

REPÚBLICA DE COLOMBIA



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - Nº 840

Bogotá, D. C., viernes, 15 de julio de 2022

EDICIÓN DE 73 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

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### CONTENIDO

Págs.

Acta de Plenaria número 303 de la sesión ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022.....	2
Dirección de Presidencia Jennifer Kristin Arias Falla.....	2
Secretario General Jorge Humberto Mantilla Serrano.....	2
Informe Asistencia de los Honorables Representantes a la Cámara.....	4
Excusas de los Honorables Representantes a la Cámara.....	6
Incapacidades de los Honorables Representantes a la Cámara.....	7
Orden del Día.....	8
Intervención del Representante a la Cámara Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán.....	15
Intervención del Representante a la Cámara John Arley Murillo Benítez.....	15
Intervención del Representante a la Cámara Edwin Alberto Valdés Rodríguez.....	15
Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado.....	15
Intervención del Representante a la Cámara Alfredo Rafael Deluque Zuleta.....	16
Intervención del Representante a la Cámara Edwing Fabián Díaz Plata.....	16
Intervención del Representante a la Cámara Ángel María Gaitán Pulido.....	17
Intervención del Representante a la Cámara Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza.....	17
Intervención del Representante a la Cámara Inti Raúl Asprilla Reyes.....	18
Intervención del Representante a la Cámara Juan Diego Echavarría Sánchez.....	18
Intervención del Representante a la Cámara Juan Fernando Espinal Ramírez.....	19
Lectura Orden del Día.....	19
Aprobación Orden del Día.....	19
Himno Nacional de la República de Colombia.....	19
Intervención del Representante a la Cámara Edward David Rodríguez Rodríguez.....	20
Intervención del Representante a la Cámara Jorge Alberto Gómez Gallego.....	20
Intervención del Representante a la Cámara José Eliécer Salazar López.....	27
Intervención del Representante a la Cámara Buenaventura León León.....	30
Intervención de la Representante a la Cámara Norma Hurtado Sánchez.....	34
Intervención de la Representante a la Cámara Martha Patricia Villalba Hodwalker.....	34
Intervención de la Señora Ministra de Transporte Ángela María Orozco Gómez.....	38
Intervención del Director del Invias, Juan Esteban Gil Chavarría.....	47
Intervención Presidente de la ANI, Manuel Felipe Gutiérrez Torres.....	51

	Págs.
Intervención del Director Ejecutivo de Corporación Autónoma Regional del Río Grande del Magdalena Cormagdalena, Pedro Pablo Jurado Durán.....	57
Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa.....	59
Intervención de la Representante a la Cámara Jennifer Kristin Arias Falla. ....	59
Intervención del Representante a la Cámara Óscar Leonardo Villamizar Meneses. ....	61
Intervención del Representante a la Cámara Esteban Quintero Cardona. ....	61
Intervención del Representante a la Cámara Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.....	63
Constancia Jefe Sección de Grabación. ....	63
Intervención del Representante a la Cámara Jairo Reinaldo Cala Suárez. ....	63
Intervención de la Representante a la Cámara Ángela Patricia Sánchez Leal.....	64
Intervención del Representante a la Cámara John Jairo Roldán Avendaño.....	66
Intervención de la Representante a la Cámara Yenica Sugein Acosta Infante.....	67
Subsecretario General, Raúl Enrique Ávila Hernández.....	71

## ACTAS DE PLENARIA

Legislatura 20 de julio de 2021 - 20 de junio de 2022

### **Acta de Plenaria número 303 de la sesión ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022.**

Presidencia de los Honorables Representantes *Jennifer Kristin Arias Falla, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Luis Alberto Albán Urbano.*

<p>En la República de Colombia, el día jueves 7 de abril de 2022, abriendo el registro a las 9:47 a. m., dando inicio a las 10:14 a. m., atendiendo la convocatoria a sesión mixta, se reunieron los Honorables Representantes que adelante se indican, en el Salón Boyacá y mediante plataforma Meet, con el fin de sesionar de conformidad con el mandato legal, dirigida por la Presidencia y coordinada por la Secretaría General de la Corporación desde el Salón Boyacá del Capitolio Nacional.</p> <p>El señor Presidente de la Corporación dispuso que los honorables Representantes se registraran por el sistema electrónico y manual, con el fin de establecer el quórum reglamentario, petición que fue cumplida, con el siguiente resultado:</p>	 <p>SbSG.2.1-0098- 22 Bogotá, D.C., abril 22 de 2022</p> <p>Doctor <b>JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO</b> Secretario General H. Cámara de Representantes Bogotá D.C.</p> <p><b>ASUNTO: ASISTENCIA SESION PLENARIA ABRIL 07 DE 2022.</b></p> <p>Respetado doctor Mantilla:</p> <p>Me permito <b>certificar</b> la asistencia de los Honorables Representantes a la Cámara, correspondiente a la sesión del día <b>JUEVES 07 DE ABRIL DE 2022</b>, de igual manera, se anexa copia del registro <b>manual</b> y se relaciona los nombres de los Representantes a la Cámara que no asistieron con excusa y sin excusa, así:</p> <p><b>REGISTRO MANUAL:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ACOSTA INFANTE YENICA SUGEIN</li> <li>2. ACOSTA LOZANO CARLOS EDUARDO</li> <li>3. AGUILERA VIDES MODESTO ENRIQUE</li> <li>4. ALBAN URBANO LUIS ALBERTO</li> <li>5. AMAR SEPULVEDA JOSE GABRIEL</li> <li>6. ANGULO VIVEROS MILTON HUGO</li> <li>7. ARANA PADAUI YAMIL HERNANDO</li> <li>8. ARANGO CARDENAS OSCAR CAMILO</li> <li>9. ARCOS BENAVIDES OSWALDO</li> <li>10. ARDILA ESPINOSA CARLOS ADOLFO</li> <li>11. ARIAS BETANCUR ERWIN</li> <li>12. ARIAS FALLA JENNIFER KRISTIN</li> <li>13. ARROYAVE RIVAS FABIO FERNANDO</li> <li>14. ASPRILLA REYES INTI RAUL</li> <li>15. BARRAZA ARRAUT JEZMI LIZETH</li> <li>16. BENAVIDES SOLARTE DIELA LILIANA</li> <li>17. BENEDETTI MARTELO JORGE ENRIQUE</li> <li>18. BERMUDEZ GARCES JOHN JAIRO</li> <li>19. BERMUDEZ LASSO ALEXANDER HARLEY</li> <li>20. BERRIO LOPEZ JHON JAIRO</li> <li>21. BETANCOURT PEREZ BAYARDO GILBERTO</li> <li>22. BILANCO ALVAREZ GERMAN ALCIDES</li> <li>23. BONILLA SOTO CARLOS JULIO</li> <li>24. BURGOS LUGO JORGE ENRIQUE</li> <li>25. CABRALES BAQUERO ENRIQUE</li> <li>26. CALA SUAREZ JAIRO REINALDO</li> <li>27. CALLE AGUAS ANDRES DAVID</li> <li>28. CARDENAS MORAN JOHN JAIRO</li> </ol>
---	--

Continuación Oficio SbSG.2.1-0098-22 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 07 de 2022.....

- 29. CARREÑO CASTRO JOSE VICENTE
- 30. CARREÑO MARIN CARLOS ALBERTO
- 31. CARRILLO MENDOZA WILMER RAMIRO
- 32. CELIS VERGEL JUAN PABLO
- 33. CHACON CAMARGO ALEJANDRO CARLOS
- 34. CHICA CORREA FELIX ALEJANDRO
- 35. CORDOBA MANYOMA NILTON CORDOBA
- 36. CORREA LOPEZ JOSE LUIS
- 37. CORREAL HERRERA HENRY FERNANDO
- 38. CRISTANCHO TARACHE JAIRO GIOVANY
- 39. CRISTO CORREA JAIRO HUMBERTO
- 40. CUELLAR RICO HENRY
- 41. CUENCA CHAUX CARLOS ALBERTO
- 42. CURE CORCIONE KAREN VIOLETTE
- 43. DAZA IGUARAN JUAN MANUEL
- 44. DEL RIO CABARCAS ALONSO JOSE
- 45. DELUQUE ZULETA ALFREDO RAFAEL
- 46. DIAZ LOZANO ELBERT
- 47. DIAZ PLATA EDWING FABIAN
- 48. ECHAVARRIA SANCHEZ JUAN DIEGO
- 49. ECHEVERRY ALVARAN NICOLAS ALBEIRO
- 50. ENRIQUEZ ROSERO TEREZA DE JESUS
- 51. ESPINAL RAMIREZ JUAN FERNANDO
- 52. ESTUPIÑAN CALVACHE HERNAN GUSTAVO
- 53. FARELO DAZA CARLOS MARIO
- 54. FERNANDEZ NUÑEZ CIRO
- 55. FERRO LOZANO RICARDO ALFONSO
- 56. GAITAN PULIDO ANGEL MARIA
- 57. GARCES ALJURE CHRISTIAN MUNIR
- 58. GARZON RODRIGUEZ HERNAN HUMBERTO
- 59. GIRALDO ARBOLEDA ATILANO ALONSO
- 60. GOEBERTUS ESTRADA JUANITA MARIA
- 61. GOMEZ BETANCURT LUIS FERNANDO
- 62. GOMEZ GALLEGO JORGE ALBERTO
- 63. GOMEZ MILLAN ADRIANA
- 64. GOMEZ ROMAN EDGAR ALFONSO
- 65. GONZALEZ DUARTE KELYN JOHANA
- 66. GONZALEZ GARCIA HARRY GIOVANNY
- 67. GRISALES LONDOÑO LUCIANO
- 68. GUIDA PONCE HERNANDO
- 69. HERNANDEZ CASAS JOSE ELVER
- 70. HERNANDEZ LOZANO ANATOLIO
- 71. HERRERA RODRIGUEZ IRMA LUZ
- 72. HURTADO SANCHEZ NORMA
- 73. JARAVA DIAZ MILENE
- 74. LEAL PEREZ WILMER
- 75. LEON LEON BUENAVENTURA
- 76. LINARES CAMBEROS JHON ALEJANDRO
- 77. LIZCANO GONZALEZ OSCAR TULIO
- 78. LONDOÑO GARCIA GUSTAVO
- 79. LOPEZ JIMENEZ JOSE DANIEL

Continuación Oficio SbSG.2.1-0098-22 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 07 de 2022.....

- 80. LOPEZ MORALES NUBIA
- 81. LORDUY MALDONADO CESAR AUGUSTO
- 82. LOZADA POLANCO JAIME FELIPE
- 83. LOZADA VARGAS JUAN CARLOS
- 84. LOZANO DE LA OSSA FRANKLIN DEL CRISTO
- 85. MANZUR IMBETT WADITH ALBERTO
- 86. MARCHENA JOSE JOAQUIN
- 87. MARTINEZ RESTREPO CESAR EUGENIO
- 88. MATIZ VARGAS ADRIANA MAGALI
- 89. MEDINA ARTEAGA AQUILEO
- 90. MENDEZ HERNANDEZ JORGE
- 91. MIRANDA PEÑA LUVI KATHERINE
- 92. MOLANO PIÑEROS RUBEN DARIO
- 93. MONEDERO RIVERA ALVARO HENRY
- 94. MONTES DE CASTRO EMETERIO JOSE
- 95. MORENO VILLAMIZAR CHRISTIAN JOSE
- 96. MUÑOZ CERON FABER ALBERTO
- 97. MUÑOZ DELGADO FELIPE ANDRES
- 98. MUÑOZ LOPERA LEON FREDY
- 99. MURILLO BENITEZ JHON ARLEY
- 100. NAVAS TALEROS CARLOS GERMAN
- 101. ORTIZ JOYA VICTOR MANUEL
- 102. ORTIZ LALINDE CATALINA
- 103. ORTIZ NUÑEZ HECTOR ANGEL
- 104. ORTIZ ZORRO CESAR AUGUSTO
- 105. OSORIO JIMENEZ DIEGO JAVIER
- 106. OSORIO SALGADO NIDIA MARCELA
- 107. PACHON ACHURY CESAR AUGUSTO
- 108. PADILLA OROZCO JOSE GUSTAVO
- 109. PARODI DIAZ MAURICIO
- 110. PATIÑO AMARILES DIEGO
- 111. PEINADO RAMIREZ JULIAN
- 112. PERDOMO ANDRADE FLORA
- 113. PIEDRAHITA LYONS SARA ELENA
- 114. PINEDO CAMPO JOSE LUIS
- 115. PIZARRO RODRIGUEZ MARIA JOSE
- 116. PUENTES DIAZ GUSTAVO HERNAN
- 117. PULIDO NOVOA DAVID ERNESTO
- 118. QUINTERO CARDONA ESTEBAN
- 119. QUINTERO ROMERO ELOY CHICHI
- 120. RACERO MAYORCA DAVID RICARDO
- 121. RAIGOZA MORALES MONICA MARIA
- 122. REINALES AGUDELO JUAN CARLOS
- 123. RESTREPO ARANGO MARGARITA MARIA
- 124. RESTREPO CORREA OMAR DE JESUS
- 125. REYES KURI JUAN FERNANDO
- 126. RICO RICO NESTOR, LEONARDO
- 127. RODRIGUEZ CONTRERAS JAIME
- 128. RODRIGUEZ PINZON CIRO ANTONIO
- 129. RODRIGUEZ RODRIGUEZ EDWARD DAVID

Continuación Oficio SbSG.2.1-0098-22 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 07 de 2022.....

- 130. ROJANO PALACIO KARINA ESTEFANIA
- 131. ROJAS LARA RODRIGO ARTURO
- 132. ROLDAN AVENDAÑO JOHN JAIRO
- 133. RUIZ CORREA NEYLA
- 134. SALAZAR LOPEZ JOSE ELIECER
- 135. SANCHEZ LEAL ANGELA PATRICIA
- 136. SANCHEZ LEON OSCAR HERNAN
- 137. SANCHEZ MONTES DE OCA ASTRID
- 138. SANTOS GARCIA GABRIEL
- 139. TAMAYO MARULANDA JORGE ELIECER
- 140. TORO ORJUELA MAURICIO ANDRES
- 141. TRIANA QUINTERO JULIO CESAR
- 142. USCATEGUI PASTRANA JOSE JAIME
- 143. VALDES RODRIGUEZ EDWIN ALBERTO
- 144. VALENCIA INFANTE HAROLD AUGUSTO
- 145. VALENCIA MONTAÑA MONICA LILIANA
- 146. VALLEJO CHUJFI GABRIEL JAIME
- 147. VEGA PEREZ ALEJANDRO ALBERTO
- 148. VELEZ TRUJILLO JUAN DAVID
- 149. VERGARA SIERRA HECTOR JAVIER
- 150. VILLALBA HODWALKER MARTHA PATRICIA
- 151. VILLAMIL QUESSEP SALIM
- 152. VILLAMIZAR MENESES OSCAR LEONARDO
- 153. WILLS OSPINA JUAN CARLOS
- 154. YEPES MARTINEZ JAIME ARMANDO
- 155. ZABARAIN D'ARCE ARMANDO ANTONIO
- 156. ZORRO AFRICANO GLORIA BETTY
- 157. ZULETA BECHARA ERASMO ELIAS

TOTAL REPRESENTANTES QUE SE REGISTRARON MANUALMENTE: CIENTO CINCUENTA Y SIETE (157)

REPRESENTANTES QUE NO ASISTIERON – CON EXCUSA:

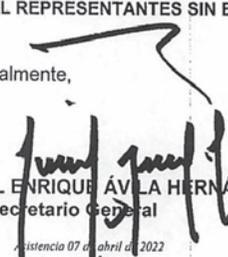
- 1. BANGUERO ANDRADE HERNAN
- 2. CARRASQUILLA TORRES SILVIO JOSE
- 3. CUELLO BAUTE ALFREDO APE
- 4. HOYOS GARCIA JOHN JAIRO
- 5. JARAMILLO LARGO ABEL DAVID
- 6. JAY-PANG DIAZ ELIZABETH
- 7. PEREZ PINEDA OSCAR DARIO
- 8. PISSO MAZABUEL CRISANTO
- 9. RIVERA PEÑA JUAN CARLOS

TOTAL REPRESENTANTES CON EXCUSA: NUEVE (09)

Continuación Oficio SbSG.2.1-0098-22 Informe Asistencia Sesión Plenaria abril 07 de 2022.....

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

Cordialmente,

  
RAÚL ENRIQUE ÁVILA HERNÁNDEZ.  
Subsecretario General

1. Asistencia 07 de abril de 2022  
2. Ausencias 07 de abril 2022

C.C. Comisión Acreditación Documental  
Sección Relatoría

Ingrid N



## ASISTENCIA HISTORICO

	Fecha Inicio Votación	Correo Asistencia	Nombre Sesión
1.	7 abr 2022	yenica.acosta@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
2.	7 abr 2022	yamil.arana@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
3.	7 abr 2022	wilmer.leal@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
4.	7 abr 2022	wilmer.carrillo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
5.	7 abr 2022	wadith.manzur@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
6.	7 abr 2022	teresa.enriquez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
7.	7 abr 2022	sara.piedrahita@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
8.	7 abr 2022	salim.villamil@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
9.	7 abr 2022	ruben.molano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
10.	7 abr 2022	rodrigo.rojas@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
11.	7 abr 2022	ricardo.ferro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
12.	7 abr 2022	oswaldo.arcos@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
13.	7 abr 2022	oscar.villamizar@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
14.	7 abr 2022	oscar.sanchez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
15.	7 abr 2022	oscar.lizcano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
16.	7 abr 2022	oscar.arango@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
17.	7 abr 2022	omar.restrepo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
18.	7 abr 2022	nubia.lopez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
19.	7 abr 2022	norma.hurtado@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
20.	7 abr 2022	nilton.cordoba@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
21.	7 abr 2022	nicolas.echeverry@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
22.	7 abr 2022	nestor.rico@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
23.	7 abr 2022	monica.valencia@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
24.	7 abr 2022	monica.raigoza@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
25.	7 abr 2022	milton.angulo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
26.	7 abr 2022	milene.jarava@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
27.	7 abr 2022	mauricio.toro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
28.	7 abr 2022	mauricio.pardi@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
29.	7 abr 2022	martha.villalba@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
30.	7 abr 2022	maria.pizarro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
31.	7 abr 2022	luis.gomez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
32.	7 abr 2022	luis.alban@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
33.	7 abr 2022	luciano.grisales@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
34.	7 abr 2022	leon.munoz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
35.	7 abr 2022	kelyn.gonzalez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
36.	7 abr 2022	katherine.miranda@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
37.	7 abr 2022	karina.rojano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
38.	7 abr 2022	karen.cure@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
39.	7 abr 2022	julio.triana@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
40.	7 abr 2022	julian.peinado@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
41.	7 abr 2022	juanm.daza@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
42.	7 abr 2022	juanita.goebertus@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
43.	7 abr 2022	juan.wills@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
44.	7 abr 2022	juan.velez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
45.	7 abr 2022	juan.reyes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
46.	7 abr 2022	juan.reinales@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
47.	7 abr 2022	juan.echavarria@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
48.	7 abr 2022	jose.uscategui@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
49.	7 abr 2022	jose.salazar@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
50.	7 abr 2022	jose.pinedo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.

51.	7 abr 2022	jose.padilla@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
52.	7 abr 2022	jose.lopez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
53.	7 abr 2022	jose.hernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
54.	7 abr 2022	jose.correa@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
55.	7 abr 2022	jose.amar@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
56.	7 abr 2022	jorge.tamayo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
57.	7 abr 2022	jorge.mendez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
58.	7 abr 2022	jorge.gomez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
59.	7 abr 2022	jorge.burgos@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
60.	7 abr 2022	jorge.benedetti@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
61.	7 abr 2022	john.roldan@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
62.	7 abr 2022	john.cardenas@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
63.	7 abr 2022	john.bermudez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
64.	7 abr 2022	jhon.linares@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
65.	7 abr 2022	jhon.berrio@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
66.	7 abr 2022	jezmi.barraza@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
67.	7 abr 2022	jennifer.arias@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
68.	7 abr 2022	jairo.cristo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
69.	7 abr 2022	jairo.cristancho@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
70.	7 abr 2022	jairo.cala@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
71.	7 abr 2022	jaime.rodriguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
72.	7 abr 2022	irma.herrera@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
73.	7 abr 2022	hernando.guida@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
74.	7 abr 2022	herman.garzon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
75.	7 abr 2022	henry.cuellar@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
76.	7 abr 2022	henry.correal@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
77.	7 abr 2022	hector.vergara@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
78.	7 abr 2022	hector.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
79.	7 abr 2022	harold.valencia@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
80.	7 abr 2022	gustavo.puentes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
81.	7 abr 2022	gustavo.londono@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
82.	7 abr 2022	gloria.zorro@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
83.	7 abr 2022	german.blanco@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
84.	7 abr 2022	gabriel.vallejo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
85.	7 abr 2022	gabriel.santos@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
86.	7 abr 2022	franklin.lozano@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
87.	7 abr 2022	flora.perdomo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
88.	7 abr 2022	felix.chica@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
89.	7 abr 2022	felipe.munoz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
90.	7 abr 2022	fabiof.arroyave@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
91.	7 abr 2022	fabian.diaz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
92.	7 abr 2022	faber.munoz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
93.	7 abr 2022	esteban.quintero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
94.	7 abr 2022	erwin.arias@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
95.	7 abr 2022	erasmo.zuleta@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
96.	7 abr 2022	enrique.cabral@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
97.	7 abr 2022	emeterio.montes@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
98.	7 abr 2022	elbert.diaz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
99.	7 abr 2022	edward.rodriguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
100.	7 abr 2022	edgar.gomez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
101.	7 abr 2022	diela.benavides@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
102.	7 abr 2022	diego.patino@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
103.	7 abr 2022	diego.osorio@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
104.	7 abr 2022	david.pulido@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
105.	7 abr 2022	ciro.rodriguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
106.	7 abr 2022	ciro.fernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
107.	7 abr 2022	christian.moreno@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
108.	7 abr 2022	christian.garces@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
109.	7 abr 2022	cesar.pachon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
110.	7 abr 2022	cesar.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
111.	7 abr 2022	cesar.martinez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
112.	7 abr 2022	cesar.lorduy@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
113.	7 abr 2022	catalina.ortiz@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
114.	7 abr 2022	carlos.farelo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
115.	7 abr 2022	carlos.cuenca@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.
116.	7 abr 2022	carlos.carreno@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:30 a.m.

117.	7 abr 2022	carlos.cuello@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
118.	7 abr 2022	carlos.ardila@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
119.	7 abr 2022	carlos.acosta@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
120.	7 abr 2022	bautealfredo@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
121.	7 abr 2022	alfredojp@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
122.	7 abr 2022	astidias@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
123.	7 abr 2022	armando.pabaron@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
124.	7 abr 2022	angelita.fernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
125.	7 abr 2022	andres.calle@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
126.	7 abr 2022	andrea.hernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
127.	7 abr 2022	alvaro.romero@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
128.	7 abr 2022	alvaro.dominguez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
129.	7 abr 2022	alfredo.delaque@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
130.	7 abr 2022	alexander.fernandez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
131.	7 abr 2022	alijandro.rojas@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
132.	7 abr 2022	alijandro.chacon@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
133.	7 abr 2022	edgimar.molina@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.
134.	7 abr 2022	adriana.gonzalez@camara.gov.co	Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022 Hora: 9:00 a.m.

**Excusas de los Representantes**

Carrasquilla Torres Silvio José.

Cuello Baute Alfredo Ape.

Jay-Pang Díaz Elizabeth.

Pérez Pineda Óscar Darío.

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

  
**RESOLUCION N° MD- 0758 DE 2022**  
**( 01 ABR 2022 )**  
 \*POR LA CUAL SE CONCEDE PERMISO A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA\*  
**LA MESA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES**  
 En uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

**CONSIDERANDO**

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

Que el Representante a la Cámara, doctor SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES, mediante oficio de fecha abril 01 de 2022, solicita ante la Mesa Directiva de la Corporación, conceder permiso para ausentarse de las sesiones del Congreso que se llegaran a convocar los días martes 05, miércoles 06 y jueves 07 de abril del año en curso, toda vez que tiene que atender asuntos de carácter personal fuera del país.

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

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

Que, dentro del Reglamento del Congreso, la Ley 5ª/92, no se consagró norma especial que regule el permiso remunerado para los Honorables Representantes, razón por la cual de acuerdo con el artículo 3º en vía de interpretación, le es aplicable el régimen del Servidor Público.

Que el artículo 2.2.5.10.16. del Decreto 1083/2015, establece que: "...El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días, cuando medie justa causa. Corresponde al jefe del organismo respectivo, o a quien haya delegado la facultad, el autorizar o negar los permisos..."

Que, conforme a los considerandos anteriores, es viable conceder permiso al Honorable Representante a la Cámara, doctor SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES, para que se ausente de sus funciones congresuales los días martes 05, miércoles 06 y jueves 07 de abril de 2022.

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

**RESUELVE**

**ARTICULO PRIMERO:** Conceder permiso remunerado al Honorable Representante a la Cámara, doctor SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES para que se ausente de sus funciones congresuales los días martes 05, miércoles 06 y jueves 07 de abril de 2022, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

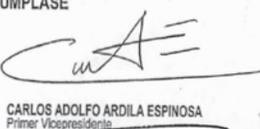
**PARAGRAFO:** Durante el término del permiso concedido, el doctor SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES tendrá derecho al reconocimiento y pago del salario y las prestaciones sociales propias de su condición congresional, y la presente resolución servirá de excusa válida por su inasistencia a las sesiones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

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

**COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los **01 ABR 2022**

  
 JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA  
 Presidenta

  
 CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA  
 Primer Vicepresidente

  
**RESOLUCION N° MD- 0759 DE 2022**  
**( 01 ABR 2022 )**  
 \*POR LA CUAL SE CONCEDE PERMISO A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA\*  
**LA MESA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES**  
 En uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

**CONSIDERANDO**

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

Que el Representante a la Cámara, doctor ALFREDO APE CUELLO BAUTE, mediante oficio de fecha abril 01 de 2022, solicita ante la Mesa Directiva de la Corporación, conceder permiso para ausentarse de las sesiones del Congreso (Plenaria y Comisión) que se llegaren a convocar el día miércoles 06 y jueves 07 de abril del año en curso, toda vez que tiene que atender asuntos de carácter personal.

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

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

Que, dentro del Reglamento del Congreso, la Ley 5ª/92, no se consagró norma especial que regule el permiso remunerado para los Honorables Representantes, razón por la cual de acuerdo con el artículo 3º en vía de interpretación, le es aplicable el régimen del Servidor Público.

Que el artículo 2.2.5.10.16. del Decreto 1083/2015, establece que: "...El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días, cuando medie justa causa. Corresponde al jefe del organismo respectivo, o a quien haya delegado la facultad, el autorizar o negar los permisos..."

Que, conforme a los considerandos anteriores, es viable conceder permiso al Honorable Representante a la Cámara, doctor ALFREDO APE CUELLO BAUTE, para que se ausente de sus funciones congresuales los días miércoles 06 y jueves 07 de abril de 2022.

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

**RESUELVE**

**ARTICULO PRIMERO:** Conceder permiso remunerado al Honorable Representante a la Cámara, doctor ALFREDO APE CUELLO BAUTE para que se ausente de sus funciones congresuales los días miércoles 06 y jueves 07 de abril de 2022, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

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

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

**COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los **01 ABR 2022**

  
 JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA  
 Presidenta

  
 CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA  
 Primer Vicepresidente

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
Subsecretaría General

RESOLUCION N° MD- 0794 DE 2022  
(05 ABR 2022)

"POR LA CUAL SE CONCEDE PERMISO A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA"

**LA MESA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES**

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

**CONSIDERANDO**

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

Que la Representante a la Cámara, doctora ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ, mediante oficio de fecha abril 05 de 2022, solicita ante la Presidencia de la Corporación, permiso para no asistir a la Plenaria de la Cámara programada para el día jueves 07 de abril del año en curso, toda vez presenta asuntos de calamidad doméstica en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

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

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

Que dentro del Reglamento del Congreso, la Ley 5ª/92, no se consagró norma especial que regule el permiso remunerado para los Honorables Representantes, razón por la cual de acuerdo con el artículo 3º en vía de interpretación, le es aplicable el régimen del Servidor Público.

Que el artículo 2.2.5.10.16 del Decreto 1083/2015, establece que: "...El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días, cuando medie justa causa. Corresponde al jefe del organismo respectivo, o a quien haya delegado la facultad, el autorizar o negar los permisos..."

Que conforme a los considerandos anteriores, es viable conceder permiso a la Honorable Representante a la Cámara, doctora ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ, para que se ausente de sus funciones congresuales el día jueves 07 de abril de 2022.

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

**RESUELVE**

**ARTICULO PRIMERO:** Conceder permiso remunerado a la Honorable Representante a la Cámara, doctora ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ, para que se ausente de sus funciones congresuales el día jueves 07 de abril de 2022, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

**PARAGRAFO:** Durante el término del permiso concedido, a la doctora ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ tendrá derecho al reconocimiento y pago del salario y las prestaciones sociales propias de su condición congresional, y la presente resolución servirá de excusa válida por su inasistencia a las sesiones de la corporación que se llegaren a convocar.

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

**COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los 05 ABR 2022

JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA  
Presidenta

CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA  
Primer Vicepresidente

**CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA**  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

RESOLUCION N° MD- 0639 DE 2022  
(23 MAR 2022)

"POR LA CUAL SE CONCEDE PERMISO A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CAMARA"

**LA MESA DIRECTIVA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES**

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

**CONSIDERANDO**

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

Que el Representante a la Cámara, doctor OSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA, mediante oficio de fecha marzo 23 de 2022, solicita ante la Mesa Directiva de la Corporación, permiso para no asistir a las sesiones del congreso que se llegaren a convocar los días martes 05, miércoles 06 y jueves 07 de abril del año en curso, toda vez que tiene que atender asuntos de carácter nacional que requieren su presencia.

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

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

Que dentro del Reglamento del Congreso, la Ley 5ª/92, no se consagró norma especial que regule el permiso remunerado para los Honorables Representantes, razón por la cual de acuerdo con el artículo 3º en vía de interpretación, le es aplicable el régimen del Servidor Público.

Que el artículo 2.2.5.10.16 del Decreto 1083/2015, establece que: "...El empleado puede solicitar por escrito permiso remunerado hasta por tres (3) días, cuando medie justa causa. Corresponde al jefe del organismo respectivo, o a quien haya delegado la facultad, el autorizar o negar los permisos..."

Que conforme a los considerandos anteriores, es viable conceder permiso al Honorable Representante a la Cámara, doctor OSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA, para que se ausente de sus funciones congresuales los días martes 05, miércoles 06 y jueves 07 de abril de 2022.

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

**RESUELVE**

**ARTICULO PRIMERO:** Conceder permiso remunerado al Honorable Representante a la Cámara, doctor OSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA para que se ausente de sus funciones congresuales los días martes 05, miércoles 06 y jueves 07 de abril de 2022, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

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

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

**COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los 23 MAR 2022

JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA  
Presidenta

CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA  
Primer Vicepresidente

**CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA**  
CÁMARA DE REPRESENTANTES

**CERTIFICADO DE INCAPACIDAD**

Fecha de tipo: 2022 4 7  
Año Mes Día

Banguero Andrade Hernán  
NOMBRES

16.785.64  
IDENTIFICACIÓN

**DIAGNOSTICO:**

CONTINGENCIA: BG  M  AT  EP  PRV

FECHA DE INICIO: Año 2022 Mes 4 Día 7

PRORROGA: SI  NO   
DÍAS DE INCAPACIDAD: 1 (en números)

P. Banguero Andrade  
10/20/2021

  
**DR. SERVIO E. BUELVAS SALGADO**  
MÉDICO Y CIRUJANO  
UNIVERSIDAD DEL CAUCA

DÍA	MES	AÑO	NOMBRE DEL PACIENTE
7	04	22	John Jairo Hoyos

cc #16758729

Incapacidad por el día 7-04/22 por...

Cali abril 7-22

attn  
Banguero

Dr. Servio E. Buelvas  
Médico Cirujano  
Universidad del Cauca  
T.F. 6680/79

**No permita que le cambien su formulación**

AVENIDA 3a. NORTE # 47N - 82 TELÉFONO: 664 8319 - SANTIAGO DE CALI

**INCAPACIDAD**

INORUMA SALUD LTDA (176140040391) NIT: 810005727-7  
 Fecha: 2022-04-04 15:52 pm # Admisión: AICC-000002232

Identificación: CC 9911106 Nombre: ABEL DAVID JARAMILLO LARGO Edad: 38 años 0 meses 16 días  
 Tipo Atención: Consulta externa EPS: ASOCIACION INDIGENA DEL CAUCA DX PRIPAL: M545

# día(s)	Fecha Inicio	Fecha Final
5	2022-04-04	2022-04-08

DAVID RICARDO CASTAÑO ARBELAEZ Registro: 1053820500  
 Medicina general

**CLINICA DE MARY**

Paciente: RIZO MAZADUEL CRISANTO  
 Historia Clínica: 2129162 Tipo de Identificación: CC Identificación: 10030271  
 Segundo Identificador: 00001953  
 Edad: 45 Años Sexo: Masculino Tipo Paciente: DOTZANTE  
 Ubicación: HOSPITALIZACIÓN Habitación: 508  
 Servicio: MEDICINA INTERNA Regimen: CONTRIBUTIVO  
 Nombre de EPS (ARS): MEDICINA PLAN CEREZA Y TURQUEZA (U.Y.H.)  
 Estructura Administrativa: CLINICA DE MARY S.A.

Diagnóstico: N292 CALDULO DEL RIVON CON CALDULO DEL URETER

Clasificación: Enfermedad General C. PADR: 7 Cl. U: Protocolo: NO

Desde: 04/04/2022 Hasta: 04/04/2022

Nombre: CARLOS ARTURO ZAPATA BALGADO (UCC. C.C.A. No. 191958417. C.C. 81383417)  
 Firmado Electrónico

CLINICA DE MARY S.A.  
 Dirección: CALLE 52, NUMERO 54-67, Teléfono: 5435000, 5435004 Grupo de Compañías - 109  
 www.mary.com.co

**CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA**  
 CÁMARA DE REPRESENTANTES

**CERTIFICADO DE INCAPACIDAD**

Fecha de Exp: 2022 4 6  
 Año Mes Día

1er. APELLIDO: Nuñez 2do. APELLIDO: Peláez NOMBRES: Luis Cruz  
 IDENTIFICACIÓN: 41591.992

DIAGNOSTICO:  
 CONTINGENCIA EG  M.  AT   **PRV**  
 FECHA DE INICIO: Año 2022 Mes 4 Día 6  
 DÍAS DE INCAPACIDAD: 05, 9/01 (en letras) (en números)

FIRMA Y REGISTRO MEDICO

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

**ORDEN DEL DÍA**

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO  
 CÁMARA DE REPRESENTANTES  
 LEGISLATURA 2021 - 2022

Del 20 de julio de 2021 al 20 de junio de 2022

(Segundo Periodo de sesiones 16 de marzo al 20 de julio de 2022) Artículo 138 Constitución Política, artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992

**SESIÓN PLENARIA**

**ORDEN DEL DÍA**

Para la Sesión Ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022

Hora: 9:30 a. m.

“Sesión Mixta - Salón Boyacá y plataforma Meet”

I

**Llamado a lista y verificación del quórum**

II

**Himno Nacional de la República de Colombia**

## III

**Debate de Control Político**

- 3.1 Según proposición número 134 de junio 17 de 2021 “Obras de Infraestructura en Transporte: Ruta del Sol, Ferrocarriles Nacionales, y Navegabilidad del Río Magdalena”.

En calidad de Representantes a la Cámara, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 135-8 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con los artículos 23t y 249 de la Ley 5 de 1992, es función del Congreso ejercer control político, respetuosamente presentamos proposición de control político, solicitando que se cite a la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres; al Director General del Instituto Nacional de Vías, doctor Juan Esteban Gil Chavarría y al Director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, doctor Pedro Pablo Jurado Durán, para que en el marco de sus competencias, se sirvan responder los cuestionarios anexos a esta proposición ante la Plenaria de la Cámara de Representantes.

**Proceso de Recuperación de Ferrocarriles Nacionales.****Cuestionario Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).**

1. Teniendo en cuenta que la Ley de presupuesto para el año 2020 tenía destinado para la Agencia Nacional de infraestructura la suma de \$162.900.000.000 y para el año 2021 tiene destinado la suma de \$177.265.214.000, por concepto de apropiaciones para vías férreas, sírvase presentar un informe sobre ¿Cuál ha sido la ecuación de estos rubros presupuestales por vigencia?, indicando cómo se han invertido.
2. Sírvase indicar ¿Cuál es el estado actual de las concesiones de la red férrea?
3. Sírvase indicar el estado actual de los tramos que están en proceso de recuperación, indicando lugar donde están ubicados estos tramos.
4. Sírvase indicar ¿en qué estado se encuentra el acto administrativo que prepara la agencia donde establece las reglas de juego para las empresas que están interesadas en participar en el mercado y los concesionarios de las redes?
5. ¿En qué estado se encuentra el proceso de estructuración para habilitar el tramo Bogotá Belencito?
6. Sírvase indicar ¿cuál es el estado actual de la construcción de los 25,68 km pendientes por construir en la segunda línea férrea del

tramo en Concesión Chiriguaná - Ciénaga, Santa Marta?

7. Teniendo en cuenta que los tramos Cartago - Caimalito - La Felisa, que hacen parte de la Red Férrea del Pacífico no han sido recuperados y se encuentran en construcción a cargo de la Sociedad Tren de Occidente S.A., sírvase indicar ¿cuál es el estado actual de esta obra?
8. Sírvase indicar ¿en qué estado está actualmente el proceso de Estructuración Técnica, jurídica y financiera del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguaná en el departamento del Cesar?, con sus respectivos ramales para el proceso licitatorio.
9. Sírvase indicar si ¿a la fecha ya se definieron las condiciones tarifarias o el valor de derecho de ingreso que deberán pagar los interesados en operar el corredor férreo del Atlántico?

**Cuestionario para el Director de Inviás.**

1. Teniendo en cuenta que la Ley de presupuesto para el año 2020 tenía destinado para el Inviás la suma de \$3.000.000.000 y para el año 2021 la suma de \$33.000.000.000, por concepto de apropiaciones para vías férreas, sírvase indicar ¿cómo fue la ejecución de este rubro? y ¿en qué se ha invirtió?; sírvase presentar un informe detallado sobre la ejecución de este rubro presupuesta.
2. Sírvase indicar ¿cuál es el estado actual del proyecto de ley ferroviaria, el plan maestro ferroviario, plan maestro de transporte intermodal y la incorporación de usos alternativos temporales?

**Ruta del Sol I, II Y III****Cuestionario para el Ministerio de Transporte**

1. Sírvase presentar un informe financiero completo de los proyectos de infraestructura Ruta del Sol, sectores I, II y III.
  - a) Presentar un informe completo que responda ¿Cuál ha sido la ejecución de los recursos asignados al Instituto Nacional de Vías (Inviás) para la Ruta del Sol II?, ¿cómo avanza dicha inversión?

Relacione los tramos beneficiados por la inversión, realice una descripción completa de cómo avanza la ejecución por tramo, así:

Tramo 1: Comprende entre Puerto Salgar-Puerto Araújo

Tramo 2: Comprende entre Puerto Araújo- San Alberto

Tramo 3: Comprendido entre San Alberto-San Roque

Tramo 4: Comprendido entre Agua Clara-Gamarra

Tramo 5: Agua Clara-Ocaña

2. Suministrar información sobre ¿Cuál es el estado actual o culminación del contrato de consultoría número 597 de diciembre 4 de 2017, suscrito entre la ANI y el Consorcio Estructurar 2017 para la estructuración integral, técnica, administrativa, social, predial, ambiental, financiera, contable y jurídica para la continuación del proyecto de concesión vial Ruta del Sol -sector 2?
3. Suministrar un informe donde se explique ¿cuál es el estado actual de la estructuración del proyecto de asociación público privado de los proyectos de concesión 1(Puerto Salgar Barrancabermeja) y concesión 2 (Barrancabermeja- San Roque), de la Ruta del Sol sector II a cargo de la ANI?
4. Suministrar informe donde se explique ¿cuál es el estado actual del tramo Ocaña-Gamarra?
- 5- Suministrar un informe completo sobre cómo va el avance del contrato de concesión Ruta del Sol III, ¿que se ha hecho a la fecha, modificación de plan de obras, se iniciaron los trabajos o actividades?; explicar todas las situaciones jurídicas y financieras y explicación concreta sobre la demora de esta obra.
6. ¿Qué porcentaje de la obra en los sectores II y III de la Ruta del Sol está pendiente por ejecutar y cuál es la fecha programada para la entrega de estos proyectos? ¿Para cuándo está prevista la apertura de la licitación de la nueva concesión del tramo Ruta del Sol II?

Favor presentar un informe completo sobre el estado del trámite de este proyecto, por tramo, así:

- Tramo 1: Comprendido entre Puerto Salgar-Caño Alegre.
- Tramo 2: Comprendido entre Caño Alegre-Puerto Araújo.
- Tramo 3: Comprendido entre Puerto Araújo - La Lizama.
- Tramo 4: Comprendido entre La Lizama -San Alberto (Cesar)
- Tramo 5: San Alberto-Aguachica (Cesar)
- Tramo 6: Aguachica -La Mata (Cesar).
- Tramo 7: La Mata-San Roque (Cesar)
- Tramo 8: Agua Clara-Gamarra y Agua Clara- Ocaña.

El sector III, par corredor viales:

- a) San Roque - La ye de Ciénaga.

- b) Carmen de Bolívar - Bosconia -Valledupar.
7. En la nueva licitación para Ruta del Sol II, ¿se ha tenido en cuenta los reclamos y las manifestaciones de los diferentes municipios en lo relacionado a las variantes y diferentes obras de infraestructura que conecten a los territorios?
8. A su criterio y consideración financiera, presupuestal y técnica dar una explicación muy completa sobre ¿cómo avanza la ejecución de las obras de estos dos importantes proyectos, a partir de la declaración de pandemia covid-19?
9. ¿Qué ajustes se han hecho a la política social que imparte esta clase de inversión y qué beneficios y perjuicios les traerá a los municipios y a la población de influencia de esta megaobra?
10. Sírvase informar a este Congreso ¿Cuáles son todas las situaciones que ustedes consideran pertinentes que permitan complementar y dar una información integral para poder en el futuro tener todas las herramientas de un mejor control político por parte de la Cámara de Representantes?
11. El Ministerio de Transporte ¿para qué año tiene prevista o proyectada la terminación al 100% de esta obra para ser entregada a la comunidad?

#### **Cuestionario al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura**

1. Presentar un informe financiero completo de los proyectos de infraestructura Ruta del Sol, sectores I, II y III.
2. Suministrar información sobre ¿cuál es el estado actual o culminación del contrato de consultoría número 597 de diciembre 4 de 2017, suscrito entre la ANI y el Consorcio Estructurar 2017, para la estructuración integral, técnica, administrativa, social, medial, ambiental, financiera, contable y jurídica para la continuación del proyecto de concesión vial Ruta del Sol -sector 2?
3. Suministrar un informe sobre ¿cuál es el estado actual de la estructuración del proyecto de asociación público privado de los proyectos de concesión 1(Puerto Salgar Barrancabermeja) y concesión 2 (Barrancabermeja- San Roque), de la Ruta del Sol sector 11, a cargo de la ANI?
4. Suministrar informe sobre ¿Cuál el estado actual del tramo Ocaña- Gamarra?
5. Suministrar un informe completo sobre ¿Cómo ha sido el avance del contrato de concesión Ruta del Sol III, qué se ha hecho a la fecha, modificación de plan de obras,

se iniciaron los trabajos o actividades? explicar todas las situaciones jurídicas y financieras y explicación concreta sobre la demora de esta obra, ¿sus porcentajes de la obra los sectores II y III de la Ruta del Sol, está pendiente por ejecutar y cuál es la fecha programada para la entrega de estos proyectos? ¿Para cuándo está prevista la apertura de la licitación de la nueva concesión del tramo Ruta del Sol 11? Favor presentar un informe completo sobre el estado del trámite de este proyecto, por tramo, así:

- Tramo 1: Comprendido entre Puerto Salgar- Caño Alegre.
- Tramo 2: Comprendido entre Caño Alegre- Puerto Araújo,
- Tramo 3: Comprendido entre Puerto Araújo-La Lizama.
- Tramo 4: Comprendido entre La Lizama - San Alberto (Cesar)
- Tramo 5: San Alberto-Aguachica (Cesar)
- Tramo 6: Aguachica -La Mata (Cesar)
- Tramo 7: La Mata-San Roque (Cesar)
- Tramo 8: Agua Clara-Gamarra y Agua Clara-Ocaña,

El sector III, por corredores viales:

- a) San Roque - La ye de Ciénaga
  - b) Carmen de Bolívar - Bosconia -Valledupar
7. En la nueva licitación para Ruta del Sol II ¿se ha tenido en cuenta los reclamos y las manifestaciones de los diferentes municipios en lo relacionado a las variantes y diferentes obras de infraestructura que conecten a los territorios?
  8. A su criterio y consideración financiera, presupuestal y técnica dar una explicación muy completa sobre ¿cómo avanza la ejecución de las obras de estos dos importantes proyectos, a partir de la declaración de pandemia covid-19?
  9. Qué ajustes se han hecho a la política social que imparte esta clase de inversión y qué beneficios y perjuicios les traerá a los municipios y a la población de influencia de esta megaobra?
  10. Sírvase informar a este Congreso ¿Cuáles son todas las situaciones que ustedes consideran pertinentes que permitan complementar y dar una información integral para poder en el futuro tener todas las herramientas de un mejor control político por parte de la Cámara de Representantes?
  11. La Agencia Nacional de Infraestructura ¿para qué año tiene prevista o proyectada la terminación al 100% de esta obra para ser entregada a la comunidad?

### **Cuestionario para el Director de Inviás**

Presentar un informe completo sobre ¿Cómo va la ejecución de los recursos asignados al Instituto Nacional de Vías (Invias) para la Ruta del Sol II? ¿Y cómo avanza dicha inversión? Relacione los tramos beneficiados por la inversión y realice una descripción completa de cómo avanza la ejecución por tramo, así:

- Tramo 1: Comprendido entre Puerto Salgar-Puerto Araújo
  - Tramo 2: Comprendido entre Puerto Araújo-San Alberto
  - Tramo 3: Comprendido entre San Alberto-San Roque
  - Tramo 4: Comprendido entre Agua Clara-Gamarra
  - Tramo 5: Agua Clara-0caña
2. Sírvase indicar ¿qué tiene a cargo el Invias para la culminación de las obras de Ruta del Sol sectores I, II y III?

### **Navegabilidad del Río Magdalena**

#### **Cuestionario para la Señora Ministra de Transporte**

1. Teniendo en cuenta que la ley de presupuesto para el año 2020 tenía destinado para el Ministerio de Transporte la suma de \$45.689.806.667 y para el año 2021 tiene destinada la suma de \$665.000.000 por concepto de apropiaciones para infraestructura de transporte fluvial, sírvase presentar un informe sobre la ejecución de estos rubros presupuestales por vigencia, indicando ¿cómo se han invertido?

#### **Cuestionario para el Director del Inviás**

1. Teniendo en cuenta que la Ley de presupuesto para el año 2020 tenía destinado para el Invias la suma de \$30.500.000.000 y para el año 2021 tiene destinada la suma de \$55,500.000.000 por concepto de apropiaciones para infraestructura de transporte fluvial, sírvase presentar un informe sobre la ejecución de estos rubros presupuestales por vigencia, indicando ¿cómo se han invertido?

#### **Cuestionario para el director de Cormagdalena**

1. Sírvase Informar ¿cuál fue el presupuesto asignado a Cormagdalena en las vigencias correspondientes a los años 2020 y 2021?
2. Presentar un informe completo sobre la ejecución de los recursos asignados a Cormagdalena, indicando ¿cómo se han invertido esos recursos por vigencia y el porcentaje de ejecución a la fecha?

#### **Cuestionario de la Representante a la Cámara Martha Villalba Hodwalker**

Tras más de ocho años de dilaciones y atrasos, el proceso de adjudicación de la APP de navegabilidad

del río Magdalena por fin parece ver su inicio y puesta en marcha. Finalizado el Gobierno del presidente Juan Manuel Santos, y con la llegada de un nuevo mandato a la Casa de Nariño, el proyecto previsto inicialmente sufrió una serie de modificaciones en materia técnica y presupuestal. Hoy en día, según lo indicó la ministra de Transporte, Angela María Orozco, y tras haberse finalizado el proceso de precalificación, que fue prorrogado varias veces, la adjudicación parece encontrarse en una etapa irreversible y de pronta ejecución. Es por ello que a continuación se adjunta el siguiente cuestionario que tiene como objeto indagar por el estado de cosas de estos últimos acontecimientos en relación a la APP del río Magdalena, la cual se espera pueda iniciar lo más pronto posible. Se trata de una obra de infraestructura que representará una disminución en los costos de transporte y un aumento de productividad para el país, muy necesarios en estos momentos de pandemia y pospandemia.

**Cuestionario para el Señor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**

1. Sírvase explicar las razones que dieron pie a la prórroga del cierre del proceso de precalificación de la APP de navegabilidad del río Magdalena, el cual estaba previsto finalizar en febrero del 2020, y que quedó finalmente establecido para el pasado 14 de abril del 2021.
2. Sírvase explicar los cambios que en materia técnica, ambiental, social, financiera y jurídica tuvo el proyecto de la APP de navegabilidad del río Magdalena tras haberse aprobado la prórroga del cierre del proceso de precalificación.
3. Sírvase informar en qué estado se encuentra, una vez finalizado el proceso de precalificación en abril del 2021, el proceso de adjudicación del contrato para operacionalizar la APP de navegabilidad del río Magdalena.
4. De no haberse iniciado aún el proceso de adjudicación de la APP de navegabilidad del río Magdalena, sírvase informar qué aspectos deben todavía surtirse y llevarse a cabo para que el mismo se pueda poner en marcha.
5. Sírvase informar cuáles son los criterios y los elementos centrales que se tendrán en cuenta para que los participantes en el proceso de adjudicación de la APP de la navegabilidad del río Magdalena tengan mayor puntaje al momento de recibir el contrato.

**Cuestionario para el Señor Pedro Pablo Jurado Durán, Director Ejecutivo de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena)**

1. Sírvase explicar los cambios que en materia técnica, ambiental, social, financiera y jurídica tuvo el proyecto de la APP de navegabilidad del río Magdalena tras haberse aprobado la prórroga del cierre del proceso de precalificación, y que finalizó en abril del 2021.
2. Sírvase explicar qué procesos de socialización se han adelantado con las comunidades y pueblos ribereños del río Magdalena frente a los cambios y nuevas estructuraciones que ha sufrido el proyecto.

Cordialmente,

*José Eliécer Salazar López, Norma Hurtado Sánchez, Martha Villalba Hodwalker, Hernando Guida Ponce, Buenaventura León León,*  
Representantes a la Cámara.

**Proposición Aditiva**

**Proposiciones Aditivas a la número 134 de junio 17 de 2021**

Adiciónese el cuestionario adjunto a la proposición número 134 aprobada el 17 de junio de 202..., por la Plenaria de la Cámara de Representantes, en la cual se cita a la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres; al Director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, doctor Pedro Pablo Jurado Durán; al director de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia “Corporinoquia”, doctor José Armando Suárez Sandoval y al Director de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, doctor Rodrigo Suárez Castaño, con el fin de revisar “Obras de Infraestructura en transporte: Ruta del Sol, Ferrocarriles Nacionales, Navegabilidad del Río Magdalena, Perimetral de Oriente y Corredor vial Briceño Tunja Sogamoso”.

**Cuestionario.**

**Ruta del Sol**

1. Sírvase indicar si los 18 km de la Ruta del Sol sector I Villeta - Guaduas, aún se encuentran en la etapa precontractual. ¿Cuáles han sido los avances?
2. Sírvase informar si los 18 km de la Ruta del Sol sector I Villeta - Guaduas, están financiados en su totalidad y en su defecto, qué presupuesto faltaría.
3. ¿Cuáles son las alternativas de financiación de los 18 Km de la Ruta del Sol sector I Villeta - Guaduas?
4. ¿Se han evaluado otros medios de financiación para evitar el peaje del Alto de Trigo?
- 4.1. ¿En caso de optar por el peaje sírvase indicar en qué kilómetro se instalará?
5. Sírvase informar si los 18 km de la Ruta del Sol sector I Villeta - Guaduas, ya cuentan con licencia ambiental.

6. Sírvase informar el estado actual de las obras correspondientes a los 5 km del tramo 1 de la Ruta del Sol sector I Villeta – Guaduas.

¿Ya culminó la etapa de construcción?

7. ¿Cuál es la fecha de culminación de la Ruta del Sol sector I. Villeta - Guaduas?

#### **Perimetral de Oriente**

8. Sírvase informar si ya se definió si el tramo de las unidades funcionales 4 y 5 irá por el trazado original.
9. Sírvase informar si ¿ya se solicitó a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, la prórroga de la licencia ambiental para los 4 km nuevos?
10. ¿Se definió la situación predial de los terrenos sobre los cuales se había adelantado alguna gestión para la construcción de la Perimetral de Oriente?
11. Sírvase indicar si ya se solicitaron los permisos ambientales a Corporinoquia?
12. ¿En qué año se tiene estimada la terminación de la obra perimetral de oriente?

#### **Corredor Vial Briceño Tunja Sogamoso**

13. ¿Qué medidas se han adoptado para garantizar la seguridad vial en el corredor vial Briceño Tunja Sogamoso?
- 13.1. ¿Cuál es el índice de mortalidad por accidentes viales corredor vial Briceño Tunja Sogamoso?
14. ¿Cuántos puentes peatonales tiene el tramo vial Briceño - Tunja - Sogamoso?
15. ¿Cuál es el índice de mortalidad por accidentes viales en el tramo Tocancipá - Gachancipá?
- 15.1. ¿En qué porcentaje se ha reducido el índice de accidentalidad en el tramo Tocancipá - Gachancipá?
- 15.2. ¿Cuántos puentes peatonales tiene el tramo Tocancipá - Gachancipá?

#### **Acceso Norte**

16. ¿Cuáles son las tarifas diferenciales del peaje Andes para los habitantes del municipio de Chía?
- 16.1. En caso de que a la fecha no operen dichas tarifas diferenciales, indicar ¿cuál es la razón por la cual no se han establecido?
- 16.2. ¿En qué fecha se iniciarán a cobrar las tarifas diferenciales?

Cordialmente,

*Buenaventura León León,*  
Representante a la Cámara.

#### **Proposición Aditiva**

Adiciónese a la proposición número 134 aprobada el 17 de junio de 2021, por la Plenaria de la Cámara

de Representantes, invitación al alcalde de la Calera, doctor Carlos Cenen Escobar Rioja, con el fin de que pueda participar en el debate de control político sobre “Obras de Infraestructura en transporte: Ruta del Sol, Ferrocarriles Nacionales, Navegabilidad del Río Magdalena, Perimetral de Oriente y Corredor vial Briceño Tunja Sogamoso”.

Cordialmente,

*Buenaventura León León,*  
Representante a la Cámara.

#### **Proposición 109 Aditiva a la Proposición número 134 de junio 17 de 2021.**

Adiciónese la Proposición número 134 aprobada el 17 de junio de 2021, por la Plenaria de la Cámara de Representantes, citando al ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctor Carlos Eduardo Correa Escaf; al director de la Corporación Autónoma Regional - CAR, doctor Luis Fernando Sanabria Martínez, e invítese a la Procuradora General de la Nación, doctora Margarita Cabello Blanco y al Contralor General de la República, doctor Felipe Córdoba Larrarte, con el fin de revisar “Obras de Infraestructura en transporte: Ruta del Sol, Ferrocarriles Nacionales, Navegabilidad del Río Magdalena, Perimetral de Oriente, Corredor vial Briceño Tunja Sogamoso, Puente Mariano Ospina Pérez y el Tercer Carril Bogotá - Girardot”.

#### **Cuestionario:**

##### **Puente Mariano Ospina Pérez:**

- Sírvase informar si ya se habilitó el paso para todo tipo de vehículos, por el puente Mariano Ospina Pérez.
- En caso negativo, sírvase indicar para qué fecha se habilitará el paso para todo tipo de vehículos.
- ¿Por cuánto tiempo se estima la prolongación de la vida útil del puente Mariano Ospina?

##### **Tercer Carril Bogotá - Girardot:**

- ¿En qué estado está la ejecución del proyecto vial Tercer Carril Bogotá - Girardot?
- Sírvase informar el porcentaje de ejecución por cada una de las unidades funcionales.
- Sírvase informar para qué fecha se tiene proyectada la ejecución total del proyecto vial.
- Sírvase informar a qué valor asciende la inversión del proyecto vial Tercer Carril Bogotá Girardot.
- Sírvase allegar el contrato y los otrosíes firmados a la fecha del proyecto vial Tercer Carril Bogotá - Girardot.

Cordialmente,

*Buenaventura León León,*  
Representante a la Cámara.

### Proposición

#### 3.2 Debate según proposición número 30 de junio 17 de 2021

Para que se cite a debate de control político a la ministra de Transporte Ángela María Orozco y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) Manuel Felipe Gutiérrez para que rindan explicaciones e informe sobre la situación actual del proyecto de concesiones de vías en Colombia según el cuestionario anexo y que se complementará durante los próximos días.

#### Cuestionario

1. Sírvase informar cuáles son los proyectos de iniciativa pública y privada concesionados en el programa 4G, su estado, porcentaje de avance y fecha estimada de terminación y de devolución.
2. Cuáles son las obligaciones constructivas de cada uno de los proyectos. Sírvase detallar la extensión del proyecto en cada una de sus demandas constructivas.
3. Discrimine el valor total al que asciende cada uno de los proyectos.
4. ¿Cuál es el esquema financiero de los proyectos? Discrimine el equipo, la financiación a través de crédito, los aportes públicos y el estimado de recaudo a través del tiempo de la concesión.
5. En qué consiste el modelo Project Finance implementado para el proyecto de concesiones 4G. ¿Qué beneficios le trajo al país?, ¿Cómo evalúa la Agencia Nacional de Infraestructura su resultado?
6. Informe cuáles de esos proyectos han acreditado, ante la ANI, cierre financiero definitivo y cuáles entidades financieras. Así como su valor.
7. Cuáles proyectos han logrado cierre financiero parcial y cuáles no cuentan con cierre financiero.
8. De los proyectos que han logrado cierre financiero definitivo, cuántos tienen contratos de crédito firmados y con cuáles entidades financieras, nacionales o internacionales han logrado dichos contratos. En cuál monto estos créditos se hicieron, en pesos, mares y/u otra moneda?
9. De los proyectos en cuestión, ¿cuáles han informado a la ANI o estima la ANI no lograrán obtener el cierre financiero para su construcción?
10. ¿Cuáles proyectos se encuentran actualmente en alguna instancia de solución de controversias?
11. ¿Cuáles proyectos se encuentran actualmente en tribunales de arbitramento?
12. En dichos tribunales ¿cuáles son y a cuánto ascienden las peticiones de los concesionarios?
13. ¿Cuáles son los riesgos que aducen los concesionarios para acudir a tribunales de arbitramento?
14. ¿Cuáles son los nombres de quienes conforman dichos tribunales de arbitramento?
15. Informe y discrimine las diferencias que han tenido los concesionarios con la Agencia Nacional de Infraestructura y que fueron elevadas a Tribunales de Arbitramento. Discrimine las demandas de los concesionarios o de la ANI en dichos tribunales, los montos económicos en disputa y los acuerdos o sentencias emanadas de dicho tribunal.
16. ¿A qué monto ascienden las vigencias futuras autorizadas para los proyectos del programa de vías 4G? Sírvase discriminar el monto por proyecto y detallar qué porcentaje de estas vigencias se encuentra solicitado en dólares.
17. ¿Cuántas adiciones y/o modificaciones han recibido cada uno de los proyectos viales 4G, a qué valor ascienden en total y qué tiempo se ha pactado?
18. En cada proyecto, ¿cuáles adiciones contractuales se han hecho para adjudicaciones directas y cuáles por licitación pública? Adjuntar documentos legales y económicos que soporten la adjudicación directa.
19. ¿A cuánto ascienden las comisiones éxito pagadas por la adjudicación de los proyectos viales 4G? ¿Cuáles fueron las firmas ganadoras?
20. De los proyectos viales 4G por iniciativa privada, ¿cuántos nuevos peajes se instalarán en el país? ¿Cuántos serán reubicados? Discriminar esta información para proyectos.
21. De estos nuevos peajes, ¿cuántos y cuáles ya han sido instalados y se encuentran en funcionamiento? Discriminar por proyecto.

Atentamente,

*Jorge Alberto Gómez Gallego,*

Representante a la Cámara.

IV

#### Anuncio de proyectos

(Artículo 8° Acto Legislativo 1° de julio 03 de 2003)

V

**Negocios Sustanciados por la Presidencia**

## VI

**Lo que propongan los Honorables Representantes**

La Presidente,

*JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA.*

El Primer Vicepresidente,

*CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA.*

El Segundo Vicepresidente,

*LUIS ALBERTO ALBÁN URBANO.*

El Secretario General,

*JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO.*

**Notas:**

*El correspondiente ID para ingresar a la sesión plenaria se remitirá al correo institucional de cada Representante a la Cámara.*

*Los correos disponibles para el trámite Legislativo son los siguientes:*

- *Para proposiciones referentes a los proyectos de ley y/o actos legislativos: [proposiciones.plenariasvirtuales@camara.gov.co](mailto:proposiciones.plenariasvirtuales@camara.gov.co)*
- *Para impedimentos a los proyectos de ley y/o actos legislativos: [subsecretaria@camara.gov.co](mailto:subsecretaria@camara.gov.co)*
- *Para proposiciones de debates de control político y constancias: [subsecretaria@camara.gov.co](mailto:subsecretaria@camara.gov.co)*

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

A las niñas de aseo y de servicios generales, a todos un saludo muy especial, vamos a dar inicio Secretario a esta sesión Plenaria, donde tendremos un debate muy importante para el país, por favor abra registro, recordándoles que por las situaciones de movilidad esta sesión será de manera mixta, es decir que pueden conectarse a través de Meet o hacerlo de manera presencial dejando claro que los presentes y citados sí deben estar en el recinto de la Plenaria, señor Secretario abra el registro.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Muy buenos días señora Presidenta. A todos los demás miembros de la mesa Directiva un saludo especial y a los Honorables Representantes, se abre el registro para verificación de quórum decisorio para realizar la sesión ordinaria del día jueves 7 de abril de 2022, debate de control político, pueden registrarse señores Representantes como lo dijo la señora Presidenta pueden hacerlo de manera presencial o por el Meet, de manera remota, con mucho gusto doctor Buenaventura, puede hacerlo aquí en el recinto como está su Señoría o por el sistema telemático por su computador por plataforma, de igual manera el doctor Nicolás puede hacerlo ya.

**Intervención del Representante a la Cámara Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán:**

Señor Secretario Nicolás Echeverry ya me dio registro, gracias.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Registramos al doctor Nicolás Echeverry.

**Intervención del Representante a la Cámara John Arley Murillo Benítez:**

Secretario buen día, un saludo para todos y todas, John Arley Murillo por favor pido mi registro por este medio en razón a que los equipos de Apple han venido presentando inconvenientes y no nos permiten hacer el registro por el link que se envía, para dejar constancia por favor, gracias.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Registramos al doctor Arley Murillo, tiene permiso, pero está...doctor Arley nos repite es que aquí hay mucho ruido en la Plenaria.

**Intervención del Representante a la Cámara John Arley Murillo Benítez:**

No Secretario, para que se me haga el registro en razón a que no he podido hacerlo por la plataforma porque entiendo que los equipos de Apple han venido presentando inconvenientes y no se nos deja hacer el registro como tal, entonces para que el registro se haga manualmente Secretario gracias.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Con mucho gusto doctor Arley queda registrado.

**Intervención del Representante a la Cámara Edwin Alberto Valdés Rodríguez:**

Doctor Mantilla le habla Edwin Valdés, ¿si me puede colaborar por favor con el registro?, no he podido tampoco en el sistema.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Queda registrado doctor Edwin Alberto Valdés.

**Intervención del Representante a la Cámara Edwin Alberto Valdés Rodríguez:**

Gracias doctor Mantilla.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Mientras tenemos el quórum voy a dar el uso de la palabra para constancias a algunos compañeros, serán máximo 5, mientras tenemos quórum, doctor Fabián me está pidiendo el uso de la palabra, doctor Alfredo.

**Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

¡Yo pido la palabra Presidenta!

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

¿Usted me pidió una constancia verdad?

**Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

César Lorduy.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Vamos entonces con el doctor Deluque, el doctor Fabián, el doctor Lorduy, el doctor Inti y me quedaría pendiente uno solamente, doctor Alfredo.

**Intervención del Representante a la Cámara Alfredo Rafael Deluque Zuleta:**

Gracias señora Presidenta, yo quería aprovechar la oportunidad para referirme a unos hechos que se están presentando en el departamento de La Guajira y en el departamento del Chocó.

Primero, en el departamento de La Guajira, nuevamente prendemos las alertas del Gobierno nacional y de todas las instituciones, porque hasta el momento no ha llovido en la alta Guajira y ya se están empezando a presentar crisis importantes en materia de provisión de agua potable, lo que redundo también con la triste noticia para el país que haya fallecimientos de niños por desnutrición en nuestro departamento, esto es un tema que de verdad ya tenemos que ponerle fin.

Creo que con lo que se empezó a hacer por parte del Gobierno nacional gracias a la insistencia constante que tenemos nosotros desde hace 11 años en este Congreso de construir una carretera que comunique la alta Guajira con Colombia.

Vamos a empezar a dar una solución a los diferentes problemas, también con las soluciones que se implementarán desde la nueva empresa de servicios públicos domiciliarios de La Guajira, en cuanto a la provisión de agua potable en esos corregimientos también se hará. Pero mientras todas esas respuestas empiezan a funcionar, necesitamos urgentemente que volteemos la mirada para la alta Guajira, y empecemos a crear junto con el Gobierno departamental unas soluciones que sean específicas para los problemas de provisión de agua que se están presentando para varios corregimientos de nuestro departamento.

Allá vamos a estar en los próximos días incluso también queremos estar con el Ministerio de TIC y también obviamente con las empresas que prestan los servicios de telefonía móvil allá para corregir ciertos aspectos de la comunicación en esa zona, que también es muy importante pero mientras tanto queremos que el Gobierno nacional por favor ponga atención en este tema; y no está por aquí mi compañera la Representante Astrid Montes de Oca pero en el Chocó se está presentando un tema absolutamente absurdo y es que la ciudadanía de Quibdó está sitiada.

Ayer eran las 6 de la tarde en las calles de Quibdó, sus calles se encontraban vacías, porque hay un enfrentamiento entre las bandas criminales de ese municipio del Chocó. Se tiene sitiada la ciudad, hemos vivido con mucha preocupación a causa de la inseguridad. No puede la Fuerza Pública

de Colombia dejar que tengan sitiadas capitales de nuestro Departamento, ni a ningún municipio, ni corregimiento de nuestro país, porque de esa manera no están funcionando de manera adecuada los programas de seguridad que se presentan, o que son necesarios en estos momentos.

Quiero llamar la atención sobre lo que está sucediendo en el Chocó y quisiera señora Presidenta, señor Secretario, que la Mesa Directiva pudiera enviar una nota, de parte de nosotros como Cámara de Representantes para que el Gobierno nacional, en especial el Ministro de Defensa, donde nos pueda decir ¿qué sucede en el Chocó? y brindar las garantías de seguridad suficientes para que los habitantes de sus municipios, y en especial de Quibdó donde se ha presentado en este Departamento puedan tener tranquilidad de vida, muchas gracias a todos.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Vamos entonces con el doctor Fabián, el doctor Lorduy, el doctor Inti, el doctor Wilmer y con él cerramos, doctor Fabián.

**Intervención del Representante a la Cámara Edwing Fabián Díaz Plata:**

Gracias Presidenta. El Páramo de Santurbán está en peligro, porque Duque pretende antes de irse dejar una delimitación amañada, una delimitación a medida de los intereses de la multinacional árabe Minesa, de la multinacional canadiense Aris Gold, la cual pretenden desarrollar un proyecto de mega minería en el ecosistema de Páramos de Santurbán, pretenden dejar una delimitación amañada, tal cual como lo terminó haciendo en su momento el Gobierno Santos, ¡Es que son igualitos!, bajo los mismos intereses de enriquecer a los grandes, poderosos a costa de dejar sin el vital líquido sagrado de miles a millones de personas en Santander, en Norte de Santander, en nuestro país y es que recordemos que en el gobierno Santos, se fue a hablar con los Emiratos Árabes y llegó a una delimitación que terminó bordeando el título minero de esta multinacional a escasos 200 metros terminó estableciéndose la línea de páramo, desconociendo que es todo un ecosistema y esa delimitación amañada terminó cayendo gracias a que el pueblo terminó saliendo a las calles.

Gracias a las acciones jurídicas que se desarrollaron para lograr tumbar esa delimitación amañada y ahora en el gobierno Duque pretenden dejar nuevamente una delimitación a medida de los intereses oscuros, a medida de los intereses del saqueo, que han estado configurado en nuestro país y es que están raspando la olla antes de irse, ¡no solamente es la delimitación del Páramo de Santurbán!, es la aprobación de las pruebas piloto de fracking que en campaña decían que no la iban a hacer y que en este momento están iniciando antes de irse, están raspando la olla, están repartiendo el botín, entregando el dinero de las pensiones de los colombianos a sus financiadores de campaña y como

pueblo no lo podemos permitir, como pueblo no lo vamos a permitir, que antes de irse nos terminan dejando trizas, nos terminen dejando migajas y es por ello que como pueblo santandereano, como pueblo de Norte de Santander, como pueblo colombiano no vamos a permitir más atropellos con el Páramo de Santurbán, con nuestro vital líquido sagrado.

Pretenden estallar más de 35 mil toneladas de explosivos, para sacar más de 67 millones de toneladas de roca, esto es algo que no podemos permitir, es por eso que alzamos nuestra voz de protesta y solicitamos a la Corte Constitucional, donde establecimos una acción de tutela, debido a que se adelantó esta delimitación en plena pandemia, sabiendo las enormes brechas tecnológicas y digitales del pueblo, del pueblo rural, es por eso que solicitamos que esta acción de tutela avance y de esta forma proteger los derechos fundamentales de nuestros campesinos, de los habitantes del Páramo de Santurbán, de los más de 3 millones de habitantes de Santander, Norte de Santander, del pueblo colombiano que se verían afectados, ¡Nuestro oro es el agua!, gracias Presidenta.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Lorduy.

**Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Sí Presidenta, aquí estamos.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Tiene el uso de la palabra, 3 minutos.

**Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Muchas gracias Presidenta. Presidenta yo me voy a alejar un poquito, de las malas noticias de nuestro país.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Lorduy permítame un segundito que no se le entiende bien.

**Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Ahora sí.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Ya, es que hay un micrófono encendido, por favor mantener sus micrófonos y las cámaras apagadas, doctor Lorduy, inicie por favor de nuevo.

**Intervención del Representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Gracias Presidenta. Presidenta, yo quiero aprovechar la oportunidad para celebrar con ustedes, con todos los que nos escuchan, con todos los que nos ven, los 209 años de mi querida y adorada Barranquilla, que hoy cumple años y para los efectos permítame Presidenta citar una parte del literal, *desde el agro el día de hoy*, "...

*aún nos queda mucho camino por recorrer y por salir adelante, detener la marcha ahora no solo no sería sensato sino irresponsable, sobre todo porque existen muchos proyectos cruciales que merecen ser materializados, sin duda los retos son enormes pero también existen oportunidades viables de progresar incluso en medio de nuevos choques negativos que tiene la economía, no somos una ciudad fallida, hemos demostrado nuestra capacidad desde juntos hacia el mismo lado de sumar de echar para adelante y disfrutar cómo lo acabamos de hacer en el carnaval de Barranquilla, que nadie nos persuada de lo contrario, ¡feliz día Barranquilla! y espero que me acompañen en esta celebración..."*, muchas gracias Presidenta.

**Intervención del Representante a la Cámara Ángel María Gaitán Pulido:**

Secretario, Ángel María Gaitán, me puede registrar por este medio, es tan amable, un abrazo.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Carrillo, tiene el uso de la palabra para su constancia.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Edward Rodríguez, se registra también.

**Intervención del Representante a la Cámara Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza:**

Presidenta, Colegas, muy buenos días a todos. Presidenta, hace varios meses los municipios de este país, vienen afrontando una crisis originada por la falta de recursos, sumado a ello la crisis que ha dejado la pandemia y es que colegas, este es un tema que debería importarnos, aún más a esta Corporación de la Cámara, dado que representamos las regiones, Presidenta, en días pasados se reunieron los alcaldes de Boyacá; fundamentalmente los de cuarta, quinta y sexta categoría y sé que así lo han hecho muchos alcaldes de otros departamentos para protestar al Gobierno nacional, por los recortes que se vienen presentando en medio del Sistema General de participación, y que los tiene asfixiados y agobiados, ante tantas dificultades, donde no pueden atender ni siquiera incluso la planta de personal de esas administraciones.

Por eso colegas, quiero invitarlos, a todos y a todas, de todos los partidos que nos pronunciamos y que le pidamos a este gobierno, fundamentalmente al Presidente Duque, que atienda las reclamaciones de los alcaldes, que piden mayor apoyo en el Presupuesto General de la Nación y que no se recorten las transferencias que se hacen por medio del Sistema General de Participación, la crisis de los municipios es inminente colegas, ya este Congreso debería estar pensando en la modificación a ese Sistema General de Participación, que tiene a los municipios en una crisis profunda social y económica.

Por eso Presidenta yo le quiero pedir que enviemos una misiva, máxime cuando hoy y

mañana está el Presidente con los alcaldes y quienes le harán saber la difícil situación que atravesamos los municipios y sobre todos los departamentos con mayores dificultades, muchas gracias Presidenta.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Inti.

**Intervención del Representante a la Cámara Inti Raúl Asprilla Reyes:**

Muchas gracias señora Presidenta. Esta constancia es para exigirle al impresentable Presidente del Senado, que respete a nuestra candidata a la Vicepresidencia, el señor Juan Diego Gómez, que vuelvo a repetir es un absoluto impresentable, se atreve a insinuar, que nuestra candidata Francia Márquez está apoyada por el ELN, y las disidencias de las FARC, para que sepan los colombianos quién es Juan Diego.

Primero es un tipo que está robando a los colombianos, los roba de frente, porque hoy todavía tiene la desfachatez de tener a un Senado que sesiona de manera mixta, conoce las fincas o carros seccionando y permitiendo que la plata de todos los colombianos se vaya a la basura para pagar a sus amigotes.

En segundo lugar el señor Juan Diego fue el que hundió el acuerdo de Escazú, que protegía a los líderes ambientales de las fuerzas paramilitares, el señor Juan Diego es hijo de alias Ballena, que murió en la cárcel, político conservador, el señor Juan Diego fue socio y amigo de marras o socio de marras de 3 narcotraficantes comprobados, el señor Juan Diego, tiene diferentes indicios de vasos comunicantes con Odebrecht, el señor Juan Diego ha sido demandado por estafa, le han embargado además el sueldo por ser un mala paga.

Señor Juan Diego, su truquito patentado por Álvaro Uribe Vélez, de querer tildarnos de guerrilleros, de querer ocultar la hediondez que ha rodeado al establecimiento político colombiano, no le va a funcionar, le arde, le arde al señor Juan Diego que una mujer como Francia, vaya a ser su próxima Vicepresidenta y a todos aquellos politiqueros de la misma estirpe, de la misma calaña, del señor Juan Diego.

Vallasen acostumbrando que esto cambió, y que cada día van a hacer menos los que voten o apoyen proyectos impresentables, descarados, cínicos y con evidentes vasos comunicantes con la corrupción, muchas gracias Presidenta.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Nicolás Albeiro Echeverry, tiene el uso la palabra.

**Intervención del Representante a la Cámara, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán:**

Gracias señora Presidenta. Pues hombre en primer lugar, quiero rechazar que una persona que pida respeto, lo haga irrespetando, calumniando y

sin ninguna prueba. Además de un artículo falaz, desmentido y un artículo calumnioso, haciendo aseveraciones de una persona honorable y de un compañero intachable, si es cierto que la señora Francia no tiene ningún vínculo con ese grupo al margen de la ley, ¿por qué no sabía rechazarlo?, ¿por qué no desautoriza los apoyos que ha recibido a través de las páginas del internet y a través de las páginas oficiales de esa secta, de ese grupo, que le ha propiciado tanto mal y tanto daño a los colombianos?

En segundo lugar, miente, miente miserablemente doctor Inti, cuando usted dice que Juan Diego Gómez, tiene vínculos con Odebrecht, está siendo usted utilizado o mal pensado y con todo respeto y con todo cariño, su forma amenazante, hiriente y resentida como se refiere en esta intervención demuestra que los colombianos no debemos votar por su candidato.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Inti, un minuto para su réplica y luego vamos a dar inicio al debate.

**Intervención del Representante a la Cámara Inti Raúl Asprilla Reyes:**

Yo creo que la misma imagen habla de quiénes somos, mientras allá está un conservador sesionando desde la finca, cuando ya todos los colombianos estamos trabajando de manera presencial, trata de querer ocultar la realidad, señor, el padre del señor Juan Diego murió condenado, señor, usted que se dice dizque conservador ambientalista, fue el señor Juan Diego, que hundió el acuerdo de Escazú, entonces, vallasen acostumbrando que cada vez más todos sus juegos de falsa diplomacia, de falsas formas, que ocultan la hediondez de ese establecimiento político corrupto, del cual ustedes hacen parte va a seguir funcionando, vamos a seguir diciendo verdades en este y en otros escenarios.

**Intervención del Representante a la Cámara Juan Diego Echavarría Sánchez:**

Presidenta.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Vamos a dar inicio al debate, ya que tenemos quórum.

**Intervención del Representante a la Cámara Juan Diego Echavarría Sánchez:**

Réplica, porque es que yo estaba dejando una constancia.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Mantilla, por favor vamos a hacer verificación del quórum.

**Intervención del Representante a la Cámara Juan Diego Echavarría Sánchez:**

Presidenta, yo le solicito el derecho a la réplica.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Nicolás, me disculpo con usted, pero era una réplica que solicitó el doctor Inti, no tengo réplicas de réplicas.

**Intervención del Representante a la Cámara Juan Fernando Espinal Ramírez:**

Es que lo mío era una constancia y él hizo alusión a mi nombre.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

No, él hizo una réplica a su constancia precisamente.

**Intervención del Representante a la Cámara Juan Diego Echavarría Sánchez:**

Pero además imprecisa y mentirosa, Presenta, porque está diciendo que estoy en una finca y esta sesión es virtual y además ¿quién dijo que las sesiones virtuales eran robarles a los colombianos?, creo, el doctor Inti, debe revisar su vocabulario y debe revisar la forma como trata a los compañeros, entonces, señora Presidenta, le solicito por favor que me haga respetar el derecho que tengo de participar virtualmente, que es una orden suya y el derecho que tengo a dejar mi nombre en claro y en limpio.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Así es doctor Nicolás, como se estableció el día de ayer en esta Plenaria, a raíz de las movilizaciones y de no saber si podíamos llegar hoy o no, a este importante debate y tener quórum para darle inicio se decidió hacer esta sesión de manera mixta y por esa razón usted lo está haciendo, pero usted siempre ha estado presente en todos los debates y en todas las citas que hacemos y ha venido siempre de manera presencial, entonces vamos a darle inicio.

Doctor Racero, me disculpo habían 3 compañeros más pidiendo la palabra, pero como se dijo al principio solamente eran 5 constancias, sí pero doctor Racero le empiezo a dar el uso de la palabra y se termina desviando el debate, discúlpeme este es un debate muy importante, es un debate además donde hay una persona de la oposición y creo que es importante dar este debate y no concentrarnos a una pelea política que no tiene ningún sentido, señor Secretario verifíqueme el quórum y dé lectura al Orden del Día.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Señora Presidenta, existiendo quórum decisorio y siendo las 10:14 se abre la sesión con el siguiente Orden del Día.

**LECTURA ORDEN DEL DÍA.****Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

En consideración el Orden del Día se abre a la discusión, anuncio que se va a cerrar, se cierra

la discusión, ¿aprueba esta Plenaria el Orden del Día leído?

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Pregunta la Presidenta, ¿sí aprueban el Orden del Día?, ha sido aprobado, señora Presidenta por unanimidad.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Siguiente punto señor Secretario.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Himno Nacional de la República de Colombia.

**Himno Nacional de la República de Colombia.****Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

El martes te ponemos el de La Guajira, señor Secretario, siguiente punto en el orden.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Siguiente punto debate de control político. Según Proposición número 134 de junio 17 de 2021, obras de infraestructura en transporte Ruta del Sol, ferrocarriles nacionales y navegabilidad del río Magdalena, Proposición presentada por los Honorables Representantes José Eliécer Salazar López, Norma Hurtado Sánchez, Martha Villalba Hodwalker, Hernando Guida Ponce, Buenaventura León, Jorge Gómez, Buenaventura León, según la resolución dice:

En calidad de Representante a la Cámara de conformidad con lo dispuesto en el artículo 135 numeral 8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 223 y 249 de la Ley Quinta del 92, en función del Congreso de hacer control político, respetuosamente presentamos Proposición de Control Político que se cite la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez, al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura Manuel Felipe Gutiérrez, al director del Instituto Nacional de Vías Juan Esteban Gil Echavarría, al director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena Pedro Pablo Jurado Durán, para que en el marco de sus competencias se sirva a responder los cuestionarios anexos a esta proposición ante la Plenaria de la Cámara de Representantes, se anexa cuestionarios de los citantes, también, de funcionarios de cuestionarios al director de Inviás, a la Agencia Nacional de Infraestructura, de Martha Villalba Hodwalker, también a dichos funcionarios, al Director Ejecutivo de la Corporación Autónoma del Río Grande de la Magdalena, también hay cuestionario anexo del doctor Buenaventura León León.

Señora Presidenta, están presentes en el recinto la Ministra de Transporte doctora Ángela María Orozco, está presente el director de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial Luis Felipe

Lota, el Ministro de Medio Ambiente, se excusa y delega a la doctora Andrea Corzo, directora de asuntos ambientales, está el Doctor presente de la Contraloría General, por intermedio del Doctor Mejía, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales ha delegado en la Doctora Josefina Elena Sánchez Cuervo, subdirectora del grupo de evaluación, el Director General de Inviás Juan Esteban Gil Echavarría, está en el recinto, el director de Cormagdalena, ¿está presente?, no confirmó su presencia, no está en el recinto, la directora general de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia doctora Doris Bernal Cárdenas, está en el recinto, el doctor, el señor Procurador General de la Nación ha delegado en el doctor Jairo Antonio Rodríguez, y el doctor como se dijo, el señor Contralor General de la República, delegado en el doctor Luis Fernando Mejía Contralor, delegado para el sector de la infraestructura, la Aeronáutica Civil se ha hecho presente también con el doctor Jair Fajardo Fajardo.

Señora Presidenta, esos son los funcionarios que están presentes en el recinto para atender el debate y está en el atril el doctor Jorge Gómez.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Es que mi micrófono sigue sin funcionar bien, si me pueden colaborar con mi micrófono a ver si me funciona mejor, le doy un saludo especial a la señora Ministra, bienvenida al recinto de la Cámara de Representantes, igualmente al doctor Manuel Felipe que lo veo acá Presidente de la ANI, al doctor Juan Esteban Gil Director de Inviás que está ingresando en este momento al recinto, al doctor Luis Felipe Lota de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al doctor Luis Fernando que viene en representación de la Contraloría, como delegado para todos los temas de infraestructura y por supuesto a todos los que están acompañando este debate.

Voy a contarles cómo va a ser la mecánica, para que la tengamos todos clara, les pido por favor ante todo respetar, respetar el uso de la palabra, como estamos de manera mixta no abrir los micrófonos para interrumpir a nadie así esté diciendo algo que no le guste yo estoy pendiente de que soliciten el uso de la palabra, pero por favor no interrumpir, ni abrir los micrófonos, a todos los que se encuentran en el recinto de igual manera pedirles respeto, que sean argumentos que no sean insultos, que sea en lo objetivo y no en lo subjetivo, demos ejemplo al país que necesita Congresistas que den los debates con altura, sin dañar a la persona.

Los citantes que son el doctor Jorge Gómez, el doctor Eliécer Salazar, el doctor Buenaventura, la doctora Martha Villalba, y la doctora Norma Hurtado, van a tener hasta 30 minutos para su intervención, algunos me han solicitado menos tiempo pero van a tener hasta 30 minutos para su intervención, posterior a esto va a intervenir los citados que van a tener 2 horas para dar respuestas y luego abriré el debate al resto de los Representantes, lo vamos

a hacer de manera individual, cada uno hasta por 3 minutos y luego vamos a cerrar el debate con conclusiones de quienes están citando el debate, ese sería el procedimiento, doctor Edward, cuénteme.

**Intervención del Representante a la Cámara Edward David Rodríguez Rodríguez:**

Presidenta, una moción de orden, yo le sugiero mejor sí.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

¿De procedimiento será?

**Intervención del representante a la Cámara Edward David Rodríguez Rodríguez:**

De procedimiento, le sugiero a ver si de pronto por bancada, para que tengamos más tiempo nos otorgan o generan unos voceros, a fin de que sean tres minutos para explicar unos temas.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Edward, si así lo solicitan los partidos estoy presta, a través de los voceros, me pueden hacer la solicitud, sin embargo, ningún vocero me ha hecho la solicitud de tema por partido, por tanto, por esa razón lo abrí a que fuera de manera individual, si alguno de los voceros así lo quiere estoy presta.

Me lo dice a través del grupo que tenemos de los voceros para poder dar inicio al debate y no demorarnos acá, en esta discusión de tiempos, yo no tengo problema de dar tiempos, los citantes están acá con disposición de tiempo, sin embargo, queremos que sea un debate y que sea ágil para que puedan tener unas conclusiones claras, doctor Jorge Gómez, usted va a dar inicio hasta por 30 minutos, vamos a darle el uso de la palabra al doctor Jorge Gómez que se encuentra en el atril.

**Intervención del representante a la Cámara Jorge Alberto Gómez Gallego:**

Gracias, señora Presidenta. Bueno, primero quiero deplorar que el debate, que son dos debates, se esté convirtiendo en la sexta parte de un solo debate, yo tengo derecho, señora Presidenta, a una torta completa, que es un debate completo, porque yo cité una un debate completo y cinco congresistas citaron a otro debate completo y ustedes han convertido mi debate, que era un debate completo, en un pedacito de la torta de otro debate. Yo voy a tratar de en media hora que no era el tiempo que tenía previsto porque es un debate completo de completar mi intervención.

Lo segundo que debo deplorar es el irrespeto del Ministerio y de la ANI en las respuestas, a las 8:55 de la noche respondieron los cuestionarios, esto es un irrespeto, yo no sé si la señora Presidenta se siente irrespetada, yo como representante a la Cámara me siento irrespetado que hace 15 días se pasaron los cuestionarios y anoche a las 8:55, señor Secretario, certifíqueme a qué hora llegaron las respuestas.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

La hora que su señoría ha referido.

**Intervención del representante a la Cámara Jorge Alberto Gómez Gallego:**

Entonces esto es un irrespeto, porque el debate se supone que es un debate, donde yo hago unas afirmaciones en las que el Ministerio y la ANI me deben decir ¿Si estoy en lo cierto o no? Muchas de las afirmaciones que voy a hacer aquí son lo que yo tengo en pruebas, en las respuestas de afortunadamente lo que he logrado leer de lo que enviaron irrespetuosamente anoche, casi a medianoche, confirman lo que voy a decir.

Lo otro que quiero decir, es que este no es un debate contra la construcción de carreteras, porque ya un congresista se ha pavoneado por aquí dos veces diciendo que nunca antes habíamos intervenido tantos kilómetros de carretera y estamos haciendo unas carreteras muy, este no es un debate sobre si se hacen carreteras o no y si hay participación de contratistas privados en la construcción de carreteras, ese no es el debate, el debate es sobre el modelo financiero de las concesiones de las 4G diseñadas por el gobierno de Santos pero seguidas al pie de la letra por el gobierno de Duque, porque estas 4G tienen origen en el Gobierno anterior, pero este Gobierno no solo se ha enamorado de ellas sino que las ha profundizado entonces es un debate sobre las decisiones que han tomado de cómo construyen las vías en Colombia quienes nos gobiernan.

Yo empiezo con esto, en las obras de infraestructura hay dos enfoques, usted puede hacer las obras de infraestructura como alega el Gobierno de Santos, alegó el Gobierno de Santos o alega el Gobierno de Duque que es una motivación macroeconómica, es decir una motivación para generar empleo, para generar crecimiento económico, para generar competitividad, para reducir los costos de transporte, para reducir los tiempos de transporte, para reducir los impactos ambientales, esas son las consideraciones macroeconómicas, dijéramos que nos podríamos poner de acuerdo todos en que esa es una buena idea, un plan de choque y de reactivación de la economía construyendo infraestructura en general con excepciones y con ciertos bemoles, ha sido una buena política anti-cíclica en los países de economía de mercado del mundo, incluso en los que no son de economía de mercado, porque tienen esas virtudes, pero resulta que aquí en estos proyectos específicos de las 4G, lo que se ha hecho es atender a una racionalidad económica de la microeconomía, para atender las necesidades del mercado de capitales,

Aquí no se están resolviendo los problemas de la macroeconomía, aquí se le está resolviendo el problema de la tasa de ganancia, la intervención y la inversión de grandes capitales financieros que hoy necesitan fuentes de recursos con altas tasas de rentabilidad, eso es lo que se está resolviendo y lo que voy a demostrar en el curso del debate, porque

aquí lo que está claro es que este programa es una un reforzamiento de una política que se inventaron o que la traen desde el Gobierno de César Gaviria, que tuvo su culmen en el Gobierno de Álvaro Uribe que la han denominado la de confianza inversionista y en este caso concreto de las 4G, se eliminan prácticamente todo tipo de riesgos para los actores privados y los riesgos de este tipo de obras se lo trasladan a las agencias públicas, los riesgos que deben asumir los inversionistas privados, porque cuando yo hago una inversión de mi capital tengo que correr riesgos, no es posible que haya una garantía total de no correr ningún riesgo, cuando los capitalistas deciden invertir sobre todo los banqueros.

Aquí lo que ha hecho el Gobierno, con esto de las 4G, es trasladar toda la carga del riesgo a las agencias públicas; aquí en estos proyectos de las 4G lo puedo afirmar con precisión, no hay riesgo comercial, no hay riesgo diario, no hay riesgo predial, no hay riesgo por los reparos de las comunidades, es decir no hay ningún tipo de riesgo y cuál es el origen y cuál es origen de este asunto, resulta que la O.C.D.E., acusó a principios de esta década.

Miren esta gráfica que es importante, que en Colombia había un modelo corrupto de construcción de vías, en Colombia dice la O.C.D.E., de un estudio sobre concesiones dice que entre 1994 y 2010, “*en Colombia se habían renegociado 25 contratos, 430 veces, ojo, se renegociaron 25 contratos, 430 veces con un costo fiscal de 5.6 billones, miles de millones de dólares y 131 años adicionales de concesión*”, este es un estudio de la O.C.D.E.

Ahí está en esas barras comparativas la cantidad de contratos que se renegociaron en Chile, Colombia y Perú, la barra más grande es la de Colombia, repito entre el 94 y 2010 de contratos de concesión se renegociaron 25 contratos 430 veces con un costo fiscal adicional de 5 5.600 millones de dólares y 131 años de plazos adicionales a las concesiones, eso qué quiere decir, que Colombia empezó con un sistema de concesiones viales en el 94, en las que la corrupción campeaba y eran unos en los que había que se renegociar las condiciones del contrato, entonces se inventaron ya las 4G supuestamente para combatir la corrupción, para evitar esas renegociaciones y para atender el llamado de la O.C.D.E., tomaron una serie de medidas, una de ellas fue transformar el INCO, en la Agencia Nacional de Infraestructura y emitir distintas políticas públicas, la principal de ellas se llama el Conpes 3760 del año 2013, que correspondía al plan de desarrollo del primer gobierno de Juan Manuel Santos.

Entonces, transformado en el modelo de las vías concesionadas, en esencia es más garantista para los inversionistas un modelo donde les dan muchas más garantías a los inversionistas frente a las responsabilidades que tenía que asumir el Estado, entonces porque traer el capital financiero con plenas garantías.

Primero financiación casi plena de toda la obra, financiación pública con vigencias futuras y con

recaudo de peajes, ojo, financiación casi totalmente como vamos a demostrar con recursos públicos.

Segundo, garantías sobre las diferencias de recaudo, ojo, en la primera fase de las concepciones, había un asunto que era el tráfico promedio diario, entonces hubo un escándalo en Colombia, cómo así que el Gobierno, los concesionarios hacen el estudio sobre el posible tráfico promedio diario y se comprometen que sobre ese tráfico promedio diario la concesión va a tener unos ingresos y si ese tráfico promedio diario no se da con el que hicieron la estructuración del cierre financiero y que el Gobierno tiene que responder por la diferencia, recuerden que ese fue un escándalo en 2010, 2008, 2009, un escándalo porque el Gobierno respondía por los carros que no pasaban por los peajes, entonces se inventaron esta que es peor, ellos responden por el tráfico promedio diario, sí, pero cada 8 años revisan si hubo el recaudo o no lo hubo y el Estado queda obligado a hacerles una garantía que se llama derechos de recaudo, es decir, encubrieron el faltante que le pagaba el Gobierno antes del tráfico promedio diario a los concesionarios con una figura que es un poco más compleja, pero que en el fondo es la misma, carro que no pase a los ocho años lo liquidan y entonces el Gobierno les da la plata a los concesionarios de los carros que no pasaran o del recaudo que no se hizo.

Ahora les ceden totalmente los derechos y antes las concesiones no se podían vender, ya se pueden vender, se valoran en el mercado y se venden en el mercado, como vamos a ver ahora unos negocios bastante dudosos que se han hecho con estas cosas, esto qué quiere decir, que estamos pagando de cuando hecha la ley, hecha la trampa, ahora estamos pasando a que la ley, la disposición legal oficial, la resolución, el Conpes, o lo que sea ya tiene involucrada la trampa, ya el Gobierno aceptó de manera implícita que los recaudos que no se obtengan los paga el Gobierno mediante el mecanismo del derecho de recaudo, para garantizarle al concesionario a cumplir el V.P.I.P., que es el valor presente en el caso de las de las iniciativas privadas, el valor presente de las iniciativas privadas.

Vamos a ver la siguiente diapositiva, resulta que nos dijeron en el primer supuesto era que Colombia iba a tener un gran avance en el desarrollo de su infraestructura y este cuadro es del Banco Mundial del que tanto le gusta al Gobierno del foro económico mundial que califica la clase de calificación del desarrollo de la infraestructura en distintos países, esto es de 2010 a 2019, miren ustedes, del 2010 al 2019 en 2010 Plan Nacional de Desarrollo, en 2013 se aprobó el Conpes que permitía las 4G y luego se empezaron a adjudicar en distintos periodos las concesiones, se supone que entre el 2010 y el 2019 Colombia ha tenido que tener algún avance en el ranking mundial de infraestructura y de transporte por carretera o no, porque si el supuesto es que Colombia va a avanzar en infraestructura debe avanzar en el ranking mundial ¿o no? o ¿qué o nos vamos a quedar? y resulta que hemos retrocedido

tanto en el índice de infraestructura transporte como en el índice de, en el ranking de, la infraestructura y transporte.

Colombia en el 2010 estaba en el puesto 79 en esto de lo que se llama infraestructura ranking, infraestructura transporte estaba de puesto 79, en el 2019 ya estaba en el puesto 81 cayó dos puestos, pero Corea que estaba en el puesto 18 subió al puesto 6, y Estados Unidos que estaba en el puesto 15, subió al puesto 13 y estos mismo en el caso específico de transporte porque infraestructura en general incluye puertos, aeropuertos y otro tipo de infraestructura de transporte, ya en el solo de transporte por carretera Colombia pasó del puesto 91 al 104, del 10 al 19 y mientras Corea pasó; perdón, Colombia en conectividad de carreteras estaba en el 91 perdón, en el 2019 y en el 104 en calidad de la infraestructura de carreteras y Corea en el 26 y en 9 respectivamente y Estados Unidos en el primero en el 1 y en el 17, o sea, el primer supuesto que Colombia iba a avanzar en su infraestructura vial no se cumplió, o sea, un supuesto macroeconómico que nos lo pusieron en el Conpes y en el Plan de Desarrollo como meta para las 4G no se cumplió. Pero ojo, esta es más grave todavía.

A mí me da pena hablar cuando otros están hablando, me da pena interrumpirlos.

El más grave tal vez es el crecimiento económico, en los supuestos del Conpes estaba que no solo iba a crecer en un multiplicador del crecimiento del PIB de 1.7, o sea, que por las obras de infraestructura el P.I.B. iba a crecer 1.7 adicional y que se iba a generar entre 180 mil, 480 o 450 mil empleos, ojo, que esto es muy importante porque este es el supuesto macroeconómico con el que nos dijeron que las vías de las 4G iban a ser la maravilla del siglo y que nos iban a permitir un mayor crecimiento del P.I.B. y una generación enorme de puestos de trabajo, ojo, nos dijeron eso está en el Conpes, léanlo que eso no es un invento mío, 1.7 en P.I.B. como efecto multiplicador y entre 180 mil y 50 mil puestos adicionales de trabajo y cuál es la realidad, miren ustedes la variación del P.I.B. desde el 2011, del 6.9 3.9 5.1 4.5 3 2.1 1.4 2.6 ¿Dónde está materializado? ¿Dónde está materializado ese 1.7 de efecto multiplicador de las vías de las 4G en el crecimiento del P.I.B.?, no está, ¿Dónde está, doctor Rodríguez, que se pavonea diciendo que nunca habíamos gastado tanto en infraestructura? ¿Dónde está el crecimiento del P.I.B. ese me lo tiene que mostrar porque si no entonces nos mintieron cuando nos dijeron que las vías de las 4G iban a ser un multiplicador del Producto Interno Bruto y sobre el empleo?

Mire el programa del empleo, estos son los empleos directos que hoy están generando las vías de la de la 1G, 2G, 3G y 4G, 1.836 puestos de trabajo en la 1G, 7.826 en las 2G y 3G y 39.765 puestos de trabajo en las 4G, cuál es el efecto multiplicador del empleo, ninguno, ninguno ha tenido un impacto claro, yo prefiero que haya 40 mil empleos más a que no los haya, yo no me

voy a oponer a eso pero que nos dijeron era que esto iba a tener entre 180 mil y 450 mil empleos es mentira, era una mentira, o sea, los supuestos macroeconómicos son mentira.

Entonces, esperen que esto se me trabó. Voy a necesitar ayuda, a ver Diego, que yo no sé de esto, me comió por qué no pasa, ¡ah ya! ¿No le digo? el que sabe, sabe, y si no es congresista. Bueno, entonces este primer supuesto, compañeros no se cumplió, ni el del crecimiento económico ni el de la generación de empleo, ni el del mejoramiento de nuestra infraestructura de transporte, ¡Pero miren esto! ya voy a pasar al siguiente capítulo, es que lo que yo he dicho es que es un modelo de utilidades para el capital financiero, los intermediarios y no para el crecimiento de la economía nacional, ya está claro que para el crecimiento de la economía nacional no fue, no fue para el crecimiento de la economía nacional, pero vamos a demostrar que sí lo fue para los intermediarios que se llaman concesionarios y para el capital financiero que está detrás de todos esos concesionarios, miren como es la estructura, esto es a valor de hoy 2022.

Yo le agradezco a una persona de mi oficina que es un economista en formación que se llama Andrés Trigos quien me ha ayudado, me ha permitido que todos estos datos los actualizamos y los pongamos a abril de 2022, esto es el costo de las horas frente al ingreso, al flujo de caja, aquí hay en el costo de las obras, hay 2 componentes, lo que llaman el Capex que es: “la construcción de la obra”. Lo que es construcción de obra va directamente y el otro es el mantenimiento, operación del proyecto vial, entonces tenemos que sumado hoy en los contratos de concesión a pesos de hoy, nos preguntamos ¿Cuánto van a valer esas cuarenta y esas treinta y tantas obras de las 4G? nos da que en Capex son 51612000000000 y en OPEX van a ser 53832000000000, es decir, ciento cinco billones cuatrocientos cuarenta y cuatro mil, 105 billones para 105 billones y medio para decirlo rápidamente, pero por el contrario el flujo de caja lo que le está entrando y lo que le va a terminar entrando a estas concesiones de las 4G, entre Equity que es el capital que ponen los concepcionistas.

Equity es lo que ponen de bolsillo de ellos la plata de ellos, lo otro son créditos que son créditos que son sobre los recaudos de peajes o créditos sobre la obra, sobre el flujo de caja de la obra, las vigencias futuras y el recaudo de peajes nos dan 137 billones de pesos ¿Eso qué quiere decir? Que por cada peso que invierte el concesionario que es lo de Equity, invierte el doctor Sarmiento Angulo en cualquiera de sus concesiones, o el “Turco Hilsaca”, o Mario Huertas por cualquier peso, o Constructora Meco que es el socio de Mario Huertas, cuyo dueño está en la cárcel de Costa Rica, por cada peso que ponen los inversionistas, el Estado pone 3 con 65 pesos y por cada peso que se pone en crédito el Estado pone 1 con 99 pesos, es decir: Que los programas son posibles para que sean financiados sin necesidad de los intermediarios.

Yo he dicho, de manera un poco coloquial, que los concesionarios de vías se parecen un poco a las E.P.S., que son unos intermediarios innecesarios, porque trabajan con la plata ajena; en Antioquia, los viejos tenían un dicho para trabajar con la plata del míster, yo no sé, los que somos antioqueños se acuerdan que los abuelos decían: *“es que vive muy bueno porque trabaja con la plata del míster”*. Esa era la historia de los comerciantes, a los que los productores extranjeros les vendían mercancías, paños, zapatos y otras cosas y se los fiaban a seis meses o a un año. Entonces decían: *“ese señor trabaja con la plata del míster, no tiene que invertir nada y está ganando”*.

Este mismo flujo de caja pasa a diario con los concesionarios y con las E.P.S., trabajan con plata ajena, con la plata del Estado, las E.P.S. trabajan con los aportes de los que pagamos en el régimen contributivo y de la plata que pone el Estado para los del régimen subsidiado; los señores concesionarios de vía, los financiadores y los finalistas trabajan con la plata de las vigencias futuras y de los peajes y, sí, ponen un poquito sobre el cual se les retribuye de una manera bastante generosa.

Bueno, vamos a ver entonces ahora los costos por kilómetro que este es otro, miremos lo del costo por kilómetro, Diego, costo por kilómetro, la que sigue, este es otro aspecto bien escandaloso de estas concesiones, repito no está atendiendo factores macroeconómicos sino microeconómicos de garantía a los inversionistas y al capital financiero; segundo, no está resolviendo los supuestos que nos dijeron que iban a resolver para la economía y para el bienestar del país; tercero, se están haciendo con recursos públicos estatales fundamentalmente y tenemos unos costos por kilómetro que son escandalosos en el mundo, miren esta tabla: “autopista Pacífico 1”, esta autopista, tengo que decirlo, porque ha sido una denuncia que no ha tenido suficiente eco, esta se la adjudicaron a Episol Corficolombiana, que son las constructoras, las intermediarias, del señor Luis Carlos Sarmiento Angulo, pero en sociedad con unas compañías que son de don Florentino Pérez, el dueño del Real Madrid, el mismo que estafó a Colombia en la vía Tobía. ¿Ustedes recuerdan el escándalo que hubo en el Gobierno de Pastrana? Donde hubo un director de Invías, un señor de apellido “Canal” que se paró en la raya y exigió que se caducara el contrato, porque los tipos presentaron una no presentación de póliza, también presentaron una póliza falsa, es muy común en estos tiempos.

Esos señores quedaran sancionados de por vida en Colombia, para poder volver a contratar con el Estado colombiano y, sin embargo, por injerencias del Rey de España, del señor Felipe González ante los distintos gobiernos todos el de Pastrana, intervino Samper, Gaviria, hasta el “diablo” intervino para que le perdonaran al señor Florentino.

El señor Florentino fue rehabilitado para contratar con el Estado colombiano y se ganó esta autopista: Pacífico I, 83.239 millones de pesos, 83.239 millones de pesos kilómetro de carretera,

83 mil no es una fábula, 83 mil millones de pesos kilómetros de carretera.

Esta es una concesión que tiene una curiosidad, fue entregada por 50 kilómetros, pero el Gobierno colombiano muy generosamente le entregó 20 kilómetros acabaditos de terminar “barriditos”, “trapeaditos” y organizaditos para que los empezaran a operar y los puso a construir 30.

La hicieron por donde no se podía hacer, la veeduría de la sociedad antioqueña de ingenieros y arquitectos les dijo todas las en todos los posibles esa vía no puede ser por ahí y sabe qué dijeron, que tenía que ser por ahí, porque era la única parte por donde daba cierre financiero, por donde técnicamente se aconsejaba que se hiciera esa vía que es la salida del Valle de Aburrá, al río Cauca, que era por una vía que se llama La Tolva - Piedra Verde - Poblano, no daba cierre financiero, era más barato, nos hubiera costado menos, no tenía riesgos ambientales, tenía menos costos de gestión predial, sin embargo le hicieron por donde era más larga para coger un mayor volumen de tránsito y poder tener cierre financiero, o sea, antes las vías las hacían pasar por la finca del terrateniente, ahora las vías las están haciendo en estos nuevos modelos donde más rentabilidad le dé al banquero, no donde más le sirva al país.

Miren esta barbaridad, 83.239 millones de pesos kilómetro de carretera y miren la vía Mulaló - Lobo Guerrero, 64 mil millones y la iniciativa privada, las iniciativas 44 mil, la vía Chirajara - Fundadores 37 mil, en promedio a 17 mil millones kilómetro de carretera, saben en cuánto el Banco Mundial que es el promedio mundial de carreteras de doble vía, de doble calzada, 1.500 millones de dólares, aquí nos están saliendo a, como a 4.4 millones de dólares kilómetro de carretera, o sea, fuera de todo lo anterior estamos pagando los kilómetros de carretera más caros del mundo, es decir, las carreteras nuestras parecen pavimentadas en oro y siguen siendo unas trochas.

Pero miren esta otra cosa, -estos son datos y hay que contarlos-, como dicen, lo que valen los peajes, que es el otro punto que tiene atormentado a nuestros transportadores, pues a los transportadores colombianos les dijeron: Tranquilos señores transportadores de carga y señores pasajeros, eso va a ser una berraquera porque ustedes van ahorrar en combustible, en mantenimiento, en llantas y entonces van a pagar unos peajes, pero los peajes valen mucho menos de lo que ustedes van a ahorrar en mantenimiento, en llantas y en combustible. Mentira, miren ustedes los costos, los kilómetros de carretera que se pueden recorrer en cada país de América Latina.

Estoy poniendo a América Latina para que no me digan que estoy comparándome con países muy desarrollados, en Brasil se recorren 30.2 km por dólar pagado, 30.2 km por dólar pagado, en Ecuador se recorren 77 km por dólar pagado, en Estados Unidos, escogí Miami Orlando, que la conocemos

muchos colombianos que nos ha tocado transitar en la carretera cuando hemos llevado a los hijos a “Disneylandia” y cosas de esas, Miami - Orlando se recorren 34 km por dólar pagado por peajes; en Colombia, Neiva - Girardot se recorren 16 km por dólar pagado; en el Pacífico, es una que me duele mucho, porque de Primavera - Bolombolo 22 km apenas por kilómetro pagado de peajes y en Antioquia 23 km por dólar pagado ¡Esto es una vergüenza! porque tenemos los kilómetros de carretera más caros del mundo y la menor cantidad de recorrido por dólar pagado por peajes, entonces este es otro de los escándalos de este mundo de las 4G.

¿Esto a qué ha conducido? a una concentración aterradora de los contratistas, miren ustedes, aquí nosotros hicimos un cuadro muy bueno, porque nos relaciona a cada contratista o concesionario con los financistas con quienes los están financiando, aquí hay un matrimonio entre los concesionarios y los financiadores, yo no me voy a detener en esto, pero esto da cuenta de varias cosas.

Primero, hay un nexo íntimo entre los grandes capitales financieros y los intermediarios, aquí quiero señalar una cosa, el capital financiero internacional está financiando casi el 60% de la infraestructura vial de las 4G y el capital financiero nacional como el 40% y ahí hay una relación indisoluble incluso con grupos de estos que tienen unos antecedentes bastante complejos de corrupción, el grupo Solarte, por ejemplo, tiene a la gerente en la cárcel, bueno, Corficolombiana ustedes ya lo saben es cómplice del escándalo de Odebrecht en la Ruta del Sol.

Este otro del que poco se ha hablado, el grupo Meco y Mario Huertas, que tienen tres concesiones de las cuales ya vendió dos, las término las vendió, o sea, eso es un negocio de una mercancía, eso no es realmente para atender el problema de la infraestructura es para unos negocios, ahí el socio de Mario Huertas, la señora Ministra, y todos lo saben está en la cárcel en Costa Rica por escándalos de corrupción, el dueño de Meco, el dueño de Meco está en la cárcel, el que era el dueño y socio de Mario Huertas y bueno y si vamos siguiendo encontramos el de la IP de Bolívar, el Turco y MKP ahora vamos a hablar un poco de eso, de esta vamos a hablar, miren esto como está en el mapa de Caribe 1 y Caribe 2, no, no voy a acabar entonces, es que no voy a acabar, un cuarto de hora si quiere.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Jorge tiene diez minutos para que termine, tiene quince minutos.

**Intervención del representante a la Cámara Jorge Alberto Gómez Gallego:**

Ya estoy acabando, pero es que así muy apretado también es muy difícil, miren el mapa, ellos nos respondieron que era un falso, esto dizque era una concesión sobre otra concesión, esta concesión es una empresa que se llama K.M.A. detrás de la cual está un personaje bastante conocido en la costa, yo

no voy a hablar de todo el mundo o se mete en redes sociales y puede saber quién es el señor al que le dicen el “Turco” Hilsaca, es el que está detrás de K.M.A.

Estos señores les hicieron una concesión y la acabaron o no la acabaron, tuvieron líos y les dieron otra que se llama de iniciativa privada sobre el mismo trayecto, sobre el mismo trayecto con unas horitas adicionales pero ya a 30 años y con muchas más garantías para el inversionista, esta es la concesión que se llama Caribe 1, que era programa de las vías de 3G y la convirtieron en Caribe 2, que es programa 4G, pero si ustedes miran es el mismo trayecto, es montar un mapa sobre otro, o en algunas partes donde hacen dobles vías, pero eso sí para poner unos peajes costosísimos y seguidos el uno del otro y con una gravedad enorme, es que detrás de la estructuración de este proyecto de Caribe 2 estaba, ni más ni menos que, el doctor Gabriel García Morales.

Vean la respuesta que me dio la ANI sobre Gabriel García Morales, ¿Creo que todos sabemos quién es Gabriel García Morales? está en la cárcel, es probadamente corrupto en el escándalo de Odebrecht, fue el que recibió millones de dólares para las adjudicaciones de Odebrecht, el señor García Morales fue funcionario de K.M.A. la empresa del “Turco” Hilsaca, yo le pregunté a la ANI si era cierto que el señor García Morales había sido funcionario de K.M.A. y me dijeron esto, la ANI, eso me lo dijeron anoche casi a las 9:00 de la noche, la ANI tuvo conocimiento de que en alguna etapa de la presentación, ojo, de la presentación y evaluación de la iniciativa privada, ojo, el referido del Viceministro estuvo vinculado a K.M.A., pero tal situación ya no se presentaba cuando se adelantó la adjudicación y la suscripción del contrato en el presente Gobierno, este contrato no lo adjudicó el Gobierno de Santos, lo adjudicó este Gobierno, este Gobierno contrato de Caribe 2 y en Caribe 2 no reconocen que sí, que el señor estaba ahí, pero que solamente no estuvo sino en la presentación y en la evaluación de la iniciativa, eso no importa, la presentación y la evaluación no importan, él era funcionario ahí como un portero, como un barrendero, eso no importaba mucho, no, este señor fue el que hizo la presentación, diseñó el proyecto, intervino ante los funcionarios de la ANI para que se la adjudicaran, yo no sé si para convencerlos con labia, yo no tengo pruebas o de otras formas que él sabe muy bien.

Pero lo cierto es que aquí hay una mácula muy grande que no nos han podido explicar, aquí es como en el corrido de Rosita Álvarez ,no, el señor sí estuvo, pero no era muy importante, a Rosita Álvarez de tres tiros que le dieron, nomás uno era de muerte, estaba el día que la mataron, estaba de suerte Rosita Álvarez, el señor García Morales sí estuvo, pero nada más en la presentación y la evaluación, es obvio que un personaje que ya tenían antecedentes de la corrupción en Odebrecht y que intervino en la adjudicación de este contrato que es vergonzoso. Es

vergonzoso que pongan una ruta sobre otra que sea la misma concesión prácticamente.

Leer un plazo de 30 años y mayores gabelas haya estado el señor, me huele a feo y creo que debiera, pero como no tenemos quién investigue. La Fiscalía debiera investigar un caso bien sospechoso como este de Caribe 2.

Vamos entonces ahora con una que me duele mucho; porque es en mi vecindario, es en mi patio, es en Antioquia y eso lo sabe muy bien la señora Ministra y los señores de la ANI, había una concesión que se llamaba la Concesión Hatovial que era la doble calzada de Bello - Hatillo, que era para construir una doble calzada entre Bello, un municipio que sigue de Medellín en el área Metropolitana y el Hatillo que es un corregimiento de Barbosa.

El municipio más al norte del Valle de Aburrá, era hacer una doble calzada de Bello al Hatillo, hasta ahí bien, eso tuvo un lío con los peajes, porque hubo una rebelión popular en esos municipios del Valle de Aburrá contra los peajes, rebelión en la que yo participé, porque en ese entonces tenía una presencia muy importante en el municipio de Barbosa, teníamos una propiedad de producción de cítricos y allí nos revelamos, porque es un abuso que esos peajes los terminábamos pagando los que estábamos conturbados en el Valle de Aburrá y no los que transitaban hacia lejos, al final lograron imponer un peaje que se llama el Trapiche, que era el peaje ya de salida del Valle de Aburrá y un “peajito” social que se inventó el doctor Uribe, que era solamente para la gente que estaba en el área entre Bello, Copacabana y Girardota.

Lo que ustedes ven en rojo era la concesión Hatovial, la que era la concesión Bello - Hatillo, la doble calzada Bello Hatillo, mírenlo en rojo, resulta que después le sacaron una patita a ese bastoncito rojo para ir a mi pueblo Donmatías. Pero esa carretera ya existía, entonces era solamente para hacer un mantenimiento de la vía de Hatillo a Donmatías, sospechoso, porque sacar ese pedazo era del Invías y no tenía por qué entregárselo a un concesionario, nadie sospechó que ese era el método como en el que después iban a hacer el siguiente tramo.

Después entregaron una iniciativa privada del proyecto que allí está en amarillo, que se llama “Las Vías del Nus”, que curiosidad, la sociedad de Vías del Nus es una sociedad distinta a la que era Hatovial, son dos empresas distintas con los mismos dueños que eran de Hatovial. Son los mismos dueños de Vinus, a los de Vinus les dieron la concesión de Vinus y con la inclusión de hacer un túnel, el túnel de la quiebra y le regalaron el peaje del Trapiche que antes quedaba en el Hatillo, ahí está el peaje, un cuadrito azul, lo que hicieron de entregarles un pedacito del mantenimiento, un pedacito del mantenimiento de la vieja concesión Hatovial, era para que el peaje quedara adentro de la concesión y con el recurso del peaje del Trapiche construir el túnel de la Quiebra y mire la curiosidad, señora Ministra, solamente el 20% de los vehículos que

pasan por ese peaje van a hacia el túnel, solamente el 20% de los vehículos que pasan por ese peaje van hacia el túnel, es decir el 80% de los vehículos que pasan por ese peaje les están cobrando un peaje para hacer una obra que ellos no van a utilizar.

Yo pregunto ¿En Colombia no está prohibido cobrar un servicio que no se presta? A uno le pueden decir ¿Venga yo le estoy cobrando el gas? porque dentro de diez años le vamos a poner gas, a usted le vamos a cobrar el alcantarillado, usted no tiene alcantarillado, pero algún día se lo ponemos, entonces lo vamos a empezar a cobrar, eso es lo que están cobrando en ese peaje, la construcción de un túnel que el 80% de los vehículos ahí no están en los datos. En ese cuadro están los datos cuánto pagan de peaje, que porcentaje de vehículos de los que pasan por ese peaje no pasa por el peaje que hay más abajo que ya está junto al túnel, o sea, es claro es fácil de determinar vehículo que pasa, que va para el túnel, pues pasa por el peaje que está cerca del túnel vehículo que no va para el túnel.

Pues se sigue para la costa para Donmatías, para Yarumal, para Santa Rosa pero no va para esa zona; entonces aquí hay no solo un acto de corrupción, porque le dieron un contrato de iniciativa privada a los mismos socios de una concesión anterior, para quedarse con un peaje eternamente, que ya caducó, ya no hace parte de la concesión, la concesión se acabó, se liquidó, se acabó del todo y ahora entonces la reviven cobrándole un peaje a la gente del norte del Valle de Aburrá y fuera de eso como eliminaron el “peajito” social, porque ya no está dentro del área del costo del “peajito” social. Se lo trasladaron al peaje del Trapiche.

Yo quiero aquí simplemente terminar con un recuento de expresiones de favorecimiento y corrupción en el programa de las 4G, la primera es de Carlos Solarte, ya saben ustedes el escándalo de Carlos Solarte en las vías del Huila, de Santana y de estas vías del sur del país, del escándalo de Odebrecht, para que más vamos a hablar de eso, pero quiero terminar con el último que para mí es la tapa del cóngolo, en el Decreto 457 del 22 de marzo 2020 ordenó el aislamiento preventivo y se restringió la circulación de vehículos en Colombia como fruto de la aparición de la epidemia del Covid, la pandemia del Covid, se ordenó la suspensión del cobro de peajes, entonces en virtud de estas decisiones se supone que los concesionarios tuvieron gastos, costos adicionales y menores ingresos, eso es lógico ¿No?, los concesionarios de vías en la pandemia recibieron menos plata porque pasaron muy poquitos carros por los peajes, pero sus gastos puede que hayan sido menos, pero no de cero, entonces tenían gastos con menos ingresos y entonces ¿Qué pasó? que la ANI firmó dos acuerdos tramitados a través de la Cámara Colombiana de la Infraestructura que son los siguientes.

El primero, el acuerdo número 1, sobre los costos a los que se vio expuesto el concesionario, reconocer los costos ociosos a los que se vio expuesto el concesionario por un evento eximente

de responsabilidad, ojo, está este cariñito con los concesionarios de vía y con los bancos lo tuvo el gobierno de Iván Duque, con los demás empresarios colombianos o ¿Es que la pandemia solo afectó a los de vías?, porque si la pandemia solo afectó a los de vías vaya y venga, pero es que la pandemia nos afectó a todos y esta consideración no la tuvo de esa manera, si no con los concesionarios de vías y con sus iniciadores los bancos y el capital financiero, pero ojo, reconocimiento de por menor tráfico la ANI, acepta reconocer los menores ingresos a los concesionarios por valor del 100% de los vehículos que transitaron por peajes y no pagaron por causa de la excepción de los Decretos 482 y 4 de 2020 “la ANI acepta reconocer el 100% del valor del recaudo asociado al tráfico que habría transitado por los corredores si no hubieran tomado las medidas, la compensación será de hasta el 90% del valor reconocido”.

Yo no estoy en contra de quiénes se afectaron en la pandemia, no estoy en contra de que se le reconozca alguna compensación, pero el ciento por ciento de nuestros empresarios se les reconoció el ciento por ciento de las pérdidas, a nuestras empresas de servicios públicos se le reconoció el 100%, a los usuarios de servicios públicos se le reconoció el ciento por ciento, a los micro y medianos empresarios se le reconoció el ciento por ciento, pero es más se lo reconocieron de manera anticipada, se los entregan y después los van a liquidar de lo que se supone que les va a sobrar en el derecho de recaudo, porque en el derecho de recaudo bueno ahí está toda esta tabla la teníamos y supongo que ahora en la respuesta nos la entregaron.

Bueno, vamos entonces terminando con las conclusiones ,ojo, quiero señalar esto, “El derecho de recaudo es un acuerdo mediante el cual está incluido en los contratos de concesión y el Gobierno le reconoce cada ocho años a los concesionarios los dineros que dejaron de recaudar en un período cierto”, al final de la concesión, si sobra plata, la mitad es para el Gobierno y la mitad para el concesionario, pero si falta plata el Gobierno pone toda la plata ¿No? pero al final los concesionarios cada 8 años religiosamente se les da la cuenta, pobrecitos, se les paga lo que dejaron de recaudar y en este caso de lo que les compensaron por Covid se supone que es un anticipo a lo que les va a sobrar en la próxima liquidación, están partiendo del supuesto de que les va a sobrar en la próxima liquidación, ya tiene calculado que siempre les va a faltar plata y que habrá que reconocer.

Bueno, entonces ya con esto voy a terminar rápidamente, las conclusiones mías son sencillas: Primero el cierre financiero recae en mayor proporción y en porcentaje más alto en el Estado. En los peajes no primó el criterio macroeconómico de desarrollo y planificación, si no los microeconómicos de beneficios para los concesionarios y para los financistas, hay un alto grado de concentración en la adjudicación, los negocios que están protegidos que fue el que se me olvidó mencionar mencionan en

los acuerdos de libre comercio y en los tratados de inversión, el país no ha recibido durante los últimos diez años una mejoría directamente relacionada con menores costos y mayores eficiencias, los créditos rentan en un 58% para el capital financiero internacional y en un 42% para la Banca nacional, el programa de infraestructura que pudo convertirse en un programa de bienestar general se limitó en tanto a los criterios centrales que le sirvieron de parámetros, fuero la optimización de la tasa interna de retorno económico.

El camino que debe seguir es el de no repetir esta experiencia porque si el Estado tiene los recursos para hacer las obras pues que las haga, en la vía Pacífico 1 lo que colocan el equity, el capital que colocan Sarmiento Angulo, Florentino Pérez, que ya vendió su participación para hacer la obra es el 17% del valor total de la obra, o sea, el 83% lo pone el Estado y entonces a mí porque me dice que tiene que llevar un inversionista privado para que ponga el 17%, ese 17% se lo puede poner el Estado, si está poniendo el 83% pues ponerlo al otro 17%, además que el 17% que ponen ellos es prácticamente lo que se van a ganar, lo que están poniendo de plata, es lo que se van a ganar en el negocio, yo creo que peor negocio para Colombia no puede haber, así que hay que replantear hacia el pasado.

Es difícil que estos contratos pueda liquidarlos, porque nos sometemos a graves pleitos internacionales como los tenemos hoy, señora Ministra, que entre otras cosas no sé si en las respuestas está, ¿Qué ha pasado con los tribunales de arbitramento? Porque estos señores concesionarios tras de gordos hinchados, tienen todas las gabelas, todas las garantías en los contratos, pero han hecho reclamaciones en tribunales internacionales y a estas alturas no sabemos se han desatracado unas obras que estaban atrancadas por reclamaciones y Colombia no tiene ni idea cómo se destacaron, qué les entregaron, qué les cedieron, qué acordaron en censos tribunales, muchas gracias, señora Presidente.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctor Eliécer Salazar, tiene el uso de la palabra hasta por 30 minutos, si necesita más tiempo se le otorgará.

**Intervención del representante a la Cámara José Eliécer Salazar López:**

Bueno, muy buenos días queridos compañeros, representantes a la Cámara que están en el salón Boyacá y los que están conectados en las diferentes regiones del país, saludar a la señora Ministra de Transporte, al Presidente de la ANI, al director de Invías, a todo el equipo del Ministerio, saludar al Delegado, el señor Contralor y de la señora Procuradora y a todos los que nos están siguiendo desde el Canal Congreso y de cada una de las redes en este importante debate de control político, que lo que busca es hacerle seguimiento a la infraestructura del país, en este control político que venimos haciendo desde el 2019 con mi compañero

Buenaventura León del Partido Conservador y quien en este año entró la compañera Martha Villalba de mi partido, Norma Hurtado de mi partido y por supuesto el doctor Jorge Gómez a quien permitimos que también participara en este debate que lleva una continuidad de tres años, y qué es lo que queremos en el debate de control político, señora Ministra.

Queremos hacerle seguimiento a lo que definimos en el año 2020, que fue el último porque el 2021 por problemas de pandemia no se pudo realizar y lo que queremos es hacerle seguimiento no solo a la infraestructura férrea sino también a la navegabilidad del río Magdalena y a todas las inversiones que se están haciendo en el país especialmente Ruta del Sol 1, Ruta del Sol 2 y Ruta del Sol 3.

Se les presentó un cuestionario al Ministerio de Transporte y a la ANI, para que nos digan la ejecución y las inversiones que se realizaron en 2020 y 2021, para que nos digan ¿Cuál es el estado actual de las concesiones de la Red férrea y tramos en proceso de recuperación? ¿Cuál es el estado actual del acto administrativo que establece reglas a empresas interesadas en practicar en las concesiones de las redes?, ¿Cuál es el estado actual del proceso de estructuración para habilitar el tramo Bogotá-Belencito?, ¿Cuál es el estado actual de la construcción de los 25.6 kilómetros pendientes por construir en la segunda línea férrea del tramo de concesión Chiriguaná - Ciénega, Ciénega - Santa Marta? muy importante por cierto, para que nos digan ¿El estado actual del proceso de estructuración del corredor férreo comprendido entre la Chiriguaná con sus ramales para el proceso licitatorio y también indicar, si a la fecha, se definieron las condiciones tarifarias o el valor de derecho de ingreso que deben pagar los interesados en operar el corredor férreo del Atlántico? ¿Por qué queremos que se haga mucho énfasis en esto?, señora Ministra, señor Presidente de la ANI, porque el día que este país tenga la oportunidad de que tengamos el transporte férreo, que tengamos el transporte por el río Magdalena y tengamos las vías primarias o principales en doble calzada, créanme que vamos a dar un salto al verdadero desarrollo y vamos a poder competir, de tú a tú, con el resto de países que hoy están desarrollados.

Pero también presentamos un cuestionario para Ruta del Sol 2 y 3, que tiene que ver con un informe financiero de cada uno de los tramos, también vemos reflejado el estado actual del Contrato de consultoría 597 del 2017 suscrito entre la ANI en el consenso del 2017 para la continuación del proyecto de concesión vial Ruta del Sol 2, estado actual de la estructuración del proyecto de asociación y continuar con el proyecto de concesión 1 Puerto Salgar - Barrancabermeja y concesión 2 Barrancabermeja - San Roque, en el departamento de Salgar, que en el departamento del César escala del tramo Ocaña - Gamarra sabemos que este tramo por todo lo que sucedió con Odebrecht, se le entregó a Invías pero eso no quiere decir que vamos a olvidarlo, quiere decir que el Gobierno nacional desde Invías tiene

que seguir atendiendo para que este tramo le dé respuesta al país.

Porque todo mundo sabe que por ahí sale toda la carga que tiene que ver con Norte de Santander, el avance del contrato concesión Ruta del Sol 3, explicación de las situaciones jurídicas en qué va eso; financieras y los motivos de la demora que más adelantico hablamos del tema, indicar porcentaje de la ejecución de la obra Ruta del Sol sectores 2 y 3, indicar fecha de entrega y qué ajustes se han hecho de la política social que imparte esta clase de inversión, qué ven, qué beneficios y perjuicios les traerá a los municipios y población de influencia de esta megaobra.

En los ferrocarriles solo me voy a detener en esta primera gráfica, ¡ah ya! ¡tú vas! Sigamos, por favor, sigamos, ¿No sale?, bueno, yo lo que quiero decir aquí mientras arreglan técnicamente es ¿Cómo vemos la gráfica?, es que en nuestro país hay unos tramos de ferrocarriles y es importante que los televidentes se puedan ubicar y es importante que aquí la ANI y la Ministra nos cuente ¿Qué está pasando? y ¿Qué va a pasar en el futuro con cada uno de estos tramos?, me refiero del tramo de la red férrea del Atlántico que va de Chiriguaná a Santa Marta y que tiene una longitud de 245 kilómetros, también me refiero al tramo sistema de ferroviarios central obra pública la Dorada-Chiriguaná, como pueden ver ustedes son 559 kilómetros, es casi que más de la mitad de toda la línea férrea del país, o Facatativá - Ocaña, la Caro - Belencito y la Caro - Zipaquirá, señora Ministra, son 308 kilómetros y Buenaventura, allá en el sur, muy importante, porque es conectar el puerto de Buenaventura con el resto del sur del país, Buenaventura la Felisa, Zarzal, la Tebaida, Cartago, la Felisa.

Bueno, como no nos sale, yo sigo aquí avanzando y quiero decirles ya para dedicarme a Ruta del Sol 2 y 3, que es uno de los apartes que más nos interesa, ¿Podríamos pasar a Ruta del Sol 1, 2 y 3, señores técnicos?, para ubicar a los televidentes, este proyecto arranca con Ruta del Sol 1, que va de Puerto Salgar a Villeta, pero que entre Guadua y Villeta tenemos un lunar bien tremendo de aproximadamente unos 30 kilómetros que la mayoría son de cordilleras, pero que en esos 30 kilómetros hay un retraso de más de dos horas y mi compañero Buenaventura León va a profundizar en el tema, de ahí viene Ruta del Sol 2, que va de Puerto Salgar a San Roque en Curumaní el departamento del César y de San Roque en Curumaní a las Y de Ciénaga. Valledupar a Carmen de Bolívar es lo que llamamos Ruta del Sol 3.

Entonces en Ruta del Sol 2, tengo que decir que este tramo tiene seis años suspendido y que no solo no has hecho unos perjuicios gravísimo que además entiende la señora Ministra y el Presidente de la ANI, además el nuevo Presidente de la ANI, tengo que decirlo, porque aquí se tomó la decisión por unos temas penales de caducar el contrato y el perjuicio ha sido inmenso, reconocemos que, por supuesto, por allá en el 2019, concertamos con la Ministra y concertamos con el Gerente de Invías,

desde las Comisiones económicas se engancharon unos recursos; creo que 480.000 millones de pesos si no me falla, ¡ahí están! 491.000 para que Invías hiciera. No dejara de deteriorar lo que estaba hecho, e hicieran unos tramos nuevos, que aquí el gerente del Invías les explicará esto, pero quiero que sepan los colombianos, que esos seis años le está costando al país más de 1.3 billones de pesos adicionales, porque cuando se suspendió la obra costaba 2.4 billones de peso y hoy esta concesión vale 3.7 billones de pesos, entonces esto lo dejo para reflexión, no para echarle culpa a nadie, sino para decirles de que no está bien que demoremos tanto para reactivar una obra que entendemos todo el tema del escándalo Odebrecht y los miedos que eso generó a muchos de los que estaban al frente de las decisiones.

Pero también tengo que decir, Eloy que está aquí conmigo, mi compañero de causa del departamento del Cesar, que la Ruta del Sol 3, señora Ministra, casi que corre la misma suerte, duró dos años y medio suspendida, tengo que reconocer que por la benevolencia de Dios, Eloy y mi persona fuimos a la Mesa Directiva, a la Comisión Cuarta y tuvimos la posibilidad con el compañero de esa Comisión, de liderar el proceso y aquí tengo que hacer un reconocimiento al señor Contralor General de la República que gracias a la ley que le aprobamos de “Cero elefantes blancos” pudimos concertar con la Ministra y con el Presidente de la República y no dejar que se caducara esta obra, porque en ese momento el Presidente de la ANI que no recuerdo el nombre.

En qué estaba, ¿ah? claro que no, no es el actual, estaba asustado por el tema de Odebrecht y le pareció muy fácil decirnos en la Comisión Cuarta que la decisión debería haber caducado ese proyecto. Pues gracias a Dios el Contralor nos escuchó, se vino con nosotros a la casa de Nariño, nos sentamos con el Presidente y con la Ministra.

Yo hoy tengo que hacerle reconocimiento a ustedes que no permitieron que se hubiera hecho este desfalco para el departamento del Cesar, hubiera sido una tragedia, pues se logró concertar con los contratistas, con los concesionarios, se logró hacer un acuerdo de flexibilidad para que le pagaran más de 130.000 millones. Eloy que le debían a los contratistas y subcontratistas en Bosconia, que los tenían quebrados y logramos reactivar esa obra, eso es importante reconocerlo.

Ahora, aquí en el tema de Invías, yo quiero solicitarle, voy un poquito en desorden porque se nos atrasó el tema de la presentación, pero en el tema del Invías, queremos pedirle al señor Director de Invías que nos precise de esas inversiones que se le fueron aprobadas por 491.000 millones de pesos ¿En qué estado quedó cada uno de los tramos a intervenir y los mantenimientos que se debía hacer en ese momento en la Ruta del Sol 2?

La respuesta que nos dio el señor Presidente de la ANI y él lo explicará en este atril, se definió contratar dos concesiones, una concesión que irá de

Puerto Salgar al cruce de Barrancabermeja y otra concesión irá del cruce de Barrancabermeja a San Roque y que están las fases; Eso es importantísimo. Que está en las fases definidas donde ya la fase 1 y la 2 quedaron terminadas 100%, están en ajuste en la 3 y la 4 pero que las fechas programadas para adjudicar esa licitación y aspiramos de que esa fecha no sufran un retraso, señor Presidente, para la concesión uno, que va de Puerto Salgar al cruce Barrancabermeja, 25 de mayo del 2022 y para la concesión 2 que va de Barrancabermeja a San Roque en Curumaní Cesar, 8 de junio, y ¿Por qué es muy importante que no variemos esas fechas?, pues, porque a todos nos consta que el 7 de agosto hay cambio de Gobierno y que necesitamos dejar adjudicado esos tramos definido para que entre julio y julio los que se ganen estas concesiones puedan organizar su arranque y ya lo que tengan que concertar con el nuevo Gobierno sea la fecha de inicio de obra, que es lo que está esperando el pueblo colombiano.

El pueblo cesarense también, porque a nosotros nos impacta que, de San Alberto a San Roque, 110 kilómetros de doble calzada y no hablo de San Roque a la Ciénaga porque eso es Ruta del Sol 3. Esos dos proyectos tienen un costo, un valor aproximado de 3.7 billones de pesos, están listos que el Gobierno nacional inyectará unos recursos pero que además los otros recursos vienen vía peajes, durante 30 años que creo que va la concesión, pero, también en la diapositiva siguiente...regresa, esa, la coloco aquí para pedirle el favor inmenso al señor Gerente de Invías y a la Ministra, que en este año dejemos programado inversiones que sabemos que hay que hacer entre Río de Oro y Gamarra, que quedaron suspendidas, porque este tramo se sacó de la concesión, pero el hecho que se haya sacado la concesión no podemos olvidarlo, porque recuerden ustedes que los puertos en Gamarra, apenas inicia lo que va a explicar aquí Martha Villalba, todo el programa de la recuperación de navegabilidad del río Magdalena, necesitamos esas vías, señor Gerente de Invías.

La siguiente nos dice, con toda claridad que las dos concesiones que se van a adjudicar tienen un tiempo estimado de cinco años, aspiramos yo sé, señor Presidente, que esto no depende solo de usted, pero aspiramos que ojalá podamos cumplir en esos plazos o en menor plazo la entrega de ese proyecto Ruta el Sol 2. Esta diapositiva, realmente lo que distribuye, no voy a demorarme mucho, pero lo que distribuye es todos los pueblos, todos los beneficios y las afectaciones positivas que va a tener el proyecto desde Puerto Salgar hasta el cruce de Barrancabermeja y de Barrancabermeja a San Roque, pero aquí permítame decirle algo, de Puerto Salgar al cruce de Barrancabermeja son 259.6 kilómetros y del cruce a 268 kilómetros, es importante, señor Presidente, déjame esa ahí, recuerde usted que las discusiones que hemos tenido en el proceso desde el segundo control político a la fecha se tenga en cuenta la solicitud, señora Ministra, lo hemos discutido con usted en varias oportunidades.

Cada una de las poblaciones, porque todos reconocemos el desarrollo de una doble calzada, pero la forma de acceso a los municipios y corregimientos es determinante, tiene que hacerse accesos atractivos, humanizados, con puentes elevados para los peatones, pero también con atracciones para que no necesariamente el 100% de los vehículos que circula esta doble calzada deje de llegar a los corregimientos, deje de llegar a los sitios turísticos, deje de llegar a los municipios donde tenemos en Colombia muchos municipios atractivos y que bueno que los pasajeros que transitan estas vías que no sean vehículos de carga puedan tener en cuenta el visitar estas poblaciones, que es una de las preocupaciones, Eloy que siempre nos ha manifestado en los diferentes municipios en el caso tuyo y mío del departamento del César, Ministra.

Bueno la Ruta del Sol 3, que les decía, va de San Roque a la Y de Ciénaga 254 kilómetros y de Valledupar a 213 kilómetros, digamos que eso es un cruce estratégico en Bosconia, ahí es el Contrato de concesión 007 del 2010, etapa de construcción, operación y mantenimiento, fecha de terminación octubre 2024, pues están ahí, dos actividades, la construcción de la nueva calzada y, por supuesto, el mejoramiento del corredor existente, aquí en el porcentaje de ejecución, quiero ubicar a los televidentes, la nueva calzada o la segunda calzada que va de San Roque a la "Y" de Ciénaga son 213 kilómetros, esa calzada a la fecha de hoy se han construido 76 kilómetros.

La calzada antigua que le llamamos de mejoramiento hay 217 kilómetros se ha avanzado en 52 kilómetros, el 24% y de Valledupar al Carmen de Bolívar, la nueva calzada son 254 kilómetros, se ha avanzado en 120 kilómetros, casi que el 50% y la antigua calzada que son 250 kilómetros se ha avanzado en 82 kilómetros, esta tengo que reconocer que va en un muy buen ritmo, tengo que reconocer que de Valledupar a Carmen de Bolívar, hemos avanzado tremendamente y que rápidamente vamos a poder, ojalá, que es lo que nos ha dicho el Presidente de la República, que antes que él se retire nos puede entregar el tramo Valledupar - Carmen de Bolívar 100% y San Roque - Bosconia 100%, vemos que el avance de Bosconia a la "Y" de Ciénaga va a un muy buen ritmo, sin embargo, sería muy importante, señor Presidente de la ANI, señora Ministra, somos conscientes que va un buen ritmo, pero recuerden ustedes que esa obra tiene un atraso de dos años y medio, que valdría la pena que ustedes contemplaran como ir reduciendo ese atraso que llevamos de la obra.

En esta diapositiva está el resumen: San Roque 76 kilómetros de San Roque a la "Y" de Ciénaga terminado el 36% y Valledupar - Carmen de Bolívar terminado 172% representa el 68% del total, está también la proyección de la fecha de terminación la Ruta del Sol 3, la concesión va hasta el 25 de enero del 2025 y la Ruta del Sol 2, me imagino que en el momento que la adjudiquen, 30 años después.

Aquí en esta diapositiva que es una de las últimas, queremos hacer mucho énfasis que el sector 3, la Ruta del Sol estaba activado en el año 2014 generó 1.954 kilómetros, en esta nueva etapa cuando se reinició la construcción y se están generando entre empleos directos e indirectos 5.500, eso es muy importantísimo, eso impacta tremendamente en la economía de toda esta región. La Ruta del Sol 2, por supuesto, tiene proyectado una generación entre directos e indirectos cuando arranque de 5.000 empleos y que desde nuestro departamento y, por supuesto, desde todos los departamentos que impactan positivamente esta megaobra, lo que queremos es seguir haciéndole seguimiento a cada una de estas inversiones que cada año que radica el presupuesto, mi querido Chocó, el Gobierno nacional y nos solicita recursos para inversiones, es nuestro deber como congresistas, hacerle seguimiento a esos recursos que asignan las Comisiones económicas, que aprueba la Cámara de Representantes, que aprueba el Senado de la República y que necesitamos que impacten en el desarrollo.

Pero también quiero recordarle al señor Presidente de la ANI y creo que el director de Inviás que es el que tiene esa responsabilidad unos interrogantes adicionales que presentamos relacionados con la vía Codazzi - Cuatro Vientos, relacionados con la vía doble calzada Valledupar - La Paz y, por supuesto, relacionados con la vía que está en reparación, porque yo la círculo La Paz-Cuestecita y Cuestecita-Riohacha, que aquí, mi compañero Deluque me recordó, que hiciéramos énfasis en que esos interrogantes también se nos contesten en el día de hoy, en principio dejo ahí la presentación para que siga mi compañero Buenaventura León y posteriormente mi compañera Martha Villalba, escuchamos al Gobierno y al final nuevamente después que intervengan los congresistas regresamos, señora Presidente, para enviar unas conclusiones al país de cómo va esta megaobra, mil gracias.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

A usted, vamos con el doctor Buenaventura León, que hace días no escuchamos en este Congreso, se estaba guardando para el día de hoy el doctor Buenaventura, estábamos extrañando sus intervenciones, doctor Juan Carlos Buenaventura tiene el uso de la palabra hasta por 30 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara Buenaventura León León:**

Muchísimas gracias, un saludo fraternal a usted, señora Presidenta. A los funcionarios del Gobierno y un agradecimiento a la Plenaria la Cámara que nos permita nuevamente realizar este debate, un debate en el cual hay una temática mejor, en la cual nos hemos ocupado tanto en Comisiones como en esta Plenaria, un debate sobre la infraestructura y el desarrollo del transporte en Colombia y quisiera hacer, a manera de introducción, expresar unas pequeñas reflexiones sobre el tema de infraestructura en nuestro país diciendo, en primer lugar, que el

80% de la carga que se transporta en este país se hace por carretera, solamente el 16% en el tema férreo y tan solo un 2% en el modo fluvial, esta es una primera reflexión, porque el Estado colombiano debe repensar y debemos entender que aun cuando el modo carretero es eficiente en algunos tramos del país, el diagnóstico para Colombia y las principales ventajas en materia del transporte de carga.

Es que Colombia y el Estado colombiano debe pensar más en el transporte intermodal para reducir los costos en el transporte de carga y para hacer un país mucho más competitivo, la inversión en carreteras en nuestro país, año tras año, frente al presupuesto de inversión en materia de infraestructura al 70%, en materia férrea es el 4% y en materia fluvial apenas el 0.3%, pese a ese esfuerzo de inversión en carreteras Colombia registra apenas un puntaje de 65% sobre 100% en el índice de conectividad de carreteras, ocupando inclusive con un promedio muy por debajo de América Latina, que es del 65% y de la OCDE que es del 84%.

Este debate en el cual me voy a ocupar, va a hacer relación como ya lo dijo el citante principal de este debate, quien tomó la iniciativa y nos invitó a que lo acompañáramos, el representante Jorge Eliécer, nos vamos a ocupar de Ruta del Sol sector 1 y aprovechando esta oportunidad tocar temas de la Perimetral de Oriente, también a los proyectos de 4G y de manera muy sucinta soledad la navegabilidad del río Magdalena, estos proyectos durante muchos años, especialmente el de la Ruta del Sol como lo veremos a continuación, solo han sido acompañados de buenas intenciones, pocos avances, estudios, estudios, estudios y más estudios, la falta de ejecución de estos proyectos, sin lugar a dudas, tiene que afectar la credibilidad institucional y aquí cabe reflexionar como país y como Congreso.

Será doctor Salazar ¿Que nos toca, o le toca al país, modificar la Ley 80 la Ley de Contratación?, ¿Serán esos los obstáculos?, ¿Será que a la academia le toca repensar y profundizar mucho más en los estructuradores de proyectos?, es muy usual encontrar en los proyectos de infraestructura caducidades, incumplimientos, demoras, estudios, sobrecostos, mal manejo de anticipos, problemas en las existencias en los permisos ambientales y es muy raro excepcional encontrar un proyecto que se cumpla en los tiempos pactados. Encuentra uno, como lo veremos enseguida, estudios, sobre estudios y eso que Colombia vive pensando, por allá en la década del 90 nos hablaban de las concesiones de primera generación y ya se están hablando de las concesiones de quinta generación, precisamente las de cuarta generación, donde está el proyecto Ruta del Sol y donde está la de oriente una de las características importantes de las concesiones de cuarta generación es en materia de reducir los riesgos en la contratación pública cosa que no ha pasado.

Los beneficios por lo menos en esos proyectos en la ejecución de estos proyectos: en la Perimetral de oriente, en la Ruta del Sol el sector 1 no se ven reflejados, Colombia si quiere ser competitiva

debe superar los grandes retos en materia de infraestructura y uno de ellos es cumplir a cabalidad, señora Ministra, el 100% de los proyectos de 4G, quisiera iniciar, señora Presidenta, Ruta del Sol.

La Ruta del Sol, apreciados Congresistas, es un proyecto vial que viene planeado desde hace más de 60 años en el gobierno de Rojas Pinilla para mejorar la conexión entre el centro del país y la costa Atlántica, para establecer un desplazamiento máximo en 18 horas, para mejorar la competitividad y la Ruta del Sol ha ido de fracaso en fracaso, aquí lo mencionó el doctor Gómez, el fracaso en la concesión de un contrato que data del año de 1997, donde se adjudicó a consta de ese consorcio español, la contratación de la obra del Magdalena Medio que se suponía ese proyecto en esa oportunidad costaba 425 millones de dólares y nos cabe preguntar aquí y ¿Este, señora Ministra, no es un debate contra este Gobierno?, porque aquí podemos mirar todos los gobiernos para plantear ¿Qué debemos hacer para que esto que nos viene ocurriendo que viene pasando no siga ocurriendo en este país?, este proyecto valía 425 millones de dólares, hoy hay unas inversiones superiores a los 3 billones de pesos y aún sin contratar gran parte de este proyecto por lo menos en Ruta del Sol 1.

Sería bueno conocer la Ruta del Sol y calcular ¿Cuánta plata se ha invertido? y compararla con lo que valía el proyecto original en el 97 y también ¿Cuánto falta todavía para culminarla? el Gobierno nacional de la época no tuvo otra oportunidad que declararle la caducidad, recordemos también que hubo un gran escándalo de que ni siquiera las habían entregado, el consenso del proyecto.

Pero Ministra, ahí hay una gestión predial, que el Gobierno, ni este Gobierno, ni los anteriores le han prestado atención, ahí hay unos predios del Estado abandonados, ahí hay unas obras también que hicieron que no conducen a ninguna parte, ya después cuando se separó como lo mostró acá el representante Salazar, Ruta del Sol 2, 3 y 1, me voy a ocupar de la 1, en el 2010 un nuevo intento, en el 2010 hubo un intento, Contrato de concesión número 02, 1.7 billones de pesos ya no los 425 mil, 1.7 billones de pesos para conectar entre el municipio de Villeta y el municipio Puerto Salgar, el plazo de construcción eran de siete años, es decir, ese derecho es entregado al país en el año 2017 y hoy la mayor parte del proyecto no se está ejecutando, está paralizada es una obra, el concesionario como decimos nosotros en el campo lo más polvo, lo planito entre Guaduas y Puerto Salgar, pero la parte de montaña se auto inventó un cuestionamiento que afectaba un nacimiento de agua y el concesionario HELIOS para sacarle el cuerpo a la ejecución del contrato.

Señora Ministra, entre Guaduas y Villeta que son 18 kilómetros se suele tardar en su paso hasta 4 horas, eso no nos permite ser competitivos, este tramo entre Villeta y Guaduas son 23.05 kilómetros, una que hoy está suspendida, está paralizada, no tiene ningún avance, el concesionario Helios,

ejecutó 5 kilómetros dentro de ellos 2 “L”, muchos que conducen a una mica, no conducen a ninguna parte, a ninguna conectividad, si el lobo trazara y pidiera que es por una corte, esa inversión sería un mayor detrimento patrimonial, aquí se evidencia, por supuesto, una falta de planeación, no tener en cuenta como lo expresaba la representante Betty Zorro hace un momento con las fallas geológicas. Acá, con la complacencia del Gobierno de turno en su entonces, se cambió el trazado inicial de Helios y se debió haber iniciado desde Villeta, hasta Puerto Salgar y solamente se inició, reitero, desde Guaduas a Puerto Salgar.

Aquí tenemos solamente construidos 5 kilómetros que no conducen a ninguna parte, a ninguna conectividad. Hoy nos hace falta construir 18 kilómetros y aquí cabe una pregunta, esta sí para la Ministra por el Presidente de la ANI, ¿Por qué cuando se estructuraba del listado de proyecto de cuarta generación de concesiones, no se aprobaron los recursos para terminar una de las obras más importante del país? Aquí, hemos encontrado respuestas de la ANI, un proyecto que cuenta con la licencia ambiental, que están pendientes después de tantos años, de varios contratos que aún siguen pendientes de las características técnicas de las inversiones y gestiones para la viabilidad financiera y uno se pregunta acá, si este proyecto se ha contratado en varias oportunidades por qué seguimos contratando consultorías para estudios y estudios, yo no quería participar en este debate.

Yo llegué al Congreso de la República por primera vez en el año 2002, mi primer debate en el Congreso de la República en la Plenaria, en esta Plenaria de la Cámara, en el año 2003, que en paz descansé unos de los mejores ministros que ha tenido este país, Andrés Uriel Gallego, fue ese mi primer debate no me presenté a estas elecciones y nos vamos del Congreso de la República con la nostalgia de 20 años después, sin solucionar por lo menos algunos de estos proyectos tan represados.

En este cuatrienio hemos llamado la atención desde la Comisión Primera de la Cámara, a la Plenaria de la Cámara, hemos hecho mesas de trabajo con la ANI, hemos hecho debates de control político en la Comisión Primera el 14 de mayo del 2019, debate de control político en esta Plenaria de la Cámara el 22 de mayo del 2019, mesa de trabajo en enero del 2020, debate de control político en agosto del año 2020 y en todos ellos las conclusiones de esos debates es que se está en evaluación y muy seguramente hoy el doctor Salazar nos va a decir lo mismo, seguimos en evaluación de un proyecto de asociación público, que se encontraba ya a nivel factibilidad aprobado, desde el año 2014 el proyecto de Ruta del Sol sector 1, desde el año 2014 o solamente nos hemos ocupado de estudios y estudios.

Solamente podría mostrar como el 22 de junio del año 2021 la ANI celebra un contrato de consultoría especializada para realizar la validación de los estudios y diseños, vuelvo a reiterar, si este es un proyecto que ya había tenido varios contratos,

por qué una nueva consultoría para revalidar los estudios y los diseños a nivel de factibilidad en la estructuración técnica, es decir, que desde el año 2018 al 2021 solamente se ha avanzado en esta contratación de la consultoría. Quisiera lamentar la parálisis de esta obra y eso que acá hemos dado ideas, en el debate anterior, Ministra nosotros le dimos una idea que ustedes la agradecieron, de estructurar un proyecto de Fontibón, Alpes, Villeta; primero para que el tramo Villeta - Guaduas sea en doble calzada y no en calzada sencilla. Para evitar el peaje en el Alto del Trigo, agradecieron esa idea, pero después maduraron fue la de la 80 por la vía Puente Piedra, la Vega y Villeta, pero cualquiera que sea lo importante el país está reclamando la ejecución de esta obra que hoy reitero entre Villeta y Guaduas, eso es solo un cuello de botella, expertos y aquí ustedes nos lo pueden ratificar los funcionarios del Gobierno que llegaremos, doctor Salazar al año 2030 sin la ejecución de esta obra, una falta de ejecución que solamente se traduce aquí en sobre costos para el transporte de carga que viene para el centro del país.

Hoy quisiera nuevamente reiterar, en este Congreso de la República, la necesidad de la priorización de este proyecto de infraestructura, una Ruta del Sol en doble calzada. Cabe en los proyectos del Bicentenario, sin el peaje en el Alto del Trigo y que no vayan a afectar a esa misma comunidad, también pedirle a la ANI y a la ANLA, que nos ayude igualmente para que el concesionario Helios le pague al municipio de Caparrapí ese 1% de compensación por temas ambientales.

Que cumplan una obligación de ellos; también si se estructura el nuevo proyecto Ruta del Sol, recogiendo el proyecto de Puente de Guaduas al río Bogotá, y hasta Villeta, es necesario tener en cuenta a la comunidad de Nocaima, con sus tarifas diferenciales y en materia de peaje. Segundo proyecto perimetral de oriente, si el panorama en la Ruta del Sol es oscuro.

Yo quisiera inicialmente destacar la importancia del proyecto perimetral de oriente, es un proyecto que, en el año 2013, es decir hace 9 años, el documento Conpes lo declaró como un proyecto estratégico para la Red Vial Nacional. Es un proyecto clave para la región central del país, en términos competitivos para la comunicación de la Orinoquia con la región del central del país, para facilitar el transporte de carga en todos los niveles, para mejorar la competitividad, para evitar que ese transporte de carga que va para el norte no tenga que ingresar a Bogotá, que beneficia a más de 10 municipios del departamento de Cundinamarca de nuestra provincia del oriente, que venía generando una serie de empleos, que este gobierno lo encontró suspendido y ojalá nos podamos ir por lo menos si Corporinoquia le da la que sabemos, porque en esto quiero destacar al Gobierno nacional, a usted Presidente de la ANI, que le ha puesto el corazón a este proyecto, el acompañamiento de la Procuraduría, de la Contraloría, pero lamentablemente unos funcionarios de la de Corporinoquia o esa entidad

ha impedido que se ejecute este proyecto. Se trata de un contrato de concesión suscrito en el año 2014, es decir hace 8 años, el tiempo de ejecución eran 3 años, es decir que este contrato tuvo acta de inició en el año 2015 debió haber culminado en el año 2018, estamos en el año 2022 y vamos a ver los avances tristes, que tiene este proyecto por una decisión de una Corporación, una Corporación que ha impedido la ejecución de ese proyecto.

Yo quiero seguir insistiendo, a la Procuraduría General de la Nación, agradecerle el acompañamiento y a la Contraloría General de la República, pero que sigamos insistiendo, porque las actitudes de unos funcionarios no pueden impedir el desarrollo del país. Este es un proyecto que está dividido en 5 unidades funcionales, la unidad funcional 1, 2 y 3, está prácticamente culminada, quisiera pedirle al Presidente de la ANI una revisión, usted nos informó en un debate anterior la recibida satisfacción del 100% de las obras. Ustedes han corregido un 99%, pero seguimos con problemas en la Calera, por las obras, por la no canalización por parte del concesionario de las aguas lluvias, lo que se viene generando unas filtraciones y unas inundaciones en el municipio de la Calera.

Las unidades funcionales 4 y 5 representan, apreciados compañeros representantes a la Cámara, el 58% de las obras de las inversiones, la 4 y 5, el 58% de las inversiones y los avances de las obras, una obra que se debió haber terminado en el año 2018 y hoy en el 2022 el avance es del 4; y el 5 es de 1%, pero reitero no por culpa del gobierno, ni del concesionario, sino de una falta de decisiones de una corporación, como lo he mencionado acá.

Tenemos la suspensión de este proyecto desde el 31 de octubre del año 2017, recordando acá como lo dijimos en el debate anterior que de conformidad con la Ley 1682 del 2013, porque esto es una rehabilitación, esto es un mantenimiento de obra, que aquí no necesitamos licencia ambiental, salvó la variante de Choachí, que ya la expidió el ANLA y que es bueno que hoy nos digan que pasó, porque ya también se venció la resolución, si hubo prórroga o no de esa resolución, pero aquí estamos es en un tema de mantenimiento, de rehabilitación que para unos sectores sí funciona y para otros no, porque se vienen mejorando unos sectores y Corporinoquia no permite intervenir, siendo que son aguas superficiales, aquí lo que tenemos son aguas, que ha dado las restricciones de Corporinoquia. Han impedido que el proyecto se restablezca y reitero no obstante los esfuerzos que ha hecho.

De esta problemática también nos hemos ocupado en este cuatrienio; quisiera mencionar tres debates de control político, 5 mesas de trabajo con gobernadores, alcaldes, con la Contraloría y la Procuraduría que nos ha venido acompañando en la Comisión Primera. El 14 de mayo del 2019, hace más de 2 años, la Ministra se comprometió y en esa ocasión quedo registrado en las actas a reactivar ese proyecto lo más pronto posible, hoy estamos en el año 2022, pero, reitero no es su responsabilidad. Por

supuesto, como ella lo mencionó en ese debate ahí hubo una falta de planeación y por supuesto que sí, también ratificó algo que es importante hacerlo como Estado, y usted lo dijo Ministra con toda la sabiduría, tenemos que articular entre la institucionalidad, ya que aquí no podemos, aquí está en juego es el país, la comunidad.

En la Plenaria del 20 de agosto también existe un debate de la Comisión Primera, donde se habló de nuevos trazados y volvimos nuevamente al trazado original, sin embargo tantos años después, más de cuatro años de suspendida esta obra con todos los debates de control político, con todas las mesas técnicas, con acompañamiento de la Procuraduría, de la Contraloría, no se ha podido reanudar este proyecto, en Comisión el 26 de abril del 2021, la ANI nos vuelve a manifestar que son las restricciones ambientales, las que impiden continuar con la ejecución de la obra y pide también a las corporaciones, tanto a la CAR como a Corporinoquia, la CAR ya con una voluntad administrativa y política que permita ejecutar esta obra, que le está generando al Estado un detrimento patrimonial, de más de dos billones de pesos, recuerdo en ese debate a Corporinoquia, inclusive con unas confusiones, que el concesionario no le había solicitado los permisos y ahí mostramos, si el mismo Corporinoquia ya había expedido nueve resoluciones y aquí nos lo dijo en el debate, un debate de Plenaria de la Cámara que no habían solicitado.

Yo quiero hoy invitar a Corporinoquia a que ya no le ponga más trabas a este proyecto de la Perimetral de Oriente, ustedes le están haciendo un daño a la institucionalidad, ustedes pueden generar aquí un detrimento patrimonial de más de dos billones de pesos, están afectando una región, están afectando la competitividad, están generando una incredulidad en la ciudadanía, llevamos ya casi cinco años sin que se logre la reactivación de la Perimetral de Oriente, reiteramos la alerta que ha hecho la Contraloría General de la República frente al tema del detrimento patrimonial y aquí, hasta la saciedad, se ha demostrado la necesidad de la ejecución de la obra. Doctora Betty, nos dicen en la provincia de Oriente y compañeros representantes a la Cámara de Cundinamarca que somos unos representantes incapaces y de pronto la comunidad tiene razón, que no hemos logrado ni con mesas técnicas, ni con debates de control político, que este proyecto se reactive, realizamos una mesa técnica en el municipio de Cáqueza a instancias de la Comisión Primera.

El año pasado, si la fecha no me falla, el 18 de diciembre, yo sí quiero pedirle acá Ministra y al Presidente de la ANI, que cuando van los funcionarios lo hacen con toda la autoridad, hay que ponerle la cara a la comunidad y a este problema, más cuando ustedes no son responsables, pero a la comunidad hay que ponerle la cara y que la pongan ustedes, que son las cabezas de las entidades, permítame Presidenta ahora, es que todo lo que se toque lamentablemente es para revisar problemas

y problemas, navegabilidad del río Magdalena. El río Magdalena es la principal arteria fluvial de Colombia, que nos proporciona servicios económicos, nos proporciona servicios ambientales, importantes para el país, en el 2013 encontramos el documento Conpes 3758, en ese documento Conpes, se establece un programa de intervenciones estratégicas y prioritarias frente al río Magdalena.

Primero, restablecer la navegabilidad del río, restablecer la navegabilidad del río; segundo, mejorar las condiciones físicas de navegabilidad a corto plazo; tercero impulsar el transporte multimodal; cuarto, desarrollo logístico del río Magdalena; quinto, sostenibilidad ambiental; y sexto, aprovechamiento integral del recurso hídrico.

Eso está definido como política de Estado, no para un gobierno, porque está en un documento Conpes, con fundamento en ese documento Conpes, Cormagdalena y Navelena, celebraron en el Contrato de asociación público - privada número 01 del 2014, esta intervención la hago Ministra a ver si todavía estamos a tiempo de que corrijan una situación que hoy ojalá sirva como alerta, como prevención, frente a lo que fue un error que pudo cometer el Estado.

En este contrato qué se buscaba, Ministra, mejorar y ampliar la navegabilidad del río, disminuir el riesgo de inundaciones en 129 municipios, el transporte de carga se aumentaría de 3 millones de toneladas a 15 millones de toneladas. El recorrido que actualmente son 330 horas, pasábamos a 220 horas; se garantizaba el mantenimiento del río por 10 años y eso impulsando la economía de exportaciones y facilitando el viaje, reduciendo los costos de flete, en el 2017 como raro se declaró el siniestro de incumplimiento definitivo y la declaratoria de caducidad de ese contrato ¿Que se está pretendiendo contratar Ministra?, y me excusan si estoy equivocado, si leí mal, la ANI hoy pretende contratar unos estudios para que un concesionario realice otra vez los estudios y diseños de detalle, así como la financiación del proyecto.

Estamos especializados en estudios y diseños, nueve años después de establecer mediante el documento Conpes y mire la diferencia, yo quisiera dirigir la atención sobre este cuadro que nos muestra los dos contratos, el que se había celebrado con Navelena en el año 2014 y un contrato de asociación público - privada para la recuperación del río, la navegabilidad del río Magdalena, el objetivo inicial de ese contrato que le declararon la caducidad y que era recuperar la navegabilidad del río Magdalena.

El nuevo contrato solamente pretende hacer es un mantenimiento, un dragado, en el anterior contrato en el año 2014, beneficiaba a los departamentos de Magdalena, Bolívar Atlántico, Caldas, Cundinamarca, Santander, Antioquia, en el nuevo contrato, solamente Bolívar, Magdalena, Atlántico y Santander, se reduce el alcance del objeto del contrato, a pesar de que la cuantía aumenta en un 15%, inicialmente el primer contrato era de 1.3

billones y este nuevo, que se proyecta es de 1.5 billones de pesos, es decir se incrementa con menos obras y ya no es la recuperación, ya no es ese objeto, ya no se está cumpliendo el documento Conpes, si no apenas es un dragado un mantenimiento y le quita la posibilidad de la inversión en los departamentos de Caldas, en los departamentos de Cundinamarca, a pesar de que la cuantía se incrementa en un 15% y un último llamado, Ministra, frente al río Magdalena, que ustedes revisen si lo que están haciendo bien, la inversión que tienen proyectada para todo el río Magdalena es de 1.5 billones de pesos para 1.550 kilómetros de río y la proyección que tienen proyectada para el canal del dique que apenas son 100 kilómetros, son 3 billones, 3 billones que uno no entiende, no entiende el ramal principal con la mitad de la plata; finalizando esto, porque ya Luisita me hizo mi primer llamado de atención por el tiempo.

Un tema final es el puente Mariano Ospina Pérez, que aquí hemos hecho también mesas de trabajo y mesas técnicas, un puente que presentó, es el puente que comunica al departamento de Cundinamarca, con el departamento del Tolima, entre Girardot y Flandes, presentó unos problemas de anclaje en la estructura y aquí hicimos una audiencia pública con la doctora Adriana Magali, Chocó, una mesa técnica donde se anunció el cierre de ese para realizar las obras por 4 semanas, el 17 de agosto del año 2021, agosto del año 2021, doctor Gaitán usted que también ha estado, hoy estamos en abril del año 2022, esas 4 semanas, bastante largas que vienen afectando el comercio, que vienen afectando la comunidad. Presidenta, perdón, muchísimas gracias por su generosidad y a la Plenaria de la Cámara, por permitirnos exponer estos problemas que sentimos desde el departamento de Cundinamarca.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Gracias doctor Buenaventura, vamos ahora con la doctora Martha Villalba, mientras la doctora se incorpora acá ¿Doctora Norma, usted va a hacer el uso de la palabra?

**Intervención de la representante a la Cámara Norma Hurtado Sánchez:**

Muy buenos días, muy buenas tardes ya, querida Presidenta y a los honorables congresistas, si usted me lo permite, haríamos ya la intervención, porque si bien es cierto, yo soy citante con el doctor Jorge Eliécer Salazar, yo le pedía a él su venia y autorización, para hablar un temita que corresponde al Valle del Cauca y al suroccidente colombiano, que tiene mucho que ver con las vías de la...

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctora Norma, si quiere entonces permítame que ya tengo aquí a la doctora Martha, en el atril.

**Intervención del representante a la Cámara Norma Hurtado Sánchez:**

Bueno listo, okey.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Y ya después de la doctora Martha, le doy el uso de la palabra a usted.

**Intervención de la representante a la Cámara Norma Hurtado Sánchez:**

Gracias, no importa Presidenta, gracias.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctora Martha, tiene hasta 30 minutos, creo que no los va a usar todos, pero tiene hasta 30 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara, Martha Patricia Villalba Hodwalker:**

Bueno muy buenos días para todos, quiero darle un saludo muy especial a la señora Ministra de Transporte, a los viceministros que hoy nos acompañan, de igual manera al director de Inviás, al señor Presidente de la ANI, al señor Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, al Superintendente de Transporte, al señor Director de Cormagdalena, a la señora Subdirectora de la ANLA, al señor Contralor delegado, aquí presente y de igual manera a la señora Procuradora delegada, que hoy a bien han recibido la invitación por parte de los citantes, quiero también agradecerle a mis compañeros Jorge Gómez, Jorge Eliécer Salazar, a Buenaventura León, a Norma Hurtado, por ser partícipes de un debate bien importante no solamente para nosotros los miembros del Congreso, sino también para todos y cada uno de los colombianos.

Hoy los temas a tratar son temas vitales y hacen referencia a todo lo relacionado con la infraestructura del país, en materia terrestre, pero también hoy le hemos querido dar la importancia a un sector que para mí es clave e inexplorado e inexplorado en nuestro país, a diferencia de otros países, en donde el tema del transporte fluvial ha sido clave para el desarrollo de ellos, pues nosotros aún no hemos podido avanzar pese a los esfuerzos que se vienen realizando y yo tengo hoy que reconocer los grandes esfuerzos que se vienen realizando en materia del transporte terrestre, en materia del transporte aéreo, porque obras importantes, se vienen desarrollando en todos y cada uno de los rincones de nuestro país y diríamos nosotros que también en materia de infraestructura del transporte aéreo, muchos de los aeropuertos de Colombia hoy tienen inversiones importantes y con mucha tristeza, yo también tengo que manifestar porque así como celebro las cosas buenas, tengo que decir que muchas de estas también no cumplen con el anhelo de todos y cada uno de los colombianos.

De manera muy particular tengo que referirme a la situación que hoy vive el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, el cual no cumple con las expectativas y pese al tiempo que ya viene en la ejecución tampoco se ha logrado la culminación de esta obra tan importante.

Hoy tenemos que decir que el Gobierno nacional viene haciendo esfuerzos importantes, esfuerzos

que nosotros tenemos que reconocer, como lo dije al inicio de mi intervención al transporte terrestre, como también al transporte aéreo, hay una gran expectativa y un gran sueño.

Tenemos toda una recuperación de las principales arterias fluviales de nuestro país, como lo es el río grande del Magdalena, tengo que contarle del por qué llegue al Congreso de Colombia.

Recién estrenada celebramos una fecha importante que es la del 15 de agosto del 2014, una fecha en la cual se adjudicó una empresa hoy vinculada a uno de los escándalos de corrupción más grande que ha tenido nuestro país, pero que en ese momento era desconocido para todos y en mi departamento y sobre todo en la sociedad portuaria de Barranquilla, tuvimos la oportunidad de confluir, muchos actores, políticos, gremiales, industriales, el sector del transporte fluvial de Colombia, ministros, el Presidente de la República y demás estuvimos en la sanción y la adjudicación de este contrato tan importante que era una alianza público-privada, para poder generar toda esa gran expectativa que teníamos todos nosotros frente a la navegación en el río Magdalena.

Una fecha que nos dio tantas alegrías, pero que a la vez nos dio una enorme desilusión, una desilusión que de verdad quiero manifestarles que logró firmarse hasta la interventoría de este proyecto, pero que desafortunadamente en el año 2016, este proyecto se vino a pique, en donde se manifestó por parte del Gobierno nacional, la no aprobación del cierre financiero y multo a la compañía en uno de los mayores escándalos que se generaron al incumplimiento mismo, porque efectivamente ese cierre financiero no llenaba las expectativas de un proyecto tan importante y la verdad que hoy todavía esa desazón continúa, esa desazón de ese sueño, de esas esperanzas que todos teníamos desafortunadamente.

Diríamos nosotros que se han cumplido y que aún no existe la APP, que hoy les generaría a nosotros muchas ilusiones y sobre todo un enorme compromiso. Este fue un debate de control político, que fue planteado desde el 17 de junio del año 2021, fecha que fijense teníamos unas expectativas enormes y aún no se cumplen, nosotros tenemos bien claro que la cuenca del río Magdalena ocupa casi el 25% del territorio nacional y con ella existe una relación cercana del 85% de la población de nuestro país, inicialmente como lo dije en mi intervención, el proyecto y escuchaba a Buenaventura León hablar sobre el alcance cuando se dio en el año 2014, tenía una extensión aproximada del cubrimiento mismo de la alianza público-privada de 908 kilómetros, desde Puerto Salgar hasta la desembocadura del río Magdalena en el departamento del Atlántico, esto entraría a beneficiar a más de 57 municipios de nuestro país, 9 departamentos, permitiría la movilización hasta de 7.200 toneladas por el río Magdalena, en las 24 horas del día y 25 empresas habrían manifestado el interés de poder participar en este sueño, que entre otras cosas frustrado y que

la inversión, Buenaventura no coinciden, mi monto con el que tú has manifestado, porque era un monto alrededor del 2.3 billones de pesos.

Actualmente debido a todos los inconvenientes que se presentaron, que ya son de conocimiento público y que comencé a ahondar en ellos, es como ahondar en una herida que está en todos y cada uno de nosotros, porque quiero decirles que nosotros desde que llegamos al Congreso hemos estado muy atentos por la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, para que no siguiéramos de espaldas, porque quiero decirles que mi departamento sueña, anhela que esto sea una realidad por la dinámica económica, que esto le va a imprimir no solamente al país, a mi departamento, pero también quiero decirles que el río Magdalena, es uno de los mayores contaminantes, impacta de manera negativa en mi departamento y especialmente en el municipio de Puerto Colombia, que ustedes más que nadie conocen cuales son mis afectos, frente a este municipio.

Junto con varios parlamentarios, especialmente de la bancada del Caribe colombiano, del departamento del Atlántico, el doctor Efraín Cepeda, dimos la lucha por un proyecto de ley para incorporar al municipio que se ha convertido en la cloaca que recibe toda la contaminación, por eso este sueño de que se haga una realidad, es precisamente para nosotros, para poder despegar en mi departamento en la ciudad de Barranquilla que, entre otras cosas, hoy cumple 209 años, hoy quisiéramos escuchar al Gobierno nacional esa noticia para celebrar de mejor manera frente a cuál va a ser la decisión que se va a tomar frente a esta importante alianza público-privada, que tanto hemos escuchado.

Actualmente hoy la extensión en la cual el Gobierno nacional ha decidido la intervención a través de esa alianza público-privada está en el orden de los 686 kilómetros y se reduce efectivamente, como tú lo decías Buenaventura, a un número de departamentos y de igual manera de municipios, pero también la inversión será inferior, estaría en el orden casi de los 1.6 billones de pesos, este proyecto va a beneficiar a más de 6.600, perdón, 6 millones 600 mil habitantes y solamente serán 7 departamentos, pero obviamente al beneficiar a 7 departamentos, estamos beneficiando a una población importante de nuestro país.

Para nadie es un secreto, que las alianzas público-privadas están inmersas dentro de la Ley 1508 del año 2012, donde esto contempla el diseño, la construcción, la financiación, la operación, la conservación, el mantenimiento y la reversión de los bienes a la nación y yo quiero decir que para mí es importante todo el tema de la navegabilidad, por cuanto le va a imprimir una dinámica importante desde el punto de vista económico en nuestro país, pero también tiene unas repercusiones desde el punto de vista ambiental, que bien necesarias son, la ordenación de la cuenca del río Magdalena, es vital y es clave para nosotros.

Hoy quiero manifestar, que mirábamos con profunda preocupación, pues, la ampliación de los términos y requerimos una explicación hoy de la Ministra de Trabajo y del Presidente de la ANI, para que nos digan por qué nuevamente se aplaza, nosotros hemos visto con mucha frustración, estos aplazamientos que se vienen generando por parte del Gobierno nacional, sin desconocer quiero dejar bien claro el enorme compromiso que han mostrado frente a esta alianza público-privada que para mí es supremamente necesaria. No queremos seguir estando frustrados, yo creo que mis compañeros han sido claros frente a la dinámica y a la búsqueda de soluciones a todas estas alianzas público-privadas que se han generado en nuestro país.

Frente a todo el tema del transporte terrestre y de igual manera el transporte aéreo, conocimos de muchos inconvenientes que se presentaron, pero también hemos sido testigos de la gran oportunidad sobre todo para desempantanar estos aspectos que, de alguna manera, evitaban el avance de muchas obras en Colombia, pero hoy más que nunca tenemos la necesidad de que se nos clarifique a nosotros; por eso le dije a la Presidenta de la Cámara Representantes que yo no me iba a tomar la media hora que se me otorgaba para mí intervención, que yo hoy más que nunca, no solamente, creo que todos y cada uno de los miembros de esta Cámara de Representantes, como en el Caribe colombiano, mi departamento y toda la zona portuaria, que se viene generando de nuestra ciudad, la dinámica, los operadores y los portuarios hoy buscan también una solución definitiva a esta problemática, ya que el río Magdalena viene generando una dinámica económica a nuestra ciudad y es por eso que nosotros hoy estamos expectantes frente a los enormes beneficios que esta APP, donde le van a brindar al pueblo colombiano.

Primero la navegabilidad en el río y sobre todo va a mejorar las condiciones físicas de la misma, el ordenamiento del río es necesario, todo lo que se haga sin planificación alguna como es lo que ocurre hoy. Hoy miramos nosotros como muchos de los municipios y departamentos ribereños, tienen graves afectaciones y las soluciones que se le dan, de alguna manera, son soluciones aisladas que afectan aguas abajo y si no existe una ordenación del río vamos a seguir en la misma dinámica, con estas terribles afectaciones que ocurrió en Salamina, señora Ministra, Salamina - el Piñón, en recientes oportunidades los dragados que se ejecutaron en la zona demuestran afectaciones en la desembocadura del río Magdalena y situaciones que no podemos seguir permitiendo y por eso para nosotros es vital la APP del río Magdalena.

Mejorar las estadísticas del transporte fluvial, claro que sí, miremos los países que han pensado en sus ríos, como han avanzado de manera significativa, Colombia no puede seguir siendo la excepción frente a estos indicadores, donde el transporte de carga para nosotros, hoy miramos con profunda preocupación la alta accidentalidad, hoy miramos con profunda preocupación la manera como se contaminan

nuestro medio ambiente, hoy también miramos como con profunda preocupación se deterioran las vías de Colombia, cosas que no ocurriría si hoy también el transporte de cargas se reactiva en una de las arterias fluviales más importantes de nuestro país, desgastando nuestras vías y con ello generando la necesidad de inversiones importantes, además hay que tener en cuenta que se abaratarían los costos del transporte y se podrían tener, de alguna u otra manera, generar un desgaste menor en todas y cada una de las vías.

Por cada 1000 toneladas que se transportan en las vías de nuestro país, nosotros tenemos que manifestar que dejarían de circular 33 camiones. La producción de gases contaminantes es un tema que nosotros hemos ya en reiteradas oportunidades.

Yo sí quiero, señora Ministra, señor Presidente de la ANI, al director de Cormagdalena, hemos hablado muchas veces, pero yo creo que hoy hay que hablarle al país, con fechas concretas, no podemos seguir aplazando decisiones que son trascendentales para nosotros desde todo punto de vista, así que por eso hoy yo voy a limitar mi intervención, porque yo quiero hoy escuchar fechas definitivas, escuchar soluciones definitivas, y sobre todo irme del Congreso de Colombia, que obviamente culminó mi periodo y no volveré, quiero irme con la satisfacción que le cumplimos al país, porque este no es el primer debate, este es uno de tantos de los que hemos realizado hablando del mismo tema, no sigan con más dilaciones, yo creo en el Presidente Iván Duque, creo en la ministra Ángela María, así se lo he registrado en diferentes oportunidades, creo en Pedro Pablo Jurado director de Cormagdalena, creo en el director de la ANI y creo que no solamente es el que yo lo haga, sino que todo el pueblo colombiano también así lo sienta. Mil gracias a todos.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Doctora Norma Hurtado, tiene usted el uso de la palabra, con usted terminamos la intervención de los citantes y arrancaremos con los citados, les ruego el favor, señora Ministra, a los directivos que si me dicen a través de sus enlaces ¿Cuánto tiempo van a necesitar, para organizar acá el debate? Doctora Norma tiene hasta 30 minutos, para su intervención.

**Intervención del representante a la Cámara Norma Hurtado Sánchez:**

Gracias señora Presidenta. Un saludo muy especial a los honorables congresistas, un saludo especial a la señora Ministra de Transporte, a los viceministros, al señor Presidente de la ANI, el doctor Manuel Felipe, un saludo muy especial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a los delegados de la Contraloría y de la Procuraduría, pero especialmente a todas las personas que en audiencia hoy están a la expectativa de este debate, al igual que la doctora Martha Villalba, no me tomaré todos los minutos de intervención, hoy es un día en el que necesitamos que los colombianos y especialmente la región a la que yo represento el suroccidente colombiano, puedan

obtener unas respuestas mucho más claras, mucho más contundentes, precisas, respecto de toda esta anhelada vías que han servido, para tener la ilusión, la expectativa, de transformación, de desarrollo, de competitividad.

Yo me quiero referir, muy puntualmente, a dos vías que son indispensables para el suroccidente colombiano y para mi departamento, el departamento del Valle, quiero contarle a los honorables congresistas, que durante cuatro años el bloque parlamentario del Valle del Cauca, se ha unido en una causa, en que las obras, las expectativas generadas desde gobiernos anteriores donde se debieron ejecutarse en ese Gobierno, salieran adelante en el bloque parlamentario donde se unió en ese propósito, puedo también decirles que hemos contado con el acompañamiento del Gobierno nacional en los diferentes escenarios, en los escenarios de las audiencias, en los escenarios de las mesas técnicas, en los escenarios de las visitas al terreno, con el propósito de descentraba estos anhelos de los vallecaucanos y de los caucanos, que es el caso que hoy a mí me ocupa.

Quiero hablar puntualmente de una vía que es la vía Mulaló - Loboguerrero, una vía estratégica nacional, una vía que permite la llegada al Puerto de Buenaventura, una vía que aumenta el comercio internacional, la reactivación económica y una vía que hoy lastimosamente no ha podido iniciar ni su etapa precontractual, ni su etapa contractual, acorde a las expectativas entregadas en el año 2016, por esta época estaríamos a la expectativa de la entrega de esta maravillosa obra, que incluye 31.8 kilómetros de carretera, 16.3 en calzada sencilla, 4.2 en calzada doble, cinco túneles bidireccionales, que se preveía que todo esto iniciaba en el año 2016.

Los contratistas Covimar, una de las alianzas que se hizo desde el Gobierno de la época, una empresa de Corficolombiana, que ha tenido a cargo el desarrollo de esta obra, pero que también tuvo la solicitud de muchas consultas previas, por la posible afectación en uno de los municipios de acuíferos que garantizan el abastecimiento de agua del municipio, especialmente del municipio de la Cumbre, ¿Qué esperábamos con esta expectativa? ¿Con esta gran obra?, con este gran diseño que se le presentó a los habitantes del Valle del Cauca, que se le presentó a este suroccidente colombiano, teníamos la expectativa de 1.800 empleos, teníamos la expectativa de la competitividad en la reducción de una hora de viaje, teníamos también un sueño que yo creo y confío en que se pueda materializar, después de todo este ejercicio que se ha hecho durante cuatro (4) años y es la reducción del 1% en los costos de transporte de exportación.

Esta reducción conllevaría al aumento de exportaciones agrícolas y de manufacturas que se mueven por el puerto de Buenaventura, cerca del 8% aumentaría, pero como lo han dicho todos nuestros compañeros, podríamos hablar de la tramitología jurídica, podríamos hablar de la consulta previa y lo extenso de estas concertaciones de consultas

previas, podríamos también señalar la demora en los conceptos técnicos y las soluciones de fondo por parte de la ANLA, podríamos decir muchas cosas que ya los honorables congresistas han expuesto con vehemencia, con tecnicismo, en esta mañana.

Están afectando el desarrollo de la vía Mulaló - Loboguerrero, al final del túnel, uno de los cinco túneles que tiene esta anhelada vía, vemos que después de este arduo trabajo, reitero y repito, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, con el acompañamiento de la ANI, con el acompañamiento de la Agencia Nacional, con el acompañamiento de los órganos de control, el Valle del Cauca, en el mes de noviembre, logra la anhelada licencia ambiental, que pone en cintura a los requerimientos hechos por las comunidades en materia, reitero, en materia ambiental, los requerimientos hechos por el concesionario, porque vale la pena aquí decir que Covimar tuvo muchísimas observaciones.

Hoy yo quisiera que el doctor Manuel nos explicara para el futuro del país y yo que voy a tener la oportunidad de continuar mi trabajo legislativo desde el Senado de la República, ¿Qué podemos hacer nosotros frente a la entrega de concesión, a la entrega de la APP?, pero que posteriormente tienen tantas observaciones y tantos requerimientos, que hoy nos tienen a más de seis años, de interrupción de este gran proyecto.

Ya la ANLA se pronuncia para los dos actores más importantes, las comunidades a quienes hemos respetado y que en todo este ejercicio hemos entendido su gran preocupación, pero también para el concesionario, sin embargo nos hemos comprometido que tres meses después el concesionario iba a arrancar esta anhelada obra y hoy estamos en la última semana, se habló que una semana antes de Semana Santa se podría llegar a una concertación, porque se llegó a pedir, queridos Congresistas, por parte de Corficolombiana, por parte de Covimar, se llegó a pedir ante el Tribunal la liquidación del contrato y dejar una expectativa de cuarta generación, dejarla en manos de un Tribunal, por no llegar a otras observaciones realizadas por este concesionario, es por eso que hoy es el momento de escuchar, de cerrar este capítulo, en el cual nosotros los Vallecaucanos anhelamos tener para el país, porque no solamente es para el Valle del Cauca, también le entrega al país, una vía que le generará competitividad, que le generará una hora de ahorro en tiempo a nuestros transeúntes del departamento, para llegar a Buenaventura y que aumentarán la posibilidad de exportación.

Allí dejo la vía Mulaló - Loboguerrero, allí dejo la gran expectativa y cierro con esa concertación, que anhelamos de parte de la ANI, de parte del Ministerio de Transporte, con Covimar y Corficolombiana, para que esta obra empiece a ser una realidad para los colombianos.

Quiero tomarme un minuto querida Presidenta, para hablar de una vía que hoy hace parte de las grandes preocupaciones que me transmiten en el

Suroccidente colombiano y me quiero referir al proyecto Vial 4G Popayán, Santander de Quilichao, un proyecto ambicioso, porque es un proyecto de 77 kilómetros, un proyecto donde la unión temporal 4G nuevo Cauca SAS, tenía la concertación para iniciar estas obras en el año 2015, hoy esa obra que también es importante para el desarrollo vial del Suroccidente colombiano, no ha terminado, no ha iniciado tan siquiera, esa obra fue una de las obras que generó una consulta previa y volvemos a la reflexión, ¿hasta dónde vamos nosotros a avanzar con el tema de consultas previas? no me refiero para no hacerla, yo comparto que las comunidades tienen el derecho a reclamar, cuando las vías pasan por sus territorios, si estos están legalmente constituidos, pero ¿hasta cuándo ese procedimiento dilata y dilata obras en nuestro país? esa vía de cuarta generación que también tenemos expectativas en el Suroccidente colombiano, tenía una fecha de inicio el 23 de septiembre del 2015, que ni siquiera se ha empezado, estamos a la espera de la licencia ambiental.

Estamos a la espera que de acuerdo a las conversaciones técnicas sostenidas con la ANI, quiero hoy escuchar de parte del doctor Manuel esa anhelada licencia en menos de 2 o 3 semanas, para que esta obra pueda dar inicio, en este Gobierno que es el que ha liderado todos y cada uno de estos desarrollos en estas, en estas diferentes fases que están marcadas en sus proyectos, no se tenía fecha expectativa para la fase operativa, tampoco para la preconstrucción, para la construcción, así que querido doctor Manuel, querida Ministra, es importante que ustedes envíen hoy un mensaje que sea un bálsamo para el Suroccidente colombiano, un territorio que anhela desarrollo, un territorio que anhela oportunidades de empleabilidad, un territorio que anhela que sus vías sirvan, para mejorar la competitividad del país.

Somos el Suroccidente colombiano, somos el Pacífico, ese Pacífico que necesita inversión, que necesita la mano amiga del Gobierno nacional, es importante resaltar y reconocer que ustedes han tenido en cabeza del doctor Manuel esa responsabilidad de desentrabar todas y cada una de estas consultas previas a las licencias ambientales, a los temas jurídicos relacionados con los concesionarios que no han sido fáciles, pero es necesario, es necesario que hoy en este espacio que nos abre la Cámara de Representantes ustedes puedan enviar un mensaje positivo a una región que lo necesita, a una región que lo ha venido esperando y a una región que confía en que antes del 7 de agosto, todas y cada una de estas obras, que ha enunciado Norma Hurtado Sánchez, La vía Mulaló - Loboguerrero, la vía Popayán, Santander de Quilichao, tengan un buen comienzo.

Así que muchísimas gracias señora Presidenta por esta intervención, gracias a Jorge Eliécer nuestro Representante de Valledupar por brindarme la oportunidad de intervenir y yo creo que es muchísimo mejor hoy empezar a escuchar las buenas noticias

que se vienen para los colombianos. Muchísimas gracias señora Presidenta.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Vamos entonces ahora, con los citados, habiendo terminado sus intervenciones los citantes, vamos primero con la doctora Ángela María Ministra de Transporte, doctora Ángela, bienvenida de nuevo a la casa de la democracia, a la Cámara de Representantes, mi reconocimiento y gratitud por todo lo que han hecho por mi departamento, tiene el uso de la palabra, hasta por 30 minutos.

**Intervención de la Señora Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez:**

Muchísimas gracias señora Presidenta. Quiero antes que nada y antes de entrar en mi presentación saludar de manera cordial a todos los Representantes a la Cámara, tanto quienes nos acompañan aquí de manera presencial, como quienes se encuentran conectados virtualmente, así como a mis compañeros de gobierno, a todo mi equipo de trabajo, a los directivos de las distintas entidades del sector transporte, quienes me están acompañando hoy en este recinto, quiero dar un especial saludo a la Mesa Directiva de la Cámara, a su Presidente la Representante Jennifer Arias, al primer Vicepresidente, al Representante Carlos Ardila Espinosa y al segundo Vicepresidente el Representante Luis Alberto Albán, así como al Secretario Jorge Humberto Mantilla, de igual manera quiero, y agradecer por la citación a los Representantes Buenaventura León, Hernando Guida Ponce, Martha Villalba, Norma Hurtado y Jorge Eliécer Salazar, citantes a este debate de control político, de la Proposición número 134 y aditiva y el Representante Jorge Gómez, citante de la Proposición número 30.

Este debate nos da la oportunidad, para contar los avances que hemos venido teniendo a lo largo de estos casi 4 años de gestión al frente del Ministerio, teniendo en cuenta la variedad de temas que hoy nos convocan y que estaban en las proposiciones que hemos hecho en el sector, es preparar una presentación con algunos de nuestros más importantes logros y avances durante este período de Gobierno que responden algunas de las inquietudes planteadas por los Representantes citantes y dan un contexto para las demás preguntas.

Además cada cabeza de las entidades entrará en el detalle de las preguntas puntuales que aquí se dieron, pero como digo antes de iniciar con ella, quiero agradecer a cada uno de los miembros de la Cámara por su apoyo permanente en las regiones que nos permitió acercarnos a las comunidades, hacerles entender el valor de los proyectos, dialogar con ellos para tenerlos en cuenta y tener en cuenta sus necesidades frente a las problemáticas que encontramos en cada proyecto y de alguna manera incorporar todo ese acervo de aprendizajes, en la estructuración de los proyectos de quinta generación.

Igualmente quiero agradecer también a todos los Representantes del Senado que si bien no son citantes, también a los entes de control, al señor Contralor, al señor Contralor delegado, a la señora Procuradora porque tengo que decir algo que la Representante Martha Villalba me vio decir en su primera citación, que me hizo en la Comisión Sexta y es que yo siempre siento y sentí que iba a quedar debiendo, que nunca iba a ser suficiente, lo que hiciéramos en la medida en que las necesidades del país, en términos de infraestructura y en términos de atraso de la brecha eran muy grandes, pero lo que sí iban a contar era con una Ministra comprometida con todo un equipo para trabajar con ustedes en buscar soluciones y en sacar adelante los temas construyendo sobre lo construido, esa fue mi primera intervención, en uno de los primeros debates que me hicieron, porque evidentemente cada vez que uno llega a una región de Colombia siempre encuentra necesidades, donde es difícil sentir que no todas las podemos solucionar en un mismo tema, pero tengo que decir que hoy no solo tengo que reconocerles a todos y por eso hablo también de los entes de control, también les hablo a los Alcaldes, los Gobernadores, el trabajo que hemos hecho al señor Presidente, a la señora Vicepresidenta.

Porque creo que hemos construido, una madurez política alrededor de entender que los proyectos de infraestructura trascienden los Gobiernos, son de Estado y hay que construir sobre lo construido y en esa medida no se trata de sentarse a destruir los contratos que encontramos, no se trata de sentarse a atacar, se trataba de sentarnos a encontrar cómo sacar adelante proyectos y hoy ustedes oyeron algunos de los proyectos que mencionaron en mis primeros debates y no eran algunos, eran 30, eran 32 proyectos, eran 31 tribunales de arbitramento en la ANI, eran múltiples conflictos, con un avance sustancial que se hizo en los gobiernos anteriores, que fue sacar la Ley de alianzas público-privadas en el año 2013, fue la construcción, la creación de la ANI y obviamente un gran esfuerzo en la adjudicación de unos contratos, pero desafortunadamente de esos 29 proyectos de la cuarta generación de concesiones viales nosotros encontramos solamente seis proyectos que avanzaban bien y encontramos 21 proyectos paralizados, de esos 21 proyectos, 15 tenían ejecuciones inferiores al 6% y 10 tenían ejecuciones cercanas al 1%, todo derivado de una multiplicidad de factores, no era uno solo, pero ahí iniciamos un trabajo complejo, un trabajo además donde enfrentamos una gran molestia, no solo de las comunidades, sino de las bancadas del Congreso, porque eran proyectos suscritos y firmados entre el 2014 y el 2016 y llegamos en agosto del 2018 y los niveles de ejecución, como les digo en la mayoría eran de 1 a 5 y del 6% y paralizados, solamente 6 iban muy bien, del total de la ejecución de los proyectos de la cuarta generación de concesiones, solamente llevábamos una ejecución del 16%, toda fundamentada en los proyectos que iban muy bien y de alguna manera con esa parálisis, pues simplemente teníamos unas molestias enormes

de unos ciudadanos, que tenían la expectativa de contratos firmados y que de alguna manera, no veían ni siquiera que las obras iniciaran o dieron un inicio y de pronto se paralizaron.

Todo eso nos lleva a decir, que hicimos un trabajo de articulación a nivel del Gobierno nacional, liderado por la Vicepresidenta en la Comisión Sectorial de Infraestructura, un trabajo de articulación con los Gobiernos locales y un trabajo de articulación con ustedes señores Representantes, muchos de ustedes y yo tengo que decir, tuvimos reuniones muy tensas, muy difíciles, hasta que empezamos todos a entender cómo sacar adelante los proyectos y cómo al final del día la mayor parte de ustedes nos apoyaron en territorios para sacarlos adelante, es lo que quiero pasar a continuación a mostrar.

Adelante, si pones la presentación por favor y ahí no solamente, haré un balance general, sino haré mención puntual algunos de los temas que se han planteado para analizar temas más detallados de alguna manera, me acompañe si la señora Presidenta así lo permite el Presidente de la ANI, el director del Inviás y el director de Cormagdalena, para cubrir de alguna manera, las inquietudes puntuales a los proyectos que aquí mencionaron.

Empezando por el balance y me parece importante hacer este balance, como dije, los avances de construcción en los proyectos de la cuarta generación de concesiones y aquí quiero hacer un gran acápite, nosotros llegamos y encontramos sí un escándalo enorme con un proyecto de tercera generación que era el proyecto Ruta del Sol 2; que para nada afectó los proyectos de cuarta generación, los proyectos de la cuarta generación de concesiones no tuvieron nada que ver con ese escándalo, ni con ese problema, eran otras problemáticas, esas problemáticas tenían que ver hoy y tengo que decir que en el aprendizaje con temas de gestión contractual con insuficiente socialización de los proyectos en las regiones, con insuficiente apoyo de las comunidades y con temas de licencias ambientales, entre otros, pero eran temas múltiples, donde nos sentamos a hacer un diagnóstico con todos los actores, sacamos público un documento de problemas comunes a todas las concesiones y soluciones comunes a todas, lo hicimos público y transparente, para que todo el mundo supiera que a problemas comunes, soluciones comunes, para que no fuera de alguna manera, según “el amigo”, una solución a uno y otro solución a otro y que todos supieran que tenían acceso y derecho a esas soluciones.

Eso lo que significó, fue creer en el Estado y construir sobre lo construido, salir a ejecutar unos contratos, que están sobre la base de un modelo económico, que este Gobierno comparte y apoya, que sea y con el cual se empezó a construir, la reducción de esa brecha en competitividad del país, enfrentar los problemas de esos contratos, porque yo tengo que decirlo también, la ANI cuando se creó una entidad, con una fortaleza financiera muy grande y estructural y técnica, pero muy poco cerca

al territorio, es decir una cosa es el perfil de adjudicar contratos y otra cosa es ir a ejecutar en territorio y todo ese proceso lo que nos llevó fue a honrar los contratos, como Representantes temporales del Estado que somos, entonces aquí tengo que decir que los honramos, nos sentamos a buscar las soluciones y a honrarlos con convicción y también a solucionar; por eso buscamos el apoyo y los insumos de los entes de control, ese documento de diagnóstico, tengo que decir no fue en ningún momento avalado, pero recibimos insumos, tanto de la Contraloría, como de la Fiscalía, incorporamos propuesta de la Contraloría y la Procuraduría, teníamos unas mesas de trabajo permanentes y ellos nos hicieron comentarios sobre mejoras que podíamos hacer a los proyectos de soluciones comunes, por eso de alguna manera, como digo ahí fue la primera colaboración armónica que nos permitió entender, que por encima de todo, estaba atender los requerimientos de los colombianos y que las obras son de los ciudadanos y el Presidente nos dio el mandato de concluir y concluir desde el primer día, de entender que los proyectos no son ni de los Gobiernos, ni de las personas, ni de los Presidentes, ni de un funcionario, son de los colombianos y que en esa medida merecían ver que sus obras se hacían y que además sus obras se desarrollaban en tiempo, si era posible y además tenían en cuenta sus necesidades.

Aquí quiero aclarar una gran diferencia, entre lo que se hace por obra pública y lo que se hace por concesiones o proyectos de alianza público-privadas, la gran diferencia claro está, es que cuando se hace una vía por obra pública, por lo menos hasta el 2018, para terminar un proyecto de 200 kilómetros, una vía por el Invías se tardaban 15 años en terminarla, 15, 16, 18 años, ¿por qué? porque era con cargo al presupuesto anual de la nación y era con cargo a lo que poco a poco, año a año, se le pudiere ir asignando, nunca se habían otorgado más allá de vigencias futuras a 3 años y con eso nunca se permitía concluir las obras, sino que dependiendo de la libertad anual del presupuesto, se podía ir asignando, para terminar obras, solo para tener un estimativo, un presupuesto anual de la nación, pues salvo el de pandemia que fue de 301 billones de pesos, usualmente era 250, 260, el 80% está predeterminado, solamente 50 billones iban a educación, 47 billones a defensa 50 billones iban a pensiones, 47 billones a defensa, así cuan a educación, 40 billones a defensa, es decir cuando usted mira la mayor parte del presupuesto, lo que nos queda para libre inversión, donde van las obras de infraestructura, si acaso son el 20% del mismo, luego nosotros no podíamos sacar en un solo presupuesto anual, o no podemos sacar 40 billones, para sacar adelante 10 proyectos en 4 años y por eso proyectos como Medellín - Quibdó, como Pereira - Quibdó, como la variante San Francisco - Mocoa, son proyectos que iniciaron su construcción desde mediados del Gobierno del Presidente Álvaro Uribe y aún no se hayan concluido.

Esa es la diferencia, ¿qué sucede con eso?, ¿se necesita? Claro, pero tiene una limitación, primero la

demora en hacer las obras, porque es el producto de la caja anual, segundo tampoco tienen garantizado su mantenimiento, ¿por qué? porque depende de la libertad del presupuesto anual, a diferencia con las alianzas público-privadas, donde sí, claramente se diseñó la estructura, para poder financiar una parte de las mismas con vigencias futuras, vigencias futuras a 20 años o 25 años depende del proyecto, donde también está un porcentaje de peajes, usualmente en las APP, más o menos el 70% son vigencias futuras, el 30% son peajes, pero donde está incluido, la construcción del proyecto, la operación y el mantenimiento, es decir durante toda la vida del proyecto y esto pasa en los proyectos de la cuarta generación de concesiones viales, no pasaba en los anteriores, pero sí resalto el gran valor de la Ley de APP y el gran valor que eso permitió tener de estructurar proyectos estandarizados, que no era un proyecto con un modelo y otro proyecto con otro modelo, proyectos claros que le generaron la certeza al sector financiero, para además poder prestar recursos para que la obra se hiciera en 4 años y no en 15 o 20 años.

Esa es la gran diferencia, ahí está la diferencia y entonces uno no solamente paga la construcción, la operación, el mantenimiento de los 15 años, sino que paga la financiación, ¿para qué? para que se pueda ejecutar una obra en 4 años y no en 15 o 17 años, como se hacía una obra pública o como se terminaban las obras o las vías de 200, 300 km del Invías y que tenemos todas las evidencias, esa es la gran diferencia y por eso tiene un costo obviamente promedio, porque en ese costo va incluido, no solo la financiación, cosa que no va en la obra pública que se paga con la caja de la nación, sino que también va incluida la operación y mantenimiento y esa operación y mantenimiento garantiza mantener el estándar y los niveles de servicio de la vía durante toda su vigencia, eso todavía no le hemos solucionado, hemos mejorado obviamente en los contratos de gestión integral del Invías, pero aún no tenemos solucionado el tema de garantizar el mantenimiento de manera permanente, por lo menos durante 15 o 20 años, que sí lo tienen las alianzas público-privadas.

Esa es la diferencia en el modelo, pero ahí se necesitan ambos y ojalá otras fuentes de financiación, que es en lo que hemos trabajado durante este Gobierno, porque claramente no es suficiente las APP, hay zonas del país donde es insuficiente, no es posible además cobrar peajes en algunas vías, ni es posible por los mismos niveles de tráfico, no solo por el tema social, sino porque simplemente no sería atractivo para ningún privado ingresar.

Hay otra enorme brecha que se llama vías terciarias y en vías terciarias, sí que estamos atrasados y además hemos hecho grandes avances, pero aún lo que hay por hacer es mucho, todo eso es lo que nos permite defender con convicción el esquema de alianzas público-privadas, con convicción unas alianzas público-privadas, que además tengan en cuenta a la comunidad, que tengan hoy y aquí

lo digo en los proyectos de quinta generación, la obligación de hacer un porcentaje de inversión de su CAPEX, en proyectos productivos invertidos en las comunidades aledañas, también unos esquemas que entienden e incorporan las necesidades de las comunidades aledañas, precisamente para que puedan la ejecución de los proyectos y eso creo que es de lo más importante, todo eso fue un proceso de aprendizaje que incorporamos en la salida, en los proyectos del Bicentenario o la quinta generación de concesiones, pero todo ese proceso no lo hubiéramos podido hacer, sino hubiéramos encontrado esa estructura, esos contratos adjudicados con las problemáticas que puede, pudiesen tener y que afortunadamente entendió el Estado colombiano y aquí por el Estado me refiero a todos, me refiero a los congresistas, me refiero a las autoridades locales, que lo peor que podía suceder era que nos pasara algo similar a lo que pasó con el contrato de Ruta del Sol 2, donde de alguna manera se caducó el proyecto, se paralizó la obra, adicionalmente no se podía disponer de la misma hasta no liquidar el contrato de alguna forma y mientras estructuramos un nuevo proyecto, pues sí, el Invías lo atendió con cargo a los pasajes, pero apenas estamos en la licitación y el de adjudicar los dos proyectos que van a reemplazar Ruta del Sol 2.

En ese escenario fue cuando los entes de control y todos los actores dijimos, nos sentamos a sacar adelante los proyectos dentro de las alternativas contractuales que existían y teniendo en cuenta todos los actores y a todas las autoridades pertinentes, esa fue una visión distinta, fue una visión de Estado, fue una visión que yo agradezco que todos nos hayan acompañado en eso, pero esa visión hoy nos permite decir que los ritmos de ejecución de obra pública, tanto en 4G, como en obra pública de la que adelanta el Invías, son de alguna manera muy significativos y muy por encima del histórico y no porque fuéramos más inteligentes tengo que decirlo, o no porque fuéramos más trabajadores, sino porque entendimos, que esto era un trabajo de todos, no era un trabajo ni de un Gobierno, ni de un Ministro, ni un director de ANI, ni un director del Invías, que para hacer esto teníamos que incorporar y hacer protagonistas a todos los actores y ustedes señores Congresistas y señores Representantes a la Cámara, son los que son más cercanos a la gente en los territorios, muchos de ustedes, a pesar de que empezamos relaciones donde nos regañaban, nos reclamaban, todo, terminaron sentándose con nosotros y ayudándonos en territorio, para socializar los proyectos, para desarrollar esquemas de tarifas diferenciales, que están previstos en la ley obviamente, pero que de alguna manera estaban siendo desatendidos, para sentarnos, para darle esos esquemas a las comunidades alrededor de los peajes, para sacar esas resoluciones con toda la certeza legal que le diera la garantía obviamente a los inversionistas, a los financiadores, de que estábamos honrando los contratos y que ese riesgo lo asumía la nación, ya que entre todos juntos lográbamos de alguna manera el apoyo de las comunidades para

ejecutar los proyectos, que era lo que en muchos de nuestros proyectos faltaba y nos impedía sacar adelante el proyecto.

Hoy tengo que decir que a hoy ya hemos hecho en segunda calzada, dobles calzadas y terceros carriles, en las vías concesionadas de la ANI, 457 kilómetros y antes de agosto, haremos casi 300 kilómetros más, es decir en estos cuatro años de gobierno, vamos a entregar 750 kilómetros de segundas calzadas, dobles calzadas y terceros carriles, es lo mismo que se había hecho en los 25 años anteriores de las concesiones viales, es decir, en 4 años estamos ejecutando lo mismo que se había hecho en toda la historia de las concesiones viales, nosotros hemos hecho 8 túneles y vamos a entregar 17 túneles, es decir 25 túneles en vías concesionadas frente a 25 que encontramos, en 4 años de ejecución y de trabajo con todos ustedes, también hemos hecho 309 puentes y viaductos y estaremos entregando 130 más antes de agosto del 2022 y ya entregamos 6 de los 29 proyectos de la cuarta generación de concesiones viales, ya entregamos completamente terminados 6 y vamos a entregar 13 más, en operación y mantenimiento antes de agosto del 2022.

Esto no se hubiera logrado si no hubiéramos entendido que este era un trabajo de todos, y que hubiéramos incorporado a todos los actores para sentarnos a ver cómo sacar adelante esto y devolverle la confianza al ciudadano; de que los proyectos se puedan hacer en tiempo además, obviamente no están acorde al contrato original, porque la mayoría como dije de estos 29 proyectos, encontramos 21 totalmente paralizados, 15 con ejecuciones inferiores al 6, 10 con ejecuciones cercanas al 1%, solo seis funcionando muy bien y 2 con problemas, digamos serios de alguna forma.

Pero tengo que decir que hoy tenemos muchos proyectos, la mayoría tiene más del 50% de ejecución y como digo solamente hay 2 proyectos que no hemos podido reactivar, tenemos 27 proyectos reactivados, 27 proyectos inyectándole la economía alrededor de 600 mil millones de pesos al mes, que además su ejecución se aceleró durante la reactivación económica y de alguna manera eso permitió también mantener el empleo en regiones a pesar de la pandemia, de estos en cuanto al CAPEX de los proyectos, hemos invertido del total de 4G, el 66%, es decir 33 billones de pesos, de los 49 billones que son el CAPEX del total de la cuarta generación de concesiones y durante este gobierno, es decir desde agosto del 2018, hemos invertido casi 25 billones de pesos, de esos 33 billones invertidos durante toda la historia de los proyectos de cuarta generación y también obviamente reactivamos a través de un proceso, con el acompañamiento de la contraloría, en compromiso Colombia, un proceso que fue una conciliación, dentro de un tribunal de arbitramento, Ruta Caribe 2, que el Presidente de la ANI incorporará detalles, pero aclarará que son nuevas obras y que no es la misma obra y que creo que aquí tenemos que precisar esos detalles, que son muy importantes.

Adelante, esto más o menos es el resumen de lo que le acabo de decir, como digo tenemos 15 proyectos con avances superiores al 50% y aquí también resaltar algo, esa ventaja que hoy la gente va viendo, nosotros tenemos varios de estos proyectos que encontramos con ejecuciones del 1% y que ya entregamos y ahorita van a ver los ejemplos, eso de alguna manera, también fue producto de tener esos contratos derivados de la Ley de APP, hasta la tercera generación de concesiones, realmente no es que no hubiera algunos financiadores, pero realmente no había la financiación de capital privado, muchos de los proyectos sobre todo de la primera y segunda, eran proyectos donde se iba haciendo obra en la medida en que se iban recogiendo los recursos con los peajes o en la medida en que se les iba asignando recursos de vigencias futuras, entonces el ciudadano lo que veía era un proyecto permanentemente en obra y siempre pagando el peaje, eso también generaba desconfianza del proceso y este fue un gran avance de la ley de APP, de la ley del 2013, que aprobó este Congreso de la República y ese fue un gran avance de la cuarta generación de concesiones viales.

Porque el hecho de tener claridad, en que la obra se tiene que ejecutar en 4 años, en que obviamente se paga a 20 años, porque por eso existen los financiadores, para poderles pagar el préstamo, para hacer la obra a 20 años con cargo a los peajes y a las vigencias futuras, hace que el ciudadano, al final del día después de que le entregan la obra, paguen un peaje, pague un peaje que tiene en cuenta su realidad, de alguna manera, que tienen los esquemas de tarifas diferenciales, pero que ve la obra concluida y no como muchos proyectos de primera generación, que nunca la vieron concluida, nunca la concluyeron y además pagaban el peaje.

Todo eso es producto de la ley de APP y que lo que se había hecho en los años anteriores a que llegáramos al Gobierno y ¿qué fue lo que hicimos? construir sobre lo construido y aquí digo esto así, en mi opinión tiene que seguir siendo, quitarle a este sector el color político, quitarle a este sector un tema de polarización y el oportunismo político, elevar el tema a tener discusiones técnicas sobre los problemas de los proyectos, mejorarlos claro que sí, ese es el tema, incorporar a todos los actores y no importa el origen político de donde venga, elevar ese perfil, hacer públicos los contratos como lo hicimos, de alguna manera crear y promover las veedurías regionales, incorporando las sociedades de ingeniero, las facultades de ingeniería y darle el nivel que toca a las discusiones en lugar de estar utilizando políticamente el fracaso o el problema de un proyecto de esta naturaleza, que siempre encuentra problemáticas.

Aquí solo para darles un ejemplo, adelante, estos son los proyectos que ya entregamos en su totalidad, el proyecto Girardot - Honda - Puerto Salgar 1.47 billones invertidos en CAPEX, se entregó en la mitad de la pandemia, en julio del 2020, un ejemplo de resiliencia y de compromiso de este sector con

la economía colombiana, más de 4000 empleos generados, 190 kilómetros de intervención.

El segundo proyecto, es Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto Cruz del Viso, entre los departamentos de Atlántico, Bolívar y sucre, un proyecto de 791 mil millones de pesos de CAPEX, entregado en julio del 2021, más de 5.500 empleos generados y 202 kilómetros de intervención.

El proyecto Pacífico 2, con 1.5 billones de inversión en CAPEX, se entregó en octubre del 2021, más de 4.000 empleos generados y 96.5 kilómetros de intervención, adelante. La circunvalar de la prosperidad Cartagena - Barranquilla, un proyecto de 1.7 billones, entregado en diciembre del 2021, más de 9.000 empleos generados y 146 kilómetros de intervención y aquí voy a dar un ejemplo, este fue un proyecto que durante mucho tiempo tuvo un 97% de ejecución y el 3% que faltaba, era un conflicto social, era este proyecto cuando se diseñó y se priorizó y además se le definió a la vía la prioridad para vía no tenía una iglesia, que después de haberlo priorizado, de haber intervenido, haber reservado, se construyó por una licencia que otorgó un municipio, en, en contravía de lo que ya estaba priorizado, negociar con esa iglesia, negociar para trasladarla y para poder culminar la vía como fue originalmente diseñada, nos tomó casi 2 años y ahí es donde viene el tema, de que el tema social y de que las consultas tienen que estar totalmente hechas, previas a adjudicar estos proyectos, porque de lo contrario enfrentamos esas realidades, que dificultan de alguna manera la ejecución de los proyectos, este proyecto estuvo casi terminado, durante casi 2 años, año y medio y hasta que no se pudo hacer esa negociación no se construyó; hasta que no se trasladó la iglesia a otro sitio, no se pudo culminar la obra, eso es lo que enfrentamos y de ahí es de donde es claro que uno no ejecuta un proyecto de infraestructura si no trabaja con las comunidades y el territorio.

Sin el apoyo de ustedes sería imposible ejecutarlos y conseguir el apoyo de las comunidades a los mismos, pero eso fue un ejemplo claro y como digo otra ventaja de los proyectos de cuarta generación, es que no hay ningún tipo de anticipo, se paga contra ejecución de obra, por eso se dividen en unidades funcionales y solamente cuando se termina la obra, se paga ¿con qué? con los recursos que están en las fiducias del presupuesto, vigencias futuras o de los peajes, pero jamás hay un anticipo, ¿por qué? porque precisamente se hace una parte con equity y otra parte con la financiación ¿de quién? de los fondos de inversión que no necesariamente son bancos y aquí quiero aclarar, no solo son bancos internacionales o fondos de inversión, son los fondos de las pensiones de los canadienses, son los fondos de las pensiones de los australianos, esos son los fondos que hoy han comprado proyectos en Colombia, por la certeza y la confianza que ha generado el Estado colombiano, no una Ministra, no un Presidente, el Estado, porque aquí todos somos Estado y hemos logrado esa construcción de confianza, donde hemos logrado

mantener al margen las diferencias ideológicas, encontrar aquello en lo que nos podemos poner de acuerdo y sacar adelante los proyectos.

También ya se entregó, el proyecto vías del Nus, 1.3 billones de pesos, en diciembre del 2021, más de 5.500 empleos y 57 kilómetros de intervención. También se entregó el proyecto transversal del Sisga, 704 mil millones, se entregó en febrero, hace poquito, más de 5.900 empleos y 137 kilómetros de intervención.

Eso simplemente para decirles, ya a finales de abril entregaremos Pasto - Rumichaca y así, seguiremos entregando y vamos a entregar 13 proyectos, más de la cuarta generación de concesiones viales, de 21 proyectos que encontramos paralizados y varios de estos, solo recuerdo en memoria, el proyecto Cartagena, Cartagena - Barranquilla no, sino el proyecto de Puerta el Hierro - Cruz del Viso estaba en 1% cuando llegamos, también estaba en 1% Pasto - Rumichaca, es decir, varios de los proyectos hemos logrado la ejecución del 100%, gracias a esta articulación, que como estábamos enfrentado.

También simultáneamente, nos sentamos a estructurar lo que es las concesiones del Bicentenario o la quinta generación de concesiones viales y ya no son viales, porque son intermodales, así como la cuarta eran fundamentalmente alianzas público-privadas, carreteras, así también estos proyectos, son proyectos multimodales, proyectos además que tiene una inversión de 21 billones en CAPEX y 600 mil empleos generados y aquí tengo que aclarar que sentarnos a estructurar estos proyectos, y tomo más tiempo del que hubiéramos querido, hay proyectos que de alguna manera, como la APP, sobre el Río Magdalena, que ahorita hablaré de ella en particular, nos tomó más de lo que tocaba, porque cuando el BID, nuestro gran consultor, se sentó a evaluar lo que había entregado, los convenios que hicimos con el Von Humboldt y la Universidad del Norte en Barranquilla, para fortalecer lo que encontramos, nos dijeron a esto le hace falta fortaleza para poder lograr tener la financiación, nosotros entendemos que hay que fortalecerlo, el BID en una semana nos contrató los mejores consultores del mundo, Royal Haskoning, nos hicieron todo un proceso de fortalecimiento técnico que entregaron y que posteriormente pasó a tener herramientas regulatorias con un Conpes de riesgo fluviales y un decreto que modificó las normas de unidades funcionales, para sacar una licitación a la medida como hoy la hemos sacado, está abierta desde el 24 de diciembre y que esperamos sea un proyecto que quede adjudicado antes de junio, más o menos a mediados de junio de este año.

Voy a hablar un poco comparando lo que es el proyecto que sacamos, frente al que encontramos y frente al que caducó, que fue el adjudicado en el año 2014, quiero hacer una mención a eso, pero estos proyectos, de estos siete carreteros ya los tenemos adjudicados, la malla vial del Valle del Cauca, accesos Cali - Palmira, también tenemos adjudicado el proyecto de ALO sur, contrato

acta de inicio firmada hace poco en el palacio y también adjudicamos ya accesos norte 2, esos tres proyectos ya están adjudicados y están en licitación 5 proyectos más, están en licitación como digo las 2 troncales, Buga, Buenaventura, las dos troncales, que eran antigua Ruta del Sol 2, que es C1 y C2, Puerto Salgar - Barrancabermeja, Barrancabermeja - San Roque, esos son los dos proyectos, también está en licitación definitiva en pliegos definitivos, la doble calzada Buga - Buenaventura, también está la APP del Canal del Dique y también está el, la APP del Río Magdalena. Los más rápidamente serán adjudicados obviamente las 2 troncales del Magdalena y los demás de alguna manera consecuentemente, hasta julio del año 2022 y probablemente vamos a ver sacado, varios que se van a lograr adjudicar, porque estamos hablando también de 4 proyectos aeroportuarios y como digo ya les mencioné las 2 de navegabilidad y el proyecto ferroviario, que es el proyecto de fortalecimiento del tren La Dorada - Chiriguaná, todos esos forman parte de la estructuración, aquí quiero aclarar una cosa, cuando se mencionó el proyecto Villeta - Guaduas y Ruta del Sol 1, eso se adjudicó, pero se le excluyó el trayecto Villeta - Guaduas.

Es decir, ese es un proyecto que no forma parte de Ruta del Sol 1, lo sacaron totalmente y no estaba estructurado como proyecto y sí, a nosotros sí, para poder sacar un nuevo proyecto de licitación y no es una obligación legal, no es por voluntad nuestra, nos toca actualizar los estudios y diseños, lo que había era un diseño incorporado en un gran proyecto, que era Ruta del Sol 1, al ver que de alguna manera tenía complejidades geológicas muy grandes, que no estaban incorporadas en lo que habían planeado o sea que ni siquiera estaba en los estudios, porque por no tener suficientes recursos para enfrentar este problema sismológico sacaron ese trayecto de Ruta del Sol 1.

¿Por qué? porque no comprendía el nivel de profundidad de los estudios que se requieren y por tanto no estaba estructurado y sí nos tocaba actualizarlos, nosotros no podíamos sacar la licitación de un proyecto sin estudios actualizados, como un solo proyecto y que entendieran la complejidad que tenía este trayecto, Villeta - Guaduas y quiero informar que no solamente se contrató, sino que estamos a puertas de que nos entreguen, estructurado completamente el proyecto, es decir el trayecto Villeta - Guaduas y sí estamos esperando que cuando se ajuste el marco fiscal de mediano plazo en el mes de julio, lograr el espacio fiscal para poder dejar en licitación este trayecto que es tan fundamental para los demás, pero si no los sacamos antes no fue ni por negligencia, ni por falta de voluntad, es con las experiencias, de lo que enfrentamos en 4G, con las experiencias de las dificultades que encontramos no solo teníamos una obligación legal, sino que teníamos la responsabilidad moral, de estructurar el nuevo proyecto con el nivel de profundidad de estudio, que se requerían por su complejidad sismológica, de alguna manera y eso fue lo que

hizo, que no tuviéramos el proyecto estructurado y sacamos la primera ola, con aquellos proyectos, que tenían un avance sustancial y que ya iban a terminar la estructuración y se podían sacar en su momento ¿por qué? porque parte de lo que entendimos y por eso tenemos un Conpes de la quinta generación de concesiones viales de las Constituciones del Bicentenario, viales, no perdón, multimodales, un Conpes que incorpora el concepto de sostenibilidad como el elemento transversal a todos los proyectos, donde es fundamental la sostenibilidad financiera, técnica, la ambiental y la social y eso es de alguna manera la columna vertebral, de incorporar los aprendizajes anteriores, para que en estos proyectos, que estamos adjudicando no se enfrentan los problemas de ejecución y los retos de ejecución que enfrentamos nosotros al llegar y que encontramos la mayoría de estos proyectos paralizados.

Lo que es peor, con nuestro presupuesto comprometido, por lo menos a 20, 25 años, nosotros no pudimos sacar ninguna nueva contratación o ningún nuevo proyecto, sino hasta cuando logramos ampliar el marco fiscal de mediano plazo, a mediados del año 2021, de alguna manera, pensando en la reactivación económica y después de la pandemia, antes no podíamos ni siquiera sacar un nuevo proyecto del Invías, porque encontramos un Invías desfinanciado, con un presupuesto de la mitad del usual de 2 billones de pesos, sin recursos para pagar el mantenimiento, de los 11000 kilómetros de vías Nacionales, que son competencia del Invías y que como saben si uno no le hace mantenimiento anual a las carreteras a los 5 años estarían parcialmente destruida y es mucho más costoso, hacerla de nuevo que rehabilitarla o sale termina siendo mucho más costoso.

Eso como digo, son los modelos de financiación, que necesita Colombia y necesita más fuentes de recursos, no son los únicos, pero es claro que somos nosotros y defendemos el esquema de alianza público-privadas, reconocemos lo que se había avanzado cuando llegamos y también sobre eso aprendimos, para tener los niveles de ejecución que hoy les estoy mostrando y estos son los proyectos, como digo, de las concesiones del Bicentenario, que estamos en proceso de terminar las aprobaciones y en licitación la mayoría.

Adelante, en términos de obra pública, también quiero mostrar lo que hemos ejecutado en estos cuatro años de Gobierno, en segunda calzada, nuevas calzadas y pavimento nuevo construido sobre las vías nacionales de competencia del Invías, que son 11000 kilómetros de vías nacionales, encontramos 88 kilómetros realizados, del 2010, al 2011, al 2018, nosotros ya hemos, en segunda calzadas y pavimentos nuevos construidos, entregado 310 kilómetros y terminaremos agosto del 2022, con 49 kilómetros, frente a los 88 kilómetros que recibimos de los últimos años, 8 años antes del Gobierno, esto es fuente sinergia de planeación Nacional, esto no es fuente mía, ni fuente propia del Ministerio, es

sinergia el sistema de información de Planeación Nacional.

En túneles encontramos 13, en las obras nacionales de competencia del Invías, entregamos 26 túneles, a agosto del 2022, ya hemos entregado 25, en mantenimiento y rehabilitación de red primaria, entre el 2011 y el 2018, se rehabilitaron 963 kilómetros de vías Nacionales, nosotros ya hemos entregado 3.985 kilómetros de vías nacionales rehabilitadas y mantenidas y vamos a ver entregado en total en agosto 4.628 kilómetros, en estos 4 años, frente a 963 de los últimos 10 años, antes de este Gobierno. La inversión de alguna manera anual, en infraestructura fluvial, histórica no iba más allá de 5.000 a 10 mil millones al año, nosotros estamos invirtiendo en la red fluvial, más o menos 60 mil millones en 58 obras fluviales en todo el territorio nacional, es decir en zonas apartadas, donde el transporte fluvial, forma parte del transporte social de los municipios y en red férrea, encontramos una inversión de 4 mil millones de pesos, vamos a dejar 230 mil millones de pesos, comprometidos en el programa de vías verdes, que lo que busca es mantener la vía red férrea que está inactiva, preservarla y volverle unos corredores ecológicos, para ciclorrutas, ciclopaseos, en distintos departamentos del país y vamos a estar entregando los primeros kilómetros, muy pronto en el departamento de Cundinamarca.

¿Qué grandes proyectos culminamos? Adelante, obviamente el proyecto cruce de la Cordillera Central, ese proyecto se había adjudicado desde el año 2009 en diciembre, comenzó su ejecución en el 2010, cuando llegamos lo encontramos, con un contrato parcial, pero abandonada la mayor parte de las obras, en un 54% de ejecución, conseguimos 620 mil millones adicionales que se requerían, no solamente para culminar, sino para hacer todas las actividades de mejoría de lo que encontramos abandonado, nosotros encontramos un estudio de INGETEC, que había contratado el Gobierno anterior, para diagnosticarnos el estado de las obras, que había entregado el contratista, que culminó su contrato sin haber culminado el proyecto, en el año 2016 y que encontramos problemas de calidad en algunos, esos estudios, se los entregamos a la Sociedad Colombiana de Ingenieros, en un convenio, para que nos validaran la pertinencia de los mismos y una vez validados, vinimos acá, además con el señor Ministro de Hacienda y a solicitar los recursos, para incorporarlos en el presupuesto y poder sacar adelante el proyecto.

Sacamos tres contratos, la terminación del túnel y obviamente los 30 kilómetros de doble Calzada entre Cajamarca y Calarcá, 25 túneles, 31 viaductos y tres intercambiadores viales, con la longitud a hoy, el túnel más grande de América latina, de 8.6 km y fue entregado el total del proyecto en noviembre del 2021, también culminamos el Puente Pumarejo, que cuando lo encontramos sí tenía un avance del 65%, pero tenía también un faltante desfinanciado de 142 mil millones, lo financiamos los recursos y culminamos el proyecto y tengo que decir que

en estos dos proyectos el anterior director del Invías que había tomado decisiones valientes para sacarlos, para no paralizarlos, había creado una veeduría, con los entes de control y de ahí tomamos la idea de montar estas veedurías regionales, para todo el país.

Invitando a los entes de control, pero también invitando a las sociedades ingenieros, a las facultades de ingeniería, para tener un debate técnico, sobre los temas, sino un debate político, a los gremios privados también, pero sobre todo para concentrar la discusión técnica el acompañamiento y además hicimos pública toda la información de los contratos, de las actas de interventoría, todo para que las veedurías nos pudieran hacer seguimiento a nosotros como funcionarios, pero también que entre todos le hiciéramos seguimiento a los contratistas y muy importante, informáramos oportunamente los inconvenientes que pueden tener este tipo de contratos, porque a veces pasa, hay cosas que aparecen, hay momentos donde parece que la obra no terminara y uno ni siquiera ve si hay retrasos y tampoco ve del porqué son.

Hacer pública toda esta información que no pasaba también genera la confianza del ciudadano, en que sus obras se pueden hacer y se pueden ejecutar en tiempo y también la gente puede hacerle un seguimiento con acceso a toda la información. Estos son solo ejemplos.

También culminamos el corredor la Espriella-Río Mataje, esta fue una inversión en total del corredor de 240 mil millones de pesos, que encontramos en un 40% y nosotros completamos el 60% del proyecto, es uno de los corredores más importantes, porque representa no solo una alternativa más de conectividad con el Ecuador, sino que claramente, es un corredor que al no tener conectividad era totalmente propicio al narcotráfico y está demostrado en todos los estudios que hemos documentado, que cada kilómetro de carretera que conecta a un Campesino con un centro de consumo permite tener alternativas legales, porque solamente las actividades ilegales pueden transportarse cuando no existe una vía para transportar los proyectos, luego este corredor es muy importante, por el desarrollo que tiene y la conectividad con el puerto de Tumaco, toda esa área tiene un potencial en agricultura, porque hoy en día por primera vez, tienen conectividad.

Adelante, en vías terciarias tengo que decir que también y como digo aquí, reitero, es insuficiente, pero es clarísimo que es mucho más de lo que se había hecho en el histórico, tenemos una inversión en este cuatrienio de 5.5 billones de varias fuentes, la mayoría presupuesto Nacional, sí, más de 3.7 billones de pesos, pero también un billón casi un poco más de 1 billón de pesos en OCAD, estamos hablando también de recursos de obras por impuestos más o menos 350 millones de pesos de recursos de cooperación internacional, que nos permitió tener inversiones por 5.5 billones de pesos, nos permite ya decir que hemos hecho y entregado 3.800 kilómetros

de vías terciarias mejoradas y que a agosto vamos a haber entregado en total 5.040 kilómetros de vías terciarias mejoradas y dejamos 6000 en ejecución, para ser entregadas, en los siguientes 8 meses después de que acaba el Gobierno frente a 1658 km de vías terciarias mejoradas, en los 10 años anteriores a este Gobierno según el sistema de información sinergia del Departamento Nacional de Planeación.

Eso nunca se había hecho, yo encontré presupuestos anuales de los años anteriores a este Gobierno de 4 mil millones de pesos en el Invías, o sea Invías sí que no había invertido en los últimos años en eso, sí había inversiones a través de otras áreas, como Prosperidad Social y otros temas, pero en promedio en los últimos 20 años, antes de este Gobierno nunca se habían invertido más de 100 mil millones de pesos al año en vías terciarias, nunca, esta vez nosotros podemos decir que más de 1 billón de pesos anual, en promedio hemos invertido y tenemos 1.529 proyectos, llegando a 1054 municipios, en 32 departamentos, como digo con 12.400 kilómetros de vías, mejoradas, 5.040 entregadas antes de agosto y 6000 que se entregarán en los siguientes 8 meses y 15000 kilómetros de vías terciarias mantenidas, frente a 2.900 kilómetros de vías terciarias mantenidas, según sinergia de Planeación Nacional.

Ustedes me preguntarán, adelante ¿esto es suficiente, les reiteraré que no, la red terciaria Nacional es de 140.000 kilómetros? luego si, aquí hay una gran necesidad, de conseguir más recursos para vías terciarias, porque hay que reconocer, que Municipios categoría 5 y 6, que según la ley son los responsables de las vías terciarias, no cuentan con los recursos para ello y eso es evidente, pero esto es un reto de todos y un reto que lo que aquí hemos logrado, demuestra que si todos nos ponemos de acuerdo, se logra avanzar de manera sustancial y si seguimos a ese ritmo, nosotros en 10 años, podemos decir que tenemos mejorada la red terciaria total diagnosticada hoy del país en 10 o 12 años, si lo paramos simplemente no se logra.

Quiero nuevamente agradecerles, este es un ejemplo, en San Diego Cesar, en Caicedo Putumayo, como digo en Buena Vista en Córdoba, a todos estos son Colombia rural y también sacamos adelante cuando se amplió el marco fiscal en junio del 2020 así fue, de 2021 fue que lo logramos sacar adelante 82 proyectos, los primeros 50 compromisos en Colombia eran proyectos, ya de vías de obra pública son recursos del Presupuesto Nacional, 15 billones, son 11.5 billones del Conpes, de compromiso por Colombia, el Conpes de reactivación económica, que fue como digo después de levantar el techo fiscal, a mediados del año 2020 y adicionalmente luego hubo un Conpes de reactivación 2.0 con 4.5 billones más, aquí estamos hablando de todos los proyectos, ya están adjudicados y contratados, 28 proyectos de concluir, concluir y concluir, que eran proyectos donde lo que estábamos era culminando la pavimentación de 400 kilómetros de vías, que se habían iniciado, hace muchos años y que año a año,

se le venía asignando recursos, pero que a pesar de ser vías 190 kilómetros tenían 160 en pavimento y le quedaban 30 en afirmado.

Un ejemplo Medellín - Quibdó, un ejemplo Pereira Quibdó, ¿cuál fue el reto? terminemos todo eso que lleva años haciéndose y rehabilitamos de alguna manera, mejoramos toda la vía y ponemos apunto toda la vía, pero terminamos la pavimentación de todas, esos son los proyectos de concluir, concluir y concluir, que la mayoría se culminan y se entregan antes de agosto, se contrataron en diciembre del 2020, entre enero fue y luego las actas se iniciaron en el 2021 más o menos entre marzo y abril del 2021, de los cuales tenemos dos suspendidos por razones legales, porque en los consorcios de alguna manera entre los grupos había una empresa que estuvo en centro poblado, pero que el resto van en ejecución, con los retrasos derivados obviamente de los eventos de mayo, pero con programas de aceleración y pactos de aceleración, para poder culminar esa pavimentación total de 2.600 kilómetros, es decir eran 40 kilómetros, para poner a punto 2.600 kilómetros de vías Nacional a cargo del Invías e igualmente 22 proyectos de vías para la legalidad y ahí estamos hablando de nuevas vías, de compromiso de muchos años.

Proyectos como la variante San Francisco - Mocoa que son 27 kilómetros totalmente nuevos, que era lo que faltaba para esa conexión del Suroccidente colombiano, entre otros, pero pues le puedo mencionar también los recursos para los accesos al túnel del Toyo y la terminación y la conectividad con las obras que se están haciendo mar 1 y mar 2 en el departamento de Antioquia, entre otros proyectos y como digo, la mayoría de obras, proyectos en el Catatumbo, el pacto Bicentenario, obras sobre todo en aquellas zonas del país donde necesariamente el tráfico no permite inversión privada, pero que ahí se necesitan para el desarrollo, obras sobre toda la altillanura Colombiana que nos va a permitir continuar avanzando y conectar ese departamento que es despensa de Colombia, para su conectividad con Bogotá y con el resto del país.

Para donde no hay interés de inversión privada, pero que se hizo un enorme esfuerzo, porque claramente estamos zanjeando deudas históricas de competitividad en otras zonas del país que tienen un enorme potencial pero que tampoco tienen de alguna manera, habían tenido una prioridad como Gobierno y aquí hay un ejemplo de esos proyectos, el sur, proyecto a Valledupar - la Paz en el Cesar, la conectividad de alguna manera entre Cesar y Guajira, Cuatro Vientos - Codazzi en el Cesar, adelante y en ahora para la legalidad la conectividad de Yuridia - Puerto Bolívar es la primera vez que el departamento de la Guajira tiene una inversión de esa magnitud en obras de infraestructura y el Anillo del Macizo colombiano,

Estas obras de concluir, son obras que tienen por primera vez vigencias futuras a 10 años, nunca antes en obra pública se había logrado, simplemente se maximizó la vigencia futura de 3 años, ¿que nos

permite eso? nos permite garantizar la financiación total del corredor, no quiero tenga financiado 160 de 190, si no total, alguna por su complejidad como la variante San Francisco -Mocoa, si se toman los 10 años, pero otras no, otros tienen estímulos para acelerar la obra y la mayoría van a estar culminadas entre el 2026 y 2027 y el resto del contrato es de operación y mantenimiento, estamos incorporando los conceptos, que son las buenas prácticas de las APP en estos contratos a 10 años con vigencias futuras del Invías, ¿para qué? para saldar esa deuda histórica de competitividad y aquí voy a hablar de la recuperación, de la navegabilidad del Río Magdalena, adelante, siguiente, estas cifras solo la voy a mencionar, esto muestra los billones cúbicos dragados en el río Magdalena durante estos tres años y la carga movilizada, pero yo creo que aquí lo primero que tengo que decir, es que cuando nos sentamos encontramos en teoría una APP que reemplazaba la anterior, pero que le entregamos a la Financiera de Desarrollo Nacional, la entidad más estricta en el Estado y más fuerte en estructurar proyectos de esta naturaleza, para que nos opinara, sobre la viabilidad técnica del proyecto.

La Financiera de Desarrollo Nacional nos dijo que es APP nacía de la misma fallas y errores de la APP que caducó y aquí quiero aclarar además y precisar, si bien la APP del 2014 tenía un monto superior y un alcance que llegaba hasta Puerto Triunfo, también es cierto, que a pesar de que el objeto decía recuperación y no incorporar las obras de infraestructura, ni de protección de orillas, ni la recuperación del Tajamar Occidental del canal de acceso al Puerto a Barranquilla, solo incluía dragado, no incluía nada más que dragado y el proyecto, estuvo tan mal estructurado, que a pesar, porque le quiero decir, sí, uno de los socios del consorcio del Odebrecht, es cierto, pero ese problema lo hemos tenido en otro proyecto y se ha logrado vender los proyectos, un ejemplo en Santana - Mocoa - Neiva, con el apoyo obviamente de la Contraloría, esas sesiones se logran hacer, se sanciona, la persona la verdad, ese actor en Santana - Mocoa - Neiva, tuvo problemas legales en un proyecto de una infraestructura en Bogotá y no en una vía Nacional, hubo un proyecto de una adjudicación en Bogotá y se logró ceder porque el proyecto estaba bien estructurado.

La APP del río Magdalena no se logró ceder y caducó por falta de cierre financiero, porque nadie le prestaba plata, porque estaba mal estructurado y qué pena, tengo que decirlo, el único que le prestó fue el Banco Agrario y no sé si recuerdan cuántos funcionarios terminaron investigados disciplinaria y penalmente por haberle prestado a un proyecto cuyo riesgo no se había medido y con los problemas que tenían y eso lo que quiero decir, es que por eso nosotros no podíamos repetir ese fracaso y por eso lo que hicimos fue, entregar, fortalecerla, conseguir la mejor asesoría, de los consultores mundiales del BID y hoy desde el 24 diciembre, tenemos en licitación pública y estaremos adjudicando, como digo en el

mes de junio a más tardar, tenemos más de 4 grupos de originadores interesados, adjudicando una APP, que tiene un alcance que va de Barrancabermeja, al canal de acceso al puerto de Barranquilla, pero que incluye, la recuperación del Tajamar, las obras de orilla, incluye las unidades de monitoreo, todo lo que no estaba incluido en la APP, que caducó, por falta de cierre financiero.

Eso lo quiero aclarar, para comparar lo comparable y este proyecto quedará adjudicado, ahora, es un proyecto diferente en inversión al canal del dique, sí, tiene más inversión, sí, pero si todos los proyectos por kilómetro en río tuvieran la misma inversión no tendríamos necesidad de contratar estudio y diseños, lo que se hace en el canal del dique es un proyecto de recuperación de, de, de digamos de los sistemas, de todo el sistema de las ciénagas y se hacen dos esclusas, precisamente para evitar que vuelvan a ocurrir tragedias, como las inundaciones del 2011, es un proyecto que construye una infraestructura y que tiene una meta, que es prevenir, no solamente las muertes de las personas para que no vuelvan a ver las inundaciones que hubo en su momento, sino también recuperar ambientalmente los ecosistemas de las ciénaga canal y también prevenir la sedimentación de la Bahía del puerto de Cartagena, que al paso que iba en 10 años iba a estar totalmente sedimentada e iba además afectar la competitividad de toda Colombia.

Por eso son proyectos distintos, porque hacer dos esclusas, cuando las esclusas, no del tamaño del canal de Panamá, pero con ese mismo concepto, es muy distinto a recuperaciones de orilla a obra de infraestructura para recuperar el canal de acceso al puerto de Barranquilla, a la unidad de monitoreo a dique sumergidos y a obras de dragado, eso es totalmente distinto, si por metro y por kilómetro fueran lo mismo, no tendríamos que contratar estudios para decir qué necesita cada proyecto.

Esto para concluir de manera general, lo que hemos hecho, también tenemos un gran avance en lo que es movilidad eléctrica, y claro la puesta que le estamos haciendo la multimodalidad, la puesta de las inversiones, es porque estamos convencidos, que complementar los medios de transporte, la intermodalidad, el río, con el tren y con la carretera, lo que va a ser es que tengamos no solamente una mejor competitividad, sino que también vamos a reducir costos logísticos, vamos a optimizar de alguna manera cada trayecto donde sea más competitivo cada trayecto y también vamos a mejorar el medio ambiente, porque hay una reducción más o menos del 66%, por tonelada de carga que va por el río, frente a un camión y en términos del tren, hay una reducción más o menos de un 30% de emisión de gases de efecto-invernadero por tonelada transportada en el tren, versus de modo carretero.

Entonces aquí simplemente quisiera cerrar mi presentación general y si está de acuerdo la señora Presidente, los Presidentes de la ANI, el director del Invías y Cormagdalena, podrían entrar a de los detalles de los proyectos puntuales adicionales,

frente a las cosas que yo no hubiera mencionado, sí a la señora Presidente bien concede.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Gracias Ministra por su intervención, vamos entonces ahora con el doctor Juan Esteban Gil, director del Invías, a quien saludo de manera especial, doctor Juan Esteban bienvenido a la Cámara de Representantes, a usted también el reconocimiento por nuestra reciente inauguración en el Meta, doctor Juan Esteban ¿cuánto tiempo requiere, más o menos?

**Intervención del Director del Invías, Juan Esteban Gil Chavarría:**

Rápidamente para complementar lo que la Ministra prácticamente explicó todo los...

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Perfecto, le quiero pedir un favor, aquí hay unas preguntas muy puntuales, respecto a los proyectos de la Ruta del Sol, respecto a varias vías, bueno el perimetral de oriente ya es con la ANI, entonces de manera muy concreta, le pido que...

**Intervención del Director del Invías, Juan Esteban Gil Chavarría:**

Voy a pasar rápidamente la presentación como estaba prevista.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Sí, que le demos respuesta a las preguntas concretas que tienen nuestros compañeros, el doctor Buenaventura, el doctor Eliécer, el doctor Gómez y las doctoras Martha Villalba y Norma, por favor, gracias.

**Intervención del Director del Invías, Juan Esteban Gil Chavarría:**

Bueno muy buenas tardes Presidenta. Un saludo muy especial a toda la Mesa Directiva, a todos los honorables Representantes, a la señora Ministra y los compañeros que hacen parte del día de hoy en la presentación.

Entonces, lo primero, la siguiente, pasa, ah, listo, ya, este fue el resumen que la señora Ministra planteó, 25 billones de pesos, se están invirtiendo por obra pública a través del Instituto Nacional de Vías, en sus diferentes programas, son 25 billones de pesos, que como la señora Ministra lo planteó para este Gobierno, se ha definido en el marco de gasto 300 mil millones de pesos anuales, programados para el año 19, 20, 21 y 22 y así fue como quedó inicialmente establecido, luego de las diferentes reformas, los diferentes Leyes de inversión social y demás que ustedes mismos aprobaron, y que ustedes mismos gestionaron de la mano del Gobierno, pues logramos que el Instituto Nacional de Vías tuviera una inversión histórica y que en estos 4 años de Gobierno, tuviera 25 billones de pesos, precisamente en inversión social, en inversión que es rentabilidad social, en inversión que es pública, en los corredores

donde sabemos que tienen bajos volúmenes de tráfico, en los corredores donde sabemos que son las zonas más alejadas y más apartadas del país y donde más necesidades tenemos.

Estos datos los voy a pasar rápido, pero voy a resaltarlos ya que la Ministra los planteó, el número de dobles calzadas, que hemos terminado en este Gobierno, 310 kilómetros de parte de Instituto Nacional de Vías, 15 billones de pesos, de esos 25 en los programas que fueron de reactivación económica, lo que fue compromiso por Colombia, lo que fue el programa de concluir y concluir, para la reactivación las vías para la legalidad y las vías para la reactivación 2.0, en 82 proyectos y voy a ir rápidamente, porque la Ministra los mencionó, los alcances y demás, pero aquí lo que vamos a estar observando, es cada, el avance de cada uno de ellos, estos 82 proyectos, ya todos están adjudicados, un segundo que en estos 2 primeros hay una respuesta para el Representante Eliécer, que precisamente en estos 82 proyectos de las vías, de esos 15 billones de pesos de vías primarias, están totalmente adjudicados y ya todos están en plena ejecución, muy importante mencionar, que todos los proyectos en este momento tienen al menos un kilómetro, kilómetro y medio, 2 kilómetros de pavimento y en promedio llegaremos de 7 a 10 kilómetros los que son de largo plazo y los que hacen parte del programa de Concluir terminaremos su meta física.

Por ejemplo, este proyecto de 4 vientos Codazzi, que en su totalidad son 64 kilómetros y hoy ya tenemos casi 36 kilómetros pavimentados, la meta inicial iba a ser 30 kilómetros, se le hizo una adición presupuestal y vamos a llegar a 47 kilómetros en su totalidad, o sea, vamos a aumentar la meta que inicialmente estaba prevista, hoy estamos superando los 34, 36 kilómetros y llegaremos al kilómetro 47, hasta ahí llegaremos con la pavimentación de este proyecto, con el cual garantizaremos la finalización en el mes de julio.

El siguiente que es Valledupar - La Paz, esa nueva vía entre Valledupar y La Paz, que también fue una duda, una inquietud del Representante Eliécer, esa nueva vía que en este momento estamos construyendo la primer calzada, hoy ya tenemos Casi 6 kilómetros pavimentados y los 8 kilómetros intervenidos, es casi 10 kilómetros en total, los tenemos intervenidos y esperamos terminarlos en el mes de julio también, la primer calzada y la segunda calzada, ya firmamos el convenio para que a través de Findeter realizamos la construcción de esta segunda calzada, como la primer calzada fue y ya está financiado y la segunda calzada tiene un trámite adicional y es la solicitud de la licencia ambiental, que hemos venido trabajando, pues de la mano en nuestra autoridad, por lo que la segunda calzada si no estaba prevista, pero ese puente que estaba construido hace más de 35 años allá abandonado, el puente Rafael Escalona ya quedará al servicio, ya hay conectividad en esa vía recta totalmente y va a tener ciclovía y doble Calzada, en julio queda la

primer calzada puesta al servicio y el año 24 quedaría la segunda calzada, la cual ya está financiada, esta es la intersección para llegar ahí, al sector de La Paz, antes del sector de la Universidad Nacional .

La siguiente, otro proyecto importante la vía del sur de la Guajira, 128 kilómetros de longitud, que estaban totalmente destruidos cuando inició el gobierno y hoy ya tenemos inversiones cercanas a los 100 mil millones de pesos, en la totalidad del corredor, ese corredor se transformó totalmente y el Representante Deluque también ha manifestado muchísimo interés sobre este corredor, toda vez que en todo el sur de la Guajira, Barranca, Fonseca, Urumita, todo ese sector, pues tenía muchos problemas de siniestralidad y de movilidad, los cuales hoy ya fueron superados, toda vez que la gran intervención de rehabilitación y el mantenimiento localizado está casi en un 80% de ejecución y esperamos terminarlo también el mes de julio en su totalidad.

La vía Plato - Tenerife, la cual esperamos terminar, con la Representante Karen también hemos venido trabajando este proyecto, esperamos terminar en el mes de septiembre, octubre más o menos, hemos tenido muchos problemas con, con el tema de las, de las emergencias y las crecientes del Río Magdalena, sin embargo está ya avanzando la adjudicación de pavimentación, vamos rápidamente, el puente de los enamorados, en Providencia, quería traerles esta foto de que así estamos generando la conexión entre San Andrés y Providencia y Santa Catalina, vamos rápidamente ahí pasando las fotos.

La transversal del carare, ese sueño histórico de conectar a Boyacá y el occidente de Boyacá, noroccidente de Boyacá con Santander y el Valle del Magdalena Medio, también quedará finalizado en su totalidad ahorita en el mes de julio la troncal central del norte, estamos terminando la pavimentación de esos 20 kilómetros, entre Duitama, el alto del Páramo del Almorzadero, para llegar a Pamplona, estamos ya pavimentando en el páramo que nunca se había realizado y esperamos en el mes de julio, nos queda faltando 7 kilómetros y en el mes de julio esperamos finalizar esa pavimentación, de los proyectos de rehabilitación sobre la troncal central, el corredor del sur, ya nos faltan mil, 700 metros, para llegar al nuevo paso de frontera en el Putumayo, entre Mocoa - Santa Ana, Santa Ana hacia San Miguel, nos quedan faltando ya el último tramo restante y esperamos en el mes de junio finalizarlo. De Neiva a San Vicente del Caguán - Florencia, estamos iniciando pavimentación, vamos pasando y rápidamente, todo esto es lo que hace parte en el departamento del Huila, en el Chocó finalizaremos la vía por primera vez en la historia, desde Pereira, Pueblo Rico hacia Quibdó y la de Medellín - Quibdó, vamos a quedar debiendo 5, 7 kilómetros más o menos, toda vez que ahí tuvimos la inhabilidad sobreviviente de la empresa ICM, sin embargo pues está totalmente financiado y creemos nosotros, que al mes de diciembre quedaría listo, quedaría finalizado.

En la vía del Paletará, también estamos trabajando, avanzando en la pavimentación, llegaremos hasta la frontera con el parque natural, 15 kilómetros de pavimentación, la transversal del libertador, entre Popayán - Totoró - Inza - La Plata, también estamos avanzando la pavimentación, el Parrillal de Daza, esperamos terminar ahorita a finales de, de mayo, en esta obra que estuvo abandonada desde el año 2014 y quedó totalmente abandonada y en este momento está lista, para su finalización. Santa Lucía - Moñitos, en el departamento de Córdoba, hace parte también de este programa y terminaremos al mes de julio 20 kilómetros de pavimentación, entre Uribia y Puerto Bolívar, que también el Representante Deluque, ha trabajado de la mano en este proceso con nosotros, ya llevamos casi 3 kilómetros de pavimentación en la alta Guajira. Entre Duitama - Charalá - San Gil, esa nueva vía que va a conectar a Boyacá con Santander, estamos avanzando en la pavimentación. Los Curos - Málaga, Representante Fabián hemos estado allá trabajando permanentemente, 505 mil millones de pesos, con el cual garantizamos la pavimentación total del corredor, estamos en unas emergencias muy graves durante estos días, ya las estamos atendiendo, pero el corredor ha cambiado ostensiblemente su nivel de servicio, pero también se han visto representativamente esos túneles falsos, los puentes y demás en el avance de su ejecución.

En el Anillo del Macizo colombiano, llevamos ya 3 kilómetros de pavimentación en el sector de Bolívar, hacia San Sebastián, Leticia, Tarapacá, llegaremos hasta el kilómetro 25 y continuaremos hacia Arara, con la Representante Yenica hemos venido trabajando bastante este corredor vial, Representante, se me fue, Buenaventura la doble calzada Zipaquirá, que no sé por qué no la mencionó ahorita, mencionó solo lo que debía, pero este era el otro sueño histórico en la doble calzada desde Zipaquirá hacia Chiquinquirá, totalmente financiado y terminaremos la variante en Zipaquirá de 7 kilómetros y avanzaremos desde Casa Blanca, hacia Ubaté.

La transversal de Boyacá, estamos avanzando desde dos y medio desde Puerto Boyacá hacia el Oasis y estamos avanzando también en frente de pavimentación desde el Otanche, hacia las Hinchas, la ruta Libertadora entre Boyacá y Casanare, avanzando en pavimentación, por primera vez desde San José del Guaviare hacia el sur, llegaremos hacia el retorno y que con el Representante Alexander, David, hemos venido trabajando bastante este proyecto allá en la región, llegaremos al retorno ahorita en el mes de junio, julio y continuamos avanzando hacia el sector de Calamar y ahí esos son los tres, los frentes de pavimentación.

Representante Jennifer, el proyecto Meseta - La Uribe, que estuvimos la semana pasada inaugurando el puente sobre el río Duda, impensable estar allá después de todos sabemos lo que sucedió en esa zona, estuvimos inaugurando el puente que conecta desde Uribe, hacia el departamento del Huila y avanzamos en la pavimentación de esos 50 kilómetros, que

nos hacen falta la Lejía - Saravena entre Norte de Santander, también avanzando en pavimentación, vamos rápidamente, que yo creo que ya ahí vamos resolviendo, sobre, ah, bueno, ahorita el siguiente punto, sobre la Ruta del Sol, en qué se invirtieron los 491 mil millones de pesos, que se le asignaron al Instituto Nacional de Vías, 78 kilómetros de doble calzada, totalmente nuevos ya puestos al servicio, se ejecutaron en estos 2, 3 años de Gobierno iniciales adicionalmente 4 puentes, 3 en la carretera que comunica a Ocaña con Agua Clara, que lo hemos trabajado bastante con el Representante Ciro, ese intercambiador, en Puerto Boyacá, que ya está finalizado e iniciamos el tramo de la doble calzada de acceso a Puerto Boyacá y el intercambiador de Rancho Camacho, que va a generar la conexión hacia Yuma con Barrancabermeja.

Ahí vamos viendo las imágenes, ahí está el intercambiador en la anterior, vamos avanzando y en este momento pues ahorita, el Presidente de la ANI comentará acerca de la licitación, esto es lo que se ejecutó en este Gobierno. Con referencia a la pregunta que nos hacían respecto a la red férrea, muy importante mencionar que el Invías tiene a cargo la red férrea inactiva, de los 3 mil 300 kilómetros que hay de red férrea en el país, más de 1700, 1800 son inactivos, por sus condiciones geométricas, topográficas y demás, que lo que hace la nación es tener por ley esa franja predial y lo que hace es garantizar y realizar inversiones para mantenerla y haciéndole rocería, remoción de derrumbes y demás, para vigilancia, para que no se roben los rieles, para que no se roben las estaciones y pagarle a procesos jurídicos a abogados, para restituciones, porque la están invadiendo, entonces la Nación llevaba 40 años, invirtiendo del orden de 3 a 5 mil millones de pesos, 4 mil millones de pesos anuales, como lo dice ahí, simplemente en realizar ese tipo de acciones, mantenimientos, vigilancia y abogados para procesos jurídicos.

Nosotros diseñamos un programa en este Gobierno que se llaman las vías verdes y es que estos corredores férreos que son predios de la Nación, son predios por donde entró el desarrollo de las ciudades principales y respetando los rieles por dónde va la vía férrea, lo que estamos es construyendo una vía, un sendero, para peatones, para turistas, para senderistas, para recuperar esos predios, hacerles mantenimiento funcional e integrarlos a la economía regional y rural, a través de ello estamos invirtiendo 230 mil millones de pesos en esos proyectos.

Facatativá - Zipacón - La Mesa, que ya está en plena ejecución. Desde el salto del Tequendama, hasta Soacha, es el otro proyecto, el otro es entre Salento - Armenia - Montenegro - Quimbaya, toda zona totalmente turística, en el Suroeste Antioqueño, entre Bolombolo - Sinifana y desde la Estrella hasta Puente Iglesias.

En Caldas desde Manizales - Villamaría - Chinchiná y en el Huila desde Neiva hacia el Desierto de la Tatacoa, entonces son 5 departamentos en donde la actividad turística a través de este corredor

se van a potenciar y va a quedar de esta manera, por ejemplo esta es la proyección de la estación férrea de Armenia, que se va a volver y aquí con el Representante Diego, hemos estado trabajando bastante este proyecto, en donde se va a volver el nuevo centro turístico de Armenia como tal y en esa integración con Salento, con Montenegro y Quimbaya, a través de esto, entonces las vías verdes, lo que eran los predios abandonados de los ferrocarriles, se va a volver esto, los túneles, vamos a recuperarlos, son patrimonio arquitectónico del país y todo esto va a quedar de esta manera, tipo high line, como está en Nueva York y en otros países del mundo, entonces esto es lo que estamos desarrollando acá y ya está en plena ejecución ahorita, vamos a ver la siguiente obra que en este momento estamos ejecutando aquí en Facatativá y esperamos el 20 de mayo, inaugurar el primer tramo entre Facatativá y Zipacón y ahí van, vemos los trabajos pues en ejecución y los otros están en plena licitación, ya totalmente financiados, este es el del Quindío, ahí vemos puentes férreos, bueno no se alcanza a apreciar bien, pero ahí se...

El otro, la otra pregunta que nos hacían con referencia a lo que estamos invirtiendo la plata que ustedes nos han aprobado en temas férreos, pasamos de 3, 4 mil millones de pesos a 230 mil, en un programa en donde recuperamos todos estos previos, esa red inactiva, al servicio de la gente y ahora también nos hicieron una pregunta con referencia a las asignaciones en torno a las inversiones fluviales.

La inversión en fluvial en promedio desde el año 2010 al 2018 se invirtieron 58 mil millones de pesos, en las Cuencas del Pacífico, la Orinoquia y la Amazonia, en temas fluviales, recordemos que el Invías no tiene competencias sobre el Río Magdalena, toda vez que eso es competencia de Cormagdalena, entonces aquí estamos solamente hablando de Pacífico, Orinoquia y Amazonia y en el Gobierno del Presidente Iván Duque, en 4 años, llevamos inversiones ya ejecutadas y firmadas por 161 mil millones de pesos, de esos 25 billones, esto es en temas fluviales, ¿en dónde estamos invirtiendo? en 58 obras fluviales, en 47 municipios de estas zonas más apartadas del país, son las zonas en donde es la Colombia profunda, donde no tenemos una forma diferente cómo acceder sino es a través de los ríos y es a través de estas inversiones, como estamos haciendo, por ejemplo el Piñuña Negro, en el departamento de Amazonas, vamos rápidamente, en Quibdó, el Malecón de Quibdó, el Muelle de la Banqueta, el Muelle de Tarapacá, pero también estamos en la Chorrera, en la Pedrera, estamos en municipio como el Charco, estamos en Iscuandé Nariño, estamos en la Tola, estamos en Francisco Pizarro, con muelles, obras de protección, dragados fluviales, con una serie de obras que en este momento.

En el Río Meta, estamos haciendo obras, sobre cada una de las cuencas principales que conforman estas diferentes regiones, que son las más apartadas y no tienen cómo acceder, si no es a través del río.

Lo último, estas inversiones en vías rurales, como la Ministra lo comentó, el Invías en los últimos 4 años, hasta el año 2018 han tenido un presupuesto de 4 mil millones de pesos anuales, para la inversión en vías rurales y también gracias a ustedes y es otro momento para reconocer al Congreso de la República, porque fue gracias a ustedes que aumentaron esa posibilidad de tener más inversiones en vías rurales y por esos 5 billones de pesos se han firmado contratos en todo el país 1.292 convenios,

Esto es una inversión que nunca la habían visto los campesinos de nuestro país, en vías rurales hoy tenemos ya ejecutados más de 3.800 kilómetros de vías rurales, hoy tenemos a nivel de mejoramiento y 9000 kilómetros, a nivel de mantenimiento, agrupamos en diferentes fuentes de financiación, por eso con ustedes estuvimos también gestionando recursos de OCAD Paz, que fue casi 1 billón de pesos, pero también nos pusimos el maletín y nos fuimos a solicitar recursos de Cooperación internacional y conseguimos casi 160 mil millones de pesos, que ya nos giraron los primeros 58.000 de la fundación Howard G. Buffett, para las vías en el Catatumbo y de esta manera es como agrupamos fuentes de financiación, obras por impuestos y demás, garantizando estos 5.5 billones de pesos, en donde van a ver es el mejoramiento de las vías de nuestros campesinos en todo el territorio nacional, nos faltan Municipios, todavía, nos faltan alrededor de 50 municipios por llegarle, hay unos que no participaron, que no presentaron proyectos, hay otros que no se fueron a través de Colombia rural, sino que se fueron a través de Colombia que no se fueron Colombia rural, sino Colombia fluvial, en la gran mayoría de los Municipios.

Lo que observamos acá sin duda alguna, en todos los departamentos tenemos obras que les voy a mencionar y existe un aplicativo, una APP, que a través del celular ustedes llaman, en el App store y en el Google Store, ustedes pueden buscarlo, se llaman APP de Colombia rural y ustedes se meten ahí y podrán, encuentran fotografías, alcances de los contratos, los tramos, encuentran todo con referencia a las vías rurales.

De tal forma que, de esta manera también le hagamos control a la ejecución de la platica que ustedes nos han aprobado y de esa forma podamos también verificar, que lo que ahí aparece, es lo que realmente estamos llevando a cabo en todo el país, bueno, esto es lo que ustedes también nos han ayudado con referencia al fortalecimiento institucional, que es muy importante, toda la transformación técnica, el rediseño del Invías, el fortalecimiento técnico, las 102 normas especificaciones de construcción de carreteras, del proceso de innovación, ayer se socializó 12 grupos, 12 familias que ustedes me lo pidieron aquí desde mismo Plan de Desarrollo y ustedes lo aprobaron en Plan de Desarrollo, la innovación a través de nuevas tecnologías, ayer hicimos la socialización de 12 paquetes de nuevas tecnologías, para la intervención de en vías rurales, en vías primarias y demás, bueno y aquí hay una

serie de productos, en esa transformación técnica, que también es parte de la modernización de la infraestructura.

Al final los proyectos que hemos terminado, el cruce de la Cordillera central, esto es lo que ustedes encuentran hoy entre Cajamarca y Calarcá, nos demoramos media hora, de media hora a 50 minutos por sentido, lo que antes nos demoramos dos horas y media en condiciones normales y lo que sucedía en lo habitual eran hasta 5 horas, hoy nos estamos demorando de 30 a 50 minutos, esto es un mejoramiento de la competitividad del país.

La vía Yuma, 21 de los 30 kilómetros, las vías terminan en la Guajira, en el Córdoba, Sucre en el Puente de Valencia, en la conexión hacia el Paramillo, la doble calzada en Armenia hacia el aeropuerto El Edén, bueno ahí vamos viendo estas obras, las más representativas que fueron finalizadas, gracias y repito el agradecimiento muy especial a ustedes, porque han sido coequiperos y han ayudado a que el Gobierno nacional, pueda gestionar esas financiaciones adicionales y que la obra pública, haya tenido ese valor tan importante en este Gobierno, que ha sido un liderazgo de la señora Ministra de Transporte, de nuestra Vicepresidenta y el Presidente Iván Duque. Muchas gracias.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Señora Presidenta, se hace necesario aprobar la sesión permanente.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Le pregunto a esta Plenaria si quiere declararse en sesión permanente.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Pregunta la Presidenta a la plenaria si aprueba la sesión permanente.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Gracias Secretario, gracias doctor Juan Esteban, doctor Mantilla por favor encienda el micrófono para que declare la sesión.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Ha sido aprobada por unanimidad la sesión permanente.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Gracias, vamos entonces ahora con el Presidente de la ANI, bienvenido doctor Manuel, hijo de mi amada tierra llanera, bienvenido y muchas gracias, por todo lo que ha hecho por mi departamento, siga.

**Intervención Presidente de la ANI, Manuel Felipe Gutiérrez Torres:**

Muchas gracias señora Presidenta. Voy a tener una presentación en aras del tiempo y en aras de las múltiples solicitudes que me han sido hechas, voy

a ir directo a contestar y lo primero doctor Gómez, con mucho gusto voy a contestar cada una de sus inquietudes, hay una serie de imprecisiones en su presentación, voy a hacer unas precisiones de manera muy respetuosa, teniendo presente que usted hizo un ejercicio juicioso, pero hay algunos temas que yo creo que se debe aclarar y se le deben aclarar al país, para que las cosas queden suficientemente claras.

Entonces lo primero, acá nosotros nos están cuestionando la estructuración de los contratos de 4G, no la hicimos nosotros la adjudicación de los contratos de 4G, pero sí lo sacamos adelante, y le digo por qué lo sacamos adelante doctor Gómez, cada liquidación de un contrato vale cerca de 200 mil millones de pesos, si no se han empezado obras, es por las fórmulas que están previstas en el contrato de concesión, nosotros respetamos los contratos, lo tenemos que hacer por mandato legal y cuando entramos como lo dijo la señora Ministra, teníamos una gran cantidad de proyectos con una serie de atrasos significativos y se los puedo empezar a enunciar, uno a uno, tenía más de 15 proyectos con avances cercanos al 0% y esos contratos fueron adjudicados en el año entre el 2014 al 2017, usted lo conoce, sabe por qué lo sacamos adelante, porque ninguno de esos proyectos sobraba, todos eran absolutamente importantes y el país los necesitaba, todos, nos dimos a la tarea de sacarlos adelante y acá vamos para atrás, porque este es un debate como usted lo ha planteado, sobre la estructuración que no le hicimos y sobre la priorización y la adjudicación que tampoco la hicimos, pero yo sí defendiendo el modelo y defendiendo lo que se hizo y acá quiero ir un poco para atrás.

Antes de la cuarta generación de concesiones teníamos el esquema que estaba gobernado primero por la Ley 80, después por la Ley 1508, por la Ley 1150 discúlpeme y en esos contratos hay múltiples estudios, es una situación que también ocurrió en toda América Latina, generaron como usted bien lo dijo doctor Gómez, una serie de plazos variables y condiciones variables y vinieron las renegociaciones masivas de los contactos, me pregunta usted ¿cuántas renegociaciones han hecho ustedes y por cuánto valor? la respuesta cero, no hemos hecho adiciones a los contratos de concesión, no los hemos adicionado y no hemos tocado el 20%, nosotros estamos sacando los proyectos hacia adelante y sabe ¿por qué razón no se ha hecho? porque la Ley 1508 y el entramado institucional que se creó entre el año 2010 y 2012, fue absolutamente importante y yo lo defendiendo y lo resalto en los límites de adición de los proyectos, eran el 20%, no el 50% o 60% del plazo, como está en Ley 1150, artículo 27, que usted lo puede ver, eso ya no está, se hicieron unos cambios sustanciales en los contratos de 4G y entramos a eso que usted tanto critica, fueron una base sustancial frente a lo que se tenía antes, se generó una serie de estandarizaciones y acá empezamos en las precisiones.

Primero, usted está confundiendo iniciativa pública con la iniciativa privada, en las iniciativas

privadas no existen y no son derechos de recaudos, son diferenciales de recaudo y no existen en las iniciativas privadas, si usted quiere lo puede revisar, porque funcionan bajo el esquema de ingreso esperado, primer tema que es importante aclarar.

Segundo tema que también es importante aclarar y ponerlo de presente, ahora quiero hacer una acotación, nosotros no necesariamente estábamos de acuerdo con la estructuración de algunos aspectos y en nuestra Quinta generación de concesiones no tenemos diferenciales de recaudo, tenemos soportes de ingreso con la lógica totalmente diferente, pero yo no voy a venir acá a criticar los diferenciales de recaudo, yo vengo a defender los proyectos y lo que se hizo, porque está moviendo la economía del país de una manera muy importante.

Mire usted doctor Gómez, usted está hablando de que la matriz de riesgo se le entregaron todos los riesgos al Estado, con muchísimo gusto se la hago llegar, tengo la matriz de riesgos de los contratos de concesión de 4G y empezamos uno a uno, operación en mantenimiento, privado, comercial de tres aspectos, dos los tiene el privado, financiero lo tiene el privado, liquidez lo tiene el privado, cambiario lo tiene el privado, regulatorio de cuatro aspectos, dos los tiene el privado y puedo seguir, porque son varios ítems, lo que usted está diciendo doctor Gómez no es cierto, pero con muchísimo gusto lo invito a que nos sentemos y lo revisemos, porque eso no es así, pero de hecho sí ha habido cambios y ajustes que nosotros también hemos hecho para hacerlo mucho más eficiente, para trasladar de una mejor manera como llama el Conpes, siguiendo las reglas de ABC, de cómo se transfieren los riesgos a la parte que esté en mejor capacidad de manejar.

Nosotros lo hemos hecho así doctor Gómez, pero el 4G como usted lo está afirmando no es así, pero yo con mucho gusto lo invito a que nos sentemos y los revisamos, contrato a contrato, si usted quiere, los 29 contratos de concesión que hoy tenemos, porque lo que usted está afirmando y con el mayor respeto, no es así.

Segundo tema, que también es bien importante, se está hablando de los cierres financieros y se dice que los cierres financieros se están haciendo con las vigencias futuras, eso no es cierto y con los peajes, eso no es cierto y estamos confundiendo usos con fuentes y acá quiero ser muy claro, entonces para respetar el tecnicismo del debate y lo técnico que usted fue en su presentación, traje el contrato de concesión y pedí que me imprimieran ese acápite, en los contratos usualmente es el 1.22, el numeral 1.22 para que usted lo pueda consultar en su UTL y usualmente en la parte especial, es el 3.8 cierre financiero y voy a leerlo. *“Cierre financiero se define como, la consecución de un monto mínimo de recursos de deuda”*, deuda para el proyecto y acá es importante mencionar, cuál es el cambio más importante que se hizo en la Ley 1508, frente a lo que había antes, ¿cuándo se paga? se paga cuando la obra esté ejecutada, ¿con qué se ejecuta la obra? con recursos de deuda, así funciona, no

estamos financiando como usted lo está afirmando y está en su presentación que estén haciendo cierres financieros con las vigencias futuras, eso no es cierto, usted puede ir a revisar y por eso tenemos y usted también lo tiene en su presentación, los distintos cierres financieros, que se hicieron, cuánto se aportó y cuánto fue el monto, con eso es que están trabajando y con los aportes de Equity.

Otro tema, se está hablando de la rentabilidad que tiene el Equity, yo honestamente desconozco de dónde salen esos números que usted está poniendo, no son contractuales y no son nuestros ¿sabe por qué? porque no existe una proporción fija entre Equity y deuda, varía de acuerdo al concesionario y varía de acuerdo al esquema de financiación que esté obteniendo, le doy ejemplos, existen contratos de concesión que se financian 20, 80 a largo plazo, existen contratos donde ellos simplemente están trabajando con Equity, donde hacen contratos de corto plazo, contratos crédito puente, es un “Mini-Perm” y ya después hacen una renegociación de su deuda a largo plazo, una vez ha acotado el riesgo constructivo y de eso existe bastante y existen también herramientas, que se trabajan con “Swaps”, para poder manejar vigencias futuras.

Entonces sobre esto, se puede analizar bastante, pero la rentabilidad que usted está dando, no es contractual y no es cierta sobre el Equity, eso no, no existe, porque es que no es fija la proporción y depende del riesgo que tiene la concesión y el riesgo de financiación es de la concesión, entonces eso también es importante ponerlo claro.

Otro tema y es, se está hablando que las de las concesiones de 4G y qué se ha hecho frente a las concesiones de 4G y en qué estábamos, pues yo le cuento, estábamos con un avance de 16% hace 4 años, yo me paré como Viceministro hace 3 años y medio acá en esta misma porque nos han citado en este salón, para una Comisión Conjunta, para hablar de infraestructura hacia octubre del año 2018 y me acuerdo que me atacaron mucho porque nosotros dijimos los contratos de concesión, están paralizados, ¿que cómo era posible?, que dijéramos eso, qué irresponsables y pues así estaban y le cuento en qué está hoy, 4 años después 50% avance más, 50% y vamos a cerrar sobre 75%, esto implica haber ejecutado 30 billones de pesos en obras, en 4 años y le digo algo doctor Gómez, nunca en la historia de Colombia, ni de América Latina y lo puede buscar, se ha ejecutado ese nivel de avance, ni se han ejecutado esa cantidad de obras.

Entonces empezamos a bajar proyecto a proyecto como usted lo hizo, autopista al mar 1 hace 3 años y medio, estábamos en un avance del 8%, lo entregamos en un mes y medio, estamos hoy sobre el 97%, eso es en Antioquia, mar 2 estaba en 0%, lo entregamos en julio, ya está llegando al 90%, sigo, Pacífico 1 que usted lo trató, Pacífico 1, primero el valor que usted está obteniendo por kilómetro no es, simplemente vea el monto de CAPEX y vea la dimensión, no son 80 mil millones de pesos por kilómetro, pero lo invito a que revisemos los números y con el mayor

gusto, porque resalto mucho el carácter técnico que usted le dio al debate, realmente lo resalto y lo respeto y en ese mismo sentido creo que debemos dar la discusión, miremos número a número, porque entiendo que usted le quiere presentar al país transparentemente lo que usted está encontrando, entonces con muchísimo gusto, estamos abiertos a dar las discusiones que se requieran, para hacer transparente esto, en Pacífico 1, teníamos un avance cercano al 6%, ya estamos en el 85%, en Pacífico 2 estaba al 50%, ya lo entregamos, Pacífico 3 estaba al 45%, lo entregamos en un mes.

Bucaramanga - Barranca - Yondó, estaba en el 8%, ya lo tengo al 90%, en 2 semanas vamos a entregar una obra muy importante, Bucaramanga - Barranca - Yondó y puedo seguir. Si quiere, Cartagena - Barranquilla, como lo dijo la Ministra, ya lo entregamos. Ampliación al tercer carril, Bogotá - Girardot, toda suerte de inconvenientes, la obra ahorita está andando y el problema ahorita que estamos teniendo y de esto nos puede dar fe el Representante Buenaventura, ahora el problema que tenemos, es que hay demasiada obra en el corredor y eso afecta la movilidad, por supuesto, pero es que necesitamos construir el tercer carril, en cada sentido, realmente desde Melgar hasta Bogotá.

Antioquia - Bolívar la tenemos en el 18%, está en el 80%. Cambao - Manizales, usted lo mencionó 0% o alguien lo mencionó, sabe la semana pasada entregamos 145 kilómetros que hicimos en este corredor.

Chirajeará - Fundadores, estaba en el 30%, está al 98%, esa obra la entregamos en el mes de junio.

Girardot - Ibagué - Cajamarca, el año pasado, cuando el señor Presidente de la República, entregamos uno de los dos puentes curvos, que son una de las obras, de las obras más importantes de ingeniería, que se están haciendo en el país, ahí adelante de Ibagué, ya tenemos doble calzada completa hasta Ibagué y ya vamos hasta Cocora.

Usted lo mencionó y acá quiero hacer énfasis a las Vías del Nus, doctor Gómez, no es como usted lo está planteando, ahí estamos hablando de 60 kilómetros de doble calzada, que incluye ese corredor.

Entregamos el Túnel de la Quebra, el Túnel de la Quebra no es un "tunelcito", son 4.5 kilómetros de cada tubo y eso reduce el desplazamiento en más de 1 hora en este proyecto. Este proyecto lo hicimos en tiempo récord, de 0% de avance como lo recibimos, el año pasado, entregamos el proyecto en su totalidad, 3 años para 1.4 billones de pesos de inversión, que la ejecutamos, está el funcionamiento y ¿sabe qué está pasando? cruzando el Túnel de la Quebra se ha disparado y usted lo conoce muy bien el turismo en Puerto Berrío, en Caucasia y en toda esa zona y eso conecta con Conexión Norte y podemos avanzar, con muchísimo gusto, en la discusión.

Seguimos con Pamplona - Cúcuta, estaba en el 0%, ya la tengo en el 62%.

Popayán - Santander de Quilichao, ahorita le voy a dedicar solo para contestarle a la Representante, en qué estamos y cómo estamos y cómo lo vamos resolviendo, porque también les tengo que contestar a cada uno de los demás citantes.

Rumichaca - Pasto, lo tenía al 1%, está en el 99%, lo vamos a entregar más o menos en 1 mes y esa obra, doctor Gómez, le invito a que la recorra, porque es la obra más importante que se ha ejecutado en el departamento de Nariño y la más importante y la ejecutamos en este Gobierno.

Santana - Mocoa - Neiva, toda suerte de inconvenientes que tuvimos y logramos recuperar el tránsito en el corredor y vamos adelante, ese es un proyecto sobre el que también lo invito si quiere a profundizar la discusión y acá tenemos testigos de lo que ha ocurrido, en el caso de Santana - Mocoa.

La Transversal del Sisga que la recibí en el 10% y ya la terminamos, hace 1 mes la entregamos.

Villavicencio - Yopal, 0% ya estamos llegando al 80%.

¿Por qué hago todo eso? pasamos de una inversión muy pequeña que se había logrado ejecutar de 6 billones de pesos a viabilizar este modelo de 30 billones de pesos adicionales, con reparos, usted los tiene, son válidos, nosotros también los tuvimos, pero nuestro trabajo era sacar adelante los proyectos, porque esto era una política de Estado, si no lo sacamos adelante, ¿sabe qué pasaba? lo que pasó en Ruta del Sol 2 o lo que podía pasar en Ruta del Sol 3, las obras votadas, los proyectos parados, mano de obra que no se contrataba, era terrible y nos dedicamos a sacarlos adelante y no solo 4G, 3G también y todos los proyectos que podíamos los sacábamos adelante y dónde está lo que nosotros estamos pensando cómo Gobierno en concesiones, en la quinta generación de concesiones, que usted no hizo mención a eso.

Lo invito, doctor Gómez, a que revise, estamos hablando de proyectos de sostenibilidad y no solamente ambiental, social y acá le cuento cosas, en nuestros proyectos los que nosotros estamos estructurando, no estamos poniendo peajes nuevos, no hacemos incrementos sustanciales en los peajes, porque entendimos que ese es un tema que era sensible, teníamos que sacar los proyectos, porque tenemos unas obligaciones que tenemos que cumplir cada liquidación de un proyecto nos costaba cerca de 200 mil millones y no es hipotético, cuando recibimos eso estábamos en 29 concesiones, inicialmente el programa de 4G, ¿sabe cuántas concesiones eran? 31, las 2 que se cayeron, las liquidaciones fueron superiores a los 200 mil millones de pesos, sin haber hecho obra, eso es terrible, imagínense que hubiéramos liquidado 20 obras, 4 billones de pesos, sin haber ejecutado obra, teníamos que sacarlas adelante, todas las necesitábamos, pregunten en el departamento del Huila, lo importante que era sacar ese proyecto adelante, pregunte los cambios sustanciales que ha habido en Nariño, con la ejecución de esta obra.

Hemos resuelto todo esto de la mano del Congreso de la República y acá lo resalto y lo respeto las distintas bancadas y los distintos grupos nos han apoyado, acá tenemos un testigo de excepción de como sacamos adelante un proyecto adelante, como logramos que Ruta del Sol 3 fuera un hecho, porque antes era un problema y logramos que fuera un hecho y acá también quiero mencionar algo, a unos validadores de este proceso que han sido absolutamente claros, la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación; porque nosotros todo lo hacemos de la mano con ellos, nosotros nos cuidamos mucho para que las cosas estén encima de la mesa y ahorita hablo de los acuerdos del Covid, pero es este tema que me parece absolutamente clave.

Usted está mencionando el contrato Ruta Caribe 2, usted hace mención a un señor que yo no conozco, usted dice que es socio de la concesión el Turco Isaca, seguramente usted tendrá pruebas para eso, yo no las tengo y en los documentos no están, pero yo en esa discusión por supuesto no quiero entrar, respeto lo que usted dice y hasta ahí puedo ir, pero yo sí le puedo contar lo que pasó con el contrato hasta el año 2017, se había avanzado la Agencia Nacional de Infraestructura, en una iniciativa privada, donde se aprobó la factibilidad, salió en el proceso que está previsto en la ley, a manifestación de interés, se surtió la manifestación de interés y existía en cabeza del concesionario un derecho que le fuera adjudicado al contrato ¿por qué no se firmó? Usted lo dijo muy claro, por el señor Gabriel García, porque había participado en la estructuración, así de claro, nosotros no estábamos, así de claro, ¿qué ocurrió después? no lo firmaron, nosotros recibimos el problema y acá le quiero mencionar dos cosas, 24 de agosto de 2020 como consecuencia de la no suscripción del contrato nos fue radicada una demanda por 500 mil millones de pesos, porque ellos tenían un derecho real y cierto a que se les fuera suscrito el contrato de concesión, porque se habían ganado el proceso previo, el proceso de selección, se lo habían ganado, bien, mal, que no nos guste, lo hicieron, lo surtieron, pero no lo habían firmado.

Nosotros lo primero que hicimos fue, usted me hace una pregunta, habría sido bueno que la hubiera leído completa, la respuesta, porque la respuesta doctor Gómez, es muy sencilla, nosotros no conocimos al señor Gabriel García, no tuvimos absolutamente nada que ver con el señor Gabriel García ¿sabe dónde tratamos este tema? en el tribunal de arbitramento, frente a la Procuraduría General de la Nación, ahí hicimos el acuerdo para poder suscribir este contrato, ninguna en los pasillos, ni nada, frente a la Procuraduría, frente a los árbitros, hicieron control de legalidad y encontraron que lo que nosotros estábamos haciendo estaba perfectamente acorde con la normatividad vigente, de hecho hubo columnas donde nos atacaban porque nos habíamos demorado mucho en la adjudicación de ese proyecto ¿sabe? preferimos demorarnos para hacerlo con

muchísimo cuidado y hacerlo totalmente apegados a la ley, como lo hicimos ahora, si usted tiene cuestionamientos frente a la decisión del tribunal, sería muy bueno que los expusiera, porque sobre eso ya se hizo control de legalidad y la Procuraduría estuvo de acuerdo e hicimos audiencias públicas y este proyecto que usted ¿por qué se estructuró y cuál es la importancia? pues muy sencillo.

Hacer la doble calzada Cartagena - Barranquilla, por la vía de la cordialidad, nadie duda de la importancia de ese proyecto, nadie, que por qué en su momento, el gobierno anterior escogió hacerlo por iniciativa privada, pues doctor Gómez, lo desconozco honestamente, lo desconozco y no voy a cuestionar, yo solamente le estoy diciendo, lo hicimos porque teníamos el deber de hacerlo, había una demanda de 500 mil millones de pesos, pero más allá de eso, ese proyecto es absolutamente necesario para este país, absolutamente necesario para Cartagena y para Barranquilla, absolutamente nadie le cabe la menor duda, que el principal corredor de carga, del norte del país, tenga doble calzada, porque el principal corredor de carga del país es el que va entre Cartagena y Barranquilla doctor Gómez.

Frente a los acuerdos de la Cámara Colombiana de Infraestructura, claro que los hicimos doctor Gómez y ¿sabe con quién los hicimos? eso es importante mencionarlo, hicimos un acuerdo transversal donde participó la Procuraduría General de la Nación, la Contraloría General de la República, Colombia Compra, la Sociedad Colombiana de Ingenieros ¿cuál era el objetivo? tienen un derecho contractual, están los contratos de concesión que tenemos que reconocer los costos ociosos, no es nosotros de ociosos que hicimos esto, es un derecho, revise los contratos y está reglado, porque lo hicimos por varias razones.

Primero estaba frente a 40 tribunales de arbitramento, ¿sabe cuánto me vale cada tribunal de arbitramento? cerca de 2 mil 500 millones de pesos, solo por hacer esto, nos ahorramos 100 mil millones de pesos y si usted revisa los acuerdos lo que está previsto es lo que estaba en los contratos de concesión, pero en algunas cosas mejoramos las condiciones, para el Estado y también lo invito a que lo revise, porque por ejemplo y esto es muy importante, hay una renuncia expresa al pago de intereses en el contrato, nos dicen que tenemos que pagar la máxima tasa legal permitida, hicimos una mejora en las condiciones para lograr un acuerdo transversal y tampoco afectamos las finanzas públicas, porque estamos trabajando con recursos excedentarias y no del Presupuesto General de la Nación. Así de simple doctor Gómez, porque es que nosotros lo hacemos de cara al país, de cara a los entes de control, nosotros cuando como ocurrió en Ruta Caribe 2 y si usted saca más casos con seguridad vamos a encontrar lo mismo, nosotros podemos firmar los otros, sin ningún problema, yo no necesito autorización de un tribunal, yo no

necesito autorización de la Procuraduría, ni de la Contraloría, para firmar otrosí, pero ¿sabe cuál es la diferencia? que cuando tenemos cuestiones litigiosas en cuestiones complejas, preferimos hacerlo con total transparencia, así nos demoremos un año más, porque eso es lo que nos puede tardar y que lo revisen los tribunales y que lo revise la Procuraduría y que conceptúen y si no están de acuerdo, hacemos ajustes y revisamos, vemos qué es lo que está mal. Para nosotros la transparencia es esencial, absolutamente esencial.

Ahora bien, frente al doctor Salazar, Ruta del Sol 3, varias cosas. Lo primero es muy importante mencionar que es verdad, ese es un corredor, es el principal corredor del país, 466 kilómetros de doble calzada, que estaban contratados totalmente paralizados y la Ministra no me deja mentir que está sentada al lado suyo; la recomendación del empalme caduque, usted lo conoce, nos fuimos, hicimos, llamamos a la Procuraduría, llamamos a la Contraloría, dijimos qué hacemos, el Contralor creó Compromiso Colombia, ya existía, nos dijo utilicen las herramientas de Compromiso Colombia, hicimos más de 20 audiencias y en muchas de esas audiencias, usted nos acompañó, usted el Representante Chichi Quintero, varios, realmente como bloque parlamentario se hizo, como dice la Ministra, realmente acá los vimos, porque es un tema donde independiente de las disputas políticas, que puedan existir entre el Representante Christian, que pueda, todos iban a las audiencias, todos apoyaban el proyecto, porque es demasiado importante hacerlo, entonces nos sentamos a trabajar, doctor Salazar.

¿Qué hemos logrado hasta hoy? de 466 kilómetros, ya tengo cerca de 250 kilómetros con segunda calzada, ya tengo 172 kilómetros, de mejoramiento, ¿qué es lo que hacemos? construimos la segunda calzada, pasamos el tráfico mientras hacemos el mejoramiento y queda la doble calzada habilitada y ya tenemos cerca de 172 kilómetros, que hicimos de mejoramiento, ¿cuándo se termina este proyecto? en 2024, pero le quiero dar victorias tempranas, que son muy importantes para la región, este año estamos trabajando, para que sea en el gobierno del Presidente Iván Duque, entregamos la doble Calzada que va desde Valledupar hasta Bosconia, ojalá le extendamos hasta El Banco y desde Bosconia, hasta San Roque.

¿Por qué? es el principal proyecto del país, hoy y vea doctor Gómez cómo funciona esto, estamos generando cerca de 5.000 empleos, en 4G estamos generando cerca de 70 mil empleos directos, directos, más cerca de 200 mil indirectos, yo no soy un director, un Presidente de la ANI vergonzante, yo defiendo lo que se hizo y defiendo los contratos de concesión y por eso los estamos sacando adelante. Ahora en la Ruta del Sol 2, usted me dice, denos fechas y es un buen ejemplo, de por qué no había que dejar caer los contratos, se cae Ruta del Sol 2, hacia el año 2017, mientras se hacen los estudios

y diseños, se revisa el proyecto, se saca adelante, son cerca de 4 o 5 años, solamente la estructuración son más de dos años, más la consecución de los recursos, más la licitación, más todo lo que viene y eso genera un atraso muy importante para el país, porque los proyectos se necesitan, todos, es que yo no he visto una obra que sobre, todas se necesitan, todas las obras se necesitan, estas se necesitan, usted da fe de eso.

Me preguntaba fechas, Ruta del Sol 2, pensamos adjudicar el 25 de mayo, Ruta del Sol 3, el 8 de junio y acá me adelantó doctora Martha Villalba, usted me preguntaba ¿cuándo el río? usted ahorita entró en el tema del río 29 de junio, esos son los compromisos y no se van a cambiar, ahí están las fechas, solo en Ruta del Sol 3, son 3.7 billones de pesos de inversión y yo resaltó mucho, nosotros somos supremamente respetuosos del control parlamentario, del control que ustedes nos hacen a nosotros como funcionarios públicos y es cierto, hemos venido juiciosamente, usted nos ha venido citando a Plenaria, varias veces, la primera yo concurrí como Viceministro, ya después como Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura y le cuento algo, ese control ha servido y ahí están los resultados, ahí están los resultados, somos la principal fuente de generación de empleo en este momento en el departamento con los proyectos que estamos haciendo, si usted recorre hoy la vía que va desde de Bosconia a Valledupar, a las 5 de la tarde va a encontrar es una cantidad de buses que están recogiendo a los trabajadores y los están llevando a sus destinos y si usted pasa por los pueblos y eso es en todo el país, se va a encontrar una gran cantidad de personas, con uniforme naranja, son estas personas que están trabajando en nuestros proyectos y en muchos sitios somos los principales generadores de empleo de las regiones, de hecho, en el Covid no paramos y 70.000 personas se mantuvieron en las obras y logramos este avance, que se necesitaba.

En el caso del doctor Buenaventura León, la Perimetral Oriental, el diagnóstico usted sabe que yo lo comparto, es un tema que ha sido muy complejo sacar este proyecto, muchas veces, uno no entiende las decisiones, yo la respeto, por supuesto, es mi rol, pero uno a veces no las entiende, hemos tenido unos debates muy acalorados, donde a veces no entendemos las decisiones de las corporaciones ambientales, pero las respetamos y las acatamos, creemos tener una vía ya con la Procuraduría General, con la Contraloría, con la Gobernación del Meta, la Gobernación de Cundinamarca, con Usted, con, no sé quién más, porque eso es una Mesa grandísima, que hemos creado para sacar adelante este proyecto, para mí es muy importante, porque pues es para nuestra tierra esencial es la conexión con Villavicencio, desde el norte Bogotá o desde el centro de Bogotá y nosotros Representantes, acá les quiero agradecer y reconocer, no la hemos jugado para sacar este proyecto adelante, ha sido muy difícil, pero y acá, para ilustración rápido de la Plenaria, cuál es el problema, el problema es que

se dice que se va a construir una vía nueva, cuando existe una vía hace 70 años y me acuerdo mucho de una situación, que usted me hizo a comisión, donde el Representante Navas Talero decía, “*pero es que si yo hace 30 años, recorría esa vía como van a decir que es una vía nueva*”, pero ya creemos haber encontrado una ruta y creemos poder resolver este tema, resolviendo este tema doctor Buenaventura, ojalá lo logremos en el mes de abril, mes de mayo, estaremos empezando las obras que son tan importantes, para Ubaque, para Choachí, para Cáqueza, para Fómeque, para la región, es que es demasiado importante para los Llanos y para el país.

En el caso de la Ruta del Sol 1, como lo menciona la señora Ministra, doctor Buenaventura, nosotros en el caso de la Ruta del Sol 1, en su momento se adjudicó el contrato, este un contrato que era de tercera generación y este contrato ya había fracasado, desde el primer momento, sino de segunda el que usted estaba mencionando, el de COMSA, el contrato de COMSA, por 74 factores caducó, vino el de tercera generación, que se le redujo el alcance, por eso hoy existe doble calzada desde Villeta hasta El Corán, pero falta el tramo de Villeta a Guaduas, es absolutamente crítico.

Hace una semana, yo me demoré casi dos horas cruzando eso, hay que hacer la vía nueva, vale 2 billones de pesos, usted nos pregunta ¿por qué vuelven actualizar los estudios? porque es que la norma técnica, cambia las condiciones geológicas cambian, porque llueve bastante, tenemos que hacer los estudios y si no hacemos estructuración bien, volvemos al mismo problema y es que no se tiene suficiencia en la estructuración y los proyectos terminan fracasados, entonces yo entiendo la molestia y la frustración la entendemos, nosotros lo que hicimos fue, buscar una solución, tomamos nota de lo que usted dijo y me acuerdo que, es que nos hemos Estado muchas veces a hablar y usted me dijo por favor que no pongan un peaje en la vía Vieja sobre el Alto de la Mona, ni en el Alto el Trigo, porque esto es un tema muy complejo, en la estructuración nueva no está, estamos pensando a hacer la vía nueva, tiene una mayor carga de recursos públicos, vía vigencias futuras, que no son fuente de financiación, sino son fuente para pagar las inversiones, que después que previamente ejecutaba la concesión y acá doctor Buenaventura, nosotros ya cerramos la estructuración en las siguientes semanas y si tenemos el espacio y el marco fiscal, estaremos abriendo la licitación en este Gobierno, ese proyecto es demasiado importante, es la vía que va desde el interior del país, hasta la Costa y debe estar en doble calzada.

En el caso de la APP del río, doctora Martha Villalba, nosotros hicimos un ejercicio muy completo como lo enuncio y lo menciona la señora Ministra, no quiero ahondar porque creo que la explicación fue bastante profunda, pero usted me pregunta ¿por qué extendimos un mes en el plazo? por una razón, porque recibimos manifestación de

varios interesados que requerían un mes adicional y nosotros siempre buscamos pluralidad de oferentes, queremos la mayor cantidad posible de ofertas, para que se presenten y el mejor se gana los proyectos, eso es lo que uno debería buscar, tenemos una fecha fija, una fecha cierta, que yo me comprometo con la Plenaria de la Cámara de Representantes a no modificar, es el 29 de junio, ya tener un nuevo APP que es un tema sustancial, ya frente al fondo de la APP, pues la señora Ministra se pronunció y es muy difícil hacerlo mayor de profundidad, porque lo hizo bastante bien.

Frente a la Representante Norma Hurtado, Representante tenemos los dos proyectos, como usted bien los conoce, uno es Popayán - Santander de Quilichao y el otro la Concesión Mulaló, en ambos proyectos tuvimos temas ambientales que fueron muy complejos, estos temas ambientales doctor Buenaventura muchas veces dificulta el desarrollo de esos proyectos, nosotros por supuesto respetamos la normatividad ambiental, los derechos que existen, pero sobre todo en un país con las condiciones que tiene Colombia, hace que los proyectos se demoren más en ejecutarse frente a lo que a uno le gustaría, surtimos todos los procedimientos previstos, consultas previas que también acá nos surgió una orden de la Corte Constitucional, por supuesto, la acatamos, por supuesto, hicimos la consulta previa, esta semana, para el caso de la Concesión Mulaló, perdón, Popayán - Santander de Quilichao, sale la última licencia ambiental del proyecto y ya con eso tenemos las condiciones para poder empezar las obras, esperamos a que el acto quede en firme, tardará creo que son 10 días hábiles o algo así, entonces sobre el mes de mayo, estamos esperando ya estar en obra en este corredor que es tan importante.

El otro corredor que es el corredor Mulaló - Loboguerrero tuvo licencia como lo mencionó muy bien la Representante, en noviembre se presentaron recursos, por parte de varios intervinientes, hasta esta semana se surtieron las últimas aclaraciones, ya queda y estamos trabajando también para poder iniciar las obras, apenas empezamos esas obras, todos los proyectos de 4G quedan en obra, todos los proyectos de 4G quedan viabilizados, nosotros esperamos estar entregando este año cerca de 20 contratos de concesión de 29, que si usted ve lo que se tenía hace 3 años y medio, es un cambio total, pasar del 16% en el programa más ambicioso que sea ejecutado en la historia de Colombia en infraestructura, al 75% invertir cerca de 30 billones de pesos, no es un tema menor, uno puede estar a favor o puede estar en contra, pero este un tema fáctico, ahí están los datos, creo que con eso hay respuesta a todos los, a todas las inquietudes. Muchas gracias señora Presidente.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

A usted doctor Manuel Felipe Gutiérrez, gracias, me dicen que el director de Cormagdalena se

encuentra acá, ¿usted va a hablar? tiene máximo 10 minutos, porque ya se extendió el tiempo que se le tenía para los citantes, hasta 10 minutos, para que por favor lo mida, le voy a avisar cuando le falten 2 minutos, para que pueda concluir.

**Intervención del Director Ejecutivo de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande del Magdalena Cormagdalena, Pedro Pablo Jurado Durán:**

Gracias, Presidenta, un saludo especial, para usted. Para toda la Mesa, para los Honorables Congresistas, que están hoy en este importante recinto, naturalmente a la señora Ministra, señores, señora Viceministros y todos los compañeros de Gobierno.

Tengo una presentación muy corta, Presidenta, si me permiten con eso, para hacer referencia a algunas inquietudes, planteadas tanto por el doctor Buenaventura, como por la doctora Martha y en general, para hacer claridad en este importante recinto, ¿cuál es el alcance y cuál es la importancia de la APP?

Yo quisiera empezar por decir un poco de lo que la señora Ministra ha señalado y también mis compañeros de Gobierno, creo que lo primero ha sido fortalecer el sector de infraestructura, a partir de una visión que represente una construcción de Estado, tenemos muy claro al interior del Gobierno, la gran sensibilidad que genera por su importancia, por la identidad, por la soberanía nacional, intervenir el río Grande de la Magdalena y por eso este Gobierno ha enfocado todo su esfuerzo, respeto en la toma de decisiones y el rigor técnico y se ha hecho siempre de manera pública, con una visión de construcción de Estado, un proyecto que anteriormente se construyó sin que todo el Estado lo conociera y simplemente supimos de su adjudicación, hoy es un proyecto transversal, con los más altos estándares de consultoría, un proyecto en el que ha participado de manera abierta el sector privado, que ha sido socializado con Gobernadores, con Alcaldes, con el sector privado, con la academia naturalmente, un proyecto que representa un gran desafío, en cuanto a su alcance político, pero que no puede dejar de lado, la importancia del rigor técnico y del respeto por el río, en la toma de decisiones.

Por eso, es importante de decir, doctor León, que claro que entendemos las necesidades de navegabilidad de departamentos como el departamento de Cundinamarca, como el departamento de Caldas, de Antioquia, pero la gran realidad es que hoy, usted y todo el país, puede estar seguro, de que el proceso de toma de decisiones es impecable en términos técnicos, que hoy tenemos una APP que respeta a los ecosistemas, que no está diseñada, para domar al río a cualquier costo, que tiene riesgos acotados en cuanto a los sistemas de intervención de ingeniería, en cuanto a el riesgo social, el riesgo medioambiental, el riesgo financiero y no lo digo yo, lo dice finalmente el

método mediante el cual se consolidó este proyecto y que finalmente ha sido validado por el BID.

Quiero con esto resaltar la visión, la responsabilidad de la señora Ministra, fue una decisión importante empezando el Gobierno, la de reestructurar el proyecto y dentro de esa reestructuración también cabe la enorme responsabilidad de hoy haber integrado a Cormagdalena, con la Agencia Nacional de Infraestructura, no hay en este país una agencia que tenga mayor criterio, ni mayor rigor en la administración de contratos de concesión, pues bien todos sabemos cómo terminó el desenlace final del nefasto contrato con Odebrecht, firmado por Cormagdalena.

Hoy tenemos contra ellos también, una demanda y el patrimonio público expuesto por procesos de mala estructuración, tengan la absoluta certeza en este recinto, honorables Congresistas, que hoy en el marco de colaboración entre Cormagdalena y la ANI, se potencia la fortaleza de ambas entidades, porque se ha estructurado un proyecto con absoluto respeto por el país, adelante por favor, muy rápido daré síntesis, siguiente por favor, de todo este proceso de estructuración y de hacia dónde llevamos hoy esta corporación del río Grande de la Magdalena, siguiente, por favor, todos los actores que han participado “stakeholders”, desde Ecopetrol, Federación Colombiana de Municipios, Federación Nacional de Departamentos, Instituto Alexander von Humboldt, agremiaciones privadas, tanto de navegación como el sector portuario en el río Magdalena, adelante, por favor, y con una visión central, potenciar el desarrollo económico de nuestro país, haciéndolo de manera responsable con el medio ambiente y de manera incluyente con lo que aprendimos muy pronto del Instituto Alexander von Humboldt, significan los criterios de sostenibilidad, socioecosistémica, sostenibilidad social, medioambiental y desarrollo económico, esto hoy inspira la normativa que nos regula, en términos de competitividad, a partir del Conpes, adelante por favor.

Un diseño sencillo para entender, doctor León, dónde están hoy las concesiones sobre la navegabilidad del río Magdalena, de las 41 concesiones que hoy tiene Cormagdalena solo hay una en potencial desarrollo aguas arriba del distrito de Barrancabermeja, doctor León y ¿por qué eso es así? fundamentalmente porque es donde mayores dificultades hay en la navegabilidad, donde hay mecanismos alternos de transporte a la navegabilidad y donde no hay hoy desarrollados nodos logísticos, palabra clave para entender el término de desarrollo sostenible, tiene que haber virtudes logísticas para que se desarrolle de manera eficiente la inversión en términos de navegación fluvial. Siguiente por favor, por orden de la señora Ministra, se desarrollaron, se definieron tres acciones diferenciales, a partir de un Cormagdalena que tenía que ser diferente, que tenía no solo que dejar una concesión estructurada de manera diferencial, sino

que tenía que transformarse también a la altura con todos los desafíos, que el país requiere en términos de sostenibilidad medioambiental, a partir del río y tres acciones importantes.

Primero, un plan de dragado, verdaderamente revolucionario, segundo la estructuración responsable del proyecto a APP y lo que hemos denominado en tercer término acciones diferenciales de cara a la estructuración de una corporación que debe transitar hacia una agencia de desarrollo, no solo hacia la entidad que contrata a los dragados en Colombia. Adelante por favor, hoy en términos de ese nuevo modelo de construcción de política pública, de dragados, el 100% de los contratos de dragado hoy de Cormagdalena, escúchese bien, son contratados a través de Findeter, logramos anticipar las vigencias futuras, logramos eficiencia en los procesos de contratación, logramos reducción en los costos por metros cúbicos, logramos además marcos de auditoría, que significan transparencia, que significan responsabilidad de cara a la carga de la operación logística.

Adelante, con el apoyo de este Congreso logramos aumentar los presupuestos y además ejercer las acciones persuasivas, ante el Ministerio de Hacienda, que permitieran por primera vez, equiparar el momento presupuestal de asignación de recursos, con el momento bimodal de lluvias, anteriormente los recursos a Cormagdalena, se iban administrando a lo largo de la vigencia anual, hoy se tienen listos desde el mes de noviembre, contratados desde el mes de diciembre e iniciados a partir desde finales de diciembre y así en términos de que lleguen aguas lluvias, lleguen aguas altas o aguas bajas, por términos de lluvias, hoy en términos de operación o es indiferente el contrato está estructurado y está en ejecución.

Este Gobierno da cifras sin precedentes, ejecutado a través de esta corporación, más de 310 mil millones de pesos, en dragados y hubo dificultad que significa invertir en dragados y se ha hecho, porque están las evidencias del desarrollo del crecimiento económico, porque hay marcos de auditoría en los que participan de manera permanente, organismos de control, como Contraloría y Procuraduría y también el sector privado; estos marcos de inversión, han visto grandes reflejos de beneficio económicos en las intervenciones que se hacen, en el canal de acceso, en la desembocadura del río en Cartagena, en el Canal del Dique y también en los tramos complejos de navegabilidad, entre el distrito de Barranca y el municipio de Pinillos, cerca de la desembocadura del río Cauca, en el departamento de Bolívar.

Hoy les decía, ese marco permanente de auditoría a los contratos de dragado, significa mesas semanales, con todo el gremio portuario y con todo el gremio de navegación fluvial, con las empresas de navegación, la participación de DIMAR, de la Federación de Navieros, de Findeter y de Cormagdalena. Resultados de esa política pública,

Honorables Congresistas, cifras sin precedentes en movilización de carga, para los 3 años de este Gobierno, hemos tenido cifras sin precedentes en la movilización de carga, tanto en las instalaciones portuarias en la ciudad de Barranquilla, como en términos generales a través de toda la carga fluvial movilizada en el río Magdalena.

Acotamientos importantes, breves que pudiera significar sin el río Magdalena, hubiéramos tenido enormes dificultades en momentos de restricción, por pandemia, sin tener listo el río Magdalena, hubiéramos tenido enormes dificultades en términos de garantizar el suministro de hidrocarburos en momentos de dificultad de orden público y cierre de carreteras, sin tener habilitado el canal de acceso. Hoy las importaciones de granos no tendrían el enorme crecimiento que han tenido en la ciudad de Barranquilla, la importación de acero, ni hablar de las exportaciones de coque que hoy gozan de un gran momento en términos de mercado internacional y que tienen en Barranquilla su epicentro de exportación.

Segundo ítem que quisiera mencionar, APP por la navegabilidad, muy breve ¿qué hemos hecho?, ¿cómo lo hicimos? fundamentalmente a partir de toda una reestructuración, focalizar los recursos con una inversión que permitiera desarrollo de nodos logísticos y reducción de riesgos en la intervención.

Fruto de la cooperación internacional como bien lo señaló la señora Ministra, compañías tan importantes como Royal Haskoning, Durán y Osorio en la estructuración legal y financiera, el BID nos permitieron hoy tener un proyecto que representa un enorme marco de sostenibilidad en infraestructura, un proyecto para desarrollarse a lo largo de 186 kilómetros durante 15 años y con una inversión cercana al 1.5 billones de pesos y que además definió la ruta del diseño de un plan maestro para el manejo integral de la macrocuenca del río Magdalena, esa es una acción diferencial.

Dos asunto, dos comentarios importantes respecto de connotaciones del cambio del río Barranca, de Aguas arriba, el río cambia Honorables Congresistas, porque aumenta su pendiente, naturalmente el río nace en el macizo colombiano y luego desciende a nivel del mar en su desembocadura, pues bien, ese aumento de pendiente a partir del Municipio de Barranca, genera un cambio en la en la relación carga potencia, respecto de los remolcadores, necesitan mayor consumo de combustible y a su vez pueden transportar menor carga fluvial, lo que significa que los métodos alternativos de desarrollos logísticos son la gran oportunidad a Barranca, métodos alternativos que hoy diseñados en este Gobierno de manera integrativa, como el río lo ha dicho el Presidente de la ANI, lo ha dicho la señora Ministra, inversiones ferroviarias, inversiones carreteables que quedarán concluidas y hoy permiten que la carga que llegue a Barranca esté en 5 horas en Bogotá, en 6 horas en Medellín.

Un marco específico para desarrollo de proyectos fluviales, un gran margen diferencial con el anterior proyecto, más de 1000 kilómetros de intervención en el río y solo 4 unidades funcionales, ya presagiaba a partir de esa estructuración, una catástrofe Nacional, hoy en este marco de especialización normativa tenemos 18 unidades funcionales con las particularidades como lo dijo la señora Ministra de consultar de manera integral el río, no solo consultando las intervenciones de dragados, si no a las necesidades de obras de monitoreo de intervención, inversiones en monitoreo, obras rígidas en la desembocadura del río, protección de orilla a lo largo de esos 600 kilómetros, sistemas de desvare a las embarcaciones que transporte la carga en el río y permiten un acotamiento respecto del riesgo y un mejor flujo financiero; con respecto de toda la inversión.

Tercer elemento importante y significativo, un plan maestro integral es el Cormagdalena, que queremos dejar reestructurado, la APP es capaz de haber devuelto la confiabilidad a la navegación, en términos de desarrollo económico, pero también responsable con el medio ambiente, responsable con el legado de intervenir con criterio técnico y toda la macrocuenca.

De la mano del Banco Interamericano de Desarrollo, con ellos hemos construido un modelo de toma de datos que permita un sistema de gestión integral que consulte todas las variables que articulan la macrocuenca y que permita también el monitoreo y seguimiento permanente de todas las acciones que cualquier actor pueda desarrollar a lo largo de la macrocuenca, recordemos la autonomía de las corporaciones autónomas, la condición territorial de cada una de ellas, pues bien, ¿cuál es el mecanismo que cualquier actor pueda desarrollar a lo largo de la macrocuenca?, recordemos la autonomía de las corporaciones autónomas, la condición territorial de cada una de ellas, pues bien, ¿cuál es el mecanismo que permite la articulación de ellas?, ¿cuál es el mecanismo que permite el ejercicio de la agroindustria con mayor o menor criterio hídrico?, ¿cuál es el mecanismo que permite el ejercicio de la agroindustria con mayor o menor criterio hídrico?, ¿cuál es el mecanismo que permite la generación hidráulica, eléctrica en los momentos de presión energética en el país? pues les cuento, hoy ese mecanismo no existe, por eso la enorme responsabilidad de dejar un plan integral de macrocuenca, que a partir de esa toma de decisiones fortalezca el desarrollo Nacional con sostenibilidad y también fortalezca la navegabilidad. Este es el programa que hoy se desarrolla en el marco del BID y es la herramienta que, en colaboración con ellos, permite un primer contexto de toma de data de todo el recurso hídrico Nacional, luego un contexto de administración de ese recurso hídrico respecto de las presiones que existen y finalmente un modelo que nos permita mayor eficiencia en cuanto a la administración del riesgo para orillas, riesgo de

inundación permita una mejor coexistencia del río con toda la población.

Quisiera terminar con la siguiente iniciativa durante 100 años, la población ribereña de Mompox ha querido el dragar en el Brazo de Mompox; que se recuperará la navegabilidad en Mompox, este Gobierno lo va a hacer realidad y a partir de allí la importante inversión que una compañía hará en términos de turismo, hemos pensado en la navegabilidad, no solo para la infraestructura y la gran industria, la hemos pensado también como herramienta sostenible que permite inclusión social y desarrollo económico. Con esta iniciativa financiada por este Congreso tendremos en operación este tipo de cruceros con una inversión de más de 30 millones de dólares en un circuito permanente entre la ciudad de Cartagena, el municipio de Mompox y la desembocadura del río en la ciudad de Barranquilla.

Quiero terminar con dos anuncios primero entre el 25 y el 29 de abril el cuerpo de ingenieros de los Estados Unidos hoy quizás una de las entidades más reconocidas a nivel mundial en términos de intervención del río Misisipi por la importancia del río, visitará el Ministerio de transporte y que por orden de la señora Ministra se celebrará un convenio entre ese cuerpo de ingenieros y Cormagdalena estrechando los marcos de colaboración y de rigor técnico y la segunda este Gobierno en un enorme ejercicio de construcción de Estado con este Congreso, con el sector privado dejará las obras que sin antecedentes ha reclamado este país y que tanto ha necesitado en el río Magdalena. Muchísimas gracias señor Presidenta.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Tiene el uso de la palabra la doctora Jennifer Arias adelante.

**Intervención de la representante a la Cámara Jennifer Kristin Arias Falla:**

Gracias querido Presidente, Saludo de nuevo a todos quiero hacer una intervención muy corta y si me disculpan aquí para poder ver a la Ministra, cuando yo tomé posesión de como representante a la cámara del Meta mi departamento estaba sitiado por proyectos que no estaban avanzando la vía Yopal, la perimetral de oriente, la transversal del Sisga, la malla vial del Meta, teníamos un departamento bloqueado por todas sus entradas y por todas sus salidas para el desarrollo vial hoy tenemos un departamento que tiene la transversal del Sisga entregada, por entregar Villavicencio y Yopal, perimetral de oriente lamentablemente por culpa de Corporinoquia no hemos podido avanzarla, espero querido Presidente de la ANI, podamos darle esa buena noticia al departamento del Meta y que eso quede listo antes de que se acabe este Gobierno.

Se desentabó la malla vial del Meta, se desentabó la infraestructura para llegar al departamento del Vichada en la vía doctor Juan Esteban a Puerto

Carreño y logramos lo que va a ser en este país, tal vez la vía más importante de los próximos años, que es la conexión entre Uribe y Colombia en el Huila y esto es lo que ha hecho solamente este Gobierno en el departamento del Meta y no voy hablar como representante a la cámara que el 21 de Julio ya no lo será, si no como llanera, la gratitud es lo mejor que uno puede tener desde el corazón y estoy absolutamente agradecida como llanera, porque después de tener un departamento sitiado por proyectos que no avanzaban, tenemos un departamento apunto de tener todo destrabado y que en unos años será el centro de conexión más importante entre esa media Colombia olvidada y el resto del país, así que para mí es muy importante poder hacer este reconocimiento público.

Habrán errores, habrán cosas por mejorar sí, pero lo que ustedes han hecho y el presidente de la República por mi departamento, además de cumplir su palabra es quitarle la citada que tenía mi departamento pero a más de eso ministra a usted le tocaron todos los “chicharrones” conmigo 6 meses cerrada la vía Bogotá - Villavicencio Manuel era viceministro en ese entonces kilómetro 58, kilómetro 64, 190 puntos críticos sin atención, la concesión no tenía la responsabilidad no la tiene aún de los puntos críticos y le tocó al Gobierno salir a resolver el “chicharrón”, perdónenme la expresión, que le habían dejado cuándo sacaron los puntos críticos de ese contrato de concesión que no fue este Gobierno, hoy tenemos desde la solución definitiva del kilómetro 58 doctor Juan Esteban ya en desarrollo, doctor Manuel tenemos un trabajo que se va a empezar no solamente en el punto crítico del kilómetro 58, si no todos los avances que se han logrado, que se logró en el Congreso de la República incluyéndolos en el presupuesto para atención de puntos críticos y recomendarle por supuesto como siempre de manera muy especial que la concesión asuma sus responsabilidades y asuma sus puntos críticos como debió haber sido siempre y no haber salido de ahí, pero además es muy importante también mencionar algunas cosas, el desarrollo vial de mi departamento en este Gobierno se hizo sin peajes y eso es necesario mencionarlo, porque claro hay unos peajes que venían de unos contratos de concesión viejos, que no los hizo este gobierno que este gobierno que este los desentabó pero no los hizo este Gobierno y en mi región cerca de 1.7 billones si no me equivoco de inversión vial ha sido de obra pública sin un solo peaje y creo que es importante también mencionarlo, porque se habla mucho y se critica mucho de los peajes, no fue una decisión del Gobierno, lo sacó adelante, pero lo que ha hecho en mi departamento y en esa región abandonada ha sido a punta de plata del Estado, quiero terminar diciéndole de nuevo como llanera que el corazón a veces no encuentra palabras para agradecer, muchas veces le dicen a uno que ese es el trabajo del funcionario público, es cierto, ese es el trabajo del funcionario público, pero desafortunadamente llevábamos 50 años esperando que funcionarios

públicos nos permitieran conectar el pacífico con el Orinoco, muchas gracias Dios les bendiga.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Vamos a darle paso a las intervenciones de los colegas de los representantes iniciamos con la señora Presidenta y seguimos con el doctor Edward Rodríguez representante a la cámara por Bogotá, adelante doctor Edward hasta por 5 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara, Edward David Rodríguez Rodríguez:**

Gracias Presidenta. Yo hoy quiero resaltar y decirle a los colombianos que me siento muy orgulloso de haber soñado y haber ejecutado desde el Congreso de la República empezando y facilitando Leyes, para que el país tuviera una verdadera transformación en infraestructura y lo digo Ministra por varios elementos, primero déjeme felicitarla, la premisa fue concluir y concluir, en resultados usted y su equipo de trabajo, porque esto es gracias al trabajo en equipo, esto es gracias a que hubo voluntad política, esto es gracias también al Congreso de la República que modificó algunas Leyes, ustedes recordaran la Ley de Elefantes Blancos, pues bien toda la lucha contra la corrupción que ha generado este Gobierno, donde se incluye modificar varias Leyes, como la Ley de Elefantes Blancos que ha permitido solucionar los problemas y no a mantenerlos.

Yo recuerdo Ministra que uno de los temas que tuve cuando fui a su tierra, a Valledupar, recordábamos que allá básicamente inicia la primera Ley de Elefantes Blancos a funcionar, inicia por algo importante y es porque hubo una premisa del Gobierno nacional y es que lo técnico dejémoselo a los técnicos y por eso se empezó a solucionar toda la infraestructura del país; lo técnico dejémoselo a los técnicos, cuándo usted llegó Ministra teníamos una cantidad de abogados litigantes mirando cómo se defendían, mirando como demandaban al Estado y el Estado mirando cómo se defendía, pues esta Ley de Elefantes Blancos ha permitido que se ejecute no solamente 25 billones de pesos, si no que ha permitido que en segunda nuevas calzadas y pavimento nuevo construido se termine ejecutando por este Gobierno de lo que ya hemos hecho y de lo que finalizaremos 1.273 kilómetros, nunca en la historia se había visto esto, pero además de eso, este Gobierno entrega 51 túneles entre obra pública ejecutada y concesiones.

Pero además de eso Ministra, ese trabajo ha permitido que se construyan en plena pandemia cerca de 439 puentes y viaductos, por eso yo decía que había que aplanar muchas zonas del país ¿sabe por qué doctor Gómez? por algo muy importante, ese túnel del Tollo que permite la salida del mar en Antioquia es muy importante y eso se llama aplanar Antioquia, como se ha hecho en diferentes regiones del país, pero no solamente ustedes cumplieron con el tema región. Yo soy representante a la cámara por

Bogotá y hoy le puedo decir al país, que tenemos financiada toda la línea del metro y aún proyectada la segunda línea del metro y esto no era con cheque “chimbos” que firmaban en la casa de Nariño, donde después decían que no había financiamiento, hoy se está ejecutando por primera vez en la historia el metro de Bogotá y vamos por la segunda línea.

Pero además de eso, Bogotá con el RegioTram de Occidente que son 2,22 billones de pesos se va haber beneficiado y son los ciudadanos que duran horas y horas en trancones serán los beneficiados y que decir del metro de la 80 yo me siento orgulloso de eso, me siento orgulloso de que aquí se tiene que pensar más en Estado y solucionarle los problemas a la gente, que andar en esa politiquería minuciosa, donde lo único que hacen es dañar y dañar, pero no solucionan nada.

Por eso Ministra, al equipo de Gobierno, a Juan Esteban, el director de la ANI, al exdirector de aeropuertos o de la Aero civil, lo que ustedes han hecho por este país ha sido grande y como Congresista y como ciudadano quiero decirles que me siento orgulloso y quiero agradecerles por esas trasnochadas, esas largas horas de trabajo, ese sufrimiento que usted tuvo allá en la línea, hoy tienen un resultado y es que le han mejorado la vida a 50 millones de colombianos y que esos 50 millones de colombianos hoy están recorriendo el país, están generando productividad, están generando turismo y por eso este país creció al 10,6%, por funcionarios ejemplares como lo son ustedes, así que los felicito y de mi parte como ciudadano, como Representante a la Cámara por Bogotá y como futuro ciudadano de la calle que siempre lo he sido gracias, gracias por tanto amor y por servirle al país esto no hubiese sido posible sin el liderazgo de ustedes y de un amigo mío que quiero y que hoy le hago un homenaje, al presidente Iván Duque, presidente Duque gracias por transformar la infraestructura de este país de Colombia, no es con peleas, es con hechos que se transforma la Nación, muchas gracias Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Doctor Edward muchas gracias, representante Villamizar tiene usted el uso de la palabra.

**Intervención del representante a la Cámara Oscar Leonardo Villamizar Meneses:**

Presidente muchas gracias. Presidente yo quisiera preguntar de la manera más respetuosa a los funcionarios de nuestro Gobierno, del Gobierno del Presidente Duque ¿por qué año tras año? y no es un tema este Gobierno es un tema que desde 1994 se ha venido diciendo a los diferentes Gobiernos que ha tenido este país la necesidad de las inversiones del Magdalena medio, del Magdalena medio Santandereano sobre todo y que poco cuidado se le ha puesto a esto, yo sé que hay una gran oportunidad hoy, que el Gobierno de manera diligente ha logrado que más de 18 mil millones de pesos vayan a ser

invertidos en la situación que hoy está viviendo el municipio de Puerto Wilches.

Hicieron el anuncio en diciembre, estamos en abril señora Ministra, estamos en abril querido director y gerente de Cormagdalena, hoy más de 40.000 hectáreas están siendo afectadas en el departamento de Santander, 40.000 hectáreas que hoy no le dan posibilidad a los amigos de Puerto Wilches de sacar sus empresas adelante, generar empleo a las familias que hoy están quedando sin ningún tipo de resguardo, desde el 2018 que se aprobaron 8.900 millones de pesos para la construcción del dique de puerto Wilches, por intermedio del OCAD, la obra quedó inconclusa y está sin reforzamiento, yo hoy quiero pedirles de manera respetuosa, pero aquí desde la ciudad de Barrancabermeja pedirles a ustedes que nos ayuden, que escuchen al Alcalde de puerto Wilches, que escuchen a la comunidad de Puerto Wilches, que nos permitan de la mano de ustedes darle esta solución tan importante para un Municipio, que todos los días trabaja para ser más productivo, para unas personas que han tenido que vivir la violencia pero que hoy necesitan que esos 18 mil millones de pesos para cambiar el dique de puerto Wilches, para darle respuesta realmente a la gente del Magdalena Medio, sean invertidos de manera urgente, muchas gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Esteban Quintero, tiene el uso de la palabra hasta por 5 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara Esteban Quintero Cardona:**

Presidente muchas gracias. Un saludo especial para todos los compañeros, para los miembros del Gobierno. Yo quiero agradecerle a los citantes del debate, por haber propuesto este gran debate, sobre todo a la doctora Martha Villalba, con quién comparto en la Comisión Sexta, que siempre ha estado preocupada por los temas de su región, pero también agradecerle muy especialmente al doctor Jorge Gómez, porque nos da la oportunidad para venir a contar todo lo que ha hecho el presidente Iván Duque por el departamento de Antioquia, la Ministra, el director de la ANI, director de Inviás y toda esta cartera que sin lugar a dudas es la cartera más responsable, la mejor cartera de este Gobierno,

En agosto del 2018, las 4G en concesiones tenían un nivel de avance promedio del 16%, a 31 de marzo el avance es superior al 64%, se ha avanzado un 48%, es decir 3 veces lo que se hizo con el presidente Juan Manuel Santos, gracias a estas obras de las 4G, se han tenido o mantenido más de 60.000 empleos, 60.000 empleos que construyen la reactivación económica de nuestro país, 60.000 empleos que sin ellos no estuviéramos pasando hoy, por decirlo bastante, a la economía de Colombia, también se espera que se invierta en el programa de las 4G cerca de 24.9 billones de pesos.

Pero vámonos para Antioquia el Gobierno nacional ha entregado 2 autopistas de cuarta generación y 8 más tienen un avance significativo que también nos lo contó muy bien el doctor Manuel de la ANI, que han generado más de 50.000 empleos y se han realizado inversiones por cerca de 16 billones de pesos, es decir, estos 10 proyectos que se tienen en Antioquia cuentan con un avance en promedio del 83% y en agosto del 2018, el avance era solo del 16%, el Presidente Duque en octubre inaugura Pacífico 2 96.5 kilómetros, que permite una gran movilidad entre Medellín y el Eje Cafetero y las Vías de Nus, doctor Jorge Gómez 157.4 kilómetros, yo creo doctor Jorge Gómez, así usted haya dicho que eso no era un tema sobre si se hacen las obras o no se hacen, yo creo que aquí si es un debate sobre eso, usted establece un comentario al decir que estas obras son diseñadas por Santos y seguidas al pie de la letra por Duque.

Yo quiero decirle que fueron entonces diseñadas por Santos, pero salvadas por el presidente Duque y por este Gobierno, estas obras fueron la principal fuente de la reactivación económica en nuestro país, pero además de eso doctor Jorge Gómez y queridos compañeros, hasta la oposición a este Gobierno felicita al presidente Duque y a la Ministra y a esta cartera por el gran avance que ha tenido en materia de infraestructura, como lo hace la alcaldesa Claudia López al Presidente cuando dice, cito y parafraseo: *“ el Gobierno nacional del Presidente Duque, es el Gobierno que ha hecho la mayor inversión en infraestructura y movilidad sostenible en la historia de Colombia, en Bogotá yo sí le quiero agradecer a usted y a su equipo, porque es muy difícil hablar”* pero así dice la doctora Claudia López, el Aló Sur 23.5 kilómetros de malla vial, el acceso norte 2, que va a ampliar la autopista norte a 5 carriles más uno de Transmilenio doctor Jorge Gómez, yo traduciría o concluiría su debate, con todo respeto, como su debate ha sido un debate contra el desarrollo de este país, puede que usted no comparta la estructuración de este modelo, yo sí la comparto, porque este Gobierno del Presidente Iván Duque sobre todo no tiene la culpa de que ese modelo en el anterior Gobierno de Juan Manuel Santos hubiera incumplido y que precisamente el Gobierno de Iván Duque fuera el que nos haya salvado, salvado para la reactivación económica, para activar nuestra economía, pero sobre todo para demostrar que el modelo se maneja con responsabilidad, es un modelo eficiente y un modelo que contribuye al desarrollo de los países. Muchas gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Yenica Acosta, Representante a la Cámara por el departamento del Amazonas, hasta por 5 minutos, adelante, Representante Fabián Díaz, tiene usted el uso de la palabra.

**Intervención del representante a la Cámara, Edwing Fabián Díaz Plata:**

Gracias Presidente. Las vías en nuestro país se han terminado convirtiéndose en un negocio de

privados, ya no han terminado convirtiéndose en los colombianos, ya no son de los colombianos, sino que han terminado convirtiéndose en un negocio particular, en un negocio de los financiadores de las campañas presidenciales, aquí estamos hablando nosotros que es un negocio que trasciende, desde los diferentes Gobiernos, estos financiadores se han terminado quedando con las concesiones multimillonarias, donde se terminan desarrollando peajes totalmente absurdos.

Es por eso que nuestro país se ha terminado llenando de peajes por doquier, cada 20, 30, 40 kilómetros que terminan configurando eso en un atraco al pueblo colombiano, que antes de generar desarrollo, termina generando es todo lo contrario, porque terminamos viendo como Municipios se ven atrasados en su desarrollo, debido a que le terminan poniendo un peaje en la entrada y en las afueras del ingreso a su propio Municipio y es algo que nosotros terminamos viendo en todo el país, como se terminan desarrollando estas concesiones en tramos cada vez más cortos y es que en la vía Bucaramanga - Barrancabermeja en un tramo de no más de 100 kilómetros, se van a terminar desarrollando 6 peajes, 6 peajes y en la vía Bucaramanga - Cúcuta en 200 kilómetros 5 peajes, todo esto termina generando es un atraso antes que un desarrollo y es que no pueden decirnos a nosotros que no se pueden desarrollar las vías sin estas concesiones.

Estuvimos con el director de Invías, en la vía Curos Málaga 500.000 millones que se lograron gestionar en torno a ese desarrollo vial, sin ningún peaje, entonces por supuesto que se pueden hacer las obras, por supuesto que se pueden desarrollar, pero esto conlleva a que han terminado entregando el desarrollo de la infraestructura vial a financiadores de campaña, que lo único que terminan buscando es enriquecerse a costa del pueblo colombiano y es que no es gratis el anuncio que hace el Presidente de la República Iván Duque en entregar 4,5 billones en el desarrollo de infraestructura vial para Sarmiento Angulo, para los grandes monopolios del desarrollo vial en nuestro país, que terminan desarrollando estas vías con el dinero de las pensiones, para después ponernos a nosotros peajes, es decir, el pueblo colombiano paga el desarrollo vial con las pensiones y a su vez tiene que pagarlo también con los peajes, no podemos seguir nosotros permitiendo esto y es por ello que nosotros hemos presentado una iniciativa de Ley, que es el Proyecto número 602, con el que buscamos eliminar de una vez por todas este abuso que tenemos con los peajes en nuestro país.

Colombia termina siendo el país con la mayor cantidad de peajes, con las tarifas más absurdas de todo el continente, 177 peajes, más 18 peajes más que piensan instalar, que fue el anuncio del Gobierno nacional, eso es algo que no podemos seguir permitiendo, es por eso que con esta iniciativa buscamos establecer un lineamiento entre la distancia de un peaje al otro, de 150 kilómetros lineales, no nos

pueden decir a nosotros que no se puede, porque cómo en otros países sí se puede, cómo en otros países sí se puede desarrollar las vías, sin tener que estar poniendo peajes cada 20, 30 kilómetros es más terminamos nosotros encontrando en Cali - Tuluá 3 peajes en 100 kilómetros y hay un peaje que separa el uno del otro, que no supera los 11 kilómetros, esto es un total descaro para nuestro pueblo y es por eso que con esta iniciativa de Ley, buscamos ponerle un tatequieto y es que adicional a eso buscamos eliminar los peajes internos, que a través de la reforma tributaria que este Gobierno pretendía desarrollar, querían instalarlos en todo el país.

Hoy en día terminamos viendo en Cartagena como sufren con estos peajes internos para pasar de un barrio al otro, algo absurdo, vamos a buscar eliminar y prohibir de una vez por todas esos peajes internos en los Municipios, a su vez los peajes que terminan comunicando con las vías de transporte, como terminamos viendo nosotros en Bucaramanga, que para poder salir de la ciudad por vía aérea terminamos nosotros pagando un peaje, que es el peaje de Lebrija, a su vez buscamos también regular las tarifas de los peajes con esta iniciativa de Ley, hoy en día tenemos tarifas totalmente absurdas que crecen sin ninguna razón y justificación, buscamos que el incremento no puede ser mayor al IPC, para así evitar terminar pagando peajes como el de Pipiral 20.100 pesos, es el peaje que se le termina pagando de Bogotá a Villavicencio, de los 3 peajes en una distancia también que no supera casi los 90 kilómetros, como pueblo debemos ponerle fin a este negocio abusivo que han hecho con las vías en nuestro país, porque sí se pueden desarrollar las vías y los peajes, porque sí se puede desarrollar nuestro país sin tener estos peajes que terminan generando es un atraso a nuestro país, terminan generando es todo lo contrario a lo que se busca con el desarrollo vial, gracias Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Irma, tiene usted el uso de la palabra Representante a la Cámara por Bogotá, representante Ciro Rodríguez tiene usted el uso de la palabra hasta por 5 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Muchas gracias señor Presidente, quiero saludar la señora Ministra, a los Viceministros presentes, el director de Invías y el Presidente de la agencia Nacional de infraestructura. Acá se han hecho hoy fuertes cuestionamientos, más que a los proyectos al modelo de APP, al régimen jurídico de APP (...)

**Constancia**

Se anexa constancia de grabación inaudible del siguiente lapso: 05:44:00 hasta 05:50:143. Firmada por la jefa de la Sección de Grabación de la Honorable Cámara de Representantes, doctora Ita María Martínez Lozano.



**LA JEFE DE LA SECCIÓN DE GRABACIÓN DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES**

**HACE CONSTAR:**

Que, revisada la grabación oficial de audio y video de la sesión plenaria ordinaria de la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia, correspondiente al día jueves (7) de abril de 2022, se encontró que un espacio de la grabación presentó intermitencia en el sonido, presentando fallas el audio, y pudo ser ocasionado por error en el sistema, lo que imposibilitó la debida transcripción de la sesión en el siguiente lapso de tiempo:

- De 05:44:00 hasta 05:50:13

La presente certificación se expide en la ciudad de Bogotá D.C., a los cinco (5) días del mes de julio del año dos mil veintidós (2.022), con destino a la Sección de Relatoría de la Cámara de Representantes, con el propósito de ser anexada al acta respectiva del periodo constitucional 2018-2022.

*Ita María Martínez Lozano*

**ITA MARÍA MARTÍNEZ LOZANO**

(...) son muy importantes en las intervenciones de la troncal central del norte, como se mostraba hoy las inversiones que se hacen en la vía de la las inversiones que se hacen en la vientre Astilleros Tibú y de la misma forma entre Ocaña convención El Tarra y Tibú, que son inversiones hoy por más de 1 billón de pesos, como los avances que se han venido haciendo en la vía entre Cúcuta y Pamplona, que es una concesión de Cuarta Generación, con más del 60% y hoy la puesta en funcionamiento del aeropuerto internacional en el en el Municipio de Cúcuta, que son avances importantes.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Un minuto para que termine su intervención Representante Ciro.

**Intervención del representante a la Cámara, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Gracias, presidente, nosotros seguimos soñando que Cúcuta y su área metropolitana, debe estar conectada al Caribe, a través de las concesiones de Quinta Generación, con la vía Cúcuta - Ocaña y Ocaña, que nos una con todo el desarrollo multimodal del río Magdalena y con el interior. La vía de concesión de Quinta Generación entre, y Duitama creo que en este avance que ha hecho el doctor Manuel, avancemos en esta estructuración, creo esto es un acto de justicia social con la frontera de nuestro país, muchas gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Jairo Cala, tiene usted el uso de la palabra hasta por 5 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara Jairo Reinaldo Cala Suárez:**

Muchas gracias señor Presidente. Buenas tardes a la señora Ministra y demás funcionarios del

Gobierno, me parece de la mayor importancia que el señor director de Cormagdalena se encuentre en este lugar, porque el proceso de habilitación de la navegación del río Magdalena es necesaria para el país por un lado, pero es necesario que en ese proceso también se revise la manera como se viene ejecutando varias de las obras que están afectando de manera grave a distintos centros poblados del departamento de Santander y que amenazan hoy con llevarse centros poblados, como el centro poblado de Manjarrez, las afectaciones sobre Barrancabermeja y al igual que lo que decía algún compañero las afectaciones en el municipio de Puerto Wilches.

Sería importante que el director de Cormagdalena pudiera trasladarse a estos lugares, y poder entre todos buscarle una salida a la población que está siendo víctima de alguna manera de estos dragados, de igual manera, bien, el hecho de que estemos construyendo las vías, pero las afectaciones que vienen desarrollándose a través de la construcción de estas, como en el caso de la ruta del cacao, han sido notorias, en las que hemos convocado a Invías, en las que hemos convocado al Ministerio, hemos convocado a la ANLA y de manera intempestiva se han producido cambios en los trazados, adiciones en las licencias ambientales, que han sido obedeciendo a intereses particulares y no obedeciendo a los intereses de la comunidad, a los intereses de la población Santandereana.

Hoy los habitantes del Municipio de Floridablanca han buscado con Invías, han buscado con el ANLA, han buscado con el Ministerio de Ambiente una solución que permita resolver el conflicto socio ambiental que hay en la construcción de las conectantes C1 y C2, en la construcción de la auto vía a Pamplona a Cúcuta, y que no ha sido posible, porque han primado los intereses particulares por encima de los intereses sociales de la comunidad, ya han enviado funcionarios que se han dedicado única y exclusivamente a tomar nota en las audiencias públicas, pero que no han dado respuesta concreta a las comunidades frente a las distintas problemáticas que allí se padecen. Igualmente las afectaciones con los más de 300.000 millones de pesos invertidos en la vía Málaga - Curos, frente a cada eventualidad invernal, esta vía queda prácticamente inactiva, como está en el día de hoy, y que no hay una respuesta efectiva por parte del Gobierno y no podemos decir que es una irresponsabilidad de este Gobierno, es la responsabilidad de una secuencia de Gobiernos que no han sido capaz de resolver una problemática concreta a más de 120.000 habitantes del territorio, y a una despena agrícola y pecuaria del Departamento de Santander.

De igual manera las afectaciones de la troncal del Carare, que se está construyendo y que tiene un proceso de construcción, pero que producto de la corrupción no se ha ejecutado con la rigurosidad técnica, y de calidad exigidas y frente a cada temporada invernal, resulta con afectaciones graves, nosotros llamamos a estas entidades para que puedan hacer presencia allí y puedan de primera mano

verificar la manera de cómo se están ejecutando estas obras y que no están resolviendo de manera efectiva las problemas de la comunidad, al igual que estamos invitando para que se revise el mantenimiento y la inversión sobre la vía Borrascoso - Opón, donde los campesinos afectados no solamente por la vía, sino afectados por el otorgamiento de unas licencias de explotación minera a cielo abierto, vienen siendo víctimas del transporte de carga pesada, por unas trochas y los campesinos hoy no tienen por donde sacar sus productos.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Un minuto doctor Jairo para que termine su intervención y se alista el representante César Lorduy.

**Intervención del representante a la Cámara, Jairo Reinaldo Cala Suárez:**

Muchas gracias señor Presidente. En ese sentido los campesinos del Carare hoy reclaman de Invías, reclaman del Ministerio atención urgente, porque están perdiendo literalmente la posibilidad de su construcción economía y de sacar sus productos al mercado, por eso nosotros creemos que el desarrollo vial del país no puede ir en contravía y no puede ir en contravía de los intereses de las comunidades y ojalá que estas obras pueden conciliar los intereses generales del país, con los intereses particulares de las comunidades, muchas gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante César Lorduy, adelante con su intervención, representante Ángela Sánchez.

**Intervención de la representante a la Cámara, Ángela Patricia Sánchez Leal:**

Gracias señor Presidente. Un saludo muy especial a todos los funcionarios del Gobierno nacional, de la Contraloría, a la Ministra de Transporte, al director de la ANI, muy especial saludo a todos los citantes de este importante debate de control político.

Tal vez es la última oportunidad donde aquí en la Cámara estamos tratando un tema tan importante para los colombianos y donde también el Gobierno del presidente Duque ha podido expresar y poder dar a conocer todos los avances en este tema. hoy me llena de profunda satisfacción como autora, junto con la Senadora Emma Claudia Castellanos de la Ley 2020 del 2020, la primera en América latina para no solamente identificar, sino poder reactivar y terminar esos famosos Elefantes Blancos y obras inconclusas y es que hemos podido escuchar durante el debate que es una herramienta efectiva, es una herramienta que le estamos dejando a la Contraloría, a Colombia para poder terminar estos terribles elefantes blancos, que de acuerdo a cifras de la Contraloría de más de 1.200 registros que se encontraban hace un año que está funcionando, valga la redundancia el registro, ya hay más de 600 obras terminadas, pero no ha parado la tarea aquí tenemos un gran desafío y hoy quiero referirme

ya que estamos hablando de las vías de una vía que se encuentra en el Registro Nacional de Obras Inconclusas, una de las más costosas y es la vía la Prosperidad en el Departamento de Magdalena, una obra inconclusa desde el 2012, donde la propia Procuraduría dice que hay un presupuesto desfasado, fallas técnicas, una obra con una inversión de más de 466.000 millones de pesos y que por muchos años, los habitantes del Magdalena están esperando que se les cumpla con esta obra.

Uno de los ejemplos que pongo, que se encuentra en el Registro Nacional de Obras Inconclusas, hay muchos más pero ante esta realidad y también reconociendo los logros de los cuales hoy hemos escuchado, quiero hacer dos recomendaciones, una al Gobierno nacional que antes que termine su periodo y como parte del empalme con el nuevo Gobierno, se pueda dar a la tarea que queden registradas todas las obras en el Registro Nacional de Obras Inconclusas como lo dice la Ley 2020 del 2020, pero también al nuevo Congreso que pueda asumir esa responsabilidad de seguir haciendo estos debates de control político, de seguir haciendo estos seguimientos, no solamente a las vías, a los hospitales, a los escuelas, a los colegios porque está la herramienta, pero tenemos que seguir haciendo este control político y decirles que yo como ciudadana seguiré también en la misma tarea, es muy satisfactorio decirle hoy a los colombianos que como Congreso hemos cumplido aprobando esta Ley, que es una realidad que lleva en funcionamiento más de un año y que ha traído resultados concretos para el bienestar de todos los colombianos, gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Lorduy, tiene usted ahora el uso de la palabra hasta por 5 minutos, adelante.

**Intervención del representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Doctor Lorduy.

**Intervención del representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Gracias Presidente. Presidente normalmente estos debates digamos que frente a algún tipo de espectadores siempre se consideran como la oportunidad en que lo Congresistas despedazan a los funcionarios, los cuestionan al punto de considerar que el debate es bueno en la medida en que resulten los Ministros y funcionarios invitados y citados casi que despedazados, pero yo creo que esta es una excepción, como debería ser cuando las cosas se hacen bien, cuando las cosas se hacen de manera adecuada, cuando las cosas se hacen de manera proba, cuando las cosas se hacen de manera inteligente, uno tiene que definitivamente decir con sinceridad que esos funcionarios merecen

nuestro agradecimiento, merecen nuestro aplauso, merecen nuestras felicitaciones, que hay cosas que seguramente hay que corregir y seguramente que sí, que no todo es perfecto, seguramente que sí, pero yo estoy a punto de retirarme de estos escenarios por voluntad de la ciudadanía, me siento plenamente agradecido con la labor que ellos han realizado y por fin mi región Caribe va a tener la APP del río Magdalena que por más de 200 años hemos anhelado y que la doctora Ángela y el doctor director de Cormagdalena, con amplitud de detalles han podido expresar con la afirmación contundente por parte del director de la ANI que en julio vamos a tener la adjudicación de esa APP, así que, luego de esas explicaciones numéricas extensivas, con profundidad que han expresado los diferentes invitados en especial la doctora Ángela María a quien le mando mis felicitaciones, no tengo nada distinto que felicitarlos y sumarnos a esas voces y que definitivamente consideramos que el Gobierno del presidente Duque le ha dado a las regiones en la medida de sus posibilidades, en la medida del presupuesto y en la medida de las condiciones, todo lo que de alguna manera u otra se han anhelado, se han soñado.

Así como hay puntos positivos también hay cosas que hacen falta, seguramente que sí, claro que sí, hay necesidad de vías terciarias, sigue siendo un reto la Ministra lo dijo, pero yo por último si quisiera hacer una sola pregunta y es una pregunta que fundamentalmente es para el director de la ANI, para el director de Cormagdalena, ¿por qué se ha generado algún tipo de preocupación o un convenio que se firmó con la Dimar? mediante la cual a juicio de algunos especialistas, en especial de los pilotos prácticos, es un convenio que de alguna manera u otra pone en peligro la actividad que ellos vienen desarrollando, convenio que también fue firmado por la DIMAR y hasta donde entiendo de acuerdo con las fechas, es un convenio que se firmó después de haberse apertura do el proceso de adjudicación de la APP, que vuelvo y reitero gracias a Dios la vamos a tener después de tantos sufrimientos a partir de junio del año 2022, del resto y después de esa pregunta no tengo nada distinto que agregar que esos Ministros y esos funcionarios merecen nuestro agradecimiento, obviamente hay que felicitarlos y no considerar que todo se ha hecho, ellos lo han dicho, hace falta muchísimo, pero todo lo que han hecho, lo han hecho de manera adecuada, lo han hecho bien, siempre pensando en el bienestar del país, muchísimas gracias Presidente.

**Dirección de Presidencia, Jennifer Kristin Arias Falla:**

Tengo al representante John Jairo Roldán para intervenir y felicitaciones Barranquilla del Caribe flora bella encantadora con mar y río.

**Intervención del representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

Muchísimas gracias, muy amable por haberse sumado a los 209 años de Barranquilla, con la venia

de mi amigo el doctor Roldán futuro Senador de la República, que tanto se lo merece, espero que también celebren con todo.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Adelante.

**Intervención del representante a la Cámara César Augusto Lorduy Maldonado:**

El entusiasmo como yo lo estoy celebrando.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Adelante doctor Roldán.

**Intervención del representante a la Cámara John Jairo Roldán Avendaño:**

Presidente muchas gracias. Un saludo para todos los compañeros, especialmente al doctor César Lorduy que lamentablemente no nos va a poder acompañar en el próximo periodo desde el Congreso, pero sé que va a estar trabajando arduamente como lo ha hecho estos 4 años, desde la Cámara saludar muy especialmente al señor Presidente, a la señora Ministra, a la doctora Ángela María, los Viceministros, el Presidente de la ANI, el gerente de Cormagdalena y especialmente saludar al director de Invías el doctor Juan Esteban Gil.

Yo quiero hacer una recopilación corta de lo que se ha dicho en estos debates señor Presidente; empezando por las concesiones, yo tuve la oportunidad señor Presidente, cuando llegué en el año 2010 al Congreso de la República a la Comisión Sexta, a la que pertencí inicialmente en mi calidad de ingeniero civil, de hacer un gran debate a las concesiones de primera, segunda y tercera generación y hay que hacerle un reconocimiento al Gobierno nacional y al Congreso de la República señor Presidente, que a partir de sendas Leyes de la República logramos corregir lo que se presentó en las concesiones de primera, segunda y tercera generación y logramos hacer una realidad, lo que es hoy cuarta y quinta generación, no es perfecto el sistema, pero hoy lo vemos sobre todo en las concesiones de cuarta generación, que se inspiraron en el segundo Gobierno del doctor Juan Manuel Santos y reconocerle como lo explicó el Presidente de la ANI, a Cabalidad con fechas y cifras, que este Gobierno se comprometió a través del ministerio en cabeza de la señora Ministra, a que estas concesiones fueran una realidad y hoy sobre todo el departamento de Antioquia, que era el departamento donde más retraso habían en el sistema vial del país.

Como centro del país, hoy gozamos de importantes obras en este sentido, no me voy detener señor Presidente en el tema de los peajes, simplemente hacer un comentario, quién discuta que los peajes no son una excelente fuente de financiación para la construcción de las vías, considero que está totalmente equivocado, los peajes son una fuente de financiación, contemplada en nuestro ordenamiento jurídico, donde la persona que usufructúa la utilización de la vía pues paga por ella, que hay

muchas cosas para corregir, especialmente, señora Ministra, doctor director de Presidente Nacional de la ANI, lo vivimos aquí en el Valle de Aburrá, en el Valle de Aburrá Norte con los peajes de Niquía, Cabildo y Trapiche ya parcialmente hemos solucionado esta situación con el retiro definitivo del peaje de Niquía y seguimos trabajando la situación futura de los peajes de Cabildo y Trapiche.

Aprovecho señora Ministra de extender la invitación y al director de la ANI como coordinador de la Comisión Accidental, creada por la mesa directiva de la Cámara de Representantes, vamos a tener una reunión de seguimiento el próximo 12 de mayo, que bueno señora Ministra que nos acompañara con el Presidente de la ANI, para este importante audiencia presencial que vamos a hacer en el Municipio de Bello, como lo decía el Representante César Lorduy, estos espacio no son necesariamente una tribuna de enfrentamiento entre el Congreso y el Gobierno nacional, especialmente hoy cuando prácticamente allá en la terminación de este Gobierno se pueden hacer balances muy importantes desde el departamento de Antioquia.

Señor Presidente tenemos que reconocer la ejecución y una ejecución de verdad impecable con falencias, eso sí en algunos aspectos menores, sobre todo en el proyecto pacífico 1, pero reconocer el avance de los proyectos Mar 1, el túnel del Toyo Mar 2, que pone a los habitantes de la región de Urabá a 4 horas del corazón de nuestro Departamento de la ciudad de la ciudad de Medellín, reconocer en el Gobierno nacional los esfuerzos que se hicieron en los recursos que se necesitaban para la terminación del Túnel del Toyo, sobre todo en una licitación; ya es una realidad de todos, los sistemas electromecánico.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

1 minuto representante Roldán para que termine su intervención, adelante.

**Intervención del representante a la Cámara, John Jairo Roldán Avendaño:**

Gracias Presidente. No acorto mi intervención haciendo un reconocimiento especial señor Presidente al director Nacional de Invías, al doctor Juan Esteban Gil, por fin el Norte del Departamento de Antioquia, perdón del área metropolitana los Municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, ven la mano del Gobierno nacional a través del Ministerio, a través del instituto Nacional de vías, con el doctor Juan Esteban Gil, en un proyecto muy importante en los intercambiadores viales de Fabricato y Niquía, que van a solucionar la movilidad del Norte del área metropolitana.

Señor Presidente es necesario reconocer lo que ha pasado en 111 Municipios de los 125 de nuestro Departamento Antioquia, una inversión en red terciaria de aproximadamente 832 mil millones de pesos, y reconocer también el intercambio vial que se va a hacer en el sur del área metropolitana a nivel de la fábrica de licores, con una inversión de 95 mil millones de pesos, un reconocimiento especial

a nuestro paisano del Departamento de Antioquia el doctor Juan Esteban Gil, que por fin no se veía hace muchísimo tiempo, es más nunca se había visto una inversión de esta magnitud sobre todo en un epicentro como el municipio de Bello agradecer, agradecer a usted señora Ministra lo que se ha hecho, espero que se deje asentado los errores que han sido mínimos pero que hay que corregir, pero que digamos es el último tú a tú en el la Cámara de Representantes con su Ministerio señora Ministra, reconocerle lo que se ha hecho y en especial el Departamento de Antioquia, reconocerle a usted al doctor Juan Esteban Gil y al señor Presidente lo que se ha hecho por todo el país, centralizado en nuestro Departamento. Muchas gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Anatolio Hernández, Anatolio Hernández Partido de la U Guainía. Bueno llamo una vez más a la representante Yenica Acosta, quien ha tenido dificultades para conectarse a la plataforma y una vez más le llamo, Representante Yenica Acosta del Amazonas, adelante con su intervención.

**Intervención de la representante a la Cámara Yenica Sugein Acosta Infante:**

Presidente, muchas gracias. Mil disculpas, realmente no he tenido la mejor conexión quiero primero que todo saludar a todos los compañeros, a la Ministra Ángela María Orozco, al doctor Juan Esteban Gil a todo su equipo de trabajo quiero hacer un reconocimiento al Presidente Iván Duque, a usted doctor Juan Esteban Gil por el compromiso en mi región. Ministra realmente el reconocimiento es por hacer Patria, por llegar hasta este rincón del Departamento del Amazonas, hoy más que nunca los amazonenses le dan gracias por los más de 150 mil millones de pesos que hoy son invertidos en el departamento del Amazonas en importantes obras de infraestructura fluvial y terrestre, generando equidad en todo el territorio, generando empleo, generando y reactivando la economía en nuestro departamento, transformando el Departamento del Amazonas, la verdad estoy muy agradecida por todo el apoyo brindado por este Gobierno nacional y que estas obras realmente van a ser de impacto y de transformación para el departamento del Amazonas, agradezco toda la entrega de sus equipos de trabajo con nuestro departamento.

Por otro lado, quiero hacer un llamado de atención Ministra, en este momento estamos presentando un inconveniente con los altos costos de transporte de carga aérea hacia el departamento del Amazonas, necesitamos todo su apoyo, para revisar con lupa, porque realmente un kilo, un kilo Ministra de Transporte en carga aérea para el Amazonas está alrededor de \$7.000 mil pesos y ustedes saben muy bien que son uno de los medios de transporte que prácticamente llega toda la carga desde el centro del país, hacia nuestro territorio entonces ese es el llamado de atención y de pronto para que nos apoyen, pero sí agradecerles y reconocerles

todo el esfuerzo que han hecho por el Instituto de Inviás en el Departamento del Amazonas, hoy estamos conectando a Leticia con comunidades indígenas llegando a Puerto Nariño y a las áreas no municipalizadas de una forma equitativa. Muchísimas gracias y Dios los bendiga.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Ofrezco excusas, está presente en el recinto la doctora Doris Bernal, ella es la directora de Corporinoquia y yo no le di el uso de la palabra cuando era el momento, así que doctora Doris Bernal tiene usted el uso de la palabra ¿se encuentra en el recinto la doctora Doris? Bueno, excusas de antemano, hemos terminado las intervenciones de los colegas, de los Congresistas que no son citantes de este debate, vamos a dar paso a las conclusiones., no sin antes ofrecer el uso de la palabra a las entidades de control que hoy se encuentran invitadas a este debate, ha confirmado su asistencia la Contraloría y la Procuraduría General de la Nación, también está invitado el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Así que, ¿si Contraloría o Procuraduría desea intervenir?, perfecto, ok, vamos con las conclusiones de este debate, señores citantes, doctor Jorge le ruego si lo hace en el atril vale, desde su curul, vamos con el doctor Jorge citante de este debate y luego sigue la doctora Martha, adelante doctor Jorge y luego José.

**Intervención del representante a la Cámara, Jorge Alberto Gómez Gallego:**

Aló, aló.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Doctor Jorge.

**Intervención del representante a la Cámara Jorge Alberto Gómez Gallego:**

Aló, aló, ahí, ¿ahí se oye? Bueno, yo hoy quiero primero deplorar que mis colegas hayan citado un debate de control político al que solo le faltó la cruz de Boyacá, realmente se ha vuelto costumbre que los debates de control político se convierten en una especie de besamanos, expresiones como agradecimiento perpetuo y como pequeños errores que se pueden corregir y pues entonces para qué se cita a debate de control político, más bien condecorémoslos que aquí hay un suficiente surtido de condecoraciones y son hasta baratas, valen como 380.000 mil pesos cada una y la pagamos los congresistas.

Yo declaro primero que me siento totalmente insatisfecho con las respuestas del Gobierno, no solo por lo que dije al principio que fueron además entregadas de manera inoportuna, sino porque en lo poco que he alcanzado a leer, pues hay una especie de intención de no responder, el del señor director de la ANI me acaba de decir muy cordialmente y que me va a rectificar una respuesta, que no debiéramos aceptar jamás en el Congreso nosotros, una de las preguntas que yo hice ,tiene que ver con las actas,

con las actas de los comités de contratación, donde se hizo un convenio para entregarle recursos por la por los menores ingresos de las concesiones durante la pandemia, y otra que tiene que ver con los costos ociosos, él me acaba de decir que me va a entregar esas actas, pero la respuesta oficial que me dieron es que eso es de la reserva legal, y que eso no lo pueden informar, qué tal la respuesta a los Congresistas de Colombia, que no le pueden entregar información de cómo se dispusieron los recursos públicos que son de todos los colombianos, a unos contratistas privados, yo le agradezco al doctor Gutiérrez que me haya dicho que va a rectificar eso y que nos la va a entregar, yo espero que en el curso de la semana de Pascua, porque ya en Semana Santa puede ser complejo que nos entregue esas informaciones, pero le llamo la atención, doctor Gutiérrez, yo no sé si usted revisó las respuestas, esta es una respuesta inaceptable para una plenaria del Congreso, donde se va a llevar a cabo un debate de control político, la Ministra no respondió mayor cosa, la Ministra hizo igual como una especie de balance de lo que han hecho, pero yo quiero resaltar tres cosas con las que creo que no pudiéramos estar de acuerdo los colombianos.

Lo primero es que las obras públicas son inviables y son eternas, porque el presupuesto es anualizado, eso no es cierto, señora Ministra, no es posible que para entregar vigencias futuras para obras que adelantan privados, no haya ningún problema legal, pero para definir vigencias futuras para obra pública usted diga que no se puede, el director de la ANI me decía, que ya la ANI está haciendo proyectos e Invías ha hecho proyectos con vigencias futuras, es decir, un contrato de carretera se puede hacer en 4 años, con vigencias futuras de 4 años y extraordinarias hasta de más tiempo, así que no es cierto que la obra pública no sea viable en estos casos, y menos que no sea viable únicamente donde las obras donde el tráfico no permite la inversión privada como usted lo ha dicho, es al revés, obvio que donde no a la inversión privada no es rentable, pues a nadie le van a poder decir que haga una obra y sea concesionario si da pérdidas, pero es absurdo que si la obra es rentable a través de peajes, que es básicamente la única manera de financiar una obra, se puede hacer con vigencias futuras, no la pueda hacer el Estado, eso es el mundo al revés.

Lo segundo es que yo no sé de dónde saca la señora Ministra que las vías del Bicentenario van a tener 600.000 mil empleos, en 14 proyectos, con 21 billones de pesos, a mí esas cuentas no me dan, porque en las vías de las 4G escasamente se han generado 70.000 mil empleos, como con más de 30 concesiones y más de 100 billones de pesos, entonces son unas cuentas de la lechera que son las únicas respuestas que yo registro sobre mi cuestionario y que no las considero aceptables, pero las respuestas que sí hizo el Director de la ANI y le agradezco que se haya de tomado el tiempo de contestar, pues en primer lugar, le quiero decir doctor Gutiérrez que mis imprecisiones, son imprecisiones fundadas en

hechos, ahí tenemos una discusión grande en el tema de las vigencias futuras, desde luego las vigencias futuras en ningún contrato dice que hacen parte del cierre financiero, en eso estamos de acuerdo y esa podía ser la imprecisión, los créditos son los que tiene que ver con la del cierre financiero, pero no hay manera de que les otorguen créditos a concesionarios, sobre todo de las iniciativas públicas, no hay manera de que los otros créditos sean apalancados con vigencias futuras, yo creo que eso es una cosa que es incontrastable.

Ahora yo presenté fue un resumen de todo el conjunto de las concesiones, no lo presenté concesión, por concesión y él me está preguntando, que de dónde saqué los *equity*, pues de la página de la ANI, en la página de la ANI está la información que ustedes dicen, de cuáles son los *equity* de cada proyecto y yo los sumé, eso es una operación tan fácil, como para un niño de tercero de primaria, como sumar los *equity* de cada proyecto, están en la página de ustedes, pero bueno, yo sí me declaro absolutamente insatisfecho sobre todo en dos cosas, doctor Gutiérrez, la primera sobre Vinús, yo no acepto que se me dé como respuesta para el abuso que están cometiendo con los habitantes del Norte del Valle de Aburrá, de utilizar un peaje que no lo paga en su inmensa mayoría los que van para Vinús, sino los que van para Don Matías, Santa Rosa y los municipios del Norte de Antioquia y la Costa Atlántica, por la vía vieja, ese peaje no se lo pueden cobrar a la gente, porque le están cobrando un servicio que no le están prestando, el 80% de los carros que pasa por el peaje del Trapiche, no van para el túnel de La Quiebra.

Eso se demuestra fácilmente descontando los que pasan por el peaje de Cisneros, eso es una operación también sencillísima y usted lo único que me respondió es que el túnel es una maravilla y que está creciendo el turismo en la zona, pues sí, claro hay novelería y van a ver el túnel y todo y van a haber cosas de esas y hasta yo puedo que vaya a Cisneros a bañarme en un charco porque está más cerquita de Medellín, pero eso no explica el abuso con los habitantes del Norte del Valle de Aburrá, de cobrarles un peaje al Norte del Valle Aburrá y los que van para la Meseta del Norte, que les están cobrando un peaje en el Trapiche para financiar la obra del túnel de La Quiebra que no corresponde al trayecto que ellos están transitando, el 80 de cada 100 carros no van con destino a Cisneros o al Magdalena Medio o a la vía de la Costa y tampoco es aceptable que siga sosteniendo que los concesionarios no tienen todas las garantías habidas y por haber, el solo hecho de que les garanticen el derecho al recaudo que se les calcula cada ocho años, les están quitando cualquier riesgo comercial y financiero.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Doctor ayúdeme para que podamos concluir, pero tiene usted el uso de la palabra, máximo por 2 minutos.

**Intervención del representante a la Cámara Jorge Alberto Gómez Gallego:**

Son muchas cosas, pero quiero concluir con esto, agradezco que me vaya a entregar esta información que era *top secret* y espero que me la entregue, pero también tengo muchas dudas sobre los acuerdos que han llegado en los Tribunales de Arbitramento, usted dice que han estado presentes la Contraloría y la Procuraduría, me da mucha pena con usted doctor Gutiérrez, pero la Procuraduría y la Contraloría en Colombia no son validadores muy reputados que digamos, son más bien cómplices en muchas ocasiones, esperemos que podamos conocer las actas de esos Tribunales.

Saber qué fue lo que acordaron en esas 40 o no sé cuántas reclamaciones que había al final y que se destrabaron y que los colombianos hoy no sabemos cómo se destrabaron esas obras en Tribunales de Arbitramento que le cedió el Gobierno a esos concesionarios, o que no le cedió, es esa, es una cosa que queda en el universo de lo que no sabemos y yo sí quisiera saberlo y que los colombianos podamos conocer en detalle qué fue lo que acordaron, pero repito, la insatisfacción es porque el debate es sobre el modelo financiero de la ejecución de las obras, a mí no me pueden decir que las obras hay que hacerlas porque se necesitan, sí claro, pero no de cualquier manera, el fin no justifica los medios y yo sí termino diciendo esto, obra sí, pero no así.

Obras que le sirven solo al capital financiero y a los intermediarios innecesarios, que son los concesionarios que los privados contratan con otros privados, para que hagan la obra, pues creo que no es la manera correcta, sobre todo como hemos demostrado, no se cumplen los supuestos macroeconómicos y están beneficiando principalmente a unos inversionistas "Privados", que muchos de ellos son parásitos innecesarios. Muchas gracias, señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Martha Villalba, citante tiene usted hasta 5 minutos, ayúdenme, si requieren un poquito más los ampliamos.

**Intervención del representante a la Cámara Martha Patricia Villalba Hodwalker:**

Gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

De ustedes depende el buen uso del tiempo, adelante doctora Martha.

**Intervención del representante a la Cámara Martha Patricia Villalba Hodwalker:**

Gracias señor Presidente. Yo creo que en el caso es muy particular y además observando sin anticiparme lo que mis compañeros citantes también van a manifestar, yo quería primero agradecerles a todos los miembros del Gobierno nacional, al sector del transporte por acompañarnos, por estar aquí

presentes en este debate bien importante, reconocer que definitivamente no se pueden seguir aplazando decisiones que son vitales para poder estar a la vanguardia del transporte multimodal en el país.

Este es un proyecto de la APP del río Magdalena para nosotros es fundamental, las razones han sido expuestas y yo creo que hoy me siento satisfecha por las respuestas, entre otras cosas, porque dentro de esta nueva APP, se consideran una serie de aspectos que para mí son fundamentales, como es el plan de dragado responsable, y esto a qué nos lleva, a que la navegabilidad va a ser responsable durante las 24 horas del día, en donde hoy está la APP tiene un manejo de la microcuenca que es bien importante, es un manejo que indudablemente con esas 18 unidades que amplió, en el proyecto anterior eran de 4, hoy son de 18 unidades funcionales, nos van a permitir un mejor monitoreo del río de su comportamiento y demás, no es fácil la verdad que manejar el río y en el caso de Cormagdalena, pienso que su presupuesto es insuficiente, pero hoy se van a dar con esta noticia que se nos da un avance significativo, el Plan Maestro de Manejo Integral y Uso Sostenible de la cuenca del río Magdalena, es lo que debió pensarse desde hace mucho tiempo, esto nos va a garantizar a nosotros que efectivamente no se presenten los inconvenientes que hoy se tienen en muchos sectores del país, especialmente de los que son departamentos y municipios ribereños, yo creo que hoy hay una extraordinaria noticia, yo creo que es una fecha para enmarcar en la historia de nuestro país, para satisfacción mía y de mi región, es que el 29 de junio se firmará y es un compromiso ratificado por la Ministra, por el Presidente de la ANI y por el director de Cormagdalena, una fecha importante, así que honorables Representantes sin más dilaciones de la APP, será una realidad, mil gracias señor Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante José Salazar por el César.

**Intervención del representante a la Cámara, José Eliécer Salazar López:**

Gracias Presidente. Bueno en estas conclusiones quiero precisar una fecha, señora Ministra, querido Presidente de la ANI, Director de Invías y, por supuesto, todo el equipo del Ministerio que nos acompañaron en este control político, lo que se necesita en estos controles políticos es que haya resultados y no necesariamente tienen que ser groseros. Primero en el mes de mayo se adjudicará la Ruta del Sol 2, el tramo Puerto Salgar, cruce de Barrancabermeja así es Ministra, en el mes de julio cruce Barrancabermeja, San Roque en Curumaní, Cesar, por favor no nos corran esas fechas, porque por primera vez tenemos una situación especial y es que el 7 de agosto hay cambio de Gobierno, indistintamente del Gobierno que venga, va a haber un trauma de 3 o 4 meses para retomar todos estos megaproyectos. Segunda gran conclusión, avanzaremos en la vía Codazzi - Cuatro Vientos, 47

kilómetros, Ministra, y están asegurados los recursos para los 17 kilómetros restantes y poder entregar ojalá el otro año 100% de esta obra terminada, que es de mucho desarrollo para el departamento del Cesar.

Tercera gran conclusión, la vía doble calzada Valledupar - La Paz, quedaría terminada la primera calzada del mes de julio de este año, han asegurado los recursos para la segunda calzada, que se retomará y se tomará la decisión si es una nueva licitación, o se continúa con el contratista que viene y, por último, yo quiero aprovechar en este control político, para darles mis agradecimientos a mis compañeros de las Comisiones Económicas, especialmente, de la Comisión Cuarta, porque nunca nos equivocamos, Ministra, cuando en la mesa de trabajo con usted y cada uno de los Ministros de Hacienda tomamos la decisión de disparar el presupuesto de Inviás a 25 billones de pesos, de los cuales hoy 5 billones son de la zona rural, son de los campesinos, cosa que me hace sentir orgulloso de haber coordinado durante 4 años el Presupuesto General de esta Nación, pero también decirle a mi amigo Buenaventura León, “estese tranquilo” que seguimos 4 años gracias a Dios y al respaldo del pueblo del Cesar, en el Congreso de la República y retomaremos Ruta del Sol 1, para todos los años seguir haciéndole seguimiento a esta importante megaobra y seguir trabajando por el desarrollo y futuro de nuestro querido país. Mil gracias Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

Representante Buenaventura León, tiene usted el uso de la palabra.

**Intervención del representante a la Cámara Buenaventura León León:**

Gracias, Presidente. Bueno, los tres temas particulares Ruta del Sol, navegabilidad del río y perimetral de oriente. Yo entiendo Ministra y por supuesto no pueden adjudicar un proyecto si no si no está estructurado y si no tiene todos los estudios, pero para explicarle a un ciudadano que hay que contratar unos estudios de unos proyectos que ya habían sido contratados en obra pública no es fácil, y vuelvo a reiterar mis palabras iniciales, este debate no es contra el Gobierno, son más unas reflexiones como Estado y entiendo las dificultades y en estos cuatro años de Gobierno si nosotros hiciéramos un balance frente al tema de Ruta del Sol sector 1, en lo único que se pudo avanzar es en contratar nuevamente una estructuración de los estudios y diseños para el sector Villeta - Guaduas.

Es el balance pese a eso Ministra, yo quiero celebrar esa nueva estructuración de estos estudios y diseños, no sé si en este momento estamos viviendo en la vía Villeta - Guaduas, no sé si me pudieran hacer una proyección de lo que ocurrió esta mañana, nos vamos a quedar sin vía, sin vía para el país, se fue a la banca y le agradezco al Presidente de la ANI, le agradezco por supuesto al Gobierno nacional, mire es de esta mañana, eso fue al mediodía y por

supuesto el esfuerzo que va a hacer el Gobierno nacional para que hayan más recursos públicos, para garantizar, no afectar la comunidad con los peajes entre ellos, el del acto insistirle a la ANI que nos ayude y al Ministerio para que el concesionario de Helios pague a los municipios los recursos por compensación, nos dijo el Presidente de la ANI que hay una opción de poder sacar la licitación.

Yo hoy quiero pedirle a nombre de Cundinamarca y yo creo que es un proyecto de impacto nacional, que este Gobierno deje abierto por lo menos la licitación, no nos conformemos solamente con recibir los estudios y diseños, navegabilidad del río Magdalena, por supuesto escucharla acá Ministra que lo que ustedes se encontraron estaba mal estructurado, ni modo y por eso entiendo la necesidad de unos nuevos estudios, de una nueva reestructuración del proyecto, que como director de Cormagdalena incluyendo al sector privado, hacer unos análisis transversales y, por supuesto, esto no es una responsabilidad de este Gobierno, pero sí del Estado, lamento nuevamente que pasemos de estudios y estudios y lamento señor Director de Cormagdalena y Ministra que pasemos de una APP, solamente a una recuperación, cuando el documento Conpes es muy claro y contundente, donde se habla de una rehabilitación y lamento, claro que tengo que lamentar, que departamentos como Antioquia, como Caldas y como Cundinamarca ya no estemos ahí, que mi Departamento, el Departamento de Cundinamarca hayamos sido excluidos entre el contrato inicial, no puedo aceptar como cundinamarqués y dejo aquí una voz de protesta, de la Perimetral de Oriente,

Yo quiero ir a saludar a la nueva directora encargada que lleva apenas 20 días, ojalá que con ella se pueda trabajar y, por supuesto, agradecerle a la Contraloría la presencia de ustedes es fundamental, ustedes nos le han venido dando un acompañamiento y a la Procuraduría General de la Nación y este proyecto además de la voluntad del Presidente de la ANI y del Gobierno nacional, en cabeza de la Ministra de Transporte, el Presidente de la ANI y se logra sacar, como parece que se va a poder lograr, de acuerdo a la información que se recibió en medio de este debate, es un avance por parte de la Procuraduría para que Corporinoquia proceda este, es un agradecimiento a ustedes como órganos de control, claro que sí y me queda más que lamentar decisiones, a veces de funcionarios, en este caso de Corporinoquia que nos tienen un proyecto suspendido por más de 5 años, no obstante, la decisión hoy de la Procuraduría, que nos va a permitir que Corporinoquia rehabilite o permita la continuidad del proyecto perimetral de Oriente. Finalmente, claro que sí.

Yo quisiera hoy hacer un reconocimiento también al Inviás por el esfuerzo y por la inversión de los recursos de nuestro departamento y en el país al Ministerio de Ambiente que también nos ha venido acompañando en el tema de la Perimetral de Oriente, sin embargo, quisiera dejar una última reflexión acá

en este debate, Ministra, yo celebro tantos y como “se le llena de agua la boca” al Representante Salas, hablando de 25 billones para el Invías, sin embargo, los recursos para la red terciaria nacional y yo reconozco el esfuerzo del Invías siguen siendo muy escasos y el Invías tiene muchos frentes de trabajo, ojalá el nuevo Gobierno y el nuevo Congreso se ocupen de crear una entidad exclusivamente para atender la red terciaria.

Yo celebro que en muchos municipios el Invías les dio recursos a través de Colombia Rural a una vía, pero son tantas las vías de los municipios, yo no sé compañeros en los demás departamentos, pero la red terciaria de Cundinamarca está destrozada, no por falta de voluntad ni de los alcaldes y tampoco del Gobierno Departamental, ni siquiera con el apoyo y el apoyo nacional que ha tenido tan importante en las situaciones de invierno, las situaciones de topografía y geografía; eso amerita y si algo reclaman los campesinos de Colombia son sus vías terciarias y eso amerita una decisión profunda del Estado, crear una entidad exclusivamente para atender la red terciaria nacional, gracias, Presidente.

**Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**

A usted representante Buenaventura, tiene el uso de la palabra Norma Hurtado para concluir este debate, representante Norma Hurtado, Norma Hurtado vamos con las intervenciones del Gobierno nacional tengo a la señora Ministra, tengo el Presidente de la ANI y al director del Invías perfecto. El Presidente de la ANI me había dicho que iba a intervenir, ¿interviene? Ok, perfecto, bueno, felicitaciones a los citantes, felicitaciones por este debate de gran interés para el país, se trata de la infraestructura vial de nuestro país, a los citantes, al representante José Salazar, a la Representante Martha Villalba, al representante Buenaventura León, a la doctora Norma Hurtado, al representante Jorge Gómez, a ustedes un especial reconocimiento por el debate que se ha llevado a cabo, mil gracias a todos los que han participado y han enriquecido la discusión. Hay qué anunciar señor Presidente. Señor Secretario anuncie proyectos.

**Subsecretario General, Raúl Enrique Ávila Hernández:**

Se anuncian los proyectos de ley para la sesión ordinaria del próximo martes 19 de abril o para la siguiente sesión donde se discutan, debatan y voten proyectos de ley. Informe Procuraduría General de la Nación.

Informe Defensoría del Pueblo

Informe de conciliación al Proyecto de ley número 037 de 2020 Cámara - 497 de 2021 Senado

**Proyectos para segundo debate:**

- **Proyecto de ley número 410 de 2020 Cámara, por la cual se eliminan las prácticas taurinas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.**

- **Proyecto de ley número 317 de 2020 Cámara, por medio de la cual se prohíbe la utilización de elementos que laceren, mutilen, hieran, quemén o den muerte en espectáculos públicos a animales y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 042 de 2021 Cámara, por medio de la cual se reconoce la importancia social, histórica y cultural del templo San Juan evangelista del municipio de Sampués departamento de Sucre y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 392 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establecen disposiciones sobre el palangre y el arrastre como técnicas de pesca industrial se incrementa la pesca artesanal y deportiva y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 267 de 2021 Cámara - 016 de 2020 Senado acumulado con el Proyecto de ley número 310 de 2020 Senado, por medio de la cual la nación se asocia y rinde homenaje al municipio de Guayatá en el departamento de Boyacá con motivo de la celebración del Bicentenario de su fundación y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 257 de 2021 Cámara, por medio la cual la nación se asocia a la celebración de los 100 años de la fundación del municipio de Trujillo departamento del Valle del Cauca y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 518 de 2021 Cámara, por medio de la cual se establece el régimen de pensión especial de vejez por alto riesgo de los cuerpos de agentes de tránsito y transporte del orden territorial y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 389 de 2020 Cámara, por medio la cual se promueve la atención preventiva en salud mental en entornos escolares se modifica parcialmente la Ley 1616 de 2013 y se dictan otras disposiciones.**
- **Proyecto de ley número 514 de 2021 Cámara, por medio de la cual se establece el Día Nacional en recuerdo a ciclistas víctimas de accidentes viales.**
- **Proyecto de ley número 173 de 2021 Cámara, por medio del cual se autoriza a las asambleas de los departamentos del Caquetá, Amazonas, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés para emitir la estampilla pro hospitales públicos de los departamentos de la región Amazonía.**

- **Proyecto de ley número 172 de 2020 Cámara**, por la cual se reestructura el Sistema Nacional de Salud de la fuerza pública en materia de seguridad social para las fuerzas militares y la Policía Nacional y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 153 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se incluye al sector ambiental en la Ley 30 de 1986 por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Estupefacientes y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 128 de 2021 Cámara**, por la cual se crea la estampilla pro educación superior Vaupés el fondo para la educación superior hijos del Vaupés y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 116 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se incentiva el reciclaje mediante la instalación y uso de estaciones de recarga verde en todo el territorio nacional.
  - **Proyecto de ley número 067 de 2021 Cámara**, por medio de la cual se exalta el municipio de Tuta departamento de Boyacá por la conmemoración de sus 245 años de fundación y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 066 de 2020 Cámara**, por medio la cual se modifica el artículo 10 de la Ley 1119 de 2006 por la cual se actualizan los registros y permisos vencidos para el control y al porte y tenencia de armas de fuego y dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 055 de 2020 Cámara**, por medio la cual se crea un fondo para erradicar pobreza extrema y multidimensional en Córdoba.
  - **Proyecto de ley número 175 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se crea el fondo especial de ahorro social para la pensión y el emprendimiento se asigna un bono social para los recién nacidos de familias vulnerables y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 302 de 2020 Cámara**, mediante la cual se crea el fondo de fomento ovino y caprino.
  - **Proyecto de ley número 74 de 2021 Cámara**, mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la Ley 599 de 2000 mediante mecanismo de negociación se prioriza las víctimas de conductas delictivas y se establece medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución.
  - **Proyecto de ley número 396 de 2020 Cámara**, por la cual se modifica el artículo 11 de la Ley 810 de 2003.
  - **Proyecto de ley número 352 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se convierte en política pública el Estado de Estado el fondo especial de comunidades negras y fondo programas becas Hipólita para la promoción de la educación superior de los miembros de las comunidades negras afrocolombianas raizales y palenqueras y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 234 de 2021 Cámara**, por medio de la cual se reglamenta la participación de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras en el Sistema General de la Seguridad Social en Salud en Colombia.
  - **Proyecto de ley número 357 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se modifica la tasa de usura en Colombia.
  - **Proyecto de ley número 335 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se regula la comercialización de bebidas azucaradas en las instituciones educativas y centros educativos del territorio nacional se modifica la Ley 1355 de 2009 y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 135 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se modifica la Ley 1221 de 2008 Ley de fortalecimiento del teletrabajo.
  - **Proyecto de ley número 642 de 2021 Cámara - 179 de 2020 Senado**, por medio de la cual se crea la escalera de la formalidad se reactiva el sector empresarial en Colombia y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 250 de 2021 Cámara**, por medio del cual se crea el certificado de responsabilidad étnica empresarial y se dictan otras disposiciones.
  - **Proyecto de ley número 616 de 2021 Cámara - 292 de 2020 Senado**, por medio de la cual se aprueba el convenio sobre cobro internacional de alimentos para los niños y otros miembros de la familia hecho en la haya reino de los países bajos el 23 de noviembre de 2007.
- Señor Presidente, han sido anunciados los proyectos de ley, informe de conciliación para la próxima sesión del martes 19 de abril de 2022.
- Dirección de Presidencia, Carlos Adolfo Ardila Espinosa:**
- Señor Secretario este 9 de abril, sábado 9 de abril es el Día Nacional de la Memoria y Solidaridad con las Víctimas y el Congreso de la República sesionará

de manera conjunta, sesiones que estarán presididas por el Presidente del Senado de la República y nos han informado que se citará en horas de la mañana y que la sesión será virtual, estén atentos colegas al link y a la convocatoria que se realizará, así se da también cumplimiento al artículo 142 de la Ley 1448 del año 2011 Ley de Víctimas y Restitución de Tierras. Feliz tarde a todos, un fuerte abrazo y estamos en contacto chao, chao, feliz tarde.

**Secretario General, Jorge Humberto Mantilla Serrano:**

Se levanta la sesión siendo las 4 de la tarde 35 minutos y entonces se convoca para el próximo sábado 9 de abril Congreso Pleno para escuchar a las víctimas. Se comunicará por Secretaría la hora de la sesión, ya que el Senado es quien convoca y para el próximo martes 19 de abril, proyectos de ley

Plenaria Cámara de Representantes, una feliz tarde para todos ustedes.

La Presidenta,

*JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA.*

El Primer Vicepresidente,

*CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA.*

El Segundo Vicepresidente,

*LUIS ALBERTO ALBÁN URBANO.*

El Secretario General,

*JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO.*

El Subsecretario General,

*RAÚL ENRIQUE ÁVILA HERNÁNDEZ.*