



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1527

Bogotá, D. C., viernes, 3 de noviembre de 2023

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.coJAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN LEGAL DE CUENTAS DE LA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTA NÚMERO 14 DE 2023

(abril 25)

En la ciudad de Bogotá, siendo las 7:30 a. m., del día martes 25 de abril de 2023, se reunieron los honorables Representantes integrantes de la Comisión Legal de Cuentas, con el fin de llevar a cabo la sesión programada, bajo la Presidencia del honorable Representante *Elkin Rodolfo Ospina Ospina*.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Buenos días para todos, agradecemos su presencia el día de hoy a la Comisión Legal de Cuentas, damos inicio a la sesión, para escuchar a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Señora Secretaria, favor llamar a lista y verificar el quórum.

Hace uso de la palabra la Secretaria General, doctora Gloria Betty Zorro Africano:

Presidente, buenos días para todos y todas, leo el orden del día para el día de hoy,

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICOLegislatura 20 de julio de 2022 al 20 de junio de
2023Artículos 138 de la Constitución Política y 78
Ley 5ª de 1992

ORDEN DEL DÍA

Sesión presencial ordinaria para el martes 25 de
abril de 2023

Hora: 7:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

De conformidad con los artículos 114, 208 de la Constitución Política; 233 y 310 de la Ley 5ª de 1992 (Orgánica del Reglamento del Congreso) y proposición aprobada el 28 de marzo de 2023, según acta número 010, cítese al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *William Fernando Camargo Triana*.

Invitados permanentes:

Procuradora General de la Nación, doctora *Margarita Cabello Blanco*, Contralor General de la República, doctor *Carlos Hernán Rodríguez Becerra*, Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *José Antonio Ocampo*, Contador General de la República, doctor *Mauricio Gómez Villegas* y a la Auditora General de la República, doctora *Alma Carmenza Erazo Montenegro*.

PROPOSICIÓN:

Cuestionario ANI – Invías, Comisión Legal de Cuentas, debate de Control Político 25 de abril de 2023, suscrito por los honorables Representantes Elkin Ospina Ospina, Fernando David Niño Mendoza y Diego Patiño Amariles.

PRIMERO: SEÑORES INVÍAS: Sírvase informar a esta Comisión ¿cuál ha sido el avance de la aplicación de la Resolución número 228 del 15 de diciembre de 2021 expedida por la Contaduría General de la Nación, otorgando la ampliación del plazo hasta el 31 de diciembre de 2024, para depurar y contabilizar los “INGRESOS

Y GASTOS RELACIONADOS CON LOS ACTIVOS EN CONCESIÓN a 31 de diciembre de 2022”?, Igualmente, informar los inconvenientes encontrados respecto a la obtención de información para reconocer, medir o desincorporar los activos en concesión. Es importante resaltar que el fenecimiento de la Cuenta Fiscal para la ANI y el INVÍAS dependen en gran medida del resultado de esta depuración.

SEGUNDO: SEÑORES ANI: Sírvase informar a esta Comisión ¿cuál ha sido el avance de la aplicación de la Resolución número 228 del 15 de diciembre de 2021 expedida por la Contaduría General de la Nación, otorgando la ampliación del plazo hasta el 31 de diciembre de 2024, para depurar y contabilizar los “INGRESOS Y GASTOS RELACIONADOS CON LOS ACTIVOS EN CONCESIÓN a 31 de diciembre de 2022”?, Igualmente, informar los inconvenientes encontrados respecto a la obtención de información para reconocer, medir o desincorporar los activos en concesión. Es importante resaltar que el fenecimiento de la Cuenta Fiscal para la ANI y el INVÍAS dependen en gran medida del resultado de esta depuración.

TERCERO: Teniendo en cuenta la importancia de la figura de las concesiones viales y el impacto positivo que estas generan en el desarrollo vial, favor informar a esta comisión, cuáles son las generaciones de concesiones viales que existen actualmente en los departamentos de Antioquia y Bolívar, con corte al 31 de diciembre de la vigencia 2022, identificando el tiempo por el cual fueron otorgadas, el valor proyectado y ejecutado, así como su impacto en terreno (cambio de condiciones topográficas, calidad de vida de los habitantes beneficiados).

CUARTO: De acuerdo con lo anterior, favor informar a esta comisión, cuales concesiones y/o generaciones de concesiones viales, se tienen proyectadas para el desarrollo de infraestructura vial en los departamentos de Antioquia y Bolívar, en los próximos 10 años.

QUINTO: Con ocasión de la importancia del departamento de Antioquia dentro del desarrollo y crecimiento económico del país, favor informar a esta comisión, cuál es el estado actual de la red vial (primaria) de este departamento, identificando los puntos que se consideran críticos en las subregiones del oriente, el suroeste y el Magdalena medio, así como en el Valle de Aburrá en Antioquia.

SEXTO: Después de haber identificado los puntos críticos en las subregiones del oriente, el suroeste y el Magdalena medio, así como en el Valle de Aburrá, en el Departamento de Antioquia, informar a esta comisión cual es el plan de intervención, mitigación y/o reparación que tiene la entidad, así como la proyección de inversión para tales fines.

SÉPTIMO: Luego de una revisión, se identificó qué en los departamentos de Antioquia y Bolívar, se encuentran tramos viales de gran importancia que presentan un notable deterioro, favor informar a esta

comisión cuáles son los criterios de priorización de las intervenciones relacionadas en el punto anterior, con el fin de mitigar esta problemática.

OCTAVO: La concesión de Autopistas del Café termina en el 2027. Entendemos que en la ANI se encuentra en trámite de factibilidad una iniciativa privada para el corredor Armenia-Pereira-Manizales. ¿Cuál es el cronograma estimado de este proyecto? ¿Cuándo espera la ANI tener adjudicada esta nueva concesión? ¿Se prevé en el proyecto la instalación de nuevos peajes? ¿Se van a incrementar las tarifas de los ya existentes? ¿Es una decisión de la ANI que el futuro de los peajes de esa concesión sea ser concesionados nuevamente en esta IP o han considerado una alternativa diferente?

NOVENO: ¿Qué obras se incluyen en esta nueva concesión? El corredor tiene muchísimas necesidades de movilidad, en especial el paso por la ciudad de Pereira que hoy está colapsado, así como la conexión entre Pereira y Dosquebradas que hace años requiere una solución alternativa. Igual que el acceso desde Armenia hasta Pereira que hoy no tiene aún una doble calzada. ¿Han previsto ustedes en este nuevo proyecto solucionar estos cuellos de botella?

DÉCIMO: ¿Cuál es el monto de los excedentes acumulados que ha generado la concesión Armenia Pereira Manizales? ¿Cuánto estiman que se produzca por excedentes hasta el final de la concesión? ¿Cuál es el plan de la ANI para destinar esos excedentes? Como quiera que el tramo Cerritos - La Virginia no está pudiendo ser financiado por las vías del SAMAN, ¿podría la ANI incluirlo dentro de la concesión Pacífico 3, que llega hasta La Virginia y que tiene aún espacio legal para ser adicionada?

UNDÉCIMO: El Gobierno nacional ha comprometido importantes recursos para atender la red terciaria del país y ha anunciado que la ejecución de estos recursos será a través de las juntas de acción comunal. ¿Cuál será la metodología que implementará el Instituto para que de manera eficaz y eficiente se logre las metas previstas por el gobierno?

**Cuestionario Adicionado por el honorable
Representante JUAN CARLOS VARGAS
SOLER**

• **Instituto Nacional de Vías (Invías)**

1. Sírvase informar el estado del proyecto y la inversión presupuestada para terminar o no el tramo Sector 1 de la Transversal de las Américas, vía Yondó (Antioquia)– Cantagallo (Bolívar).
2. Sírvase desagregar la inversión y ejecución de su entidad en vías terciarias en la vigencia 2022 y lo presupuestado para vías terciarias en vigencia 2023 para los municipios PDETS del país.
3. Favor desagregar la inversión y ejecución de su entidad para las vigencias 2022 y lo destinado para la vigencia 2023 en vías terciarias de los municipios PDETS de la subregión Sur de Bolívar – Yondó.

4. Sírvase relacionar el listado de contratos vigentes suscritos entre Invías con los Municipios PDETS del Sur de Bolívar: Santa Rosa del Sur, Simití, Morales, Cantagallo, Arenal, San Pablo y Yondó. A si mismo indicar fecha de inicio, fecha de terminación, y el estado y porcentaje de ejecución a la fecha.

• **Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**

1. Sírvase informar el estado de la concesión de la transversal del sur, tramo Achí (Bolívar) - La Gloria (Cesar).

2. Sírvase informar estado de concesión transversal de las Américas, tramos; Simití - Morales y Yondó - Cantagallo.

III

Proposiciones y varios

El Presidente,

Elkin Rodolfo Ospina Ospina.

El Vicepresidente,

Fernando David Niño Mendoza.

La Secretaria General,

Gloria Betty Zorro Africano.

Prosigo con el llamado a lista y verificación del quórum:

Argote Calderón Etna Támara.

Barguil Cubillos Nicolas Antonio.

Monedero Rivera Álvaro Henry.

Mosquera Torres James Hermenegildo.

Niño Mendoza Fernando David.

Ospina Ospina Elkin Rodolfo.

Patiño Amariles Diego.

Pérez Rojas John Édgar.

Pizarro García María del Mar.

Robayo Bechara Saray Elena.

Sánchez Pinto Erika Tatiana.

Vargas Soler Juan Carlos.

Al llamado a lista respondieron los honorables Representantes:

Mosquera Torres James Hermenegildo.

Ospina Ospina Elkin Rodolfo.

Patiño Amariles Diego.

Sánchez Pinto Erika Tatiana.

Juan Carlos Vargas Soler.

Señor Presidente, al llamado a lista respondieron cinco (5) honorables Representantes, se registra quórum deliberatorio en el transcurso de la sesión se hicieron presentes los honorables Representantes Etna Támara Argote Calderón, Nicolas Antonio Barguil Cubillos, Fernando David Niño Mendoza, María del Mar Pizarro García y Saray Elena Robayo Bechara. Presentó excusa el honorable Representante John Édgar Pérez Rojas.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Señora Secretaria, muchas gracias, un saludo especial al señor presidente de la ANI, doctor William Fernando Camargo, que hace presencia con todo su equipo de trabajo, al doctor Luis Fernando Mejía, Contralor delegado de Infraestructura; a la doctora Carolina Sánchez, directora de vigilancia fiscal de infraestructura; a la doctora Nelcy Maldonado, gerente administrativa financiera de la ANI; doctor Lelio Rodríguez del Ministerio de Hacienda; Mauricio Molano, Procurador delegado; doctora Alma Carmenza Erazo, Auditora General de la República; al Contador General de la Nación, doctor Mauricio Villegas; le damos el uso de la palabra al presidente de la ANI, doctor William Camargo, para que inicie su presentación y cuando registremos quórum decisorio, sometemos el orden del día a consideración.

Hace uso de la palabra el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor William Fernando Camargo Triana:

Buenos días, saludo especial a los Representantes de la Comisión, al contralor delegado para el tema de infraestructura, a la Contralora General de la República, al Procurador General de la Nación, al Contador General de la Nación, al equipo y a los colegas de administración que nos acompañan.

Un poco en línea del cuestionario que fue remitido a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), vamos a presentar el estado de avance que tenemos frente al tema de fenecimiento de la cuenta, no sin antes expresar mis disculpas por una citación hecha con anterioridad, a la que infortunadamente no puede asistir por temas de agenda, en la práctica el portafolio de la ANI, es por ustedes conocido bastante complejo y habitualmente hay eventos sobrevinientes, no quisiera agitar lo que sucedió la semana pasada, que obligan a que en algunos casos tenga que modificar la agenda, de un día para otro, en el ejercicio que nos convoca hoy lo que quisiera compartirles el proceso que ha venido desarrollando la ANI a lo largo del tiempo para el proceso de fenecimiento de la cuenta ilustrando cómo los activos han venido incorporándose en las cuentas de la ANI y el proceso que paulatinamente se ha venido desarrollando.

Entendiendo que la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) tiene por delegación y obviamente por competencia, la posibilidad de ser concedente de infraestructura en todos los modos de transporte y adicionalmente otras infraestructuras, que por decisión del señor Presidente, puedan ser asignadas a su ejercicio, en ese proceso lo que principalmente hemos administrado viene del Instituto Nacional de Vías que en su momento tenía una subdirección de concesiones a cargo, que pasó al INCO (Instituto Nacional de Concesiones), posteriormente con la modificación que crea la Agencia Nacional de Infraestructura recibe la

ANI, adicional entregamos concesiones para el componente portuario habilitando la línea de playa, para que concesionarios u operadores portuarios puedan desarrollar las actividades, el componente férreo que también hace parte de la infraestructura que gestionamos, tenemos otro tipo de concesiones que siendo concedentes no administramos los activos, siendo el caso de los aeropuertos y en última instancia lo que recibimos del ejecutivo el componente fluvial, que estamos empezando a gestionar en este momento, el primer proyecto fluvial de mayor importancia para el norte del país que es el canal del Dique. Desde 2019 a partir de la tarea que tenemos de incorporar esos predios lo que se hizo fue una construcción de criterios, para establecer la línea base del activo y el valor de los activos, eso implicaba desarrollar planes financieros para propósitos contables que nos permitieran realmente integrar esa información como parte de las cuentas a cargo de la ANI y un reconocimiento de todos esos bienes de uso público, que se vinieron entregando a través de diferentes procesos documentales, no siempre con la robustez suficiente entre el Invías, el INCO (Instituto Nacional de Concesiones) y posteriormente la ANI, en 2020 se adopta una valoración de políticas públicas para obtener valores de propiedad, planta y equipo, para establecer por un lado qué son los componentes de recaudo, la carga financiera y el pasivo mixto que se maneja obviamente entre la ANI y los concesionarios, en 2021 se avanzó en ese reconocimiento y se implementó una metodología para medición y evaluación del deterioro, parte del reto que tiene la ANI es entender el activo que tiene materializado en cada uno de los proyectos ¿qué está aún a cargo del concesionario? y ¿cuál es en últimas el valor y remanente de vida de ese activo? Algo que en un esquema concesionado tiene una complejidad diferente y que ya en 2022 nos obligó a explorar una metodología para definir adecuadamente esa vida útil y la depreciación porque en el modelo concesionado tenemos inversiones a 25 años y eso implica procesos de inversiones adicionales a lo largo del tiempo que hace que ese activo se vaya deteriorando en tiempo equis y en el momento que se hace una rehabilitación o recuperación y vuelve a tener un valor remanente seguramente más alto que el que inicialmente tuvo y esos ciclos se pueden dar con periodicidad de 5 años, de 10 años por eventos como lo que sucedió hace 5 o 6 días con la caída súbita de un puente, que obliga que ese puente se tenga que renovar completamente, es activo que en algún momento costaba “2”, al momento que se afecta tiene que reconstruirse y puede costar “10” y su vida remanente pasa de 2 años o de 5 años a 25, 50 o 100 años; entonces esas metodologías hay que construirlas, adoptarlas e incorporarlas en el modelo de gestión que tiene la Agencia, adicionalmente esa transacción que se llama reversión entre concesiones terminadas y devolución al Invías, tiene unos procesos documentales que inclusive tienen desde su origen, algunos vacíos de información, podemos estar entregando o revertiendo concesiones en las

que el saneamiento predial de la información que recibimos inicialmente no se logra completamente, porque tenemos información de hace 20 o 25 años del modelo concesionado del país, después de la Constitución de 1991 y en su momento el acervo documental que se entregó no tuvo el rigor suficiente, porque era un proceso que relativamente estaba empezando a gestionar el Estado.

Todo el tema de incorporación de saldos trasladados al Invías, tenemos a la fecha de los 35 mil predios aproximadamente recibidos del Invías, reconocidos solamente 10.934 equivalente más o menos al 41% de los predios que hemos requerido y adicional a eso en 2022 entendiendo un poco la magnitud de la tarea y la cantidad de información que tuvimos que recabar, se crea un equipo de feneamiento, antes de nuestra llegada no existía un grupo destinado exclusivamente para eso. El balance de lo que nosotros en la ANI administramos lo podemos ver en las gráficas, tenemos en infraestructura de transporte una estimación de 58 billones de pesos de los cuales el 82.5% corresponden a red carretera, es una estimación que está sobre la base de una metodología preliminar, el 8.9% a 5.2 billones de pesos lo que es la red marítima, nuestras concesiones a red portuaria 1.3 billones de pesos de la red férrea 2.23% y el otro tipo de terreno que hace parte de excedentes o predios remanentes 1.1 billones de pesos, ese componente es el que en la práctica inicialmente es el que estamos provisionando hacia el componente carretero, que es el que comporta el mayor volumen de activos y tiene mayor historia de la transacción documental y de traslado de información y activos del Invías.

Pasemos a la gestión de cada una de las concesiones, tenemos alrededor de 39 mil predios, lo voy a referir en cifras redondas, de los cuales se han reconocido 11 mil predios, tenemos para cada una de las generaciones de concesiones, el estado de cada uno de los que recibimos, el 30% de los proyectos carreteros de primera generación, proyectos como Briceño, Tunja, Sogamoso; malla vial del Valle, carretero 2G, un 2% reconocido de 13 el 25% y el último debe ser 4G el 69%; la 4G es más reciente por eso hemos sido un poco más rigurosos con la información y si bien se han establecido de 38 mil predios falta identificar algunos de cuales no tenemos registros y se adjudicaron antes de la creación del INCO, eso tiene que ver con procesos notariales, procesos de transacción y compra de predios que no se trasladaron en su momento con el debido rigor y la debida diligencia, para que hicieran el tránsito entre una y otra entidad, eso es parte de la reconstrucción que tenemos que hacer, tenemos una estimación que cada titulación de predios puede estar costando 600 mil pesos, cuando uno hace el cálculo de la cantidad de recursos que requerimos para eso y del equipo, lo que inicialmente sugiere el ejercicio es un proceso de gradualidad, porque por un lado la capacidad técnica del equipo tendría que crecer y la disposición de recursos que podríamos habilitar, está acotada por los recursos por cuenta de la ANI que

dispone para su operación y es paradójico decirlo; principalmente de componentes carreteros, pero los recursos que nosotros utilizamos para agenciar nuestra operación, vienen de los excedentes de la operación férrea, es paradójico cuando vemos que el 2% de nuestro portafolio es férreo, pero ese 2% nos permite mantener el 98% adicional, en el Plan de Desarrollo estamos incorporando una modificación, para que cada uno de los modos en correspondencia con el peso que tiene el portafolio de ANI pueda concurrir en recursos para que administremos esa Agencia, porque creo estamos siendo un poco injustos, el modo férreo que es menor en longitud y mayor tal vez en toneladas, es el que está financiando la operación de la ANI principalmente; esos recursos nos permiten a nosotros movilizar las nuevas iniciativas, mantener la operación para gestionar el portafolio y un componente que también va, para el fenecimiento de la cuenta.

¿Cuál es el plan de trabajo que tenemos? Inicialmente tenemos una línea de trabajo, que hay que estarla priorizando en función de cuáles son los volúmenes de información, que nos permitan acelerar victorias tempranas o procesos que sean más fáciles de colonizar, el modo carretero por volumen es de los primeros que tenemos que abordar, es el que más historia tiene y el que más predios tiene para gestionar, creeríamos que el modo férreo, por la importancia que está adquiriendo y por lo que existe una mayor facilidad en el tránsito de la información, es el que seguiría en adición al modo carretero, adicional a eso tendríamos lo que es el modo portuario, depende un poco de cómo vamos liberando equipos.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Presidente, me disculpa un momento, por favor, se registra quórum decisorio y aprobaremos el orden del día, señora Secretaria, por favor.

Hace uso de la palabra la Secretaria General, doctora Gloria Betty Zorro Africano:

Sí, señor Presidente, registro la presencia del honorable Representante Fernando David Niño y Nicolás Antonio Barguil, por lo cual hacen presencia 7 (siete) honorables Representantes, se presenta quórum decisorio. Por favor, poner el orden del día a consideración, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

En consideración el orden del día, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, se cierra la discusión ¿La Comisión Legal de Cuentas aprueba el orden del día para hoy? Señora Secretaria.

Hace uso de la palabra la Secretaria General, doctora Gloria Betty Zorro Africano:

Ha sido aprobado, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Continúe, presidente de la ANI, doctor William Camargo.

Hace uso de la palabra el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor William Fernando Camargo Triana:

Buenos días a los Representantes que acaban de llegar y gracias, señora Secretaria.

El plan de trabajo tiene para el modo carretero primero, la determinación de la vida útil o la vida remanente de ese activo, digamos que es una metodología lo que hizo el IDU (Instituto de Desarrollo Urbano), que es una estimación de cuánto le valdría al Distrito poner a punto esa infraestructura en condiciones adecuadas, es una metodología un poco diferente y a partir de ahí restan del valor del activo remanente, esa metodología la estamos revisando con expertos que nos van a ayudar a definir ese activo contable, también revisar las reversiones que le hemos hecho efectivamente al Invías, para revisar cómo se devuelve ese activo y que lo podamos descargar de la información que manejamos y adicionalmente incorporar temas de traslado presupuestal, de honrar compromisos de las concesiones de todo el tema diferencial de recaudo, que tiene un componente de activación que hace parte del modelo concesionado, el modo carretero es un componente relativamente tranquilo, porque básicamente es infraestructura pura y dura, hay muy pocas edificaciones, hay puentes, viaductos, túneles, carreteras, obras de arte; los centros de control y operación y seguramente activo remanente, en el modo portuario la metodología es diferente, porque en el modo portuario a diferencia del carretero lo que tiene las sociedades portuarias es una obligación de planes de inversiones que se va consolidando y ellos administran ese componente del recurso, lo van cargando en activos que van creciendo en el tiempo entonces hacen la intervención de muelles, de sus instalaciones y a partir de allí se empieza a incorporarse una información que paulatinamente va acrecentando los activos del Estado y disminuyendo la inversión de ellos, pero que solo cierra al final cuando se da la reversión, es un esquema diferente y tendríamos que revisar ¿cuándo se entregaron o se reconcesionaron?, ¿cuál es el nivel de activo que tenemos en función?

Adicionalmente, en ese modo hay una mayor rotación de activos que se van descartando, por ejemplo, puente, grúas y elementos de utilización cotidiana que por tema de eficiencia se empiezan a descartar y que no siempre tenemos el rigor suficiente y la documentación completa para darlos de baja y para revisar cómo se da de baja a ese activo, tenemos zonas portuarias con disposición de elementos que ya no se utilizan, que pueden tener valor de salvamento y que podrían venderse tipo subasta o chatarrizarse y venderse por chatarra; pero esa conversación y esa política no está construida,

no está clara y dicen: ¿Qué hago con estos activos? Ya no los utilizo, no son eficientes, otra operación portuaria de menor tamaño que no es la nuestra la podrían utilizar o definitivamente chatarrizarlos, en eso debemos definir una línea de política en la ANI que no existe, otro tema el de reversiones de Invías cuando ya se terminan las concesiones y no se reconsecionan, devolvemos en algunos casos al Invías y se entregan en algunos municipios, hace poco hicimos algo similar en Buenaventura y teníamos un concesionario que nos revierte una línea portuaria, la devolvemos para que el municipio la administre y mediamos con el Invías en el ejercicio, adicional a este también la determinación de las vías útiles, parte de este ejercicio también nos va a permitir conocer en mayor detalle el valor de los activos y su vida remanente para procesos de reconcesión o eventualmente para que el mismo Estado pueda valorar su activo y explorar mecanismos a partir de los esquemas de peajes para utilizar los recursos públicos, no siempre una reconcesión es la mejor salida para la inversión de recursos públicos, en algunos casos activos, generando ingresos y produciendo en el tema de peajes, pueden utilizarse en esquemas más eficientes, para asociar un esquema de construcción que se puede hacer por obra pública, y un esquema de producción y mantenimiento de todo el corredor que se puede entregar concesionado.

Hay esquemas que ya está explorando el Invías, es una línea de política del sector; buscar mecanismos porque en últimas hay ejemplos, indicativos interesantes que el Invías hizo hace dos años, una aproximación con un proyecto de vías del Samán (Proyecto de conectividad entre los departamentos de Risaralda y Valle del Cauca) que por esquema concesionado le permitía una concesión a 20 años para 137, 140 kilómetros de vía concesionada y con el esquema de Samán que es básicamente una titularización de peajes y una aceleración de recursos, bajo el esquema público pueden alcanzar alrededor de 300, 320 de intervención en un modelo más eficiente para el uso del recurso público, eso también nos permite una conversación un poco más calificada, con los concesionarios cuando nos radican la iniciativas privadas o cuando se están explorando mecanismos de apertura de asociaciones público-privadas, en este modo manejamos equipos, instalaciones e infraestructura y en el modo férreo aparece una combinación diferente, porque tenemos material equipo rodante en casos bien mantenida, pero con origen de 1964, tenemos locomotoras de 40, 50 años todavía operando es señal que después de los 50 aspiramos todos a tener una mejor vida, estoy entrando en ese mundo sabemos que un *reliftin* (en inglés, levantar, estirar) puede funcionar y en los equipos que estamos administrando está sucediendo, tenemos locomotoras que hoy en día les estamos haciendo una actualización y permiten mantener vida útil con la trocha yardita que tenemos, son tres componentes de infraestructura, todo el tendido de rieles y los predios; las instalaciones, patios, talleres, estaciones y el equipo rodante y cada uno de ellos tiene esquema de depreciación

y mecanismos de transacción diferente, así como varios proyectos siniestrados que tienen un tema distinto, por efectos de las liquidaciones. Entonces, tenemos que medir el nivel de deterioro de esos activos, determinar su vida útil y determinar es esos predios antiguos o de patrimonio qué podemos hacer, porque hay una división de funciones entre lo que maneja la ANI y lo que maneja el Invías, hay alguna conversación pendiente documental y la claridad, por un lado de cuáles predios están disponibles y en utilización, cuáles franjas de vía están en operación y en cuáles tendríamos que acometer procesos de recuperación, porque el activo está ocupado, está invadido, tenemos una complejidad adicional y todo el proceso está cruzado por todo el ejercicio predial que es un componente, el otro es la infraestructura que construimos y los concesionarios que operan sobre ellos y una diferencia entre lo que es carretero, férreo y el componente fluvial que es un poco más riguroso, ¿qué tenemos en la línea de tiempo? Una incorporación de activos que debería cerrar la brecha entre 29 proyectos carreteros, 67 proyectos portuarios y 2 proyectos férreos, más los que empiecen a gestionar en esta administración, que la idea es que tratemos que nazcan a la vida contractual lo más saneados posible, eso implica un trabajo previo de identificación de la información y ya estamos migrando a un esquema de manejo de la información en el mundo digital, algo que en el pasado por obvias razones no existía, pero que tenemos que poner a punto, hay una línea de política de la nación con un Conpes para el manejo de PIN, es una metodología que permite integrar a lo largo de todo el ciclo de vida de proyectos, la información que acompaña la consolidación de las diferentes etapas del ciclo de vida del proyecto. Un proyecto de infraestructura nace como una idea, que se plasma en documentos magnéticos en archivos de Word, en hojas de Excel, en bases de datos, sistemas de información y en planos de Autocad y esa vida digital termina haciendo de ese proyecto en algunos casos de 2, 5 o 7 años dependiendo del nivel de maduración, cuando pasa al mundo físico, se empiezan a hacer intervenciones sobre la base que inicialmente tenemos documental, en forma magnética o digital, cuando ese mundo físico empieza a construirse hace modificaciones y cambia algunas de las decisiones que tenemos aquí y en cada una de las etapas va incorporando valor en esta información digital, la idea es que todo el ciclo de la información de los proyectos se empiece a mover de forma digital, eso nos permite transparencia, frente a la información, un nivel de apertura para que todos los interesados empiecen a consumir a ese nivel de información y cualquier interacción que tengan en el mundo físico, primero lo acordemos en el medio digital, eso ya existe en el mundo, Colombia está dando el paso hacia eso, el Ministerio de Transporte ya lo está haciendo, el IDU (Instituto de Desarrollo Urbano) también lo está haciendo y eso permite que ese activo físico que se modifica, tenga un gemelo en el mundo digital y que cualquier modificación que se haga mundo físico, venga acá y podamos tener

la tranquilidad de hacer transacciones, reversiones e interacción con otros interesados en el mundo digital, antes de intervenir en el mundo físico.

Hoy en día tenemos un mundo análogo en muchos de estos documentos que recibimos del Invías, en las primeras construcciones y la idea es que esté paulatinamente en el mundo digital, porque eso activos los vamos a seguir administrando y en la medida en que se vaya, ya va siendo una realidad que la pandemia aceleró y tenemos que seguir hacia allá.

¿Qué limitantes tenemos para que este ejercicio se pueda cerrar definitivamente? Primero el tema predial, por un lado los costos, ya tenemos una estimación de lo que nos podría costar el saneamiento de cada uno de esos predios, la estimación inicial y la dificultad del levantamiento, porque es información muy antigua toca hacer una reconstrucción documental, hacer la titularidad, saneamiento detrás de cada uno de esos 38 mil predios que todavía estamos por sanear, adicionalmente el reporte de información que tiene en los esquemas concesionados una limitación, la resolución sale en 2021, antes de eso no existía obligatoriedad para que los concesionarios con este nivel de detalle nos entregara la información, en el marco del contrato se pueden gestionar, pero en algunos casos hay que sentarse con ellos a conversar las implicaciones y en algunos casos los costos que eso podría demandar o la forma de hacerlo eficiente sin que eso castigue por un lado el esquema de operación que tienen y sin que nos genere a nosotros algún impacto por un costo muy alto, porque ellos pueden pararse en la raya como habitualmente lo hacen y decir: “¡esa no es mi obligación contractual, la entregue hace tiempo, en papel, con la información que ustedes me devolvieron y hasta ahí va mi obligación!””, entrar a hacer esa actualización nos obliga a hablar con algunos, con otros es más fructífera, pero por principio general siempre conseguimos acuerdos con ellos y el tema de las vidas útiles que es más nos está desvelando actualmente, es tratar de conseguir una metodología que tranquilice a los expertos contables, a los entes que nos auditan esa información y obviamente que responda a las mejores prácticas de la gestión de la información de los activos que manejamos en infraestructura a nivel del mundo y que la ANI es un componente importante para juntar con los otros cinco componentes, es un poco lo que les queríamos contar del tema de saneamiento y fenecimiento de nuestras cuentas y si les parece, Presidente, pongo a su consideración, aunque sobre este punto se pueden hacer unas preguntas o pasamos al otro componente que tiene que ver con proyectos, como usted lo considere pertinente, señor Presidente. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Creo que podemos pasar al siguiente componente y luego abrimos las intervenciones para los Representantes, continúe por favor.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (Ani), doctor William Fernando Camargo Triana:

Esta dispositiva es un poco para este servidor en el mundo de la ingeniería muy inspiradora, es un viaducto que se construyó en la administración anterior y la pusimos punto, para operación es el viaducto Álvaro Mutis, en la concesión Girardot-Ibagué-Cajamarca, estas son las obras de ingeniería que a veces de manera injusta no celebramos como Estado y nos quedamos en las pequeñas, eso causa dolor, pero estas son las obras que como país nos hacen sentir orgullosos de lo que estamos haciendo, esta va a ser más nemotécnica, más simplificada porque es el estado de los proyectos y es cómo estamos en este momento y el balance de cómo estamos nosotros, la Comisión Legal de Cuentas nos pide una información en detalle sobre los proyectos que estamos administrando y gestionando en los departamentos de Antioquia y Bolívar de las diferentes generaciones de concesiones, nos dan a la fecha solamente el componente carretero, 15 proyectos de diferentes generaciones; de primera generación un proyecto de desarrollo rural del oriente de Medellín, que es de Devimed (Concesión vial Medellín-Bogotá), el contrato es el 275 de 1996, de tercera generación ruta del Sol sector 3, concesionario Yuma contrato 07 de 2010; de cuarta generación 13 contratos Cartagena-Barranquilla- autopista al mar- Conexión Pacífico 1, 2 y 3 – autopista al río Magdalena 2-Bucaramanga-Barranca-Yondó-autopista al mar 1-IP Antioquia-Bolívar-IP Vías del Nus- Puerta de Hierro-Cruz del Viso-autopista conexión norte y la IP que es la más reciente la autopista del Caribe-corredor de carga Cartagena-Barranquilla (ruta Caribe 2) bastante mediático en estos días por el tema de peajes ¿cómo funciona el tema de concesiones? Un poco para ilustrar el esquema y la asignación de riesgo, sé que ustedes la conocen, pero muy breve sintetizo el esquema. Tenemos dos modelos de aproximación a la solución de la infraestructura vial, bajo el esquema concesionado, asociaciones público-privadas que incorporan recursos públicos y que tienen obviamente una estructuración originada en el Estado o con compra de proyectos en fase 2 de iniciativas privadas fallidas que abrimos a concurso internacional, para que diferentes inversores puedan traer recursos de endeudamiento y nos entreguen los proyectos con unidades funcionales, se pagan con ingresos de peaje y con recursos del Estado que se ponen en vigencias futuras o con diferenciales de recaudo cuando no se logra el ingreso de peajes según lo esperado en los años 8, 13, 23 y 25, es el esquema en el que tenemos en este momento 21 de las 29 concesiones, los otros 8 esquemas son iniciativas privadas, algunas como; Antioquia-Bolívar, Vías del Nus, autopista del Caribe, las que no tienen IP (Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud), es porque son en principio APP (Asociaciones Público-Privadas) ¿las IP cómo funcionan? Sobre la base en algunos casos de esquemas concesionados que están extinguiendo su vida útil, los originadores nos

presentan una iniciativa privada que ellos financian, con el recaudo de peajes, única y exclusivamente e incorporan adiciones de capacidad, rehabilitación, reconstrucción, operación y mantenimiento de corredores viales, esas iniciativas no pueden tener desde su estructuración concurrencia de recursos públicos, se financian con los peajes, es un esquema que bien manejado puede generar bondades en su ejecución, pero que llevado al extremo está generando tensiones, como ya las estamos viviendo, porque en la medida que yo incorporo unidades funcionales más exigentes o infraestructuras más robustas, debo recurrir al aumento en el precio del peaje, en la práctica nos está generando complicaciones que tienen mecanismos de salida y es disminuir alcance y tratar de reducir con base en el recurso disponible, menores unidades funcionales, ¿tienen ventajas? Sí, tienen tensiones adicionales que estamos revisando en temas de conveniencia, porque se plantearon inicialmente en la práctica expectativas en la medida que comience el proceso constructivo y las tensiones con comunidades que no son menores por solicitud de obras adicionales, terminan erosionando su alcance y afectando el mismo modelo de gobernanza del esquema de iniciativas que le traslada la posibilidad que el peaje se siga recaudando al Estado, por eso debemos estar acompañando, por un tema de gestión y seguridad con ellos y la práctica nos esté generando alguna tensión.

Vamos a ir una por una para ilustrarles el alcance, lo que a la fecha tenemos y cómo las estamos gestionando, la primera es el proyecto de MED (Medición Electrónica de Distancias) es de primera generación, es de alguna manera la más longeva de todas, en este momento está en operación y mantenimiento además ya está extinguiendo su vida útil, la fecha estimada de terminación del contrato inicialmente es a 31 de julio de 2026, es una APP que tuvo en su momento un costo en 2022 de un billón de pesos, 172.5 kilómetros en concesión y podemos decir que en este momento es una concesión madura que tiene excedentes que se pueden utilizar al interior del mismo proyecto, ruta del Sol sector 3 es de las concesiones más largas que tenemos, son 465 kilómetros en operación entre Carmen de Bolívar-Valledupar y entre la Y de Ciénaga y San Roque un costo inicial de 3.8 billones de pesos, una concesión a 25 años, con fecha de inicio en 2011 y la fecha de terminación prevista a 2036, en el momento tenemos unidades funcionales en operación, tenemos habitual en la gestión algunas tensiones con las comunidades, problemas de orden público, pero es una concesión que está fluyendo, me falta la información del avance porcentual, pero en el balance las concesiones de cuarta generación a la fecha están en un avance del 73%, algunas ya entregadas y en operación, otras han estado entregando unidades funcionales; 465 kilómetros de operación y mantenimiento e intervención y dobles calzadas en algunas de las unidades funcionales.

Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad es un corredor que está actualmente en operación y mantenimiento, es una de las concesiones más longevas que tenemos, el inicio fue en 2014 y la terminación estimada, 2039, 25 años y 2.7 billones de pesos de 2022, tiene 157 kilómetros concesionados y en Bolívar principalmente su concreción con 63 kilómetros, los otros kilómetros están en el departamento del Atlántico, es parte de infraestructura que permitió un dinamismo en términos de vivienda y conectividad de la zona norte del país. Autopistas al mar 2, este proyecto que une a Urabá con Antioquia está actualmente en construcción adjudicada en 2016, el contrato comenzó el 12 de enero, inicialmente estimado a 25 años o 29 años si no alcanza el valor estimado en el ingreso de peajes esperados, eso quiere decir que si al término de los 25 años no se logra cubrir los ingresos esperados, la concesión tiene la posibilidad de extenderse 4 años más, el proyecto completo tiene un valor de 4.2 billones de pesos y son 254 kilómetros asignados a este proyecto. Autopista conexión Pacífico 1, va de Bolombolo a Ancón Sur, proyecto que está en construcción a 25 años, la fecha de inicio 2014, de terminación estimada 2039 y el valor del contrato en diciembre 2022 es de 3.4 billones de pesos, son 50.10 kilómetros concesionados, tenemos 4 unidades funcionales, algunas que están en construcción y otras en operación y mantenimiento.

Autopista Pacífico 2, Bolombolo-Primavera, tenemos al igual que la anterior en operación y mantenimiento con fecha de inicio 2014, contrato a 25 años, fecha estimada de terminación 2039, 2 billones de pesos el contrato en su totalidad, con 96 kilómetros de concesión, los cuales 100 kilómetros están en el departamento de Antioquia, Pacífico 3 que de alguna manera es una de las concesiones que más tensiones constructivas ha tenido, por la complejidad del terreno y es el día a día de algunas zonas, hace poco alguien me criticaba por poner en evidencia lo que para todos es un orgullo, es que tenemos una complejidad topográfica que no es fácil de superar y la ingeniería hace su mayor esfuerzo, pero el invierno no siempre nos colabora y cada vez es más cambiante, tenemos un problema de cambio climático, una situación de aumento en los regímenes de lluvia, en un sistema de cordilleras que está cruzado por bastantes afluentes de agua, no es una disculpa simplemente es una evidencia y lo que hemos tratado de hacer y en eso el modelo concesionado es virtuoso en su ejercicio, pone a consideración de firmas especializadas la solución de la ingeniería y les traslada los riesgos, eso relativamente les transmite una responsabilidad a ellos, para que la solución constructiva aprobada por interventoría sea la que ellos materialicen y se encarguen de entregarnos una disponibilidad de infraestructura en el marco de los plazos que el contrato establece para cada unidad funcional, ese proceso es de seguimiento cotidiano, pero no escapa a que situaciones en esa malla vial se puedan ver afectadas en procesos constructivos,

cuando revisamos los temas de resiliencia entre la infraestructura concesionada e infraestructura desarrollada por una pública encontramos unas ventajas importantes, eso es parte del modelo concesionado, esta concesión tiene 30 kilómetros en su totalidad en Antioquia, 3.2 billones, inicia contrato en 2014, con un plazo de 25 años y esperaríamos en 2029 estando en reversión de esa concesión, al interior del link que les enviamos en la respuesta del cuestionario, se encuentra el detalle de cada una de las concesiones y en el ANIsco (Plataforma web de georreferenciación digital desarrollada por la ANI) también se puede consultar día a día el estado de avance y el ejercicio de aplicación de recursos, que cada una de la concesiones está generando.

Autopista al río Magdalena 2 de Puerto Berrío a Remedios empezó en 2015, a 25 años, estimando el término 2040, está en etapa preoperativa y en fase de construcción, 144 kilómetros concesionados de los cuales 127 están en Antioquia y otros en departamentos diferentes a Bolívar. Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó es un proyecto espectacular, 4.2 billones de pesos, a 25 años, fecha estimada de terminación o reversión 2040 en etapa preoperativa y en fase de construcción 151 kilómetros de concesión de los cuales 10.4 están en Antioquia y permite conectar obviamente la zona petrolera del país de Barrancabermeja al centro del país. Autopista al mar 1, las vías concesionadas a cargo del Invías que administramos, Peñalisa-Cañas Gordas, un corredor que tiene 3.6 billones, valor total del contrato, 181 kilómetros completamente en Antioquia, estamos en este momento en operación y mantenimiento; proyecto Antioquia-Bolívar tenemos un corredor que va de Caucasia a Cruz del Viso, tiene 8 unidades funcionales, una zona asociada a la complejidad por la existencia de ciénaga, río y la zona de Urabá, la extensión de la concesión de 34 años, el contrato fue adjudicado y firmado en 2015 y la fecha estimada de terminación es en 2049, son 4.4 billones de pesos y los kilómetros concesionados de este contrato son 504, de los cuales hay 2.3 en Antioquia y 36 en Bolívar. La IP Vías del Nus está completamente en Antioquia de Bello al Alto de Dolores con una extensión a Don Matías, está en etapa operativa, en fase de operación y mantenimiento a 30 años firmada en 2016 hasta 2046, con un proyecto que suma 4 billones de pesos, ahí tenemos la ubicación de las unidades y en casi todos ubicamos la localización de los peajes, que es de alguna manera el ejercicio cotidiano que realizamos de conciliación con las comunidades; Puerta de Hierro- Cruz del Viso está en operación y mantenimiento, con fecha de inicio 2015, 25 años al igual que el anterior y si no se alcanza el valor presente del ingreso de los peajes, se puede extender 4 años, es un contrato del orden de 2 billones de pesos de los cuales tenemos 202 kilómetros completamente en el departamento de Bolívar; autopista conexión norte es un proyecto en etapa preoperativa, 25 años, 2 billones de pesos, 145 kilómetros y se extingue o revierte en el año 2040. La IP del Caribe, un corredor de Cartagena a Barranquilla y el corredor de carga, esta iniciativa

privada inició en 2021, en este momento estamos en un esquema de conciliación con el concesionario y las comunidades, para la instalación del peaje y la redefinición del alcance, inicialmente tiene previstos 256 kilómetros, en operación, mantenimiento y construcción, pero allí a raíz de la emergencia se nos ha presentado un tema que llamo: resistencia natural al pago de tributos, el tema de los peajes. Lo tengo que decir acá, infortunadamente cuando visito las comunidades suelo decir: soy el portador de malas noticias en el corto plazo, pero de buenas en el largo plazo. Para hacer las obras tenemos que recoger peaje, pero para que las obras se vean tenemos que honrar el compromiso que como Estado, representantes nuestros en el pasado acordaron con concesionarios e inversores en el extranjero, si nosotros quitamos ese mecanismo, estamos erosionando la confiabilidad del esquema y limitando la posibilidad que nuevas obras se desarrollen, sin desconocer que existan mecanismos alternos, que estamos incorporando y que el pasado Gobierno dejó habilitados con acompañamiento del Congreso de la República, esquemas como la valorización, el uso de plusvalías y la distribución de una asignación de parte de ese costo en los beneficiarios directos en las zonas de influencia que son los propietarios de la tierra, eso ya sucede en Bogotá, en Antioquia, en Medellín, en muchas partes del país a nivel territorial, subnacional la valorización es un elemento viable; hubo una situación desafortunada con la valorización nacional que se sustrajo el ordenamiento jurídico, el Gobierno anterior y un equipo de trabajo en Hacienda y en el ministerio se viabilizó técnica y jurídicamente el mecanismo y lo tenemos como una fuente alterna, pero mientras no se pueda reemplazar el peaje va a seguir siendo una necesidad, porque es la cuota de sostenimiento de nuestros apartamentos o nuestras casas, hay que cubrir costos mínimos para que el apartamento siga estando en pie, con la carretera pasa lo mismo y ese recurso cubre los servicios complementarios: grúas, carretilleros, atención de ambulancias y emergencias, líneas de atención y adicionalmente la disposición de la señalización, la demarcación y el mantenimiento periódico y preventivo, las inversiones recurrentes de ese contrato después de que entre en etapa de operación y mantenimiento; este corredor está previsto a 35 años y el valor del contrato es de 6.2 billones de pesos a precios de 2022, son 256 kilómetros que en este momento estamos en revisión con el concesionario, para efectos de ajustar el alcance, porque por tratarse de una IP tuvimos una resistencia fuerte en algunas comunidades, para la instalación de nuevos peajes y eso lo que hace es que tengamos que reducir alcance, sobre eso estamos en conversaciones. Y creo que esta es la última: Armenia-Pereira-Manizales, contrato 113 del /97, en este hay un detalle más fino, el valor del proyecto 1.5 billones, firma del contrato en 1997, esta es una concesión que ya está por revertirse, fue exactamente la del puente del inconveniente que tuvimos la semana pasada, vengo de atender esa afectación, 185 kilómetros en una concesión que ya esté relativamente madura, que tiene una aceptación

de pago tranquila, las obras se han visto y salvo esta situación infortunada que está siendo objeto de investigación, la vía ha estado funcionando de manera adecuada, es lo que tenemos de balance de los 15 proyectos en ejecución. Ahora los proyectos en estructuración, estas son 2 áreas diferentes de la ANI y esto es lo que viene en curso; ese equipo de estructuración se encarga de estar en nuevos proyectos y recibir iniciativas privadas o recibir APP. ¿Qué tenemos en este momento en evaluación de factibilidad? Por un lado, la IP ruta del agua es un proyecto por iniciativa privada 135 kilómetros, 54 kilómetros de construcción de calzada sencilla, operación y mantenimiento de 370 kilómetros y estamos en este momento en revisión previa, tiene un camino que debe surtirse primero al interior entre los equipos técnicos que hacen la propuesta, el equipo de la ANI y la documentación que debe surtirse ante ciertas entidades, para tener un punto de maduración frente a lo que es la factibilidad, hacemos una revisión, ya pasó a la siguiente etapa que es la prefactibilidad, el originador está desarrollando estudios de detalle sobre la base de un alcance que se acordó en factibilidad y con esa información empieza a revisar el programa de obras, el esquema financiero y los mecanismos de financiación y de pago de esa infraestructura, actualmente estamos en revisión de observaciones que realizó el equipo evaluador por parte del originador y estamos en evaluación de esa iniciativa.

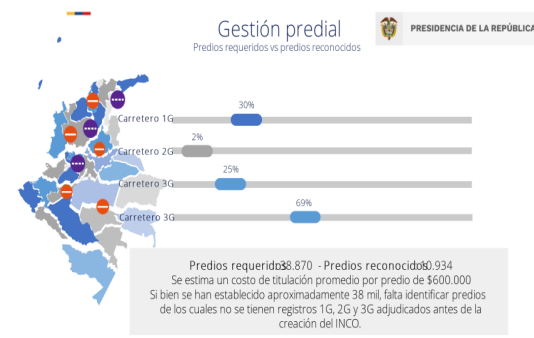
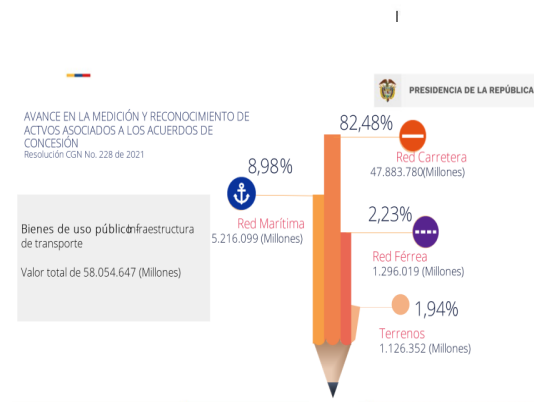
Conexión de Puerto Nare que es una iniciativa en prefactibilidad 33 kilómetros de origen destino de operación y mantenimiento de 33 kilómetros, reconstrucción de 1.5 años, 3 años de construcción y concesión a 30 años, estamos revisando temas ambientales y prefactibilidad si se requieren consultas previas, hay 108 predios afectados con el proyecto que se está proponiendo, hay un peaje nuevo y actualmente no hay un peaje que sirva de activo, para viabilizar este proyecto se necesita que se plantee el ejercicio de una nueva fuente de pago en el peaje, porque esta es netamente una iniciativa privada; conexión centro, 53 kilómetros entre Calarcá y La Paila justamente donde se presentó el evento, 164 kilómetros como origen destino, construcción de la segunda calzada de 33 kilómetros, operación y mantenimiento de los 164 kilómetros, una pre-construcción de 1.5 años y 30 de concesión, la factibilidad se entregará en junio 2023.

Esa factibilidad la recibe el equipo nuestro y si encuentra objeciones puede objetar o puede darse el caso que el originador por efectos de ausencia de información, porque no ha logrado cierres, pida plazo adicional, ahí se requiere como en todos licencia ambiental y paga, hay 700 predios identificados con afectación del proyecto y estamos pendientes de definir si se requieren consultas previas y trabaja sobre los peajes existentes, seguramente el modelo aumenta el valor del peaje o sobre ese mismo esquema extiende en el tiempo el cobro del mismo, para garantizar que la obra se pueda materializar. Este tipo de esquemas son los que en

su momento haremos el acuerdo con compradores público-privados para estudiar si hay una mayor conveniencia en desarrollarlo por esquemas alternos que hemos denominado de sexta generación, esto es básicamente lo que les quería dejar de los 15 proyectos más lo que tenemos de reestructuración. Muchas gracias, Presidente.



Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Comargo Ariana.



Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Comargo Ariana.

PLAN DE TRABAJO
Cronograma 2023 - 2024

Modo Portuario

- Imputación técnica y financiera de inversiones
- Bajas de activos y reemplazos
- Reversiones al INVIAS
- Determinación de vidas útiles

Gestión Predial

- Predios requeridos: 670
- Carretero: 756
- Férreo: 114
- Predios reconocidos: 934
- Carretero: 842
- Férreo: 92

Modo Carretero

- Determinación de vidas útiles
- Reversiones al INVIAS
- Diferencial de Recaudos DR's

Modo Férreo

- Estimación del deterioro de los activos
- Determinación de vidas útiles
- Determinación predios antiguos

Incorporación de activos entregados por la Titular

- Carretero: 9 Proyectos
- Puertos: 6 Proyectos
- Férreo: 2 Proyectos

LIMITANTES
Resolución CGN No. 228 de 2021

Información predial
Altos costos y dificultad para el levantamiento de la información proyectual que no cuentan con la documentación idónea para el reconocimiento y registro contable.

Reporte de Información
El escampear el reporte de la información por parte de los concesionarios es anterior la Resolución No. 228 de 2021, por lo tanto, dificulta la obtención de la información.

Vidas Útiles
Ausencia de metodologías efectivas para la estimación de vidas útiles y depreciaciones para los diferentes modos de transporte.

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Suárez.

Proyectos viales en jurisdicción parcial y/o total en los Departamentos de Antioquia y Bolívar

Nº	GENERACIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO VIAL	NOMBRE DEL CONCESIONARIO	Nº DEL CONTRATO
1	PRIMERA	DESARROLLO VIAL DEL ORIENTE DE MEDULLIN	DOMINIO S.A.	275 de 2016
2	TERCERA	PUERTO DEL SECTOR 2	VIA SA CONCESIONARIA S.A.	307 de 2016
3	CUARTA	CARTAGENA - BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR LA PROSPERIDAD	CONCESION COPIRES CARTAGENA - BARRANQUILLA S.A.S.	004 de 2014
4	CUARTA	AUTOPISTA AL MAR 2	AUTOPISTA URUBÁ S.A.S.	018 de 2015
5	CUARTA	AUTOPISTA CONDON INCIFICO 1	CONCESIONARIA VIAL DEL INCIFICO S.A.S.	307 de 2016
6	CUARTA	AUTOPISTA CONDON INCIFICO 2	CONCESION LA PINOYA S.A.S.	006 de 2014
7	CUARTA	AUTOPISTA CONDON INCIFICO 3	CONCESION INCIFICO TRES S.A.S.	006 de 2014
8	CUARTA	AUTOPISTA AL RIO MANIZALÉN 1	AUTOPISTA RIO MANIZALÉN S.A.S.	008 de 2014
9	CUARTA	RECOMANDEME - BARRANQUILLA - YONDO	CONCESIONARIA VIAL DEL OCCIDENTE S.A.S.	013 de 2015
10	CUARTA	AUTOPISTA AL MAR 1	DESARROLLO VIAL AL MAR S.A.S.	014 de 2015
11	CUARTA	IP - ANTIOQUIA - BENSUAR	CONCESION RUTA MAR SA S CONDOM S.A.S.	016 de 2015
12	CUARTA	IP - SAN DE NÚÑEZ	CONCESION VIAL SAN DE NÚÑEZ S.A.S.	001 de 2016
13	CUARTA	PUERTA DE HIERRO - CRUZ DEL VISO	CONCESIONARIA VALMONTES DE MARÍA S.A.S.	007 de 2015
14	CUARTA	AUTOPISTA CONDON NOROCCIDENTAL	AUTOPISTA DEL NOROCCIDENTE S.A.S.	008 de 2014
15	CUARTA	IP - AUTOPISTA DEL CARIBE COPRESA DE CARTAGENA (RUTA CÁMERO)	BARRANQUILLA - AUTOPISTA DEL CARIBE S.A.S.	002 de 2021

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Suárez.

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Estado del Proyecto	Fecha de Inicio del Proyecto	Fecha de Término del Proyecto	Valor del Proyecto (COP)	Valor del Proyecto (USD)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)
DEVELOPEMENTO VIAL DEL ORIENTE DE MEDULLIN	Operativo	2016	2016	1.200.000.000.000	1.200.000.000.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Suárez.

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Estado del Proyecto	Fecha de Inicio del Proyecto	Fecha de Término del Proyecto	Valor del Proyecto (COP)	Valor del Proyecto (USD)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)
CARTAGENA BARRANQUILLA Y CORONAVAR DE LA PROSPERIDAD	Operativo	2014	2014	4.100.000.000.000	4.100.000.000.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000	4.100.000

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Suárez.

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Estado del Proyecto	Fecha de Inicio del Proyecto	Fecha de Término del Proyecto	Valor del Proyecto (COP)	Valor del Proyecto (USD)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)
RUTA DE SAN DIEGO 3	Operativo	2016	2016	1.200.000.000.000	1.200.000.000.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Suárez.

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Estado del Proyecto	Fecha de Inicio del Proyecto	Fecha de Término del Proyecto	Valor del Proyecto (COP)	Valor del Proyecto (USD)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE DÓLARES)	Valor del Proyecto (MILLONES DE EUROS)	Valor del Proyecto (MILLONES DE YENES)
AUTOPISTA AL MAR 2	Operativo	2015	2015	1.200.000.000.000	1.200.000.000.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Suárez.

Autopista Conexión Pacífico 1

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 1	Completado	10/10/2014	25 años	03/10/2034	1.330.000.000.000,00 Paseo de la Cruz, 2022	96,70	96,70	NA	NA

Autopista Conexión Pacífico 2

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 2	Completado	10/10/2014	25 años	03/10/2034	286.000.000.000,00 Paseo de la Cruz, 2022	96,30	96,30	NA	NA

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura: (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sosa.

Autopista Conexión Pacífico 3

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 3	Completado	01/10/2014	25 años	01/10/2034	10.800.000.000,00 Paseo de la Cruz, 2022	140,00	140,00	NA	NA

Autopista al Río Magdalena 2

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2	En etapa de licitación	10/10/2014	25 años	10/10/2034	80.000.000.000,00 Paseo de la Cruz, 2022	146	146	137	NA

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura: (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sosa.

Escuadrero Barranabombay - Nandi

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
ESCUADERO BARRANABOMBAY - NANDI	En etapa de licitación	10/10/2014	25 años	10/10/2034	90.000.000.000,00 Paseo de la Cruz, 2022	101,4	101,4	137	NA

Autopista al Mar 1

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
AUTOPISTA AL MAR 1	En etapa de licitación	10/10/2014	25 años	10/10/2034	10.000.000.000,00 Paseo de la Cruz, 2022	140	140	NA	NA

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura: (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sosa.

IP Antioquia - Bolívar

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
IP ANTIOQUIA - BOLÍVAR	En etapa de licitación	21/10/2015	34 años	21/10/2049	4.338.075.794,00 Paseo de la Cruz, 2022	504,00	230	35,00	NA

IP VÍAS DEL NOROCCIDENTE

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del proyecto	Estado del proyecto	Fecha de inicio de ejecución	Fecha de finalización de ejecución	Fecha de inicio de explotación	VALOR TOTAL DEL CONTRATO (MILLONES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES)	Costo por kilómetro	Longitud del proyecto (km)	Velocidad (km/h)	Modo de operación
IP VÍAS DEL NOROCCIDENTE	En etapa de licitación	03/03/2016	31 años	03/03/2047	1.841.985.262,34 Paseo de la Cruz, 2022	107,00	157,00	NA	NA

Citación al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura: (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sosa.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Ubicación	Fecha de Inicio de Construcción	Fecha de Inicio de Operación	Valor del Proyecto (Miles de millones de Pesos)	Longitud del Proyecto (Km)	Tipos de Obras	Estado	IP de Inicio de Operación
PUENTE DE HUEVO - PALMAR DE VARELA Y CEREZO - CRUZ DEL VICO	El Valle de Cauca - Buenaventura	16/08/2011	16/08/2014	143.965.561.124	143.965.561.124	143.965.561.124	100%	16/08/2014

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Ubicación	Fecha de Inicio de Construcción	Fecha de Inicio de Operación	Valor del Proyecto (Miles de millones de Pesos)	Longitud del Proyecto (Km)	Tipos de Obras	Estado	IP de Inicio de Operación
AUTOPISTA CONEXIÓN NOROCCIDENTAL	Antioquia - Medellín	20/08/2011	27/08/2014	432.000.000.000	143.965.561.124	143.965.561.124	100%	16/08/2014

Citação al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sierra.

PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Ubicación	Fecha de Inicio de Construcción	Fecha de Inicio de Operación	Valor del Proyecto (Miles de millones de Pesos)	Longitud del Proyecto (Km)	Tipos de Obras	Estado	IP de Inicio de Operación
IP AUTOPISTA DEL CARIBE - CORREDOR DE CARGA CARTAGENA - BARRANQUILLA	Antioquia - Cartagena	20/10/2011	27/08/2014	175.965.561.124	143.965.561.124	143.965.561.124	100%	16/08/2014

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DESARROLLO VIAL ARMENIA PEREIRA MANIZALES

Contrato No. 0113 de 1997

Citação al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sierra.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Mapa general y datos del proyecto

Nombre del Proyecto	Ubicación	Fecha de Inicio de Construcción	Fecha de Inicio de Operación	Valor del Proyecto (Miles de millones de Pesos)	Longitud del Proyecto (Km)	Tipos de Obras	Estado	IP de Inicio de Operación
ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES	Antioquia - Pereira	21/04/1997	04/08/1998	11.524	136,5	136,5	100%	16/08/2014

Citação al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sierra.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

IP Ruta del Agua

Estado del Proyecto: Evaluación de la Factibilidad

Tipo de proyecto: APP Iniciativa Privada

Longitud Origen Destino:	155,5 Km
Construcción Calzada sencilla:	54 Km
Mejoramiento Calzada existente:	0 Km
Rehabilitación Calzada existente:	51 Km
Operación y Mantenimiento:	370 Km
Duración PreConstrucción:	1 año
Duración Construcción:	7 años
Duración Concesión:	40 años
Empleos directos generados:	7.300
Empleos indirectos generados:	4.900

Puntos importantes durante la estructuración

- ✓ La estructuración identificó que se deberá tramitar Licencia Ambiental, Permisos de Sustracción y PAGA.
- ✓ 511 predios identificados con afectación del proyecto.
- ✓ No requiere consultas previas
- ✓ Sin peajes nuevos.
- ✓ 4 peajes existentes
- ✓ Actualmente se están respondiendo las observaciones realizadas a la evaluación, por parte del originador.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

IP Conexión Centro

Estado del Proyecto: Elaboración de Estudios de Factibilidad

Tipo de proyecto: APP Iniciativa Privada

Longitud Origen Destino:	164 Km
Construcción Segunda Calzada:	72,6 Km
Construcción Bobas Calzadas:	8 Km
Operación y Mantenimiento:	164 Km
Duración PreConstrucción:	1,5 años
Duración Construcción:	5 años
Duración Concesión:	30 años

Puntos importantes durante la estructuración

- ✓ Los Estudios de Factibilidad se entregaron en junio de 2023.
- ✓ La estructuración identificó que se deberá tramitar Licencia Ambiental y PAGA.
- ✓ 695 predios identificados con afectación del proyecto.
- ✓ Pendiente definir si requiere consultas previas.
- ✓ Sin peajes nuevos
- ✓ 6 peajes existentes

Citação al presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura. (ANI)
Doctor William Fernando Camargo Sierra.

IP Conexión Centro

ALCANCE

Construcción, operación y mantenimiento de la segunda calzada Calarcá - La Paila en una longitud aproximada de 52,6 km. Construcción, operación y mantenimiento de la variante Calarcá en doble calzada en una longitud aproximada de 8 km. Construcción, operación y mantenimiento de la segunda calzada Tarapacá - Chinchiná (4Km) más la Construcción, operación y mantenimiento de la segunda Calzada Variante Condina en Pereira (16 Km); así como la operación y mantenimiento de los 164 km que pertenecen a Autopistas del Café, una vez se revierta el contrato 113 de 1997.

Sector	Longitud Origen-Destino (Km)	Intervención
Manizales- Pereira-Amenia - Calarcá- La Paila	164	Operación y Mantenimiento
Tarapacá- Chinchina	4	Construcción Segunda Calzada
Pereira (VarianteCondina)	16	Construcción Segunda Calzada
La Paila- La Hemadura	30	Construcción Segunda Calzada
La Hemadura- Barcelona	18	Construcción Segunda Calzada
Barcelona- Calarcá	4,6 8	Construcción Par Vial La Belleza Construcción Variante Calarcá Doble Calzada



Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

A usted, Presidente, por su intervención. Le damos el uso de la palabra a los Representantes que deseen intervenir, concedo el uso de la palabra al representante Diego Patiño Amariles, por el departamento de Risaralda.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Gracias, Presidente, buenos días para todos y todas, no cabe ninguna duda de que dotar a un país de la infraestructura de la cual tiene a cargo la ANI es fundamental para su crecimiento económico, para el desarrollo social y darle oportunidades a la parte territorial que no está en capacidad de adelantar este tipo de proyectos, veo con beneplácito que este gobierno está en el propósito de adelantar proyectos por las IP y APP, había cierta duda si el proceso continuaría, el anuncio que usted acaba de hacer me parece importante, porque veo que ha faltado un poco de difusión, pues no hay sino 2 proyectos en este proceso de presentar iniciativas y vale la pena que el Gobierno Nacional sea más agresivo en poder manifestar la tranquilidad y creo que la preocupación, como usted lo ha manifestado, de la instalación de peajes es una de las preocupaciones del inversor y creo que a buena hora, están pensando en el mecanismo de la valorización, de la plusvalía, porque no hay algo que valore más que una vía y además está beneficiando al pequeño y al grande,

porque estos proyectos atraviesan zonas del país que son productivas, que son suburbanas y que se han venido beneficiando y no les ha tocado cancelar ningún centavo, por los proyectos que se han adelantado.

En el propósito de este Gobierno de impulsar el turismo, que más que tener buenas vías para podernos desplazar a nosotros y a los que nos visitan, me voy a detener con el respeto de ustedes en el tema de autopistas del Café, me parece que debe tener una serie de unidades funcionales, como usted las denomina, que no sea solamente la que es fundamental que me parece que ese cuello de botella se está armando en Calarcá, con el túnel de La Línea y con la doble calzada Bogotá-Calarcá y es inaudito que no hayamos empezado aún, pero ya hay una iniciativa y es fundamental para llegar más rápido al Puerto de Buenaventura y al sur del país.

Permítame ponerlo en contexto, hay unos proyectos importantes en la región que requieren ser tenidos en cuenta por parte de la ANI y del que está haciendo la oferta, me parece que este Gobierno está interesado en sacar adelante la autopista del Café, ahí no hay una conexión establecida que permita agregársela al proyecto, de por sí ya ha demandado importantes recursos que podrían ser parte como unidad funcional de la concesión nueva que se pueda adelantar, hay un tema que nos preocupa a los pereiranos, es la movilidad, hoy la concesión está utilizando el viaducto Pereira-Dosquebradas, un viaducto que colapsó porque con la puesta en funcionamiento del transporte masivo, que es la ruta de comunicación, he venido solicitando la necesidad de que en ese futuro proyecto se contemple esa unidad funcional entre Pereira-Dosquebradas, en la respuesta que nos dio la ANI se salió por la tangente, dejó una responsabilidad local y pueden tener razón, pero ese es un proyecto que no somos capaces de sacar adelante, porque los recursos de estas entidades territoriales es supremamente escaso, tenemos que volver a tener, Presidente, para poder lograrlo, porque cuando se observa las concesiones vigentes, la gran mayoría están en Antioquia y eso no es gratuito, no es porque los proyectos den la capacidad de retorno, es porque hay voluntad política de los Gobiernos anteriores que cumplieron el propósito de sacarlo adelante, llevo en el Congreso de la República 20 años y de las autopistas de la Montaña estamos hablando desde el gobierno Uribe, hay que tener voluntad política y es lo que pido, señor Presidente, tengamos voluntad política de analizar que esa unidad funcional entre Pereira-Dosquebradas sea una de las concesiones de la nueva autopista del Café, se lo digo porque hoy tenemos un problema que teníamos hace 30 años que de alguna manera quedó solucionado con el viaducto, pero que hoy volvemos a tener de una manera grave, porque usted sabe que el parque automotor en Colombia ha aumentado en forma vertiginosa y mucho más en una zona donde tenemos población mayor y además tenemos presencia del turismo de forma significativa en el Eje Cafetero, y permítanme

tocar un tema que usted lo tocó tangencial, pero también es fundamental, es inconcebible que el corredor férreo entre Zarzal, Cartago, La Virginia, La Felicia no esté en operación porque en algún momento no se pudieron adquirir uno o dos predios en el municipio de Pereira, estando la vía recuperada hasta La Felicia me parece que hay que ponerle más interés, a ver si ese trayecto se termina, creo que la inversión es mínima de lo que hay que hacer y sé de las dificultades que han tenido con los operadores, que uno de ellos se siniestró y no pudo continuar con el proceso, pero sí le pediría, señor Presidente de la ANI, que tenga presente este tramo porque lo que falta por hacer es muy poco y lo que se está perdiendo en operación de ese corredor férreo es mucho, por lo tanto, le agradecería que se tengan muy pendientes esos dos proyectos, agradecerle su presencia y sobre todo la voluntad política que en este país se pueda contar con la inversión privada, para sacar adelante los megaproyectos en los diferentes modos de transporte que tiene el país. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Gracias, doctor Diego Patiño, tiene el uso de la palabra el Representante David Niño.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Fernando Niño Mendoza:

Gracias, señor Presidente, un buen día a todos los miembros de la Comisión Legal de Cuentas. Doctor William Camargo, bienvenido a esta Comisión, quiero resaltar su presencia y la profundidad con la que presenta el informe a la Comisión, que demuestra que está comprometido con resolver los problemas contables y el estado en que se encuentran las concesiones a lo largo del país y de hacer la conciliación con las comunidades por los modos como se les va a cobrar el desarrollo y la construcción de las obras públicas. Sobre el primer punto que trato que es el tema contable, me gustaría saber qué metas tiene establecidas en el área administrativa para cumplir con algo que ha dicho la Contaduría General de la Nación sobre la determinación de los bienes, la clarificación de los predios de uso público, ¿cuánto tiempo se va a llevar la ANI haciendo este ejercicio?, ¿cuándo vamos a tener metas tangibles? y ¿si se van a alcanzar los objetivos que por tanto tiempo se vienen solicitando por parte de la Contaduría General de la Nación? Aquí va a tener unos miembros de la Comisión haciéndole seguimiento, para que, en el periodo de este Gobierno, durante el periodo que usted se encuentre en la presidencia de la ANI, se pueda presentar ese logro a todos los colombianos.

Sobre el segundo punto que se trató en la sesión, que es el estado de las concesiones, me preocupa la seguridad jurídica que se le pueda dar a las personas que hoy tienen los contratos de APP (Asociaciones Público-Privadas) o de IP (Iniciativa Privada), o que postulen o se postulen a las APP a futuro por

los problemas que se están presentando con los establecimientos de los peajes, en Bolívar voy a resaltar 3 ejemplos: Vía Cartagena-Barranquilla, circunvalar de la Prosperidad, que es de cuarta generación, la tercera que nos presentó en el informe es la 004 de 2014. Lo primero, en el tramo de la vía hay 2 peajes y cada uno tiene costos diferentes, el que está en Bolívar es más costoso y genera un rechazo en las comunidades, además, el establecimiento de una tarifa diferencial, por el ejercicio de valoración que usted ha presentado, que puede ser uno de los alivios en la inversión de estas obras, para conseguir un tributo de financiación que no es claro con las dos comunidades, la del Atlántico y la de Bolívar, eso también genera rechazo, preguntaría: ¿por qué si estos proyectos tienen una fase de planeación, una fase de concertación, una fase de diálogo con la comunidad, hoy recibimos cuando se hace la inversión, cuando hace la operación y el mantenimiento las comunidades vuelven, reclaman, rechazan el establecimiento porque no se le da solución a sus peticiones por mucho tiempo y es lo que genera ese conflicto social entre las autoridades, la ANI, muchas veces la Fuerza Pública y los miembros de la comunidad, resalto que usted dice hoy; “estoy tratando de resolverle a las comunidades estos problemas jurídicos y buscarle solución”, le recomendaría que el establecimiento sea una tarifa diferencial y en las comunidades es una solución que se puede concertar y puede dar unos logros, unos beneficios para que se sigan desarrollando estos proyectos tan importantes, en la vía Puerta de Hierro y Cruz del Viso sucede lo mismo con los habitantes del municipio de Turbaná, que también reclaman una tarifa diferencial y se alzan en protestas, porque no ven una respuesta, ahí le dejo la inquietud, la incógnita para que se le pueda dar una respuesta a la comunidad.

En la autopista del Caribe, corredor de carga a Cartagena, ahí tenemos el problema del peaje Turbaco, levantaron las talanqueras; el Estado no puede dar un paso hacia adelante y dos hacia atrás, no pueden cobrar peaje por un año, luego se levantan las talanqueras ¿cuándo se va a volver a lograr ese peaje?, ¿a dónde se van a trasladar? Donde se trasladen, las comunidades se van a ver afectadas, hoy Turbaco no lo quiere, Arjuna no lo quiere y ¿dónde más se puede colocar? Si se hace una concertación para una tarifa diferencial, que son comunidades que están muy cercanas se puede encontrar una solución, pero ese diálogo no se puede hacer, sino después de que la concesión esté firmada y a la vía se le esté haciendo mantenimiento y ven que tienen sus ambulancias, su infraestructura, que se le están prestando servicios a los usuarios de la vía y eso se va a reflejar en disminuir los beneficios para la obra y los beneficios por conectividad vial en todo el país. Cuento con todo mi apoyo para resolver los problemas con las comunidades del departamento de Bolívar, de donde vengo, pero también le dejo la inquietud, porque me lo han manifestado las comunidades, que el establecimiento de una tarifa diferencial y un diálogo de frente con

las comunidades, puede ser una solución para estos problemas que se han venido presentando. Muchas gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

A usted, Representante. Tiene el uso de la palabra la Representante María del Mar Pizarro.

Hace uso de la palabra la honorable Representante María del Mar Pizarro García:

Buenos días, honorables Representantes, a la Mesa Directiva y a las entidades del Gobierno Nacional, agradezco a las entidades por acompañarnos hoy, interesante conocer los avances que han tenido, sin embargo, quiero preguntar acerca del cuestionario que enviamos, la primera pregunta ¿cuál ha sido el avance en la aplicación de la Resolución 228 del 15 de diciembre de 2021? En esta resolución, como ustedes lo saben, lo que estábamos intentando hacer es en algún momento fenecer las cuentas del Estado y vemos que entidades como la ANI, el Invías, el Inpec y muchas otras hacen este proceso bastante difícil, porque no tenemos la forma de recoger la información necesaria para llevar a buen término el fenecimiento de dichas cuentas, lo cual quiere decir que las cuentas de la nación de cierta manera no son ciertas o verificables, no estoy diciendo que esa responsabilidad recaiga sobre las personas que están acá, pero lo que sí creo es que tenemos que tener un plan cierto y certero de cómo vamos a fenecer estas cuentas, por esta razón, quisiera preguntarle a la Contraloría General de la República ¿cuál ha sido el avance en el control fiscal de las cuentas a estas entidades? Lo segundo, preguntarle al señor Contador General de la Nación ¿cuánto se ha contabilizado de esto? Para saber cómo se va el patrimonio general de la nación, quisiera saber cuál ha sido el avance de las entidades con respecto a la aplicación de la resolución al cumplimiento de la misma, debo con mucho respeto halarle las orejas al Invías, porque para mí la respuesta al cuestionario no es suficiente, me parece que queda en las mismas, ¿qué está haciendo el Invías?, ¿cuál es su plan de acción? Lo he dicho muchas veces al presupuesto, al Ministerio de Hacienda que esto es un problema macro, se trata de las entidades, de cómo vamos a sincerarnos con las cuentas de la nación, lo que veo, y no sé si me equivoco, es que le hacemos en esta Comisión el control a las entidades, pero no tenemos un plan de acción que nos diga en qué momento podemos empezar a fenecer estas cuentas, comprendo que es un golpe duro para las finanzas del Estado, pero quisiera entender cómo estamos avanzando en estos 2 temas, con respecto a los otros temas, nos referían que en Colombia hay una resistencia al pago de tributos, pero si comparamos los costos de los peajes en Colombia con los costos de peajes en Argentina, pagamos peajes mucho más costosos a comparación de otros países de la región y no sé si recuerdan el proyecto de la ruta al Sol, la mayoría de rutas están cerradas, siguen cobrando peajes costosos y hay que transitar a 40 kilómetros por hora de aquí a la Costa, por ejemplo, porque está lleno de huecos y quisiera entender qué estamos haciendo para que las concesiones no cobren peajes, cuando no están siendo eficientes en el mantenimiento de las vías.

Por último, aplaudo la intensión de Invías de hacerle un seguimiento en tiempo real a las obras de infraestructura, pero tengo entendido y es otra pregunta para el señor Contralor, eso lo hace la DIARI (Dirección de Información y Análisis de Reacción Inmediata), tiene control en tiempo real de las obras de infraestructura, si la DIARI lo hace, no sé, si es una información pública y lo es cómo hacemos si las entidades pueden hacer uso de este seguimiento real que ya existe, pero que lo haga la ANI e Invías por su lado cuando ya lo hace la Contraloría General de la República es duplicar esfuerzos de la nación o ¿cómo ven ustedes este tema? Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Gracias, Representante. Hacer uso de la palabra la Representante Saray Robayo, por el departamento de Córdoba.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Saray Elena Robayo Bechara:

Buenos días, gracias, Presidente, bienvenidos a los colegas, un saludo. Quiero ser concreta en las preguntas que voy a hacer y van dirigidas a las concesiones APP. Quiero saber ¿qué está haciendo la ANI para compensar a los concesionarios de APP de iniciativas privadas, sin recursos públicos como lo dicta el Decreto 050 en los artículos 2 y 3 para compensar estas concesiones? Segundo: considerando que los contratos de iniciativas privadas sin recursos públicos tienen la prohibición, taxativa y lo expresa la Ley 1508 que es también de contingencia, no se pueden tocar los fondos de contingencia, ni cualquier otro fondo para suplir esto, ¿qué recursos piensa utilizar la ANI? Porque no nos podemos quedar en el aire y ya tenemos que ir aterrizando, una vez que estamos a punto de votar en un Plan Nacional de Desarrollo. Tercero: si la ANI ya ha verificado los contratos de iniciativa privada sin recursos públicos, ¿en qué etapa están?, ¿en la liquidación o terminación, precisamente por efectos del decreto? Cuarto: si la ANI Ha hecho análisis de prevención del daño antijurídico para estas demandas que seguramente van a surgir, porque eventualmente cuando se vean afectados van a demandar al Estado, que va a tener un impacto fiscal y va a ser un detrimento patrimonial del Estado, importante si esto no se ha revisado, ¿qué vamos a hacer como prevención para esto? Me preocupa porque nos van a quitar recursos que después harán falta, para mejorar las vías en todo el país. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Gracias, Representante, concedemos el uso de la palabra al doctor Luis Fernando Mejía, contralor delegado para la infraestructura.

Hace uso de la palabra el señor Contralor Delegado para la infraestructura de la Contraloría General de República, doctor Luis Fernando Mejía Gómez:

Gracias, señor Presidente, un cordial saludo para ustedes. A la Mesa Directiva de la Comisión Legal

de Cuentas, un saludo especial, a la señora Auditora General, el señor Contador General, cordial saludo, doctor William Camargo, un agradecimiento por la invitación en nombre del señor Contralor General de la República. Venimos con una tarea específica que es informarles a ustedes sobre los avances que desde la Contraloría General hemos evidenciado o no sobre la aplicación de la Resolución de la Contaduría General de la Nación, la Resolución 228, tenemos una pequeña presentación y les ruego el favor de que nos permitan mostrarla, porque ahí tenemos algunos contextos que nos permiten atender la misión que nos han encomendado, me está acompañando la directora de vigilancia fiscal, la doctora Carolina Sánchez, que cumple en la entidad casi 22 años y conoce muy bien el proceso de auditoría fiscal.

Empezamos por entender qué es una auditoría financiera de las que realiza la Contraloría General de la República, es importante porque hace parte del control fiscal posterior y selectivo, es un examen independiente, objetivo y confiable de la información financiera y contable que permite determinar si los estados financieros y el presupuesto de un sujeto de control, en el caso que tratamos hoy de la ANI se reflejan razonablemente los resultados, los flujos de efectivo, los cambios en su situación financiera y comprobar que en su elaboración y en las transacciones y movimientos que los originaron, se observaron y se cumplieron las normas prescritas por las autoridades competentes, dentro de esa definición nos movemos dentro de la auditorías financieras que realizamos todos los años, a las entidades sujetas de control que hacen parte de la sectorización por parte de la infraestructura, en este caso en particular estamos desarrollando una auditoría financiera a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, que comenzó el 24 de enero de 2023 y esperamos poderla terminar el 7 de julio 2023 y estamos auditando la vigencia 2022, en este momento estamos en la etapa de ejecución y el objetivo general es el que ustedes observan, evaluar y emitir una opinión sobre la razonabilidad sobre los estados financieros y la ejecución presupuestal por la vigencia 2022, para fenecer o no la cuenta fiscal, honorable Representante María del Mar Pizarro, que usted hablaba del tema.

Tenemos el listado de objetivos específicos, no los voy a leer todos, pero tiene mucho que ver con lo que ustedes quieren conocer acerca de esa Resolución 228 y para dar un poco de contexto, debemos aclarar que la Resolución 228 fue precedida por la Resolución 602 del 13 de diciembre de 2018, es decir, en este tema, doctor William Camargo, y venimos desde el año 2018 y esa resolución lo que buscaba era dar un periodo de transición para que las entidades concedentes tuvieran en ese momento hasta el 31 de diciembre 2022 para reconocer y medir los activos de infraestructura de transporte que se encontraban concesionados al 1° de enero de 2018, seguramente dentro de ese plazo, están inmersas las concesiones desde la primera hasta la cuarta generación, porque bien saben ustedes el programa de cuarta generación inicia en 2015, se ve claramente que se concedía un primer plazo para hacer todos los ajustes contables, que coincido con el ingeniero William Camargo, que no son sencillos, hay que reconocerlo, es un proceso que hay que comenzar y hay que concluir, por eso, coincido con lo que mencionaba el señor

Vicepresidente de la Comisión como la honorable Representante María del Mar Pizarro, en que hay que tener un plan de trabajo, una meta clara y un objetivo específico para saber cuándo vamos a terminar, porque indudablemente el plazo actual y entrando en el tema de la resolución, pues efectivamente nos da hasta 2024 y es probable que si no tenemos ese objetivo bien claro, nos veremos avocados a estar pensando en seguir extendiendo la transición.

La Resolución 228 nos concede ese nuevo plazo a 1° de diciembre de 2024, estamos a poco más de año y medio y, como usted lo mencionaba en su presentación, tiene bastantes retos, y desde la Contraloría General queremos llamar la atención e invitar a que se haga un esfuerzo adicional para poder concluir este ejercicio tan importante, ¿por qué es importante el ejercicio? Es porque en la auditoría financiera nos estamos encontrando con una realidad y es que nuestros contadores están revisando información financiera, contable y presupuestal y a raíz de esta resolución y en muchos casos no estamos pudiendo configurar hallazgos que existen, porque está la posibilidad por parte de la resolución de hacer esos ajustes.

Eso no quiere decir que los hallazgos eventualmente no existan, si usted mira los informes de auditoría que hemos entregado a la ANI usted se va a encontrar no con hallazgos relacionados a esta problemática, sino con párrafos de énfasis donde hacemos notar que si no existe esta resolución, habría hallazgos fiscales, es un llamado de atención que lo quiero hacer respetuosamente y compartirlo con los miembros de la Comisión, porque me parece un tema fundamental, considero que no es fácil y ya conocía el tema en años anteriores y creo que hay que hacer un esfuerzo para llevarlo a cabo, porque si no, tendremos la realidad financiera de las entidades, la verdadera realidad financiera.

Como nuestra tarea también es mostrar oportunidades de mejora, quiero compartir este cuadro de lo que es nuestra invitación a tomar la decisión de mejora, en ese cuadro ven los resultados de las auditorías financieras realizadas a la ANI en los últimos 4 años y ustedes encuentran la primera columna, es la del fenecimiento, no ha fenecido la cuenta en los últimos 4 años, no por causas que tengan que ver con la resolución, sino porque en esos ejercicios de 2018 a 2021 la opinión contable ha sido negativa y la opinión presupuestal ha fluctuado entre no razonable y con salvedades, significa que hay una gran oportunidad usted que tiene en sus manos la administración de la ANI de hacer un plan para que esto necesariamente cambie, porque indudablemente hay una tendencia al no fenecimiento de la cuenta fiscal que rinde la ANI, reitero que no tiene que ver con la posibilidad que está dando la resolución, los hallazgos que ustedes ven en la columna derecha no tienen nada que ver con la posibilidad que da la resolución, quiero que examinemos esta realidad, ingeniero William Camargo, con su equipo revise qué hay que hacer para que indudablemente la opinión contable pase de opinión negativa a positiva, porque a través de eso y mejorando el tema presupuestal, usted puede lograr algo que no han podido lograr sus antecesores en los últimos 4 años, les muestro lo que les mencionaba de los énfasis y en ese punto aunque no podemos configurar los hallazgos,

porque respetamos claramente la resolución, es una decisión que tenemos establecida si queremos hacer notar esos énfasis, en que hay dificultades en los estados financieros de la Agencia Nacional de Infraestructura y con eso quiero decir que mientras esté la resolución en vigencia, tendremos que seguir dejando esos párrafos de énfasis, si seguimos encontrando elementos contables y presupuestales que no son conformes.

Por último, me refiero a la manifestación que hizo la Representante María del Mar Pizarro, porque los avances, y coincido con usted, los ha habido, pero se necesita tener y contar con un plan de acción que defina para dónde vamos, es decir, que se conozca desde ya, si la ANI con su plan de acción va a lograr el 31 de diciembre de 2024 tener ajustadas todas sus cuentas, es lo primero. Segundo, también nos preguntaba sobre la duplicidad eventual que se puede presentar entre el seguimiento que se hace la DIARI (Dirección de Información y Análisis de Reacción Inmediata) de la Contraloría General y el seguimiento que tiene que hacer la ANI a través de sus interventores, y debo decirle que la obligación del seguimiento está en cabeza de la ANI, a través de su interventor y a través de los supervisores de la ANI a ese interventor, la DIARI efectivamente recibe una información en tiempo real en algunos casos, que sirve para el ejercicio de control fiscal y que nosotros desde la delegada de infraestructura utilizamos para nuestros ejercicios no solamente de las auditorías financieras, sino también de las auditorías de cumplimiento y de actuaciones especiales de fiscalización que estemos realizando. Con eso, señor Presidente, terminamos nuestra intervención, quedo atento a cualquier inquietud que se presente y nuevamente gracias por la invitación.

Auditorías Financieras / Resolución 228 de 2021 de la CGN
 Contraloría Delegada para el Sector Infraestructura
 25 de abril de 2023

Auditoría Financiera

Auditoría Financiera

La auditoría financiera hace parte del sistema de vigilancia y control fiscal **posterior y selectivo**. Es un examen **independiente, objetivo y confiable** de la información financiera y presupuestal que permite determinar si los estados financieros y el presupuesto de un sujeto de control reflejan razonablemente los resultados, los flujos de efectivo los cambios en su situación financiera; y comprobar que en su elaboración y en las transacciones y operaciones que los originaron, se observaron y cumplieron las **normas prescritas por las autoridades competentes**

Auditorías Financieras en curso:

Agencia Nacional de Infraestructura ANI

Fecha Inicio: 24 de enero de 2023
 Fecha Finalización: 7 de junio de 2023
 Vigencia: 2022
 Estado: En fase de Ejecución

Objetivo General

Evaluar y emitir una opinión sobre la razonabilidad de los Estados Financieros y ejecución presupuestal, vigencia 2022, para fenecer o no la cuenta fiscal.

Objetivos Específicos:

1. Expresar una opinión sobre si los estados financieros a 31 de diciembre de 2022, están preparados, en todos los aspectos significativos, de conformidad con el marco de información financiera o marco legal aplicable y si se encuentran libres de errores materiales, ya sea por fraude o error.
2. Verificar si la información presupuestal refleja la realidad de los hechos económicos ocurridos y emitir la opinión correspondiente, con corte al 31 de diciembre de 2022.
3. Evaluar las reservas presupuestales para efectos de su refundación.
4. Evaluar el control interno financiero y expresar un concepto.
5. Emitir fenecimiento o no sobre la cuenta fiscal rendida por el sujeto de control.
6. Evaluar el cumplimiento y efectividad de las acciones del plan de mejoramiento presentado a la CGR en el SIRECI, con corte 31 de diciembre de 2022. ...

Resolución Nro. 602 (13 de diciembre de 2018) CGN

Resolución 602 de 2018:

Por la cual se incorpora, al Marco Normativo para Entidades de Gobierno, el Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte y se modifica el Catálogo General de Cuentas de dicho Marco Normativo.

Transitorio. Las entidades concedentes tendrán hasta el **31 de diciembre de 2022** para reconocer y medir los activos de infraestructura de transporte que se encontraban concesionados al 1 de enero de 2018, junto con los pasivos asociados a estos, conforme al Marco Normativo para Entidades de Gobierno.

Las entidades titulares que tengan reconocidos activos de infraestructura de transporte que hayan sido entregados con anterioridad al 1 de enero de 2018 a una entidad concedente tendrán hasta el **31 de diciembre de 2021** para identificar y desincorporar los activos y remitir a la entidad concedente la información para la respectiva incorporación.



Objetivo Resolución:

Modificar el artículo 7º Transitorio de la Resolución 602 de 2018:

1. Las entidades concedentes tendrán hasta el **31 de diciembre de 2024** para reconocer y medir los activos de infraestructura de transporte que se encontraban concesionados al 1 de enero de 2018, junto con los pasivos asociados a estos, conforme al Marco Normativo para Entidades de Gobierno.
2. Las entidades titulares que tengan reconocidos activos de infraestructura de transporte que hayan sido entregados con anterioridad al 1 de enero de 2018 a una entidad concedente tendrán hasta el **31 de diciembre de 2024** para identificar y desincorporar los activos y remitir a la entidad concedente la información para la respectiva incorporación.



Resultados Auditorías Financieras ANI vigencias 2018 a 2021

Vigencia	Opinión Contable	Opinión Presupuestal	Fecencimiento	Nro. Hallazgos
2021	Negativa	Con Salvedades	No fecencimiento	19 Administrativos 6 Disciplinarios
2020	Negativa	Con Salvedades	No fecencimiento	18 Administrativos 3 Disciplinarios
2019	Negativa	No razonable	No fecencimiento	46 Administrativos 30 Disciplinarios 4 Fiscales 5 Indagaciones Preliminares
2018	Negativa	No razonable	No fecencimiento	30 Administrativos 16 Disciplinarios 2 Fiscales



Resultados Auditoría Financiera ANI:

Opinión Estados Contables – Negativa

Párrafo de énfasis utilizado para las vigencias 2020 y 2021:

Las cifras reflejadas en los Estados Financieros a diciembre 31 de 2020 de la ANI, correspondientes a los saldos de las cuentas "Bienes de Beneficio y Uso Público e Históricas y Culturales" y de "Activos Intangibles en Concesión", presentan incertidumbre sobre su realidad económica, toda vez que estos saldos se encuentran afectados en cuantía indeterminada, hasta tanto la entidad no termine de realizar el cálculo y registro del valor definitivo de las depreciaciones, amortizaciones y el deterioro de este tipo activos, cuyo saldo al cierre del periodo contable totalizan \$47.5 billones, equivalentes al 75% del total del Activo de la ANI.

Si bien la Contaduría General de la Nación, mediante la Resolución 602 de 2018, otorgó a la ANI un plazo hasta el 31 de diciembre de 2022 para reconocer y medir los activos de infraestructura de transporte que se encontraban concesionados al 1 de enero de 2018, junto con los pasivos asociados a estos, conforme al Marco Normativo para Entidades de Gobierno, se considera por parte de la CGR, que esta situación afecta la razonabilidad y representación fiel de las cifras reflejadas en los Estados Financieros a 31 de diciembre de 2020. No obstante, dado el artículo transitorio de la Resolución 602 de 2018, el cual contempla el plazo concedido por la Contaduría General de la Nación, no se estableció hallazgo.



¡Muchas Gracias!



Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

Gracias, doctor Luis Fernando Mejía, Contralor delegado, tiene el uso de la palabra la Representante Erika Sánchez.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Erika Tatiana Sánchez Pinto:

Presidente, buenos días a todos los presentes, un saludo especial al doctor William Camargo, a la Contraloría, esperé escuchar la intervención de la Contraloría, porque me uno a la preocupación para poder darle un parte de tranquilidad a la Comisión, los hallazgos fiscales que se vienen presentando en las instituciones, salvo que llevamos 9 meses de este Gobierno, tengo una pregunta y es que debatiendo los últimos artículos del Plan de Desarrollo para por fin conocer ese segundo informe que pasará a segundo debate y hay unos proyectos en el plan de inversión plurianual para Santander al igual que para otros departamentos en materia de red férrea y materia de concesiones viales que son de gran importancia, para ese cumplimiento que tiene el Gobierno Nacional para el país y es avanzar y brindar garantías a los colombianos no solamente en materia de conectividad y desarrollo, sino en fortalecer a Colombia como es esa despensa agrícola, tenemos una gran preocupación por las vías, sé que la ANI no tiene injerencia directa en materia de vías terciarias, pero estamos frente a una problemática climática, hoy Santander amanece con las vías destrozadas, somos un departamento mal ubicado sobre la cordillera Central, un departamento rocoso y hoy se nos destruyó una vía que es del municipio de Charta, municipio estratégico para la producción minera y para la conexión con otros municipios, veo muy ambicioso el plan plurianual, porque Santander quedó por fuera de grandes proyectos que demandan más de 10 o 20 años de inversión tanto de Invías como de la ANI, pero tengo la esperanza que ese plan estratégico a que llama la Contraloría General es salvaguardar las funciones de las instituciones y también hacer un control, porque la solución no es seguir ubicando peajes, cuando tenemos grandes hallazgos en materia de incumplimiento de los concesionarios y de los operadores que rigen esta labor tan importante, brindar seguridad en las vías y en la calidad de las vías; no es posible que la Ruta al Sol, las intervenciones a las que sea sometida, esta vía principal y esencial para el país, sean tan mínimas y en un momento que Colombia está buscando repotenciar la economía a través del atractivo turístico no les demos las garantías a los colombianos, esta Comisión se centra principalmente en el manejo y el seguimiento de las cuentas, las inversiones y los fondos, son fondos que no se pueden tocar y que nosotros sí o sí tenemos que cumplir con el plan plurianual, tenemos que cumplir con la atención inmediata de los proyectos que están trazados, que ya tienen una viabilidad, pero también los proyectos venideros que se van a trazar.

Hago un llamado a que la próxima sesión se nos pueda presentar ese plan financiero, porque hoy conocimos un plan de trabajo estratégico, conocimos también los proyectos que están tramitados, conocimos los avances en materia de inversión, pero necesitamos conocer de fondo ese plan B que tiene la ANI para en el 2024 poder saldar ese saldo en rojo que tanto nos preocupa y que tenemos que mostrarle al país, que sus impuestos son bien invertidos y que los recursos que se manejan desde las instituciones públicas tienen que llegar a un equilibrio financiero en el sentido de que se tiene que atender las necesidades prioritarias de las instituciones y se tienen que atender esos proyectos y con esos planes, que no se nos quede el Plan de Desarrollo y el Plan plurianual de inversiones, como un documento bonito y bien estructurado que en el 2024, 2025 y 2026 le digamos al Gobierno y al país: no pudimos cumplir con esas metas ambiciosas, porque no se hizo ese seguimiento riguroso al impacto fiscal. Entonces dejo la puerta abierta para que en próxima sesión, ya escuchamos al presidente y aunque no pudo venir a la anterior citación, no veo la diferencia en las respuestas, es el mismo cuestionario, no se amplió en las respuestas, tampoco en la Resolución 228 y necesitamos que esos saldos se estén depurando y se esté desarrollando unas estrategias de mediano y corto plazo, no de largo plazo, porque así veníamos en otros gobiernos de largo plazo y seguimos con esas cuentas en rojo y con la crítica situación del fenecimiento de las cuentas. Muchas gracias a la Mesa Directiva, gracias a la ANI por haber atendido a esta citación que corresponda a nuestro ejercicio de control político y a nuestro mensaje que a Colombia se le debe brindar información actualizada, no contamos con diagnósticos de cómo están las vías primarias, secundarias y terciarias del país, tendríamos que mirar una inversión, para levantar ese diagnóstico territorial y que sea información de real alcance, porque carecemos de sistemas de información y son herramientas con las que ustedes deben tener datos actualizados, para lograr prontas soluciones y políticas públicas que demandan las futuras administraciones. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina Ospina:

A usted, Representante, y cerramos las intervenciones y continuamos con el señor Contador General de la Nación.

Hace uso de la palabra el señor Contador General de la Nación, doctor Mauricio Gómez Villegas.

Muy buenos para todos, honorables Representantes, Mesa Directiva, a los asistentes y al ingeniero William Camargo. Desde la Contaduría General quisiéramos a partir de la pregunta directa que nos hace la Representante y la pregunta número uno que hace la citación, como lo señaló el Contralor delegado, la Resolución 228 no es sino la ampliación del tiempo de la resolución que es la realmente fuerte, la Resolución 602, necesitamos construir un poco de cultura contable, en muchos sentidos el

Estado ha carecido de cultura contable, esto quiere decir que en ocasiones no comprendemos para qué se hace la contabilidad, que no se hace solo como un ejercicio de cumplimiento, sino que también se debe hacer para poder tener control a distancia, en las organizaciones privadas, la contabilidad se hace para controlar lo que se hace en otro lado, por ejemplo una buena contabilidad de infraestructura nos permitiría tener cuadros de control de alertas de cuándo las vidas útiles de ciertas infraestructuras presentan deterioros, está disminuyendo su vida útil, nos permitiría incidir sobre ellas de una manera más adecuada, no se necesitaría tener a todos los ingenieros en las vías revisando los puentes, sino que si se hace un buen seguimiento, con buenos indicadores de cuándo acaba su vida útil, habría una alerta; la vida útil de tal puente se está acercando a su límite, hay que desplegar los esfuerzos para llegar a solucionar, esto para señalar que los bienes de uso público están regulados en Colombia desde el plan general de contabilidad del año 2000, es un problema de hace 20 años, ya existían tratamientos en Colombia fruto de los procesos de la construcción de construcción de un sistema de información para la gestión financiera pública, en el año 2015 vivimos una transformación de los marcos normativos y se emitió un marco normativo en 2015 para entidades de Gobierno de las que es objeto la ANI, y en ese marco normativo se introdujo la primer norma sobre bienes públicos armonizada con estándares internacionales para varios aspectos, y quiero llamar la atención porque esto no tiene que ver solo con reconocer la infraestructura, también con reconocer el pasivo, fruto de las concesiones que habla de la deuda pública, la contabilidad no se trata solo de ¡claro, ahí está el patrimonio, cómo lo controlamos! Sino también de cómo está la deuda pública, porque cuando a nivel internacional los inversores que invierten en las APP quieren evaluar, necesitan el riesgo país y otra cantidad de elementos y para eso es que también se hace la contabilidad.

Desde la Contaduría General de la Nación, sabemos que la Resolución 602 que intenta especificar el tratamiento de las infraestructuras en concesión, tanto para la entidad titular como para la entidad concedente y nosotros sabemos que aquí hacen requerimientos fuertes, exigentes, pero es fruto del aprendizaje de la Contaduría General que si en 15 años no se había avanzado, tendrán que ser exigentes los requerimientos para poder darle cuenta al país de una información cada vez más razonable, no obstante, hemos trabajado con la ANI, con el Invías y quiero señalar que esta Resolución, la 228, que amplía el plazo, no se hizo a la medida de la ANI ni se hizo a la medida del Invías, se hizo para todas las concesiones, en todos los ámbitos y son muchos, se hizo fruto de trabajo con todas las concesiones; la resolución es exigente identificando los terrenos separados de las infraestructuras, ¿por qué? Porque los terrenos tiene una vida indefinida, las infraestructuras se deterioran, necesitamos tener un mejor control del deterioro, porque vamos por carreteras o por calles con problemas, pero la información contable debería ayudarnos a tomar decisiones de política pública, hay aspectos cruciales, el reconocimiento de los terrenos separados de las infraestructuras, no es gratuito, ingeniero, que para las concesiones de cuarta generación hayan

aumentado en el reconocimiento, la norma contable induce tratamientos de gestión, entonces, si la norma contable tiene unos requerimientos que se deben incluir en la información del Estado, la ANI les exige eso a los patrimonios autónomos, a las fiduciarias se puede ir construyendo el canal para lograr esa información. Nosotros hemos trabajado con la ANI y para responder concretamente la pregunta quiero señalar que nosotros vemos que la ANI está avanzando, no tenemos responsabilidades de control esa no es nuestra responsabilidad, es consolidar esa información para producir el Balance General de la Nación, los estados consolidados de Hacienda e identificamos en el caso de la ANI un avance, puedo señalar que entre 2020 y 2022 la variación por incorporación ha sido de 11 billones de pesos, falta, el proceso es exigente en términos de recursos y demás, también hemos notado que se han desarrollado unos manuales, unas guías como las que presentó el ingeniero que resultan importantes y que tengo que resaltar que en gracia de discusión y para conocimiento de esta Comisión, no las tienen otras entidades, aun así uno ve que están avanzando, ha producido casi 8 guías manuales, para poder hacer los reconocimientos de los deterioros, de las depreciaciones, los reconocimientos globales de ciertos inmuebles, también identificamos que contablemente han comenzado los procesos de depreciación, no solo de los bienes de uso público, sino también de las propiedades, planta y equipo, en general, Representante María del Mar Pizarro, identificamos que hay una variación importante de 11 billones de pesos en el consolidado y guarda alguna relación no total con lo que se ha incorporado en el Invías, nos muestra que hay un ejercicio, ¿cuánto resta? No lo ha presentado, en unos casos tenemos la estimación, la ANI es el 30% reconocido, falta el 70% y llevamos muchos años haciendo ajustes, para conseguir una mejor representación. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el señor Presidente honorable Representante Elkin Rodolfo Ospina:

Gracias, señor Contador General de la Nación, así como hemos criticado algunos nombramientos del Gobierno nacional, porque lo hemos hecho, tengo que reconocer en usted un hombre con toda la capacidad técnica, jurídica y contable, nos la ha demostrado el día de hoy, veo que la ANI está en muy buenas manos y también nos da tranquilidad el saber que ustedes vienen generando esa posibilidad de alianzas público-privadas, también contemplan algunas obras de infraestructura con Invías que nos contaba que también se viene estructurando, creo que el país está avanzando a pesar de los problemas que hemos tenido con las concesiones, se han visto los avances en muchas regiones del país. Ahora hace uso de la palabra el señor presidente de la ANI por espacio de 8 minutos, para dar respuesta a las solicitudes de los Representantes.

Hace uso de la palabra el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor William Fernando Camargo Triana:

Gracias, Presidente, en el mismo orden en que se nos plantearon las inquietudes, trataré de responder las mismas, en cuanto a las solicitudes del Representante Diego Patiño, hay 2 mecanismos

por los cuales podemos incorporar modificaciones, si bien las IP integran unos alcances, se podría pedir que en ese marco dependiendo de la zona de influencia ellos puedan sumar iniciativas locales, eso no siempre encuentra recibo, porque las iniciativas adicionales deben incorporar una fuente de pago, sin embargo, estamos incorporando en el Plan de Desarrollo y adicionalmente es un mecanismo que ya está en la normativa nacional, que podamos concurrir con entidades del orden territorial, para desarrollar este tipo de proyectos, haciendo concurrencia de fuentes, eso implica que eventualmente en las zonas donde se ha evidenciado el aumento de capacidad adquisitiva, el valor de los predios, para que podamos explorar con las autoridades locales mecanismos como valorización, plusvalías en los cuales la ANI está en la mejor disposición, fortalecimos el equipo que ha venido trabajando en esos temas en Bogotá y otras regiones para acompañar estas iniciativas desde los gobiernos locales, llevo bastante tiempo trabajando temas de valorización, he sido consultor en estos temas y estuve a cargo de la valorización en Bogotá, en temas de plusvalía y allí se encuentran unas posibilidades que por falta de desarrollo de instrumentos y por la pedagogía necesaria no logramos capitalizar de las autoridades locales y efectivamente nos permiten anticipar esquemas de concurrencia de fuentes, que no ayudan a viabilizar iniciativas como alternativas para el viaducto Pereira-Dosquebradas.

Sobre el corredor férreo, señalar que estamos avanzando con una estructuración que va a explorar entre factibilidad y posteriormente todo lo que es la conexión de Buenaventura, pasando por Antioquia o por las zonas del Eje Cafetero hacia el corredor central, estamos trabajando con la Financiera de Desarrollo, tenemos una estimación inicial de un cronograma entre este año y el 2024 para tener un cierre de las alternativas y abrir un proceso de APP en el primer semestre del 2025, es la meta que le he puesto al equipo, al interior de la ANI, un poco entendiendo la directriz del Presidente de la República, la importancia de fortalecer el tema férreo y que en estos 2 años aceleremos el portafolio en estructuraciones y tratemos en el tercer año, sacar un paquete importante sobre el corredor férreo del Pacífico, con algunas victorias tempranas sobre Lobo Guerrero y Buenaventura que estamos explorando, pero ese corredor efectivamente, nosotros lo tenemos incorporado como parte de la tarea en el componente férreo, en esos 2 temas creo que tenemos alternativas y estamos haciendo la tarea.

En la pregunta del Representante Fernando Niño, sobre metas y en cuánto tiempo, nos encontramos reconociendo el trabajo que ha venido haciendo el equipo que estaba antes que nosotros llegáramos y el acompañamiento de la Contaduría General lo denominamos como un programa piloto, para dimensionar el nivel de esfuerzo que necesitábamos estimar realmente recursos y rendimientos para buscar cubrir la meta de 2024, si hacemos un balance en términos porcentuales, podemos decir que de 2018 a hoy, estamos alrededor del 28% del saneamiento de esas cuentas y podríamos decir que gastamos 5 años para fenecer el 28% de las cuentas, las otras 3 cuartas partes, tomarían 15 años, no, esa no es la idea, la idea es que este equipo

que lo reforzamos, dimensionarlo en recursos y en costos sobre todo, para saber cuánto nos vale ese esfuerzo, porque el mundo ideal es que tuviéramos la disposición de recursos y la habilitación de fuentes desde Hacienda, es una discusión que no es fácil, en un escenario de estrechez fiscal, pero en el que nosotros lo primero que tenemos que hacer de modo responsable es dimensionar con el equipo que tenemos y las metodologías que hemos incorporado en estos 3 o 4 meses, ver cuál es el nivel de saneamiento del componente carretero y sobre esa base tener para el tema presupuestal una solicitud y un dimensionamiento, un equipo que nos permita en el mejor de los mundos a 2024 cerrar y si no, en el periodo de este Gobierno, buscar cerrar el ejercicio, porque dependemos por un lado que el equipo tenga la capacidad de crecer, ahí necesitamos arquitectos, contadores, ingenieros que recojan la información y que literalmente “domestiquen” esas cuentas y tengamos una concertación con los concesionarios y por otra parte, recursos para que ese equipo que demanda pago de personal, plataformas tecnológicas, software y equipo, pueda gerenciar la tarea.

Estamos en este momento en el 28% nos falta el 72% con una ventaja y es que hoy en día en los proyectos de 4G, estamos de entrada haciendo la incorporación de predios, sin que se terminen las unidades funcionales o se extinga el proceso de redacción, ahí tenemos una ventaja metodológica que hemos construido con el apoyo de la Contaduría General y que nos permite fluir en el ejercicio, como fecha temprana, optimista dependiendo de los recursos, 2024; como fecha tardía y dependiendo nuevamente de los recursos en lo que tenemos de esta administración, si nos vamos a las cifras, el escenario más pesimista es de 5 o 7 años, tenemos que medir un poco para mirar el nivel de esfuerzo hasta dónde lo podemos cerrar.

En cuanto al estado de la concesiones, que también lo pregunta el Representante Fernando Niño, el tema de seguridad jurídica que está asociado a peajes, estamos trabajando con un tema de diferenciales que ya existen en la normatividad, lo que si no podemos por un tema de imperativo normativo, una limitación es tener peajes cero (0), esta puede ser una condición temporal por situaciones como la que tuvimos en el puente del Alambrado, que durante 3 o 4 meses por esta condición el peaje no se paga, para estas categorías, por efectos sociales etcétera, pero reitero, no podemos tener peajes cero (0), y en eso hemos insistido en las unidades desde la ANI, es lo que tenemos que hacer, porque detrás de eso está la confianza inversionista y honrar compromisos del Estado, esa es nuestra obligación frente a los ciudadanos que el servicio que ofrecemos a los funcionarios se materialice y se traduzca a lo que es la confianza inversionista, nosotros utilizamos el mecanismo “estamos golpeando el programa” y la política pública que ha permitido avanzar de manera importante en la consolidación del portafolio de infraestructura vial que hoy tiene el país.

Estamos cubriendo ese tema con las diferenciales y las concertaciones que esperaríamos se hubieran dado en la etapa de planeación, sé que se trabajaron, no hemos encontrado situaciones simpáticas y podemos entender las molestias de la comunidad

por demoras, pero después de establecer esos acuerdos llegamos a honrar la apertura de los peajes y emerge la resistencia, a pesar de que las unidades funcionales están entregadas y están completas, lo estamos viviendo en Santander, en Cauca, en zonas de Nariño, y lo que estamos desde la ANI tratando de hacer, aunque no es un mundo nuestro, estamos tratando de indagar lo que está pasando en el imaginario o en el pensamiento de los colombianos en algunas zonas del país, que los invita a pensar que la infraestructura pública debe ser gratis, que no debo pagar por ella, ni siquiera el costo de operación, es una reflexión muy dura como sociedad y algo que es más paradójico, altos niveles de ingresos, con vehículos de alta gama solicitando tarifas diferenciales, desde el punto de vista de sociedad, uno se siente un poco impotente al ver comunidades de altos ingresos, con ventajas frente a los demás colombianos pidiendo tarifas diferenciales y tarifa cero (0), es una reflexión que a nosotros como sociedad nos está cuestionando, estamos consultando la Universidad Nacional, a las escuelas de sociología, de psicología y antropología, para que nos indaguen: ¿qué estamos pensando como sociedad cuando los bienes públicos son los bienes de todos? Y tenemos que entre todos construirlos, sostenerlos y mantenerlos, lo más triste, estableciendo acuerdos con comunidades en las etapas previas, materializadas las obras, emergen resistencias al pago después de haber adquirido los compromisos

Tenemos que hacer un proceso de pedagogía, de extensión de plazos, en algunos casos estos nos ha detonado procesos en tribunales que suman en este momento 19 en la ANI, por 9 billones de pesos, hay ejercicios de responsabilidad ante la sociedad en la que nosotros seguimos con la pedagogía, pero que tiene que ver con subconsciente nuestro y que puede tener algunas respuestas en incumplimiento en una falla histórica en la forma como abordamos a las comunidades en fallas de nuestros concesionarios, hay que indagar en eso, porque no es solamente la concertación que es lo que más nos falla en nuestro imaginario y nos hace pensar que los bienes públicos se hacen por obra y gracia de prestidigitación y que no los vamos a pagar, eso es una reflexión que dejo, porque la he vivido.

En el tema de los peajes en Bolívar y en Atlántico estamos en ese proceso, con levantadas de talanqueras, volviendo a recuperar los peajes, volviendo a cobrar, pero volviendo a levantar de talanqueras a pesar de los acuerdos con las comunidades, por una resistencia y una insistencia en que exista tarifa cero (0), reitero, no podemos desde la ANI o desde ninguna entidad tener tarifa cero (0) para el funcionamiento de esa infraestructura, hay una norma que nos limita a hacerlo, el día que eso exista, seguramente podemos recurrir a ese instrumento, por ahora son tarifas diferenciales, el tema de la Representante María del Mar Pizarro, la Ruta del Sol, me parece un ejercicio mucho más gráfico y numérico, administramos junto con el Invías 19.500 kilómetros de maya vial principal, las arterias por donde se mueve el tráfico en nuestro país, de esos 19.500 kilómetros la ANI administra 11.000 kilómetros, con 39 peajes, con el esquema que tiene el Invías que es obra pública en algunos casos corredor de mantenimiento integral que puede

tener atención a grúas, pero en muy pocos y la ANI maneja 8.500 utilizando 5G con 117 peajes, el tema de Ruta del Sol tuvo una situación infortunada en su origen, ustedes lo conocieron y fue revertido al Invías y cuando le revertimos un corredor de 250 kilómetros, los suma a los 11.000 que tiene y le suma 2 peajes y esos 11.200 kilómetros haciendo administración de recursos para mantenerlos a todos, obviamente prioriza y en esa priorización no tiene el mismo nivel de inversión que podemos tener nosotros con esquemas más robustos y con más peajes para atender los 11.200 kilómetros, ese corredor estuvo a cargo del Invías, que tiene limitación de recursos, no es una disculpa, es una evidencia y al frente de eso genera un deterioro de la infraestructura que cuando revierte al concesionario tiene que asumirlo y volver a la etapa cero, la preoperativa o poner a punto esa infraestructura que durante 2 años, no tuvo el mismo nivel de inversión que un esquema concesionado, cuando tienes un esquema concesionado debes tener una atención inmediata de fallas, fisuras, afectaciones, caídas de banca, afectaciones de puentes que te obliga a restablecer la disponibilidad contratada inmediata, o sea, en el término de la aprobación de las fuentes de obra, tiene que hacer la tarea, además está haciendo mantenimiento previo y preventivo, el Invías no tiene ese esquema por una sencilla razón, limitación de recursos y eso es endémico en el país, hice el ejercicio en Bogotá, se necesitaban 6 billones cuando estaba frente al IDU, para mantener la malla vial y teníamos 500 para hacerlo cada año, hay una costumbre o un hábito de invertir en obras nuevas olvidando el mantenimiento que nos cuesta y resulta que no tenemos una actitud responsable como sociedad, es un problema de pensamiento que le está dejando el problema a nuestros hijos y nietos, porque lo que no invertimos en malla vial para mantenerla y prevenirla le pasa lo de Ruta al Sol, si no queremos más Ruta al Sol tenemos que tener más recursos y la fuente que a la fecha hemos encontrado más idónea y que es normativa son los peajes, resulta que si no está asociado un peaje a una concesión con el nivel de recursos que necesita, tenemos que distribuir con pocos peajes, muchos kilómetros, eso le pasó a Ruta del Sol. En este momento tenemos un proceso de intervención, el Invías tiene todavía un tramo entre el Coral y Guaduas que ya tiene un contratista para intervenir un tramo de ese corredor y el resto lo estamos haciendo con la ANI, pero hay que sincerarnos, si queremos vías en buen estado y mantenimiento vial, tenemos que apelar a recursos más robustos para que eso sea posible, el modelo concesionado, el doctor Fernando Mejía, que vivió el camino que estoy viviendo, sabe lo que significa y ha funcionado, el Invías tiene una limitación, porque con pocos recursos tiene que administrar 11 mil kilómetros y por más prestidigitación que haga no le va a alcanzar, porque el deterioro es progresivo, la malla vial sigue generando aumentos de tráfico y tenemos una infraestructura que en el tema Invías es un poco más vulnerable, porque no tiene los niveles de inversión nuestra, entonces, ¿ahí qué tengo para comentarle? Estamos interviniendo Ruta del Sol, los segmentos de la ANI un poco más tardío nosotros, nos comprometimos a finales de julio a poner esa vía en condiciones adecuadas, en lo que es tarea de la ANI esperamos que se cumpla, el Invías va a llegar

un poco después, pero la Ruta del Sol esperamos que esté en mejores condiciones y en 3 o 4 años empezaremos a ver la ampliación de capacidad, que está comprometida en ese contrato.

Me quedan 3 minutos, la Representante Saray Robayo para el tema de la ANI con el Decreto 50, las IP; este decreto establece una obligación para el Ministerio de Transporte y Hacienda de buscar los recursos y los mecanismos para compensar con los concesionarios en el marco de los contratos vigentes, lo que esa suspensión del incremento del IPC (Índice de Precios al Consumidor) les generó, solicitamos los recursos 800 mil millones de pesos, tenemos una consulta en el Consejo de Estado, porque en la práctica tenemos una interpretación divergente, hay una asignación de riesgos que el concesionario estableció en su momento para esa IPC, incorporó una serie de riesgos, el riesgo comercial lo estaba asumiendo, posteriormente por una acción de política pública macroeconómica, emerge una afectación a esos ingresos y no estamos diciendo que lo asuma, el Estado debe mirar cómo se compensa, que exista una restricción en la 1508 por la forma como se concibió el esquema, es algo que nosotros estamos consultando, porque consideramos que allí esta situación, excepcional no estaba considerada en la asociación de riesgos, el contrato tiene otros mecanismos, los estamos explorando en la IP de Barranquilla-Cartagena estamos revisando temas de alcance, es posible que a los concesionarios no les parezca conveniente, porque es diferente extenderlo a 25, 30 años, que recibirlo en el año 3, pero es un mecanismo que también existe en el contrato, y lo otro es tiempo o reducción de alcance, y tenemos alguna preocupación con las que ya entraron en operación de mantenimiento, pero es la tarea que tenemos que hacer entre Hacienda y Ministerio de Transporte para resolver, lo que tenemos claro es que lo que estábamos buscando más que una obligación es eliminar el riesgo antijurídico, es nuestra obligación y el decreto se estructuró de esa manera entendiendo que hay un problema macroeconómico de nivel mundial, eso fue similar a la pandemia, aumento en tasas de interés y no fue provocado por una situación de Colombia, fue una condición macroeconómica de nivel mundial y frente a eso teníamos que tratar de disminuir el impacto en la canasta básica con aumentos entre el 13 y el 35%, porque la práctica frente a las IP fue un mecanismo que nos heredaron o que recibimos, pero que cuando se va a gestionar con las comunidades es muy difícil de convencer, porque literalmente es de pasar 600 a 15 mil o 18 mil y en otros casos hasta el 70% del incremento del peaje, es un poco el tema de la IP que estamos revisando, ese análisis de daño antijurídico se hizo de manera previa a la adopción del decreto, los mecanismos los estamos nosotros agenciando obviamente con Hacienda. En el caso de la Representante Erika Sánchez con la Ruta del Sol, creo ya contesté la inquietud y lo de vías terciarias hay

un compromiso del Gobierno; caminos comunitarios para la paz y es una tarea del Invías, hay 8 billones de pesos, entiendo que ya están en las tareas con las comunidades para mejorar, porque históricamente lo que hemos hecho es una inversión muy fuerte en el portafolio carretero, un poco menos en el férreo, en el fluvial, muy fuerte en aeroportuario que también hace parte de este portafolio, pero esas vías de tercer nivel se nos habían quedado, de segundo tienen un nivel más complejo en los departamentos, pero creemos que ya estamos tratando de igualar esos niveles, de conectarse con las grandes arterias y que la comida que necesitamos todos tenga mejores condiciones de conectividad, no es suficiente, la estimación del DNP (Departamento Nacional de Planeación) es de 240 mil kilómetros de red vial completa, pero hay 30 mil que ya identificaron con sensores remotos y de esos prácticamente solamente 20 mil están en vía principal, los demás, 220 mil, son secundaria y terciaria, lo que vamos a alcanzar a hacer con esos 8 billones, la estimación es del orden de 25 mil o 30 mil kilómetros, no son más y nos va a seguir haciendo falta recursos, pero por lo menos el incremento de la anterior administración más esta aumenta las oportunidades para la red terciaria, esos eran los temas que tenía para responderles, si me falta algo, por favor, me avisan. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

A usted, presidente de la ANI, agradecemos la presencia de todos los funcionarios. Señora Secretaria, siguiente punto del orden del día.

Hace uso de la palabra la Secretaria General, doctora Gloria Betty Zorro Africano:

Señor Presidente, siguiente punto del orden del día, proposiciones y varios. No hay proposiciones sobre la mesa, debo registrar la presencia de los honorables Representantes Etna Támara Argote, Fernando David Niño, María del Mar Pizarro, Nicolás Barguil y Saray Elena Robayo, mañana citado Invías, 7:00 de la mañana; para continuar con el debate, ya han confirmaron su presencia; el cuestionario y las respuestas fueron enviados la semana pasada a sus correos, y recordarles a los que tienen subcomisiones el día de hoy, están confirmadas Minvivienda, Fondo de Vivienda y Reficar. Agotado el orden del día, señor Presidente.

Se levanta la sesión siendo las 9:35 a. m.

