una ofensa, y que el estallido social, uno de los problemas graves, lo hicieron ustedes, y no sé si fue el Gobierno anterior o el doctor Samper, no, el estallido social fue en este Gobierno, y uno de los puntos centrales fueron los peajes.

Honorable Senadora doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:

En cantidades, la gente salió, realmente muchos los tumbaron, ¿por qué?, porque sienten que es

una vacuna, porque siente que es un abuso con los ciudadanos, y por supuesto este Congreso tiene la obligación, señor Presidente, de escuchar no solamente a los funcionarios, sino de salir hablar con los ciudadanos, sentir sus preocupaciones, ver cómo los maltratan, ¿no?, claro con términos muy profesionales, con términos muy académicos, pero la gente realmente se siente avasallada, se siente un poco con la arrogancia, no solamente de algunos funcionarios, sino también del Presidente de la República, que se cree realmente reyezuelo, y entonces aquí, los ciudadanos seguiremos haciendo estos debates políticos, así se incomoden algunos funcionarios, por supuesto que se van a incomodar, presidente, por supuesto, porque este no es un club de aplausos, aquí hay representantes de los ciudadanos, que no tenemos votos comprados y tenemos votos de opinión, y podemos decirles con franqueza lo que ocurre en este país; distinto a otros que se callan por determinadas razones.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Doctora Aída.

Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:

De nuestro debate interno, muchísimas gracias, señor presidente, le agradezco muchísimo su paciencia, pero hay necesidad también de decir las cosas.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Con usted siempre dando garantías en los debates, aquí no estaba contemplado, pero como usted lo mencionó, la Contraloría General de la República, sí está en plataforma, le vamos a dar máximo 3 minutos; al doctor Luis Fernando Mejía de la Contraloría General, por favor, le pido sea muy breve, puesto que ya vamos a cerrar con la intervención de la viceministra, el director de la ANI y se levanta la sesión.

Doctor Luis Fernando Mejía Gómez, Contralor Delegado:

Muchas gracias señor Presidente, le agradezco muchísimo su gentileza, por supuesto, un cordial saludo a todos los honorables Senadores de la Comisión Cuarta; un saludo especial, también, a la honorable Senadora Aída Avella, y por supuesto también, a la señora Viceministra de Infraestructura y a los señores directores de las entidades del sector transporte; como usted bien decía, señor Presidente, la Senadora en su presentación, pues hizo varias alusiones a la participación de la Contraloría General de la República, en el proceso de revisión del proyecto concesionado Briceño-Tunja-Sogamoso, y pues considero mi deber mencionar lo siguiente, señor Presidente, y honorable Senadora Aída Avella, efectivamente la Contraloría desde el año 2009 hasta el año 2020, ha hecho diversas actuaciones en la revisión del proyecto Briceño-Tunja-Sogamoso, y tengo acá, pues un reporte corto de lo que han sido esa adaptación durante esos años, casi 11, y debo

pues mencionar, que efectivamente han habido 20 hallazgos de tipo administrativo, adicionalmente ellos, con presunta incidencia fiscal, por valores cercanos a 110.000 millones de pesos, también dentro de estos hallazgos, ha habido 15 con presunta incidencia disciplinaria, que como es el deber de esta entidad, fueron trasladados a la Procuraduría General de la Nación, y por último, también, hubo 5 hallazgos con presunta incidencia penal, que insisto, en cumplimiento del deber, fueron trasladados a la Fiscalía General de la Nación, entonces, honorable Senadora, sí creo que es importante que usted tenga presente, que ha habido actuaciones de la Contraloría General de la República a lo largo de los últimos 11 años, y cierro, señor Presidente, para, en aras de facilitar el desarrollo de la, del debate, haciendo una exaltación de dos preguntas, que me parece que hizo la Senadora Aída Avella en su cuestionario, que bien vale la pena reflexionar sobre las respuestas, y es básicamente el tema de la Senadora pregunta, ¿cuál ha sido el ingreso por peajes hasta la fecha? y entiendo que la Agencia Nacional de Infraestructura, en la primera respuesta, manifiesta que está cercano a 1.7 billones de pesos, y también, en la tercera respuesta, la Agencia Nacional de Infraestructura, menciona que el ingreso esperado es de 1.8 billones de pesos, entonces, desde ese punto de vista, quiero exaltar ese buen cuestionario, y por supuesto el debido cumplimiento de la ANI, al responder, y llamar la atención de que podamos analizar, entonces, cuál es la expectativa de alcanzarse ese ingreso esperado, en una fecha anterior al año 2032, como está previsto. Señor presidente, le agradezco mucho su gentileza y por supuesto seguimos atentos a la culminación del debate. Muchas gracias.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Tiene la palabra la viceministra.

Doctora Olga Lucía Ramírez Duarte, Viceministra de Infraestructura:

Gracias Presidente, yo quiero dejar, Senadora y Senador, decir un par de reflexiones frente a los comentarios finales, y es que el Senador, lejos de hablar de la perfección en las concesiones, creo que hemos sido un Gobierno, y lo mencionaba el Presidente, que hemos aprendido las experiencias, y ha sido la primera instrucción que nos han dado, desde el Presidente, la Ministra, y es que hay que aprender de las experiencias pasadas, de hecho, apenas llegamos, recuerdo que Manuel era Viceministro y se hizo toda, se recogieron todas las experiencias de la antigua generación, precisamente para evolucionar, y por eso es que ahora se está trabajando en la quinta concesión, entonces, lejos de ser perfectos, estamos trabajando en las lecciones aprendidas, precisamente para fortalecer, digamos, las nuevas concesiones, era como el primer mensaje. Usted tocaba dos puntos, senador, el tema de la reversión, o la terminación de los proyectos de concesión, y qué pasa cuando ya revierten, y con esos peajes, y es el tema de tarifas elevadas; yo acá simplemente quería hacer referencia, muy breve, a

que también somos conscientes, y la Ministra nos ha dado la instrucción de trabajar en una política de peajes, eso lo hemos dicho, en eso estamos trabajando.

Sin embargo, somos respetuosos de lo que hoy tenemos en nuestros contratos, y haciendo también una gran salvedad, y es el tema social, Senadora, yo creo que usted lo decía ahora, y lo hablamos al principio, de ir y hablar con la comunidad, creo que hasta hoy habíamos hablado por teléfono, pero yo también consideré que todos nosotros, todo el equipo de transporte, ha sido un equipo que va al territorio, ustedes lo pueden ver del director del Invías, ustedes lo pueden ver del Presidente de la ANI, y de todo del equipo, y yo propiamente, obviamente cada entidad tiene sus proyectos, a mí que me toca, ir a hablar con las comunidades indígenas, cuando hay algún tema complicado y obviamente sale el tema de infraestructura, lo hablábamos al principio, eso es una deuda que se tiene, estamos trabajando, como lo decía también el Presidente, creo que la inversión en infraestructura, el programa que vamos a dejar en este Gobierno, es de verdad bastante ambicioso, sin precedentes y en una coyuntura, que es hoy, la pandemia, para todo el proceso de reactivación; pero lo que decía, en cuanto al tema reversión, estamos trabajando en una política, donde uno de los temas que vamos a ver, es precisamente eso; ahora, hoy tenemos disposiciones legales, que establecen que ese recaudo de peajes no es únicamente para el proyecto, que ya sabemos que tiene un componente asunción de riesgos para el privado, y demás; digamos, el componente de la tarifa, tiene un cálculo de un estudio económico, y demás que se revisa, pero a lo que vamos, es a la parte de esos dineros, también se deben por ley, eso no lo estoy diciendo yo, reinvertir en la malla vial, a cargo del Estado; yo les quería dejar hoy solo un dato, y es que el Invías, estamos hablando qué pasa cuando terminan las concesiones; hoy el Invías tiene 45 estaciones de peaje en 15 departamentos del país, esto representa un recaudo en el 47% de los departamentos para la atención de la totalidad de la red vial Nacional; estoy hablando de la que está a cargo del Invías, no concesionado, y esto corresponde a más de 12.000 km, que es digamos lo que debe, o está a cargo el Invías, y tiene que atenderlo con esos peajes que tiene; eso no quiere decir que no se esté revaluando, qué pasa cuando termine el proyecto, si la tarifa debería ser la misma, si no debería ser la misma, qué debería pasar, entonces acá el mensaje es, entendemos el punto, hoy la ley nos dice, esa plata, hasta el 50% tiene que garantizar el desarrollo, mantenimiento, mejoramiento de las vías y el resto se debe invertir, digamos, en la red vial, a cargo de la Nación, pero esto es un tema que se está revisando; el tema de las tarifas, son muy elevadas, esto digamos que corresponde a los estudios que se hacen acá, de verdad insistimos en que la geografía y los proyectos, varían de zona a zona en el país; ustedes han visto, de verdad es impresionante ver los viaductos, ver los túneles, de verdad que las grandes obras de infraestructura que tenemos en este país, senadora,

porque yo pues, ahí sí muy respetuosamente, el tema del túnel de la línea, para mí es una de las grandes obras de infraestructura que tenemos en el país, esa montaña que se venía cerrando, que se logró con una serie de retos y de temas anteriores que pasaron, y que tratamos de solventarlos en este Gobierno, y que va a ser un proyecto que se va a estar entregando, porque nuestra premisa; usted hablaba ahorita de reflexiones y de anuncios, nuestra premisa es, la Ministra nunca nos dice anuncie, es con hechos, y si ustedes ven, estamos yendo o está yendo el Presidente, la Ministra, porque estamos terminando las obras, son las obras que le pertenecen de verdad a todos los colombianos, y verdad, Senadora, a nosotros nos complace que ustedes vayan, y para eso estamos, para que nos digan, mire esto está mal, esto se puede mejorar, y para eso estamos acá, hoy unos últimos mensajes, somos de verdad, absolutamente respetuosos de la ley, creo que ya el debate, digamos académico y demás jurídico, en cuanto a ese proyecto BTS, puntualmente pues ya se dio la posición, pero nosotros hemos sido absolutamente respetuosos de la ley, en las adiciones y en cualquier otro componente, muy cuidadosos, y de hecho, un especial saludo al contralor, que me complace verlo nuevamente, encontrarlo, pero nosotros trabajamos muy de la mano de los entes de control, porque somos respetuosos de la norma, porque nos interesa que haya transparencia en la información, trabajamos mucho con la comunidad, y esto va de la mano, también, con la sostenibilidad, desde el punto de vista ambiental y ecológico, en el desarrollo de nuestros proyectos; entonces, yo culminaría diciendo, que por supuesto que habrán temas por mejorar, por eso estamos acá, a escuchar, pero siendo enfáticos en cosas, sí, como la premisa en la instrucción que nos ha dado la ministra, y en la que hemos trabajado nosotros, todo este tiempo. Gracias presidente.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

No Aída, espere que termine el de ANI, y ahí no le puedo dar un minuto, porque toma 5, y hemos sido generosos; el de, de la ANI, el presidente va a dar sus respuestas,

Doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Director Nacional de Invías:

Muchas gracias presidente. Senadora, valoro muchísimo que usted me lea, y valoro muchísimo que usted esté pendiente de lo que yo escribo, y la invito a que revise con cuidado el artículo, pero me gusta mucho que me lea, y le cuento una cosa, ahí estamos, estoy hablando en ese caso específico de la concesión Bogotá- Girardot, es un acápite, donde sí soy crítico de la concesión Briceño-Tunja-Sogamoso, justamente por lo que le decía, Senadora, nosotros no estamos de acuerdo con andar modificando e incluyendo obras que no estaban previstas inicialmente en el contrato, yo se lo dije ahorita, estoy totalmente consistente, si estaba criticando la concesión Bogotá-Girardot, del momento, de la que tenía los Nule, y le cuento algo

Senadora, cuando estaba, estaba criticando ese 50%, ¿sabe quién me dio la razón?, el Consejo de Estado, porque lo que se hizo sí fue ilegal, y así lo estableció el Consejo de Estado, y eso no solamente lo estoy criticando yo, eso se criticó en su momento, y valoro mucho que usted también esté leyendo a Mauricio Cárdenas; creo que se puede entender puentes bien importantes para hacer que esto funcione mejor, y siempre lo recibo de manera constructiva, Senadora, pero en este caso específico, el tema es muy sencillo, el valor del contrato es 1.2 y pasó a 1.8, y le digo una cosa adicional, pero esos que arrancan diciéndoles, es que la doble calzada no estaba incluida completa, es que la doble calzada solamente llegaba hasta el peaje el roble y tenía un alcance adicional que era hasta el Sisga. Senadora, revisemos si usted quiere, todos los documentos; este proyecto yo lo conozco bastante bien, bastante bien, y los documentos contractuales los conozco bastante bien; pero yo no estoy diciendo en mí artículo, qué, y la invito que lo diga, donde dice específicamente que hay una, que la adición fue ilegal, en este caso, no lo estoy mencionando; sí estoy mencionando Bogotá-Girardot, y de hecho sí, sabe qué crítica sí hago, porque lo estaba revisando, pero me gusta mucho que usted me lea y lo valoro mucho, infinitamente, porque creo que está bien para la discusión; le digo algo Senadora, sí critiqué que primaba lo político sobre lo técnico, y eso no solamente lo hice yo, esa crítica fue onda, y como consecuencia de eso, vino la Ley 1508, y como esa fue la cuarta generación, pues creamos la quinta, Senadora.

Entonces lo que usted está mencionando no es verdad; y acá insisto, no es verdad que los Solarte hayan tenido Rumichaca-Pasto, Senadora, eso no es verdad, me muero de la vergüenza con usted, nunca la han tenido, esa concesión de cuarta generación la tiene Sacyr; no es verdad que la transversal del Sisga, en este momento la tengan los Solarte, la tienen Menzel Amín, si usted quiere le mando el contrato, le mando el proyecto, sí se hizo una modificación y fue excluida, ese tramo fue sacado de la concesión porque no se podía hacer, y fue excluido, pero no es verdad, Senadora, que ese tramo lo tengan, que lo tengan los Solarte, eso no es verdad, eso no es verdad, Senadora, y usted se puede poner brava, eso no implica que eso cambie la realidad de las cosas, no es verdad, Senadora, y se lo digo con el mayor respeto, aprecio que le tengo; no es verdad, tampoco, que Conexión Norte la hayan tenido ellos, eso nunca, ese proyecto nunca lo tuvieron; es una verdad de apuño, que la iniciativa Privada de la Vía al Puerto terminó hace 3 años, Senadora, ya terminó, esos contratos no están vigentes, entonces, valorando muchísimo por supuesto su intervención, el trabajo juicioso que usted hace, y sobre todo, y valoro realmente, me sorprende que usted esté leyendo lo que yo escribo y lo que tengo publicado, pero lo recibo muy bien, me gusta, porque creo que yo he tratado de ser muy honesto intelectualmente, y no es porque esté con la camiseta de funcionario, y por eso le dije, y si usted quiere revise la grabación, nosotros no hemos adicionado los contratos de

concesión existentes, tramos que están por fuera, nosotros no hemos hecho una política masiva de renegociación de los contratos de concesión, para incluir obras nuevas, eso no lo hemos hecho, Senadora, y la invito a que revise los 29 contratos de concesión que tenemos, eso no ha ocurrido, soy consistente con lo que pienso, y como acá lo decía el Presidente, a mí me trajeron por eso, pues claro, no ve que llevaba 10 años dando clase de esto, y me había dedicado a una buena parte de mi vida profesional a esto, entonces pues claro, soy experto en esto y para eso me trajeron, pero incoherente no he sido, y qué le puedo decir, he sido crítico de ese proyecto en muchos aspectos, y ahorita se lo dije, pero este proyecto nunca incluyó la doble Calzada desde Bogotá hasta Sogamoso; la doble calzada que está construida en muy buena medida, fue hecha por un Senador, que de hecho, es de oposición, que lo jaló mucho, que fue gobernador después de Boyacá, del Partido Verde, usted sabe perfectamente de qué me estoy refiriendo, muy bien, y es un señor de las mayores alturas, entonces ya un segundo Presidente, ya cierro, entonces pues Senadora, cuando quiera nos tomamos un café, revisamos los temas y podemos aportar al debate, siempre lo recibimos así; y cierro con esto, nosotros no estamos haciendo reparcho, pero no lo entiende, estamos levantando toda la vía, porque en la concesión desde Villavicencio hasta Yopal, levantamos toda la vía para mejorar los estándares técnicos, estamos haciendo terceros carriles, Senadora, en una buena parte de la vía y estamos haciendo doble calzada, no, no es lo mismo, y estamos comprando unas franjas prediales, estamos aumentando la dimensión, pero le propongo algo, este año entregamos 170 km de intervención en ese corredor, queda perfecto; la invito a que cuando tengamos la obra lista, que va a ser en un mes, vayamos y la recorramos, y discutamos todo lo que usted considere, y digamos de qué manera mejoramos esto; yo soy un defensor que las concesiones, por más que las concesiones, la política de infraestructuras no debe tener sesgo político, lo que a nosotros nos importa es que los proyectos se hagan, porque este país tiene un atraso en el infraestructura muy grande que se debe superar. Presidente, perdón por el abuso, le agradezco muchísimo por su generosidad.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Pero no se ponga tan contento, que ahorita le tengo que dejar una banderilla antes de irse, un compromiso aquí. Aída, le voy a pedir un favor, sí, dos minutos.

Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:

No me demoro, además, sino muy poco, y ya todo el mundo se imagina por qué; a mí me parece que de todas maneras, por supuesto, doctor, yo le leo a usted y leo a muchos otros, al doctor Cárdenas, leo la República, que nadie se imaginaría que yo leo un periódico, pero lo que pasa es que aquí hay muy buenos aportes de carácter económico, entonces,

yo entiendo que las críticas pues no les gusta, por ejemplo, hoy acabo de escuchar, al Presidente de la República, cuando decía y se oponía al levantamiento de la ley que tanto le gusta a mi amigo Mario, de levantar la Ley de Garantías Sindicales, electorales, bueno, ese es un problema, pero eso es otro debate, por supuesto que lo dimos ayer y no lo vamos a dar hoy, pero lo que sí encuentro, es que realmente cuando nosotros hacemos debates, es porque la gente está incómoda; yo no sé si el doctor habrá recorrido recientemente la carretera, pero lo voy a hacer otra vez; la carretera del Sisga, por supuesto que yo sé que no hay un doctor Solarte, por supuesto que él, de nuevo que apareció por ahí, que lo quiere volver grande también, ¿no?, por supuesto doctor, que si digo, dentro de esta ruta Briceño-Sogamoso, le pusieron Sogamoso pues para mencionar a los sogamoseños, no porque la iban a hacer, mentirosos; entonces, han venido a decir Briceño, La “Y” de Tibasosa, y listo. Los sogamoseños ya no esperamos nada, por supuesto, porque somos un pueblo un poco rebelde y así fue, entonces dejaron la carretera a medio hacer; están los lotes, ¿por qué no los compra, doctor?, ¿por qué no llevan la carretera hasta allá?, cómo van a hacer una, que no dijeron nada, de la del Llano, esa desviación que van a hacer, ¿por qué doctor, no las lleva por otro lado?, si es muy fácil hacerla; cuando usted quiere también vamos al pueblo y miramos por dónde es que se debe hacer la carretera, porque en últimas, lo que ustedes van a afectar son territorios ancestrales y también territorios con una situación difícilísima; como le he dicho, ahí hay minas, hacen la carretera y se cae, ¿por qué?, es que allí pasan las tractomulas cargadas de petróleo, las mismas que le van a hacer, doctora, los dos puentes metálicos, yo no sé si esos puentes metálicos serán tan grandes, como para que las tractomulas que traen el petróleo de Casanare hacia la Refinería de Barranca, pueda resistirlos; yo hago todos los votos para que la puedan construir, desde que era niña ese puente se está cayendo, ya soy abuela y casi bisabuela, entonces, ¿por qué no, esa carretera no ha funcionado?, porque no le ponen el cuidado necesario, siendo la carretera del petróleo, del petróleo Casanare. Señor Presidente, como yo sé que de todas maneras me paso siempre del tiempo, le pido muchísimas excusas, por supuesto doctor, que también le mando donde está, y ahorita vamos a mirarlo, por qué construyeron dentro de esta carretera un tramo que va a Guateque y que hace parte del Sisga, no es que la carretera del Sisga, no he dicho eso tampoco, que la carretera la haya construido el señor Solarte, no, eso no lo hago, por supuesto que sé quién la está haciendo, hasta bien señalizada, bien bonita, porque esta es una carretera de venida y otra de ida, ¿no?, y que en determinados momento esa no es ninguna transversal, ninguna hacia el llano, que con 3 tractomulas que se van no hay carretera, y eso no es carretera para tractomulas, pero eso es otra discusión; un día vamos a hacer un debate sobre esa Carretera, porque claro, el Presidente fue y la inauguró 15 días después de que él la recorría.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Senadora.

Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:

Yo sí creo, señor presidente, aquí habría mucha tela que cortar, muchísima tela que cortar, pero lo que yo le pido a los académicos, sean consecuentes con lo que escriben, cuando llegan a la dirección del Estado. Muchísimas gracias, señor Presidente.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Aprovechando aquí la invitación de nuestra compañera Aída, por quien todos los miembros de esta Comisión, en medio del respeto le tenemos un inmenso cariño.

Señor Director de la ANI, aprovechando su estadía aquí, yo sí quiero que usted nos diga a los habitantes del departamento de Caldas, en especial a la gente de Arauca, a los jóvenes, a los deportistas, ¿qué día de octubre quitan los polines de la cancha de Arauca?, los polines, ya estamos cansados, llevamos 15 años ahí, vea, sí, el estadio municipal están unos terrenos que hoy le pertenecen al mixto, entre el Invías y la ANI; entonces los polines del tren, están allá depositados, entonces, hace 15 años que los jóvenes de Arauca no tienen cancha, es un corregimiento a 30 minutos de Manizales, un corregimiento de Palestina, y no ha habido poder humano que quiten los polines de la vía del tren, que por ahora no va a pasar, entonces aquí, aprovechando la promoción de su invitación, por qué no vamos a comprometer al señor director de la ANI, y nos diga, ¿qué fecha de octubre?, pero de este año, de octubre del 2021, ¿nos quitan las polines?, porque creo que ya es necesario y justo, a la sociedad de Arauca, Palestina, Caldas, de que puedan sus jóvenes dedicarse a hacer deportes y los alejen de los vicios; señor Director, díganos qué fecha, hora, de octubre, que ya lo hemos molestado mucho y ya no tenemos más paciencia, aprovechemos la promoción aquí.

Doctor Manuel Felipe Gutiérrez, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

Pues le contesto Presidente, muy sencillo, hacer levantamiento de traviesos es un tema muy complejo, con mucho gusto le ofrezco algo, hagamos una reunión con la Contraloría, establecemos cómo los podemos quitar, sin afectar ese canal de que tengo, patrimonial, y con mucho gusto los quitamos, yo no tengo inconveniente, pero sí necesitaría y le rogaría que nos ayudara, para poder en el sitio, tomar decisiones, pero cuenta, si quiere la siguiente semana y vamos allá, hacemos el recorrido, Presidente, y vemos de qué manera, yo le dije, lo que pasa es que a mí me dijeron mis funcionarios, es requerimiento patrimonial, y eso va contra el bolsillo nuestro, como funcionarios, y son polines, son unas traviesas que existen ahí hace varios años, entonces, ahí el tema es tenemos que buscar una solución, pero cuenta conmigo, y yo se lo dije a usted por teléfono, y cuenta conmigo, pero no me puedo comprometer

a levantar traviesas, simplemente, dizque diciéndole el 10 de octubre o el 30 de octubre; vamos allá, vamos con la Contraloría General, aprovechemos si le parece bien, Presidente, que nos acompaña acá y buscamos una solución entre todos.

Señor Presidente, doctor Mario Alberto Castaño Pérez:

Pues hombre, Presidente, yo le digo, hemos ido con 500 personas, con la ANI, con el Invías; y los jóvenes de Arauca siguen sin poder hacer deporte, entonces, de qué le dicen al concesionario, ¿sabe cuánto vale eso?, 300 millones de pesos, entonces, 300 millones de pesos sí tiene la ANI para una consultoría, pero no para quitar unos polines de un ferrocarril que en los próximos 30 años no va a existir, sí, podían ir a decirle a la gente la verdad, que no tienen voluntad, que no quieren, sí, pero no pueden pasarnos a nosotros cada seis o siete meses, diciéndonos vamos a hacer esto o vamos a hacer lo otro; la última razón que tuve es que iban a hablar con el concesionario, sí, porque eso está dentro de la operación, porque está es almacenado, eso es como cuando uno guarda una caja de un lugar a otro, sí, además en el mismo predio a 200 metros, sí, y aquí hay voluntad suficiente para, en los debates que siguen, porque yo sí tengo una percepción clara y

es que a la Ministra de Transporte, le chocamos, políticos, y además lo expresa permanentemente; afortunadamente la Senadora Aída es generosa y acepta las excusas, pero aquí en el sector transporte tenemos que hablar de muchas cosas, incluyendo, cómo el Fondo de Seguridad Vial tiene 250 mil millones y a duras penas ejecuta 120.000, entonces que vivan los muertos en las carreteras, los presidentes de motos, cuando la responsabilidad aquí es integral. Entonces levantamos la sesión, queda por secretaría, para la próxima, y pendiente entonces, qué otro debate sigue en la semana entrante; seguramente, lo que pasa es que yo sí defiendo al Director de la DIAN, todo el mundo puede irse a estudiar, 38 millones de pesos, estudian con muy poquito.

Siendo las 12:34 p. m., se dio por terminada la sesión.


CARLOS MANUEL MEISEL VERGARA
Presidente


JUAN SAMY MERHEG MARÚN
Vicepresidente


ALFREDO ROCHA ROJAS
Secretario