



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - Nº 1810

Bogotá, D. C., miércoles, 20 de diciembre de 2023

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

[www.secretariasenado.gov.co](http://www.secretariasenado.gov.co)

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 005 DE 2023

(agosto 15)

Cuatrenio Constitucional 2022 - 2026

Salón: Jose Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2022 al 20 de  
junio de 2023

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muy buenos días. Me avisan en cabina, si ya estamos online. Muy buenos días a todos y a todas, bienvenidos y bienvenidas a la sesión de hoy día martes 15 de agosto del 2023, donde tendremos dos debates de control político... al sector de transporte mientras constituimos, el quórum decisorio y deliberatorio. Vamos a dar el uso de la palabra a los colegas hombres y mujeres, para unas constancias, también esperando que los funcionarios citados se hagan presentes. Siendo así, entonces tiene el uso de la palabra, el honorable Representante a la Cámara el doctor Pedro Baracutao García del Partido Comunes.

**Honorable Representante, Pedro Baracutao García Ospina:**

Gracias Presidente, con los buenos días, para usted y para toda la Mesa Directiva, para mis colegas, que ya están presentes acá, para todos los del equipo de UTL, a los funcionarios que hoy se encuentran acá presentes, quiero dejar dos constancias, Presidente: una relacionada con una audiencia pública que realizamos el pasado sábado, en el municipio de Dabeiba Antioquia, sobre el tema mar; dos –y quiero dejar constancia–, para leer las conclusiones de dicha audiencia, que tiene un gran malestar por mucho de los pobladores, no solo del municipio de Dabeiba, sino

de toda la zona de Urabá y municipios como Uramita, Frontino, Cañas Gordas y Santa Fe de Antioquia.

Con el fin de hacer control público, a la obra de infraestructura vía mar dos, acudimos al municipio de Dabeiba, el Senador Omar de Jesús Restrepo y mi persona, con el acompañamiento del Ejército Nacional, la ANI, INVÍAS, la alcaldía y personería municipal y el consorcio autopista de Urabá SAS; para escuchar a la comunidad, sobre los impactos económicos, sociales, culturales y ambientales de la región.

Los temas principalmente abordados fueron, la necesidad de volver a instalar los puentes militares, sobre río Sucio, esto en el Cañón de la Llorona. La petición de la comunidad, de crear una tarifa diferencial en el peaje, de la variante Fuemia, las limitaciones a la movilidad, tanto en el acceso al municipio de Dabeiba, como en los caminos rurales y a las y las afectaciones, sociales, ambientales y económicas en la población; en bienes públicos y privados.

El Ejército Nacional manifiesta, que está haciendo la gestión para conseguir puentes y dar un parte de tranquilidad, afirmando que en el término de dos meses, a través de la Unidad Nacional de Gestión de Riesgo, estará adquiriendo estas estructuras. Adicionalmente los firmantes de paz, manifiestan su voluntad de aportar en estos trabajos como una obra de reconciliación y reparación a las víctimas, de ese territorio, ya todos y todas conocemos, que quedó un compromiso en la implementación del quinto punto del acuerdo, en realizar las que son obras y trabajos, con contenido reparador, en la que estamos haciendo pública, la disposición de contribuir, no solo, los firmantes del acuerdo de paz de La Habana, sino también que estamos invitando al ejército, que también, tiene comparecientes para que ojalá podamos contribuir y cumplir con nuestro deber, frente al resarcimiento de las víctimas en el cañón de la Llorona.

Respecto al peaje de las variantes Bohemia hay dos posiciones, desde la ANI y el consorcio Autopistas de Urabá SAS, consideran que no pueden establecer tarifa diferencial, en el peaje de variante Fuemia, porque está la opción de ruta 62, y además esta es una responsabilidad del Ministerio de Transporte; para la comunidad y sus Representantes, estos megaproyectos excluyen a la población del llamado desarrollo, queda el compromiso por parte de las curules de Omar Restrepo y Pedro Baracutao, de instalar una mesa de trabajo con el Ministerio de Transporte, la comunidad y las curules para evaluar la tarifa diferencial o ubicación de peajes.

El puente peatonal de La Meseta, es un compromiso de gestión de la Agencia Nacional de Inviás, de la Agencia Nacional de Infraestructura, así como ocurre con la intersección, que solicita la administración municipal y la comunidad para el cumplimiento de la entrada e ingreso a Dabeiba, porque la ANI no tiene el recurso, ni el proyecto tenía presupuestado esta obra. La ANI, se compromete a realizar esta gestión y solicita el apoyo de los congresistas para ello. Hay que dejar aquí claro lo siguiente, Presidente y estimados colegas, se hizo la construcción de la vía, dejando al municipio de Dabeiba aislado, tiene que bajar 3 km más abajo del municipio, y subir otros 3 km, para poder ingresar al casco urbano, no hubo respuesta frente a la afectación ambiental, daños en bienes públicos y privados, por falta de la capacidad hidráulica de obras de drenaje en las quebradas; La Selva, La Clara y Remolino. El problema de salud de La Meseta, los retrasos del consorcio, única y el incremento de la accidentalidad, los accesos a caminos rurales y vecinales, las quejas el área social del proyecto respecto al relacionamiento, con las comunidades.

Finalmente queda como compromiso, de los Congresistas realizar una mesa de trabajo, con el Ministerio de Transporte, la comunidad y las curules para evaluar la tarifa diferencial de ubicación del peaje y realizar en el mes de noviembre, un balance de la mesa técnica, con 10 delegados de las comunidades y las entidades existentes a la presente audiencia, ahí también hay un está la relatoría, por lo tanto vamos a dejar, Presidente, Secretarios y queridos colegas vamos a dejar registrada, vamos a radicar estas conclusiones para que por favor le podamos hacer seguimiento y ojalá poder darle respuestas, oportunas a las comunidades. Las comunidades siguen esperando, que este peaje se le dé una tarifa diferencial, dado que, está en 22.700 pesos, va a quedar el nuevo peaje quedando con cuatro peajes, desde la ciudad de Medellín, hasta la zona de Urabá, entonces están planteando con urgencia que se haga esa mesa para que el Ministerio de Transporte, los escuche y puedan llegar a una solución, y están planteando concretamente que no sea diferente al costo del peaje que ya va a comenzar a funcionar en Mutatá. La otra sugerencia que ellos hacen, es que no se les comience a cobrar el peaje hasta tanto no esté la vía terminada. Bueno eso frente al tema de la audiencia pública realizada en Dabeiba este sábado anterior. Paso a hacer una constancia, frente a un segundo tema, Presidente desde hace más de 4 meses, desde el 10 de abril precisamente, es decir hace 4 meses,

colapsó la parte estructura del puente de la Encharcazón ubicado sobre la vía de Istmina a Condoto, el 27 de abril, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y Desastre y el Batallón de Ingenieros, así –con el apoyo de la entonces gobernadora–, estuvieron en el territorio visitando la estructura del puente.

Presidente hago esta constancia, porque hace mucho rato, hace tres meses, vengo detrás de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, he hablado con el gobernador el cual, me ha escuchado muy atentamente, pero, me dice que se le sale de las manos porque no tiene recursos. Hemos también, tocado el tema con INVÍAS y hablando con INVÍAS me dicen que tienen parte del presupuesto, para desmontar el puente pero, que la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, no asume su responsabilidad para ver cuándo se puede arrancar con esta obra que tiene damnificado a toda esta región, son más de 4 municipios que están afectados, de Istmina hacia Condoto puente se llama el puente de la Encharcazon en el río Iró.

Entonces es el llamado a los funcionarios del gobierno a Inviás, a la Unidad Nacional de Gestión de Riesgo, que se ponga la mano en el corazón, y peguen una volteadita, hacia el departamento del Chocó, el 81% de la población chocona, votó por el Presidente Petro, no es justo que los funcionarios de turno estén haciendo quedar mal al Presidente, del cual hago parte de este Gobierno, respaldo y represento en los territorios. Pero los funcionarios del Gobierno no pueden seguimos haciendo quedar mal, necesitamos llegar a esos territorios, necesitamos que escuchen a la gente, no se puede llegar solamente al departamento del Chocó, a buscar los votos, hay que llegar al departamento con la inversión, el Presidente tiene la voluntad, los funcionarios públicos, que se pongan en su función que para eso ya les aprobamos el plan nacional de desarrollo con un buen recurso para que puedan solucionar, los problemas que históricamente tiene el departamento.

Así que, esa es la invitación Presidente, muchas gracias por el tiempo y quedo a la espera de que no solo los funcionarios públicos, sino que esta célula legislativa, le haga control político, para que puedan cumplir con la función que les corresponde, que para eso fueron elegidos y decirle a la Vicepresidenta, que también nos colabore que se ponga la mano en el corazón y nos ayude para que estos funcionarios puedan cumplir con su papel y llevar el desarrollo al territorio, muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, mi querido Representante. Sírvase señora Subsecretaria, hacer el llamado a lista por favor.

**Subsecretaria, Ruth Claudia Sáenz Forero:**

Buenos días Honorables Representantes sí señor Presidente.

Caicedo Angulo Cristóbal

García Ríos Alejandro

García Ospina Pedro Baracutao

González Hernando

Hernández Palomino Dorina

López Tenorio Julián David

Rincón Gutiérrez Haiver

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio  
 Salamanca Torres Jaime Raúl  
 Torres Romero Dolcey

Señor Presidente, han llamado, han contestado llamado a lista ¡Perdón! (10) honorables Representantes tenemos quórum decisorio.

Caicedo Navas Diego Fernando  
 Cuello Baute Alfredo Ape  
 Garrido Martín Lina María  
 Gómez Castaño Susana  
 Montaña Arizala Gerson Lisímaco  
 Ochoa Tobón Luis Carlos  
 Sogamoso Ingrid Marlen  
 Triana Rincón Eduar Alexis

**Se hicieron presentes en el transcurso de la sesión los honorables Representantes:**

Carvalho Mejía Daniel  
 Sánchez Carreño Yulieth Andrea  
 Con excusa, los honorables Representantes.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias señora Subsecretaria. Mientras, en un instante le damos lectura al Orden del Día y su respectiva aprobación, hoy quiero dar claridad de que vamos a tener dos debates de control político, el primer debate, de control político citado por el honorable Representante el doctor Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, con respuesta del Invias; y el segundo debate, es para el señor Ministro de Transporte, el doctor William Camargo Triana, para que nos cuente un poco, cómo presupuesta el sector para la vigencia siguiente y cómo ha venido ejerciendo, entonces la ejecución de ese presupuesto ya aprobado para esta vigencia 2023. Dicho esto, entonces, mientras aprobamos el orden del día, quiero darle el uso de la palabra al Representante a la Cámara el doctor Ciro Antonio Rodríguez Pinzón del partido Conservador para que inicie su debate de control político. Mi querido doctor Ciro Antonio, una precisión antes, me parece que es importante señor Secretario, que leamos el Orden del Día primero, ya y ya pasamos a aprobarlo ahorita, que completemos el quórum, con una personita que falta.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Perfecto señor Presidente, de conformidad con sus instrucciones vamos a proceder a leer el Orden del Día, no sin antes saludar muy especialmente a los honorables Congresistas, en la mañana de hoy a sus equipos asesores, a los funcionarios del Gobierno nacional, que nos acompañan bienvenidos, a esta su Comisión natural la Comisión Sexta de transportes. Buenos días también para los invitados, asistentes, medios de comunicación y demás personas que nos acompañan y por supuesto a nuestros funcionarios de la Comisión Sexta.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO  
 COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL  
 PERMANENTE  
 CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2022 -  
 2026

Lugar: Salón de Sesiones “José Fernando Castro Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2023 al 20 de junio de 2024

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al 16 de diciembre de 2023)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992

## ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 15 de agosto de 2023

Hora: 9:00 a. m.

I

### Llamado a lista y verificación del quórum

II

### Citación a Servidores Públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de:

#### 1. Proposición Número 02

–Aprobada–

(2 de agosto de 2023)

**Presentada por el honorable Representante: Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.**

Cítese a la Directora del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), doctora Mercedes Elena Gómez, con el fin de realizar un Debate de Control Político sobre la situación de las vías Cúcuta-Ocaña-Astilleros-Tibú y Tibú-El Tarra-Convención-Ocaña, localizado en el departamento Norte de Santander.

Apruébese la transmisión del Debate de Control Político en vivo y en directo por el Canal Institucional y el Canal Congreso, en la fecha que sea designada por la Comisión.

## CUESTIONARIO

1. Presente un informe sobre las afectaciones presentadas en la vía Cúcuta-Ocaña, debido a la avalancha de lodo y tierra en el sector de El Tarrita del municipio de Ábrego presentada el 31 de mayo.
2. ¿Cuáles han sido las intervenciones realizadas por parte de INVÍAS en la vía Cúcuta-Ocaña, debido a la avalancha de lodo y tierra en el sector de El Tarrita del municipio de Ábrego presentada el 31 de mayo?
3. ¿Cuál es el plan para la reapertura de la vía Cúcuta-Ocaña?
4. ¿Existe un cronograma para superar el cierre total de la vía?
5. ¿Se tiene proyectado destinar los recursos necesarios para reconstruir las afectaciones presentadas debido a la avalancha? Y ¿Cuáles son las fuentes de recursos previstas?

6. ¿Qué contratos se están ejecutando en las vías Astilleros-Tibú y Tibú-El Tarra-Convención-Ocaña?
7. ¿Qué porcentajes de ejecución presentan cada uno de los contratos?
8. ¿Cuál es el cronograma de ejecución de estos contratos?
9. ¿Estos contratos suscritos se han adelantados en los tiempos establecidos?
10. Si hay retrasos, ¿Cuáles y por qué han tenido atrasos?

## 2. Proposición Número 11

–Aprobada–

(2 de agosto de 2023)

**Presentada por los honorables Representantes:**

*Julián David López Tenorio, Jaime Raúl Salamanca Torres, Daniel Carvalho Mejía, Cristóbal Caicedo Angulo, Hernando González, Dolcey Torres Romero, Gerson Lisímaco Montaña Arizala, Susana Gómez Castaño, Diego Fernando Caicedo Navas, Yulieth Andrea Sánchez Carreño, Ingrid, Marlen Sogamoso Alfonso, Luis Carlos Ochoa Tobón, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Alejandro García Ríos, Haiver Rincón Gutiérrez.*

“Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley 3ª de 1992, cítese al Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Ricardo Bonilla González*; al Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora *Jackeline Barbanti Mansilla*; Directora del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctora *Mercedes Elena Gómez Villamarín*; Director de la Aeronáutica Civil, doctor *Sergio París Mendoza*; Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora *Lina María Huari Mateus*; Superintendente de Transporte, doctora *Ayda Lucy Ospina Arias*.

(...)

Para este efecto, se solicita que presenten en un documento ejecutivo la información de cada entidad sobre: Ejecución Presupuestal para la vigencia 2023, detallando aplazamiento del presupuesto, adiciones y crédito o contra créditos que se le hayan hecho al mismo. Igualmente, la proyección presupuestal de la entidad para la vigencia 2024”.

Invítese a la **Procuradora General de la Nación** y al **Contralor General de la República**.

### III

#### Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

*Julián David López Tenorio*

El Vicepresidente,

*Alejandro García Ríos*

El Secretario General,

*Raúl Fernando Rodríguez Rincón*

Presidente, ha sido leído el Orden del Día.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Certifíqueme señor Secretario y señora Subsecretaria si ya tenemos quórum decisorio.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Señor Presidente, tenemos quórum decisorio.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

En consideración el Orden del Día leído.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Se somete honorables Representantes a consideración el Orden del Día leído.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

¿Lo aprueban los Representantes?

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Ha sido aprobado por unanimidad, señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Bueno, muy bien entonces ahora así, de manera pues un poco más formal, damos la bienvenida a la doctora del Instituto Nacional de Vías la doctora Mercedes Gómez Villamarín, bienvenida, mi querida doctora y de la misma manera del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, le hacemos una bienvenida muy especial, al doctor Afranio Restrepo, le damos entonces, el uso de la palabra al doctor Ciro Antonio Rodríguez, para que exponga, su debate de control político, tiene 20 minutos, doctor Ciro Antonio.

**Honorable Representante, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Muy buenos días, señor Presidente. Quiero expresar mi agradecimiento por priorizar, este importante debate para el departamento Norte de Santander y para todos los colombianos y de la misma forma, saludar a los honorables Congresistas presentes, a la Directora Nacional de INVÍAS, quien nos acompaña en este importante debate, de la misma manera a todos los funcionarios que hacen parte de la cartera del Ministerio de Transporte.

Yo quiero empezar señora directora, por dar a conocer al país y a esta Comisión, las vías del departamento Norte de Santander, qué hemos hecho históricamente en el departamento Norte de Santander. Como ustedes saben, esto es un departamento fronterizo que históricamente, ha tenido su relación económica, inclusive desde transporte de tipo exportación, a través de la infraestructura de Venezuela, principalmente sus exportaciones las realiza con el lago Maracaibo, una vez sucedido los problemas, en el Norte de Santander y especialmente en Venezuela con el cierre de la frontera, vemos nosotros la imperiosa necesidad que Norte de Santander, esté comunicado con los puertos del Caribe y con el interior del país, y por eso en los últimos años hemos nosotros impulsado dos corredores viales muy importantes; uno tiene que ver con la vía a Cúcuta-Ocaña, Ocaña que nos une con el río Magdalena. Esto tiene el gran objetivo de lograr conectar, toda esta zona fronteriza de la región de Cúcuta, con el desarrollo multimodal que se genera a través del río Magdalena, que es la navegabilidad del río Magdalena, que es la

línea férrea central y que es hoy la ruta en Magdalena lo que antes llamábamos nosotros Ruta del Sol.

Es lograr todo este sistema multimodal de transporte, puede estar conectado con el departamento Norte de Santander, y hoy esa conexión –señora directora de Invías–, está totalmente cerrada porque por un efecto natural en el sector El Tarrita, esta vía colapsó y tocó cerrarla. Fue una afectación de 5 km, sabemos nosotros las grandes proporciones y la magnitud de este evento que ha llegado pues llegó a que la gobernación de Norte de Santander hiciera una declaratoria de calamidad pública, el Instituto Nacional de Invías –que quiero yo reconocer– desde el primer día está haciendo presencia allá en el Norte de Santander y por eso hizo una declaración de urgencia manifiesta, para lograr superar esta emergencia. De la misma manera saludar la Presidencia la Agencia Nacional de Infraestructura, nos alegra mucho que usted esté también en este importante debate.

Y la otra vía, que tanto la Agencia Nacional de Infraestructura, como el Instituto Nacional de Invías, están a cargo... tiene que ver la conexión, con el interior del país, esa conexión la hacemos principalmente, con la vía Cúcuta-Pamplona, que hoy esta concesionada, es una concesión, que debemos decir avanza exitosamente y esperamos también, que este año la pongamos al servicio del país, y ahí nos unimos con una vía que es Pamplona-Bucaramanga, que tenemos preocupaciones, porque el avance no es como nosotros quisiéramos y estamos impulsando la otra concesión que es Pamplona-Duitama, que creo que es de vital importancia, para el departamento en Norte de Santander. Estos son los dos corredores más importantes, que tiene nuestro departamento, pero también, tenemos otro objetivo que es conectar, dos regiones muy importantes como son la región del Catatumbo y la región del Sarare al desarrollo a la dinámica económica de nuestro departamento, por eso la vía entre; Astilleros y Tibú; Tibú y el Tarra, Convención; Convención Ocaña es una vía, que logra todo este potencial tanto minero, energético, como agroindustrial que tiene la región del Catatumbo, pueda tener una vía adecuada, para su desarrollo. En este momento, se está desarrollando un contrato, es un contrato a largo plazo, a través de vigencias futuras que nosotros esperamos continúe su ejecución, hoy tiene desafortunadamente, por unos problemas de seguridad, ha tenido varios meses de parálisis de esta obra, por eso señora directora, yo creo que es importante apersonarnos de esta vía, lograr superar estos procesos de seguridad. Nuestro país tiene una gran esperanza... que este proceso de Paz Total sea real, realmente lo veamos en las regiones, no es un proceso para hacer eventos a nivel nacional y a nivel internacional, sino precisamente para lograr ese gran objetivo, como lo dice el Presidente de la República, que los derechos fundamentales sean realidad en nuestras regiones, que estas inversiones que se logran a través del Gobierno nacional, a través de las gestiones que se realizan, no se vean truncados precisamente por problemas de seguridad en nuestra región o por problemas de corrupción en las entidades o por problemas de no

cumplimiento, de los contratistas sino que hagamos unas veedurías principalmente, desde el Congreso de la República, que esto es lo que queremos hacer nosotros en este control de debate, de control político, que las comunidades estén muy atentas para que estos procesos se desarrollen como están programados dentro los cronogramas de ejecución, por eso queremos que estas obras, principalmente la pavimentación que se está realizando entre Ocaña y Convención, puedan continuar su rumbo y no queden truncadas estas y frustradas, estos anhelos de nuestras comunidades de tener estas obras al servicio de la comunidad.

Hoy señora directora, tenemos una gran preocupación y espero que usted hoy nos la aclare, dentro de los cronogramas de ejecución que principalmente... la principal afectación, en la emergencia de El Tarrita, es la construcción de tres puentes, entendemos que ya uno el puente del Paramillo no tuvo mayores afectaciones, se le hicieron los diferentes estudios y quedó ya en funcionamiento, pero tenemos dos puentes adicionales; que es el puente del Turco, que dentro de su programación está que la instalación empieza en el día de mañana, en la región hay muchas inquietudes inclusive, comentarios que los puentes no están, que los puentes se lo llevaron, de un lado para otro entonces queremos que usted, nos confirme en el día de hoy que los puentes si existen, que el Instituto Nacional de Invías, así como ha venido cumpliendo con la programación en la remoción de todo este lodo, va a cumplir con la instalación de los puentes, y de la misma forma que el puente de El Tarrita, que está programado para que empiece su ejecución y el primero de septiembre, también es, una realidad.

Yo quiero, pues, terminar este debate con dos temas, señor Presidente; primero, mostrarle dos videos para que conozcan ustedes la magnitud de esta emergencia. Segundo, lo que se ha avanzado y después la intervención de tres dirigentes sociales, muy gremiales, muy importantes, en el departamento Norte de Santander; para que ellos también nos digan, las grandes afectaciones porque esta afectación se generó desde el 31 de mayo, son más de 2 meses que tenemos esta... esta problemática para que ellos nos den a conocer las grandes afectaciones de tipo económico, que están sucediendo y de la misma forma para que el país conozca realmente, la gran preocupación que tenemos y la gran incidencia, económica que está teniendo esta emergencia, en el departamento Norte de Santander.

Entonces podemos ver los videos y después damos paso a la intervención de estos tres importantes dirigentes del departamento Norte de Santander, muchas gracias, señor Presidente.

“Proyección video”

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Falta un video, ¿no? Entonces, le damos trámite al video ¡Ah! Bueno... entonces, por solicitud del Representante Ciro Rodríguez van... ha solicitado que intervengan 3 personas; el doctor Juan Javier Gélvez gerente de la Cámara de Comercio de Ocaña; el

señor Fran Fabio Rincón de la Cámara de Comercio de Ocaña; y el señor Francisco Uns (Sic) Lara, Presidente de la ANDI de Norte de Santander. Entonces se pone a consideración la el inicio de la sesión informal.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Así lo quieren, señor Presidente la Comisión Sexta de la Cámara.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, señor Secretario. Entonces pues quién está listo el señor Juan Javier Gélvez. El vídeo lo vamos a presentar, luego de las tres intervenciones, según me indica el Representante Ciro Antonio. Entonces vamos a poner entonces primero el vídeo y después entonces vamos con las 3 intervenciones.

“Proyección vídeo”.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Vamos, con el doctor Francisco Lara Presidente de la ANDI Norte de Santander, que está de manera virtual, doctor Francisco por favor hacer uso eficiente del tiempo, tiene tres minutos muchas gracias.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

Buenos días para todos, hacer una presentación, creo que no me permite compartir.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Doctor Francisco, ¿nos escucha? perfecto.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

¡Sí! yo los oigo, ustedes no me oyen.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Sí, ahí ya lo estamos escuchando.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

¡Perfecto! le estaba diciendo, que, si me habilitan para compartir la pantalla, si lo puede hacer.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Cabina, hay posibilidades de que él habilite, doctor Francisco que, si usted puede compartir directamente, allí la pantalla y acá ya le ponemos.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

Listo voy a intentar ¡Listo!

¿Me confirman, por favor si están viendo la pantalla?

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

¡Sí! ahí ya, está cargando la presentación apenas ya la tengamos full, yo creo que ahí ya está. Por favor, arrancan a contar los tres minutos a partir de este momento, gracias.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

Muchas gracias a todos, yo quiero, acá agradeciéndole al Representante Ciro, por esta invitación. Para nosotros es muy importante señalar el impacto que tiene el cierre de la vía de Ocaña Cúcuta en el departamento, y puedo empezar diciendo que este departamento Norte de Santander, no tiene sentido, si sus dos ciudades más importantes Cúcuta y Ocaña, están incomunicadas. Como ustedes pueden ver tenemos más de 1 millón 300 mil toneladas impactadas, en 74 días del cierre total y tenemos, ese 1 millón 300 mil toneladas, ha

tenido un impacto de más 40 mil millones de pesos en pérdidas desde el día.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Doctor Francisco, usted está allá hablando, pero nosotros acá hace 15 segundos perdimos el audio, no está, muy raro porque, acá lo vemos perfecto y al parecer pues usted, tiene su salida de audio allá no sé acá en cabina que ocurre.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

Ahora me oyen.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Sí.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

Listo voy a ir hablando, si me dejan de oír me avisan, les estaba diciendo entonces que hay varios sectores que se ven afectados por este cierre, la agroindustria, el comercio, la manufactura, los servicios, el sector minero-energético, los transportes y en la manufactura sobre todo los materiales de construcción, han tenido pérdidas de casi 2 mil millones de pesos, en la agroindustria, especialmente el arroz y el aceite de palma, han tenido pérdidas de aproximadamente 1.200 millones de pesos y en el sector minero-energético, resaltamos tiene un incremento en recorrido de más de 12 horas.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Doctor excúseme, si es posible, se le fue el sonido un segundo si es posible pueda repetir, unos dos minutos de su intervención anterior.

**Presidente de la ANDI, Francisco Lara:**

Las pérdidas que les mencioné, son debido a que los recorridos que tenemos que hacer, ahora entre; Cúcuta-Bucaramanga buscar la ruta hacia la costa Caribe y después incrementan, el transporte en más de 12 horas, esto además con los incrementos en peajes, combustible y el tiempo que se pierde. Es importante recordar que en este momento el principal producto industrial del Norte de Santander, es el coque, que es un producto que siempre sale, o generalmente sale asimismo el aceite de palma es uno de nuestros productos fundamentales que utilizan esta vía, pero además me parece importante resaltar que los negocios el comercio diario que se hace entre Cúcuta y Ocaña tiene unas cifras muy altas y una generación de empleo muy importante, y como lo dije en el comienzo el cierre de esta vía hace que el Norte de Santander, como entidad política, pierda su sentido si las dos ciudades más importantes del mismo no están conectadas.

Nosotros, desde el sector privado y productivo, entendemos la gravedad del asunto y sabemos que no es una solución fácil pero le hacemos un llamado en este caso al Congreso de la República y a los participantes del Gobierno, que están el día de hoy, que nos ayuden a tener la solución más pronta posible en dos sentidos primero que podamos contar con los puentes militares lo más pronto posible para usar la vía y dos una vez estén instalados los puentes militares, podamos tener una solución estructural, porque el daño como lo señaló el Representante Ciro, hace que tengamos para

que pueda volverse a usar de manera continua... creo que ya dije mi tiempo.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, mi querido doctor Francisco, tiene el uso de la palabra el gerente de la Cámara de Comercio de Ocaña el doctor Juan Javier Gélvez, hasta por 3 minutos doctor Juan Javier.

**Gerente de la Cámara de Comercio, Juan Javier Gélvez:**

Buenas ¿me escuchan?

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Ahí, ya lo estamos escuchando doctor.

**Gerente de la Cámara de Comercio, Juan Javier Gélvez:**

Primero quiero, decirle que soy el Representante del sector de las arcillas, la industria de la arcilla, que es muy representativa en el Norte de Santander y que genera más de 5 mil empleos en Cúcuta, y en toda la región se ha visto afectada por este cierre de la vía. Nosotros para poder llegar a esas zonas del norte de Colombia, pagábamos 120 mil pesos a 125 mil pesos, la tonelada y hoy en día estamos pagando a 200 mil pesos, razón por la cual nos vemos afectados en la competitividad y hemos salido de esos mercados; por esa razón muchas industrias, las más grandes y las más representativas de esta región han tenido, que acogerse si a la situación de paran sus hornos y a enviar temporalmente a sus trabajadores a una parálisis laboral, que realmente asusta a esta región, y que preocupa a toda la dirigencia nacional regional y a todas las empresas privadas.

Quiero empezar, para decir esto, que Cúcuta y el sector del Norte de Santander, es una región que es de las más pobres y las más vulnerables del país, en razón a que estamos alejados del gran centro, del gran consumo, del norte de Colombia; por eso invito a Colombia y al gobierno nacional que tome de manera urgente una solución a este puente del Tarrita, porque vamos a seguir afectando la generación de empleo y vamos ahondar aún más la crisis de esta región, sobre todo en el desempleo y en la violencia, en la cual estamos sumergidos desde hace muchos años, porque, el centro del país nunca mirado con buenos ojos estas regiones, que son las más vulnerables y las más pobres de todas las regiones de Colombia.

Invito a la Cámara, a los Representantes de la Cámara, a todo el país, a los Congresistas a que entiendan que la pobreza, es una violación al derecho humano, más cuando existe un gobierno, que tiene todas las condiciones propicias, para evitar que esta pobreza, se ahonde más invito, a todas las fuerzas, vivas a todos nuestros congresistas, al gobierno central, a todos los gremios, a que apoyen esta región porque no podemos seguir paralizando nuestra industria, que es la gran generadora de empleo y la única que evita que se siga pauperizando, esta economía, que en este gobierno se ha venido pauperizando debido a la falta de atención. Muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, doctor Juan, tiene el uso de palabra el doctor Fabio Rincón, Presidente de la Cámara de

Comercio de Ocaña, hasta por 3 minutos doctor Fabio ¿nos escucha?

**Presidente de la Cámara de Comercio, Fabio Rincón:**

Muy buenos días, muchas gracias por permitirnos participar en este debate de control político, un saludo muy especial a todos los honorables Congresistas de la Comisión, un saludo especial al doctor Ciro Antonio Rodríguez; un saludo también muy especial a la directora de Invías; al director de la Agencia Nacional de Vías y desde la Cámara de Comercio de Ocaña queremos expresar nuestra preocupación dar un informe de la afectación, que ha tenido para todo el comercio, toda la provincia de Ocaña, este cierre de la vía Ocaña Cúcuta.

Tenemos una información de que a la fecha de hoy, tenemos un decrecimiento en el comercio de casi el 18%, debido a que se han cancelado alrededor de 160 comercios, a raíz de la afectación o el cierre de la vía; igualmente todo el sector comercio que está a lo largo de la vía, está 100% afectado... tenemos unas pérdidas en el sector de la provincia de Ocaña, por este cierre de la vía, de casi 10 mil millones de pesos y una afectación aún mayor en términos de la comunidad, nosotros dependemos de Cúcuta en el tema de la salud y actualmente la mayor cantidad de personas que requieren ir a la ciudad de Cúcuta, a sus exámenes médicos controles, temas de cáncer y esas cosas se están viendo afectadas, la afectación, es bastante alta esperamos y pedimos la agilidad de los trabajos en la apertura provisional de la vía, pero igualmente nos sumamos a la solicitud vehemente de que se tomen las medidas necesarias para dar una solución definitiva, a esta vía que viene de año, tras año, generando afectaciones en la competitividad y en el desarrollo. La provincia de Ocaña como capital y Ocaña como capital del Catatumbo, hace un llamado y un clamor, a que desde el gobierno central se tomen las medidas pertinentes, se realicen las inversiones que se requiere, para que generemos esa competitividad y ese desarrollo que tanto necesitamos en el Catatumbo.

Tenemos agravado, también un tema de orden público que también, está afectando gravemente, el sector comercio y que aunado a esta gran problemática a esta afectación, que genera el cierre de la vía pues estamos en una crisis bastante alta, solicitamos, esperamos y sabemos de la de la buenos oficios que está haciendo, la directora de Invías, pero le pedimos mayor celeridad en el paso provisional igualmente en las inversiones que requiere esta vía, para volverla una vía competitiva, ya que es la vía primordial y natural de salida de Colombia, de la entrada a Colombia por Venezuela y en todo el comercio para la Costa Atlántica, este es un corredor muy importante tenemos la conexión también con Puerto Acapulco y requerimos de todas las inversiones que sean necesarias, para ser competitiva la región productiva y generemos ese desarrollo cerrando las brechas que hoy en día vivimos. Repito la afectación es muy grande y esperamos pues que la dirección de Invías y el Gobierno central ponga los ojos en nuestra provincia haga las inversiones, que requiere y tengamos una vía habilitada, lo más

pronto posible para evitar estas afectaciones que vienen generando desempleo y problemas de orden público. Muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, mi querido doctor Fabio, tiene el uso de la palabra el gobernador de Norte de Santander, el doctor Silvano Serrano. Gobernador Silvano, muy buenos días, está allí –de manera virtual– presente del gobernador Silvano. Se le solicita a la Plenaria de la Comisión regresar a la sesión formal por favor.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Así lo quieren por unanimidad, señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias señor Secretario. Tiene el uso de la palabra la directora de Inviás, la doctora Mercedes Gómez Villamarín, hasta por 15 minutos.

**Directora de Inviás, Mercedes Elena Gómez Villamarín:**

Gracias Presidente, buenos días, a todos los Representantes, buenos días al Presidente Julián David López, al Representante Ciro Antonio Rodríguez por esta amable invitación que nos hace, para nosotros poder explicar la situación y el alcance real –que como él lo menciona– ha sucedido esta catástrofe, tan terrible en Norte de Santander. A todos los Representantes muchas gracias por la atención, por permitirnos a nosotros estar hoy acá, también a los Representantes de los gremios del Norte de Santander, al gobernador a todos los presentes y a todos los colombianos que nos estén viendo a través de cualquier otro medio de comunicación.

Empiezo nuevamente agradeciéndole al Representante Ciro Antonio Rodríguez, esta oportunidad de manifestarles, a todos la tragedia tan grande que sucedió el 31 de mayo en Norte de Santander, como él lo mencionó allí, se vieron afectadas más de 350 hectáreas de terreno, en una longitud de deslizamiento de más de 11 kilómetros de la montaña es una situación de pronto en algún punto en magnitud de movimientos de material, a lo que pasó en Armero, es una situación muy complicada lo que sucedió allá, con la gran ventaja de que hubo una evacuación a tiempo y no hubo ninguna pérdida de vidas humanas, que eso sería terrible de tener que lamentar. Como también lo dice el Representante Ciro Antonio, el gobernador manifestó la situación y ellos ese mismo día colocaron equipo para empezar con alguna ayuda a la comunidad, nosotros nos comunicamos como Inviás también, con la gobernación y al día siguiente también colocamos equipo. La magnitud del evento es tal que la altura del río, la cota del río la altura del río que tenía antes se superó, en algunos puntos en 8 metros de altura, o sea hay 8 metros en este momento por encima de donde pasaba antes en algunos puntos y afectó la vía en 5 kilómetros.

Ustedes pudieron ver los videos, que nos presentó el ingeniero, el Representante Ciro Antonio, perdón, donde vemos que es lodo... el lodo es un material muy difícil de manejar, y muy difícil de controlar y de cargar dentro de una volqueta o de retirar del sitio

donde llega, eso nos hizo a nosotros tener que depositar materiales sobre el lodo, para poder manipular el lodo con los equipos, y retirar el material sobre la vía en algunos puntos, porque en otros puntos no se puede completamente retirar. Adicionalmente a esto, de los tres puentes que nos menciona el Representante, pues dos fueron retirados de su sitio, levantados por la avalancha, y depositados varios metros abajo del río; la situación, no únicamente en volumen de tierra sino en magnitud de fuerza, fue muy grande que ocasionó esos perjuicios y esos daños tan terribles, en esa vía, en este momento nosotros tenemos, ah bueno de los tres puentes dos fueron movidos desplazados de sus sitios con colapso total de los puentes que fueron el puente el Turco y el puente El Tarrita, el puente de Paramillo perdió la capacidad hidráulica completamente, la capacidad hidráulica de un puente es el espacio que hay entre el río y la parte inferior del puente, por donde pasa el agua, esa capacidad se perdió completamente y nosotros pues tuvimos que despejarla también para que el agua nuevamente volviera a pasar por allí. Si quiere pasamos a la diapositiva... aquí están unas fotos de la magnitud del evento en la foto de la izquierda, nosotros en la parte superior izquierda, vemos la carretera la parte que está en este momento de la carretera, más o menos hacia la mitad de la fotografía, dentro del área del río ustedes ven una parte blanca allí, ese es el coliseo que quedó, pues como se ve completamente inundado, también aguas arriba o sea parte más abajo de la foto, estaba el río perdón el puente El Tarrita, que fue el que nosotros vemos hacia la salida derecha del río, está ubicado en este momento allá en la fotografía de la derecha. También vemos desde otro punto de vista la emergencia, la situación actual o la situación que sucedió en ese momento y vemos como la vía viene, de la parte izquierda baja y voltea hacia la parte superior, y ahí se pierde, de ahí de para allá está toda la deposición de lodos y de tierra en una en un porcentaje de lodos, muy altos de los 85 mil metros cúbicos o más que ya hemos movido en este momento 80 mil son lodos con las dificultades que ya les acabo de mencionar del manejo del lodo para retirarlo.

Aquí vemos, el puente el Turco, como fue levantado y desplazado este puente, donde ustedes ven que está la motoniveladora es un puente antiguo, que se rehabilitó para el paso de nuestros equipos y poder retirar el lodo, pero en la fotografía la derecha, vemos en la parte de atrás el puente trasladado y ustedes alcanzan a ver las líneas amarillas, del eje de la vía que está completamente atravesado, ese es el puente, la avalancha lo levantó lo movió y lo corrió.

Entonces, son situaciones realmente muy graves, las que sucedieron allá, que gracias a Dios, como les manifiesto no hubo pérdidas humanas, por una evacuación a tiempo que hicieron, es una montaña y en esta montaña en la parte superior, o sea 11 kilómetros un poco más de 11 kilómetros, arriba del río había un depósito de agua, este depósito de agua se desbordó, y movilizó esas 354 hectáreas de las que estamos hablando. Es una magnitud de situación muy grave, que desde luego nosotros desde el Inviás, como cualquier ciudadano de ustedes lamentamos profundamente

y hemos estado pendientes, y al tanto de solucionar y de colaborar, hasta donde también tenemos nosotros alcance y posibilidades dentro de los recursos propios del Invías, se asignaron más de 18 mil millones de pesos.

Bueno aquí están las intervenciones que se han realizado. Nosotros hicimos cuatro frentes de obra para agilizar el proceso de la atención de la emergencia, tenemos pues el sitio de la ubicación del puente del Tarrita, que es en el PR 51 y 52 en el PR 49, también que es la ubicación del puente del Turco y del puente sobre el Río Turco, y la otra también fue una limpieza de tierra y lodo en los 5 kilómetros que el Representante **Ciro Antonio** nos decía, 5 kilómetros de carretera llenos de lodo y barro, llevamos un poco más de 2 meses en el proceso de reconstrucción de dos puentes, de la reparación de otro y de la limpieza de 5 kilómetros de vía, atacados por cuatro frentes diferentes de obra, con el ánimo de agilizar la solución.

En estas fotos les queremos dar la tranquilidad que tanto necesita el gobernador, el pueblo de Norte de Santander, los gremios, el Representante **Ciro**, desde luego como Representante, también de esta comunidad tan necesitada y es decirles que hoy se inició el cargue de los puentes que ustedes ven en esa foto, que se encuentran en nuestras bodegas de Fontibón y que esperamos nosotros desde luego estén llegando en el transcurso de la semana. Es darles la misma tranquilidad a la cual acudimos nosotros al PMU el 31 de julio donde les manifestamos a las comunidades y a los Representantes de la comunidad, de que esos puentes estaban y que iban para allá. El compromiso en su momento fue, entre la semana del 7 al 11, pero bueno siempre desafortunadamente en los temas de obra, suceden imprevistos que en este caso pues nos hizo demorarnos, dos días más.

También, nos solicitaban dentro del cuestionario, que nos enviaran si teníamos un cronograma para la reapertura de la vía, aquí les mostramos de manera general el cronograma, en donde tenemos como fecha de apertura de la vía, el primero de octubre estamos trabajando para lograrlo, terminando los terraplenes y terminando todos los enfoques y soportes que necesitan los puentes militares, para poder ser instalados. También, dentro de este mismo contrato nosotros tenemos los estudios y el diseño de la solución, definitiva que es también, algo que nos pregunta la comunidad y esperamos para el 31 de diciembre, que es el cronograma final de la obra, poder tener ya esos estudios y diseños y con esos estudios y diseños poder valorar la solución definitiva que nos proponen ahí, y ya estaremos solicitándoles a ustedes, nos colaboren con los recursos, para su ejecución, aquí está los recursos que el Invías, con recursos propios asignó para la atención de la emergencia, hay un contrato de casi 17 mil millones de pesos, de obra y su contrato correspondiente de interventoría, por casi 1800 millones de pesos, están ahí los contratistas a los cuales se les asignó.

Entonces es decirles a ustedes que el Invías, siente el dolor de patria, siente el dolor de las comunidades y procura siempre estar desde el inicio de las emergencias, colaborando con las entidades regionales, para dar una solución lo más pronto posible, decirles que pueden

contar con el Invías, que estamos para atender las necesidades, regionales y que desde luego como lo han dicho ustedes, uno de los propósitos del gobierno es disminuir las brechas sociales que existen hacia las regiones. Otra de las inquietudes era acerca de los contratos dentro de las dos vías importantes para el departamento –que nos menciona el ingeniero **Ciro**– y es decirles que efectivamente en este momento hay 5 contratos, que nosotros estamos en ejecución, uno de los cuales ya se terminó ya está terminado, pero desafortunadamente existen algunas situaciones que han llevado al detenimiento de las obras, son una situaciones de orden público, que también son conocidas por toda la nación y que nosotros en el Ministerio de Transporte, junto con el Invías y el Ministerio de Transporte y las demás entidades adscritas se han hecho mesas de trabajo, con el Ministerio de Justicia y esperamos nosotros que en el día de hoy, nos estén dando un plan de acción para que desde el gobierno nos colaboren con este tema de orden público, que al Invías se le sale de las manos; no es nuestro, no es nuestra misionalidad, los contratistas pues están atentos para poder retomar las labores como ustedes conocen, pues hace unos días fueron retenidos 19 trabajadores de una de estas compañías, gracias a Dios también pues son personas de la región y fueron devueltos a la libertad, casi que al día siguiente, pero son situaciones desafortunadas, que se presentan y que como les digo estamos haciendo mesas de trabajo desde el sector con las otras instituciones nacionales, para buscar una solución que nos permita a nosotros continuar con el desarrollo de las regiones. Muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, directora, tiene el uso de la palabra, el honorable Representante el doctor **Ciro Antonio Rodríguez**.

**Honorable Representante, **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:****

Muchas gracias, señor Presidente. Presidente yo pues... manifestarle aquí que yo creo que en nombre de la comunidad, señora directora la gran noticia que usted nos da hoy que se está cumpliendo este cronograma de actividades, que ya los puentes están en camino, creo que esto ya es una solución definitiva dentro de la provisionalidad que se está realizando, yo creo que eso para nosotros es muy, muy importante. Saludo muy especialmente al señor Ministro de Transporte, la señora Superintendente que pena no la había saludado, y a mí me complace que esté todo el gremio de transporte en esta importante preocupación que tenemos en el en el departamento Norte de Norte de Santander, y que logremos superar esta emergencia señor Ministro que nos une Cúcuta y Ocaña, esto no es unir solo dos ciudades, si no es ese anhelo del señor Presidente, de tener realmente una debida comunicación con nuestro vecino país de Venezuela, que hoy está totalmente cerrada esta vía, que sigamos en esta dirección de lograr superar, esto es una emergencia natural y así la entendemos nosotros por lo tanto creo que hoy, nos da una gran noticia usted, señora directora y seguiremos avanzando.

De todas maneras yo quiero, señor Presidente, que me regale unos 2 minuticos para aprovechar aquí la presencia del señor Ministro de Transporte, de la Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura y de la Superintendencia, uno; yo creo que hay que evitar como se dieron cuenta las imprudencias de muchas personas, vieron como ya, carros están tratando de pasar, a pesar de esos grandes riesgos desde la avalancha, esta vía tiene un cierre total, y yo creo que hay que vigilar que no empiece la gente a abusar en esta emergencia.

Y lo otro Ministro, el anhelo de los nortesantandereanos es tener una solución definitiva y entre toda esta región fronteriza de Cúcuta y el desarrollo multimodal que se genera a través del río Magdalena, que la vía Cúcuta-Ocaña, podamos nosotros –doctora Carolina– tenerla como una vía de quinta generación dentro de los proyectos de quinta generación esta vía Cúcuta Ocaña que podamos priorizarla en este cuatrienio; yo sé que la Agencia Nacional de Infraestructura hoy tiene priorizado 3 corredores viales, pero –yo creo Ministro– que hay que hacer un gran esfuerzo... esto es una justicia por el departamento Norte de Santander, por las fronteras de nuestro país... nuestro país, no puede seguir desarrollándose solo en el centro hay que abrir el desarrollo a las fronteras. Yo tuve la oportunidad de acompañarlo a usted a Cali a ese gran objetivo que tiene usted de impulsar el sistema férreo, de nuestro país y que también quiero manifestar la gran alegría que hay en el Norte de Santander porque usted priorizó ese tren del Catatumbo, que ya el departamento de planeación, sacó a licitación la estructuración de este importante proyecto, de sistema férreo en nuestro país, que uno va al centro del país doctor Julián y uno cree que es otro país y nos sentamos en el departamento Norte de Santander, por donde uno transita hay dobles calzada por donde uno transita hay vías pavimentadas, en Norte de Santander señor Ministro y usted que apenas comienza este periodo de gobierno, no tenemos una sola vía que nos comunique con nuestra capital pavimentada, en buenas condiciones, la vía Cúcuta-Pamplona, esperamos este año nos la pueda usted... este entregar, creo que es la primera vía que vamos a tener nosotros en Norte de Santander, de alta competitividad.

Pero usted conoce los problemas que tenemos en la vía entre Pamplona y Bucaramanga, el anhelo que tenemos nosotros que la vía entre Pamplona y Duranía, ya sea una vía de quinta generación, la vía de la soberanía que nos une con Arauca, usted conoce la problemática de esta vía. La vía Cúcuta Ocaña, que la estamos nosotros manifestando en el día de hoy, el cierre en el sector de El Tarrita, pero también –directora de INVÍAS–, evitemos que en la circunvalar nos pase lo mismo, hoy hay una gran emergencia que lo denuncia el personero, en la circunvalar actuemos antes que esto nos genere una gran catástrofe allá en el en el municipio de Ocaña. La vía entre Astilleros-Tibú, Tibú-El Tarra-Convención la tanto la mata como Ocaña si bien es cierto tiene unas obras en ejecución hoy por problemas de orden público de seguridad, están totalmente paralizadas; por lo tanto, yo creo que la mayor justicia que podemos hacer nosotros con el departamento Norte de Santander es priorizar la vía Cúcuta-Ocaña como una vía...

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, un minutico, para que termine doctor Ciro Antonio.

**Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Sí, para que quede, para que no quede ahí por fuera, que esta vía –señor Ministro– la vía Cúcuta-Ocaña, que es quizás de las primeras vías que se empezaron a hacer en nuestro en nuestro país, que logremos nosotros priorizarla como una vía de quinta generación, que la saquemos a concesión... yo sé –Ministro– que hoy con el aumento del espacio fiscal, con la gran voluntad de hacer justicia con las regiones, podemos priorizar esta vía. Muchas gracias señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, doctor Ciro Antonio. En consideración entonces, la proposición de aprobación de las respuestas dadas por la directora del Invías.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Honorables Representantes, se pone en consideración de conformidad con el artículo 252, la proposición de declarar satisfactorias las respuestas dadas por los funcionarios. Ha sido aprobada por unanimidad, la proposición que declara satisfactorias las respuestas dadas por los funcionarios.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias, señor Secretario, por favor siguiente debate de control político.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Gracias Presidente.

**“PROPOSICIÓN Número 11 –  
Aprobada– (2 de agosto de 2023)**

Presentada por los honorables Representantes: *Julián David López Tenorio, Jaime Raúl Salamanca Torres, Daniel Carvalho Mejía, Cristóbal Caicedo Angulo, Hernando González, Dolcey Torres Romero, Gerson Lisímaco Montaña Arizala, Susana Gómez Castaño, Diego Fernando Caicedo Navas, Yulieth Andrea Sánchez Carreño, Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso, Luis Carlos Ochoa Tobón, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Alejandro García Ríos, Haiver Rincón Gutiérrez.*

“Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4° de la Ley 3ª de 1992, cítese al Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor *Ricardo Bonilla González*; al Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctora *Jackeline Barbanti Mansilla*; Directora del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), doctora *Mercedes Elena Gómez Villamarín*; Director de la Aeronáutica Civil, doctor *Sergio París Mendoza*; Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, doctora *Lina María Huari Mateus*; Superintendente de Transporte, doctora *Ayda Lucy Ospina Arias*.

Para este efecto, se solicita que presenten en un documento ejecutivo la información de cada entidad sobre: Ejecución Presupuestal para la vigencia 2023, detallando aplazamiento del presupuesto, adiciones

y crédito o contra créditos que se le hayan hecho al mismo. Igualmente, la proyección presupuestal de la entidad para la vigencia 2024”.

“Invítese a la Procuradora General de la Nación y al Contralor General de la República”.

Ha sido leída la siguiente proposición.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias señor Secretario, tiene el uso de la palabra el doctor Pedro Baracutao, para una moción.

**Honorable Representante, Pedro Baracutao García Ospina:**

Gracias Presidente. ¡Sí! era, para preguntar a la doctora de Invías, ¿se va o nos va a esperar?, sí, era para poder seguir tocando frente a los temas que me interesan.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Se queda. Claro que sí, señor Representante. Ahora sí, el siguiente debate de control político y dado que soy citante, le pido al doctor que está siguiente en la lista, por favor Secretaría certifíqueme, para que yo pueda bajar y simplemente dar el inicio al debate.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Señor Presidente, de conformidad con los asistentes en este momento, le corresponde al doctor García Ospina Pedro Baracutao, ejercer la Presidencia, por el orden alfabético de conformidad con la Ley 5ª del 1992. Bienvenido doctor Pedro Baracutao.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muy buenos días, señor Presidente, usted ordena.

**Presidente, Pedro Baracutao García Ospina:**

Gracias, por la oportunidad Presidente, tiene la palabra el doctor Julián David, hasta por 20 minutos.

**Honorable Representante, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, por su generosidad en el tiempo doctor Pedro Baracutao, no voy a usar sino un par de minutos. Simplemente para dar inicio formalmente a este debate como citante principal, por supuesto que primero quiero darle la bienvenida a la cabeza del sector transporte a nuestro querido Ministro el doctor William Camargo, bienvenido señor Ministro a su Comisión Sexta, a la Presidenta de la ANI la doctora Carolina Barbanti, muchas gracias, doctora Carolina por asistir a la citación, a la directora de Invías, que ya estuvo aquí temprano dando respuesta al debate del doctor Ciro, que esperamos que no se retire doctora Mercedes Gómez, para que nos ayude con los otros temas, sobre todo con la constancia que dejó el Representante Pedro Baracutao, que es un tema muy importante, y yo estoy seguro que usted tiene respuestas a ese tema. A la directora general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a la doctora María Antonia Tabares Pulgarín, bienvenida mi querida doctora; a nuestra querida Superintendente de Transporte –muy juiciosa– la doctora Ayda Lucy Ospina; al doctor delegado por el Ministro de Hacienda el doctor Afranio Restrepo, a quien le solicito que levante por favor la mano, para que los colegas lo puedan identificar, un gran funcionario público y también a la doctora Carolina Sánchez Bravo, doctora Carolina directora de Vigilancia

Fiscal delegada para el sector de Infraestructura, de parte de la Contraloría General de la República, doctora Carolina, usted también por favor levante la mano, ahí está la doctora Carolina, muchas gracias a todos.

Básicamente este debate, de control político lo que pretende es que la Comisión, tenga un panorama claro, sobre cómo va la ejecución presupuestal para el año 2023, de este sector, que jalona la economía colombiana y cuáles son las proyecciones para el año 2024, todo esto en el marco de una Subcomisión que hemos organizado liderada por el Representante a la Cámara el doctor Ape Cuello, esa Subcomisión pues va a entregar un informe a esta Comisión Sexta y al mismo tiempo a las comisiones económicas para la aprobación del presupuesto, del próximo año.

Entonces pues mi querido Ministro de verdad que bienvenido, damos entonces esa apertura formal a este debate de control político; yo sugiero que escuchemos, señor Presidente, al Ministro para que el Ministro haga toda la radiografía del sector, como corresponde y ya en lo sucesivo, los invito a que cada uno, los que quieran, –doctora Dorina– pues participen y puedan hacer sus inquietudes y sus preguntas como la que tenía el Representante Pedro Baracutao en su constancia, para que la cabeza del sector, el señor Ministro el doctor William Camargo las pueda contestar apoyado de su maravilloso equipo sectorial, así, que muchas gracias y muy amables.

**Presidente, Pedro Baracutao García Ospina:**

Gracias, querido Representante, estamos de acuerdo con la proposición que hace el honorable Representante Julián David, entonces le damos el uso de la palabra al señor Ministro. Muchas gracias, por estar acá, esta es su casa.

**Ministro De Transporte, William Camargo Triana:**

Gracias Presidente, al Vicepresidente y a todos los Representantes, y a quienes nos acompañan, tanto de entidades del control, como del sector y a quienes nos acompañan, en esta presentación de avance de la ejecución del sector transporte. Lo primero agradecer la invitación y citación que hace esta Comisión, que además como es sabido es nuestra casa ya hicimos una primera presentación, en el Senado en la Comisión Tercera, pero aquí realmente es donde efectivamente damos cuenta del compromiso de ejecución y obviamente con la Comisión, que nos hace a nosotros acompañamiento, seguimiento y obviamente fortalecimiento en el tema de inversión en infraestructura que es de alguna manera la tarea que gestionamos, al Representante Julián David, al Representante Jaime Raúl, a Daniel Carvalho, a Cristóbal Caicedo, a Dolcey Torres, a todos los Representantes que hicieron y apoyaron, digamos la presentación de estos avances, con un tema en el que quisiéramos de alguna manera poner en blanco y negro una radiografía de cómo estamos hoy en día –como efectivamente lo dice el Representante Julián David–, pero que está asociada a una comparación con otros sectores que si bien es claro, nos podría dejar en términos promedio como con ejecutoria similares, no es la más conveniente

para este momento que está atravesando nuestra economía y en eso digamos el señor Presidente ha sido enfático, en instar mucho más el esfuerzo de las entidades y sectores, que tienen responsabilidad en la ejecución para acelerar, esa irrigación de recursos en la economía del país.

Aquí, digamos estamos comprometidos tanto sector transporte, sector vivienda, hay un componente también asociado al sector Ministerio de Agricultura y obviamente una tarea que tiene a cargo Hacienda para habilitarnos recursos. Entonces sobre esa base qué es lo primero que tendríamos que poner sobre la mesa; tenemos una asignación presupuestal para el sector del orden de 14.8 billones de pesos, de ese recurso en términos de asignación por entidades la ANI, convoca el porcentaje más importante el 53% de los recursos, 7.8 billones de pesos, están a cargo de la entidad que gestiona la infraestructura. Por mecanismos de asociación público privadas Ley 1508, principalmente todo el esquema concesionado alrededor de 29 proyectos carreteros, que comportan –digamos– el mayor porcentaje de inversión, aeropuertos y componentes del tema fluvial que con quinta generación se adicionaron, y el tema portuario, que tiene un esquema de generación de recursos y de concreción de proyectos, muy diferente a la que tenemos en los otros esquemas concesionados. Allí, tenemos, adicionalmente un portafolio que ésta administración ha fortalecido y es el asociado, al componente férreo y ese componente es de alguna manera el que más dinamismo está presentando, para efectos de proyectos nuevos, los proyectos que vienen en curso que los vamos a ver más adelante, pues han tenido una ejecución saludable con una diferencia que es importante hacer en términos de ejecución; Aerocivil; Invías; Superintendencia de Transporte; Ministerio, tienen un esquema de inversión asociado principalmente a Ley 80, unas reglas de operación que le permite vigencias futuras, excepcionales dos o tres años de ejecución y principalmente, contratos de ejecución con principio de anualidad.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene un componente asociado a un esquema fiduciario, que juega –digamos– con reglas de derecho privado, pero que acoge también sugerencias de intervenciones amparadas de alguna manera en las buenas prácticas de Ley 80, y la Agencia Nacional de Infraestructura que tiene un esquema completamente diferente, asociado a esquemas concesionados que tienen inclusive mecanismos de pago y generación de recursos en la economía muy diferente.

Los que comportan el mayor porcentaje Invías y DANE a renglón seguido Aerocivil, que juega principalmente con recursos propios, entonces aquí también tenemos una configuración diferente de los presupuestos, mientras la ANI tiene un componente que se cubre con peajes y vigencias futuras y que se materializa con el endeudamiento y el Equity que entregan los concesionarios en la ejecución de las obras; Aerocivil tiene un componente importante principalmente de recursos propios; y el Invías, tiene una mezcla entre recursos propios recaudo de peajes y presupuesto de la nación y otras fuentes de ingresos menores.

Las otras entidades, la Supertransporte, tiene un tema asociado a tasas de la Agencia Nacional de Seguridad, también tiene un tema asociado al recaudo que se hace por multas y comparendos, y la OPIT que es como el tanque pensante del sector que tiene el porcentaje más pequeño, relativamente está nutrida por recursos que le traslada el Presupuesto Nacional, el sector al momento de iniciar su ejecución. De este resultado de 15 puntos, de 14.8 billones, el 11% son recursos de funcionamiento, 1.6 billones pesos 2.8 son recursos de servicio a la deuda que eso relativamente, se honran mensualmente y que, por eso presentan una ejecución de compromiso y desembolso prácticamente al tiempo, por doceavas, y 10.4 billones de pesos, que corresponden a recursos de inversión, que tienen un componente muy fuerte, en vigencias futuras que más adelante, vamos a explicar su comportamiento; por eso la ejecución del sector de una u otra, se ve afectada en su promedio por este componente.

En cuanto a la ejecución que está prevista, entre compromiso y obligación, hay una discriminación en cada una de ellas, de cómo estamos en este momento generando esa apropiación, y desembolso de recursos mientras en funcionamiento que es 1.6 billones de pesos tenemos un compromiso del 61%, la obligación el desembolso a la fecha, es del orden de 816 millones de pesos, que es equivalente al 52%, estos son doceavas que relativamente se van girando mensualmente y que uno podría asimilar que tienen un tracto sucesivo eficiente, salvo situaciones excepcionales a final de año, donde se concentra un mayor desembolso –por efecto de prima y otros servicios–, este desembolso, es relativamente eficiente entre la apropiación o mejor el compromiso es decir el registro presupuestal, y el desembolso o el pago que es el movimiento de caja. En el componente de deuda tenemos 2.8 billones de pesos, ya hay 2 billones comprometidos y obligados... esta, relativamente es honrar los compromisos que tiene el sector tanto en Invías, como en ANI principalmente, en Invías, Aerocivil y ANI digamos tiene un componente de pago, de ese componente de vigencias futuras que está al final del año.

En el componente de inversión, tenemos 10.4 billones, aquí empieza –digamos– la diferencia entre lo que está comprometido y obligado, aquí tenemos 7.2 billones de pesos, de esos 7.2 billones de pesos, el porcentaje más fuerte lo tiene la ANI y la ANI tiene un mecanismo de

desembolso, que no se genera mensualmente, es decir hay unos compromisos de vigencias futuras, que se cierran con cada plan de aportes que actualiza la ANI, cada vez, que un concesionario, solicita el pago de unidad funcional o debe honrar, los compromisos que en vigencias futuras tiene que entregarle al concesionario, para servir de medio de pago al apalancamiento, que él consiguió en el mercado internacional para ejecutar las obras.

Acá hay un tema que es importante precisar, porque en últimas este recurso, ya está ubicado en las fiducias,

ya está puesto allí, ya está relativamente comprometido, pero su desembolso solo se materializa al final del año, en ese escenario, ese peso que es importante porque obviamente, el buque más grande que tenemos es la ANI y el componente más grande que tenemos de vigencias futuras está en la ANI, castiga el desembolso porque como lo vamos a ver acá mientras tenemos comprometido casi el 70%, seguramente es el valor que tenemos a la fecha, solo hemos desembolsado el 15%, es decir hay unos recursos en fiducia, que además están generando rendimiento etcétera, que después se suman al mismo modelo financiero pero que solo se liberan en diciembre de cada año.

Luego eso, represa en el promedio porque tira a la baja, el promedio de ejecución de las otras entidades, sin con eso, querer significar que la otra ejecución ha sido la más virtuosa, estamos dentro del promedio eso es algo un poco como el estudiante que está siempre moviéndose entre 3.5 y 4.0 y pudiera aspirar al 4.5 o al 4.6, pero no lo logra, pero estamos en ese promedio que además coincide con los primeros años de los gobiernos anteriores, con una sola excepción que más adelante la vamos a ver.

Y en el total general, pues obviamente el compromiso está en el 70% 69.3%, y el desembolso el giro está en el 30%.

Cuando vamos a cada una de las entidades empezamos a evidenciar la brecha tan grande que marca, por ejemplo; la ANI, la ANI tiene 7.9 billones de pesos, de esos tiene comprometidos 76%, ¡sí! si lo vemos en doceavas, es relativamente concomitante, con lo que es sexto mes, si 12% por 6.72%, está en el 76%, pero de desembolso de giro solamente ha causado el 28%.

El Invías, que tiene un proceso de ejecución de obras, que también tiene un ciclo asociado a principio de anualidad, en algunos casos vigencias futuras tiene 67% y un 30% desembolso, aquí en el Invías el porcentaje de vigencias futuras es un poco menor, pero también tenemos vigencias futuras justamente en dos programas que hacen parte de proyecto que está en este momento en ejecución.

Aerocivil, tiene un peso de 2 billones de pesos, tiene el 51% comprometido y un componente de 31% en desembolso: aquí hay una explicación, que no es justificación es simplemente los hechos, la Aerocivil en la transición de cambio de gobierno, recibió varios proyectos siniestrados, y eso obligó a retomar – digamos– procesos que venían en ejecución, suspender por efectos de procesos sancionatorios, o gestión de los mismos contratos, los desembolsos y empezar por esos sancionatorios, y en algunos casos llevar contratos a su terminación literal, y eso tiene un impacto en la ejecución.

Ministerio de Transporte estamos con el 69% de compromiso, y el 44% desembolso, aquí la única salvedad que tenemos es un fondo del orden de 45 mil millones de pesos, que se utiliza para liberar recursos para los transportadores, que necesitan actualizar sus vehículos todo el proceso de migración a vehículos limpios y un recurso, que también trasladamos a Cormagdalena.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, de acuerdo a este compromiso está con el 46%, de compromiso y el 45% de desembolsos, pero aquí; también hay un tema que hay que referir, este mecanismo, como literalmente es una instrucción a la fiducia, no necesariamente materializa inmediatamente el recurso, a la ejecución de los bienes y servicios, es un proceso de adjudicación de obras, con reglas de derecho privado y Ley 80, pero que concreta bienes y servicios, principalmente en segundo semestre, y no tiene el riesgo del principio de anualidad, aquí –digamos– no tenemos esa complicación, justamente porque opera bajo un marco relativamente de derecho privado, en la ejecución.

La Supertransporte, es un tema de doceavas, 59% de compromiso, 36% de apropiación. Y la OPIT que es la más colgada, a pesar de que tiene tan solo 29 mil millones de pesos, tiene 26% de ejecución y 18% de compromiso.

En el presupuesto asignado, para inversión, tenemos 10.4 billones y de esos recursos es 67%, 8 billones corresponden a recursos de la nación, y el 23%, 2.4 billones que son principalmente; Invías, Aerocivil con el componente más fuerte, y la ANI que tiene un componente pequeño que viene de la contraprestación ferroviaria, que como lo refería una sesión anterior, es la que financia toda la operación carretera, de la ANI. Ahí hay una paradoja porque los recursos de la contraprestación de la operación férrea son los que hoy en día, están financiando todos los demás sectores y en la práctica el sector más fuerte es carreteras y sobre el no tenemos un recurso que la ANI pueda utilizar para operación... eso se modificó con el plan de desarrollo; ahí hay, una –digamos– un ejercicio como de mayor justicia, frente a ese origen de recursos. Del presupuesto de la ANI, este dato es súper importante el 95% son vigencias futuras, 5 billones, esos 5 billones, están ya comprometidos, pero solo se van a girar a final del año, si lo hiciéramos por doceavas como lo vamos a ver más adelante el compromiso obviamente podría subir un poco el indicador, sin con eso insisto reconocer que en las otras entidades tenemos un rezago en el compromiso de desembolso, que es un poco el plan remediar que al final espero presentarles.

Y el presupuesto del Invías el 45% corresponde a vigencias futuras, 1.7 billones de pesos, que están comprometidos, pero que tienen una limitación de anualidad para ejecución en los proyectos que están hoy día en ejecución.

Aquí, vamos a revisar el tema de compromiso por entidad, entonces de esos 10.4 billones de pesos, aquí aparece ya en detalle, cuál es el impacto frente a el desembolso real que hemos tenido, y obviamente ahí se evidencia la brecha que la ANI marca, en términos de peso y de ejecución real en el sector, mientras tiene el 76% de recursos comprometidos, es decir ya asociados a un contrato de concesión, tan solo ha desembolsado el 3%, ahí se suma lo que tiene por vigencias futuras y la ejecución anual que tiene que es del orden de 140 mil millones de pesos, para los proyectos que está desarrollando, más la adición que nos llega que nos autorizaron ahorita a finales de julio, entonces esa brecha entre un 76% comprometido, y un 3%, tan solo

desembolsado, pues siempre va a girar en contra de los indicadores de ejecución del sector. La única manera y –vamos a revisar en su momento–, cómo lo hicieron es buscar que ese desembolso se pueda hacer, mensualmente, ya en el pasado en el gobierno de Santos dos, se modificó ahorita vamos a ver el impacto de esa decisión, comparando mecanismos de pago similares, en primeros años de gobierno y el mecanismo, que en su momento utilizó el gobierno de Juan Manuel Santos, y ahí vamos a ver la diferencia, y eso relativamente podría mejorar las cifras pero en la práctica, hoy en día, esto es lo que tenemos. El Invías, tiene el 70% comprometido y tan solo el 30% en ejecución, allí, hay algunos recursos asociados a convenios con gobernaciones y municipios, que no han activado, ni siquiera inicio de obra, ahí hay un ejercicio que estamos mirando con el Invías, como aceleramos eso, o eventualmente, reversar los convenios, porque, no tiene sentido plata comprometida, con entidades territoriales, que por las situaciones que sean A, B, C o D no han empezado su concreción de recursos, irrigación a la economía ese porcentaje pues, obviamente le está pegando de manera importante a esa ejecución, la otra está asociada a proyectos que por diferentes circunstancias, puede tener problemas en la ejecución o en la aprobación, que atrasaron su ejecución conforme al plan anual de caja, que estaba inicialmente previsto para su ejecución.

La Aerocivil, 44% y 13%, la Aerocivil tiene un mecanismo de contratación, para efectos de lo que son aeropistas de servicios aéreos esenciales que necesita, un operador para efectivamente materializar sus inversiones, y que está explorando un mecanismo de vigencias futuras, para acelerar en los próximos dos meses la ejecución de esos recursos, por lo menos el compromiso y empezar a partir del recibo de los bienes y servicios que está contratando, ahí tenemos un componente también asociado, importante al tema de radares y está –digamos– la Aerocivil en su tarea.

Ministerio de Transporte, 32% comprometido y 12% ejecutado, ahí, es un tema de la casa, que tiene que ver con la consecución de los productos de las consultorías, que estamos desarrollando, y los desembolsos del fondo de ascenso tecnológico, que se causan, por demanda entonces si buscan una reconfiguración de incentivos, para que efectivamente se pudieran utilizar esos recursos, en otro tipo de proyectos, y que adicionalmente los transportadores, efectivamente postularan sus propuestas de renovación, de parque para mover esa registradora, porque por un tema de aumento, de la tasa de cambio, y digamos una relativa salud del mercado de transporte de carga, los operadores de transporte, no están actualizando el parque, hay unos recursos ahí congelados, a nosotros nos asignaron 45 millones, de pesos pero no se han movido iniciativas como en el pasado, para renovar parque automotor, entonces nos tocó, reconfigurar el fondo para que efectivamente ese recurso, se pudiera movilizar.

La agencia de seguridad, 45 y ahí también ya con la llegada de la nueva directora, estamos trabajando para acelerar el portafolio de inversiones, que cada

dirección tiene, efectivamente irrigar esos recursos, para incidir sobre temas de siniestralidad; ahí hay una tarea que está asociada a temas de tecnología, a temas de fortalecimiento institucional, a las entidades territoriales, y a temas también de señalización, demarcación en puntos críticos que ya, con insumos que existen en la agencia deben estarse, abriendo a prepliegos y pliegos en las próximas semanas, de forma tal, de que en dos meses y medio, estemos adjudicando y con procesos en ejecución.

La Supertransporte, procesos de consultoría, adicionalmente fortalecimiento técnico, en entidades territoriales, para su labor de regulación y control.

Y la OPIT relativamente está es en estructuración de procesos, de consultoría y que también tuvo –digamos– un tema de interinidad, en algunos momentos.

La adición presupuestal para ilustrarles en que se van a invertir esos recursos, ahí, tenemos una inversión de 895 mil millones de pesos, que está principalmente orientada a infraestructura pura y otra allí, tenemos 266 mil millones de pesos para la ANI, que van para el componente férreo, estamos buscando incidir de manera más fuerte en el corredor Bogotá-Belencito, con provisión de parque de renovación de infraestructura, y también con material rodante, eso, nos permitirá saltar de 150 mil toneladas al año, a 500 mil toneladas el próximo año, y es un efecto de incentivo también para fortalecimiento del componente férreo, que aprovecho, para ilustrar –aclarar al Representante Ciro–, efectivamente estamos trabajando con Ocaña-Cúcuta y lo que vamos a promover es –en el último trimestre de este año– buscar hacer una estación, así –como le decimos en Cali–, para ilustrar cómo está el listado de proyectos y lo que tenemos previsto para esa zona fronteriza con DNP, eso nos permitirá ilustrar cronogramas, básicamente la hoja de ruta, que tiene que ver no solamente, con componentes de trenes regionales, sino con la posibilidad de que Cúcuta pueda, por ejemplo recuperar la red férrea, que tuvo en su momento operando hacia Maracaibo, y también algo que quedó en el plan de ordenamiento yo hice parte hace como 6 o 7 años, ya se me olvida, del plan de movilidad de Cúcuta y ahí hay un componente asociado a operación de trenes, qué podría revitalizarse con la siguiente administración local para incentivar, la introducción de vehículos tipo tren operando en la red férrea que existió en Cúcuta. Eso quedó previsto en ese plan y la idea es presentar los avances y hacer una estación similar a la que hicimos en Pacífico y en el norte del país en la zona fronteriza aprovechando que estamos con un proyecto, que indudablemente va a generar unas nuevas oportunidades y que necesitamos darle tracción y sobre todo divulgación en los actores locales en Norte de Santander, entonces ahí ya asumimos un compromiso y pasamos al tablero con el paquete de infraestructura en ese momento para ilustrar todo el componente de intermodalidad, en ese escenario Representante si le parece.

Tenemos, también voy a pasar muy rápido 486 mil millones de pesos, para Invías, para caminos comunitarios y red fluvial, ahí, tenemos el tema de juntas de acción comunal, el tema fluvial y 143 mil

millones de pesos para Aerocivil, para el componente de Asaes y aeropuertos regionales. En funcionamiento transferencia a Cormagdalena para el tema de dragado y 2.500 millones de pesos, para fortalecimiento de la agencia, que tienen que ver con unas nuevas tareas, que asume en seguridad para componentes férreos y fluviales, que implica obviamente un fortalecimiento y una asignación recurrente de recursos para cubrir esa tarea porque los recursos de SOAT, que son los que financian principalmente la tarea de la agencia deben concentrarse en el componente carretero.

Y un tema de deuda, que tiene que ver con el Decreto 50, que esperamos dinamizar con la agencia, para que efectivamente puedan empezar a retribuirseles o compensarse, a los concesionarios que dejaron de percibir ese recaudo, por efecto de la congelación de tarifas.

Pasemos a la siguiente, que es la que ilustra un poco la el histórico, entre compromisos y obligaciones y que nos permite ver en la gráfica de la izquierda, como está la ejecución de los primeros años de gobierno, 2011, 2015, 2019 y 2023 para efectos de compromiso, estamos entre el 75% y el 76% a finales de agosto, esa es una meta que nosotros como sector vamos a cumplir, el de la derecha es el de las obligaciones el del desembolso efectivo a concesionarios y contratistas, aquí es donde ilustro la diferencia entre el esquema que utilizaron en 2015, de liberar las vigencias futuras, mensualmente, si ustedes se dan cuenta las tres líneas, de la parte de abajo de ese gráfico, ilustran el comportamiento histórico de los primeros años de gobierno 2011; 2019 y 2023 que nos ponen –digamos– en cifras similares al histórico de desembolso o movimiento de caja, de los primeros años de gobierno, salvo en el de 2015, que tiene una modificación en la forma de los desembolsos porque en ese año, si se permitió que las vigencias futuras se liberarás mensualmente, cuando yo logro eso en el tema de más que de la economía de flujo de dinero, entre el Estado y los concesionarios, pues efectivamente hay un aumento en la obligación de giro mensualmente, y ahí se nota la diferencia si nos compararan con esa cifra pues nuestra ejecución sería un desastre. Pero el problema no, la modificación se dio en la forma del desembolso, esto tiene –digamos– la justificación en el tema de las vigencias futuras pero también tiene una explicación práctica, hoy en día los recursos de esas concesiones que en últimas se pagan al final de la vigencia, o cuando se cumple unidades funcionales, ya se están irrigando en la economía, es decir, los concesionarios a través de sus especistas asumen, unos compromisos de ejecución de obra, esos compromisos los obligan a poner recursos propios y a conseguir endeudamiento para ejecutar las obras y pagarlas por unidades funcionales, al final con la entrega de cada unidad funcional, o anualmente y con el compromiso del pago de vigencias futuras, para apalancar los créditos, luego en la economía ese recurso ya se está irrigando.

Caso diferente al que tenemos con los recursos bajo mecanismo de Ley 80, que si tienen digamos un tracto mensual y que obviamente tienen una capacidad de no es de endeudamiento, una capacidad de liquidez en los

contratistas para cubrir compromisos de 1 o 2 meses, pero más allá de eso, uno tiene que estarles pagando las facturas mensuales, ahí, es donde está –digamos– el desfase entre el momento en que pasan las actas, y se desembolsa que puede estar en 30 o 45 días depende, un poco de la eficiencia entre interventoría, supervisor y la agilidad de las entidades para generar esos desembolsos; ahí, el tema obviamente también debe reconocer que es el ciclo de vida del proyecto, y la ejecución de las obras que normalmente se hace después del tercer o, cuarto mes, cuando empiezan efectivamente a activar después de planes de manejo de tráfico y apropiación de diseños la ejecución concreta de las obras que se les contrata, en los dos o tres primeros meses los contratos de obra no facturan mucho en el mes 4 y 5 empieza una facturación muy baja, dependiendo del cronograma de obra, esa facturación se puede concentrar en el último tercio, o en el segundo 50% de la ejecución de las obras, el primer 50 no tiene la misma velocidad.

Esta es una cartografía, de la regionalización del sector, por departamento, con un indicador de inversión por población, esto está relativizado es decir no es un valor absoluto, sino que compara y aquí es superimportante el tema, del cierre de brechas y la convergencia, regional que habla el pilar quinto en nuestro plan de desarrollo, la forma como los recursos del sector, efectivamente como inversión per cápita se aplican, en unos departamentos con mayor intensidad, que en otros. Este es un tema superimportante, en términos del cierre de brechas y la asignación presupuestal, ahí podemos hacer por ejemplo: una comparación entre Antioquia que es el de más alta inversión, con Amazonas, en apariencia tiene más alta inversión per cápita, pero es solamente porque tiene una población más pequeña, en el caso de Antioquia tiene una mayor inversión, per cápita por qué, tiene muchos más recursos y obviamente más población, si lo comparamos por ejemplo con Boyacá, que aparece muy bajito, o inclusive, con Cauca y Nariño, departamentos de periferia que tienen una menor inversión per cápita, esto simplemente es una expresión de como se ha hecho la asignación presupuestal, algo que por instrucción del Presidente y Plan Nacional de Desarrollo, esperamos empezar a modificar para generar una mayor equidad en la asignación de presupuesto y que obviamente debe contar con el acompañamiento de Senado y Cámara, para buscar un balance en términos de la inversión, ir cerrando esas brechas de equidad en la asignación del presupuesto de la nación, que en infraestructura han sido históricamente muy evidentes, hay departamentos que se han beneficiado mucho más de la inversión que otros. Y la invitación que hace este plan de desarrollo y nuestro Presidente es a que esa simetría se empiece a restablecer y por eso los departamentos de periferia en el sur del país, están teniendo una mirada mucho más generosa, en términos de la asignación de recursos y procesos, como la valorización por ejemplo; podrían ayudarnos a restablecer ese equilibrio entre regiones.

En cuanto a la distribución de entidades, que es el siguiente, no se alcanza a ver muy bien el amarillo es la ANI, el rojo es el Invías y el verde la Aerocivil, es una distribución porcentual de cuál sector tiene en términos

de inversión, la más alta participación en esas zonas, si, entonces Vichada o Vaupés, tienen principalmente un componente aéreo San Andrés, igual tiene un componente más fuerte en el tema aéreo, Magdalena tiene un componente más fuerte en inversión ANI e Invías, porcentualmente por departamentos es digamos una expresión gráfica para ilustrar como esa regionalización se puede presentar. Esto es digamos lo que tenemos a la fecha previsto 2023 –con un compromiso que creo que está aquí al final si no me falla la memoria–, de cómo esperamos acelerar ese nivel de inversión para final del año.

Lo que nosotros esperamos en las entidades, es en el segundo semestre incrementar el ritmo de compromiso y acelerar, obviamente el desembolso de los recursos. El Invías, aspira llegar a un desembolso o pago a contratistas del orden del 65%, vamos a quedar con reservas para el próximo año; Aerocivil está en un ritmo similar, vamos a estar en el 85, 90% de desembolso, o sea pago a contratistas; la ANI, está en un valor 98%; y Ministerio agencia UPIT y Supertransporte, van a estar por arriba del 95%, en pago de servicios y obviamente gastos de funcionamiento, quien más castigado va a estar es Invías, porque tuvo que dejar un 10%, sin comprometer por efecto de un tema fallido de titularización de peajes, que le comprometió recursos de esta vigencia para poder cubrir esos compromisos, y en cuanto a la ejecución o el giro real del 65% por el ciclo de vida de proyectos.

Los proyectos de infraestructura normalmente superan un año de ejecución, salvo proyectos pequeños, uno logra cerrarlos en estructuración y adjudicación en el mismo año en el que empieza la ejecución, pero proyectos de infraestructura como corredores, regionales o interurbanos suelen superar un año de vigencia, para eso se recurre a vigencias futuras y excepcionalmente aunque no es una buena práctica, a la generación de reservas, cuando los contratos por diferentes circunstancias... no hay contrato perfecto uno quisiera que todos fueran virtuosos, pero a veces es el contratista, o la interventoría o el componente social o el componente ambiental, los que afectan cronogramas, terminan causando la generación de reservas que castigan el presupuesto del siguiente año y tienen obviamente un impacto en su ejecución en el año en que esas vigencias no se logran materializar.

Para 2024, que es –digamos– lo que quiero muy rápidamente presentar la distribución que nos han dado por sector mantiene la misma distribución que tenemos en 2023, salvo diferencias porcentuales menores y tenemos una asignación de 16.7 billones de pesos, es decir hay un aumento efectivo de ese componente 1.6 a funcionamiento 1.54 aquí disminuimos recursos de pago de deuda, si ustedes se dan cuenta este año el compromiso de deuda fue de 2.8 billones de pesos, en este año lo que hacemos es disminuir ese pago de deuda para que ese recurso pueda subir a mayor inversión, es de alguna manera un castigo del déficit primario... aquí están los expertos de hacienda –que sobre eso seguramente nos va a aclarar–, porque es una figura que nos permite tener más inversión y castigar un poquitico el tema

deudas, es un fallo que efectivamente hacienda y el Presidente y el equipo de DNP recomendaron para aumentar la disponibilidad de recursos del presupuesto para inversión, teníamos 84 billones para todo el sector gobierno, y era casi equivalente a lo que estábamos o a lo que estamos teniendo de pagos de deuda, entonces al final lo que se definió, fue aumentar esa inversión bajar un poquitico el pago de deuda, y lo que hace es liberar deuda de corto plazo, pero mandarla a largo plazo, eso tiene implicaciones en indicadores, en calificadoras de riesgo, pero estamos trabajando para garantizar que se aumente la inversión, de lo contrario por el déficit que encontramos al inicio de gobierno, de casi 85 billones me corrigen, más adelante seguramente los colegas de hacienda, no tendríamos espacio para la inversión, las fuentes que habitualmente utilizábamos no están tan fecundas, como en el pasado. La reforma fiscal se fue una parte a cubrir el déficit del fondo de estabilización de precios de combustible, y tenemos un riesgo de no generar suficientes recursos a la economía, en un momento en que necesitamos una actividad contra cíclica, para efectivamente dinamizar la generación de recursos e irrigar a la economía, proyecto obviamente dinero. De esa inversión pasamos a 13.6 billones en este proyecto, este año mientras el año pasado teníamos 10.4 billones, entonces si hay un aumento importante en términos de inversión y la distribución de las otras entidades digamos comporta alrededor del 20% de la ejecución de 18, 19%.

Como está distribuido, este es el presupuesto general 12.6 billones de la nación y recursos propios 4 billones, de este se prevé una asignación a Ministerio que pasa a Cormagdalena de 231 millones de pesos, este es –digamos– la distribución que tenemos prevista para funcionamiento de servicio o de inversión. La inversión por entidad, se materializa principalmente en la ANI 7.5 billones de pesos; en el Invías 3.9 billones; en la Aerocivil 1.7, tiene una menor inversión que la de este año; Mintransporte 194.000 ¡perdón! la Aerocivil tiene más inversión que el año pasado –corrijo el dato– tenía la Aerocivil tenía 1.2 billones, y este año pasa a tener 1.7, Mintransporte 194.000; agencia 168.000; Supertransporte 21.000 y la UPIT 17.000 millones de pesos.

Como está inicialmente prevista esa regionalización, aquí ya hay una distribución un poquitico más homogénea per cápita cuando hacemos el balance similar destaca el departamento del Valle, creo que es el que está por fuera de ese indicador, el más alto que tenemos allí verificar si efectivamente 1.26 San Andrés, y ese indicador nos permite digamos revisar en términos de inversión por cada 100.000 habitantes, cómo está –digamos– esa distribución porcentual en el próximo año, en cuánto a distribución por entidades, hay digamos una configuración de un peso mayor en algunas departamentos en el componente carretero. Somos históricamente un país que ha invertido el porcentaje más alto de sus recursos en infraestructura vial, aquí estamos empezando a revertir esa tendencia, pero obviamente esa reversión solo se va a hacer evidente cuando tengamos los proyectos de APP férreas,

efectivamente adjudicados, en este momento estamos en el proceso de estructuración y ese cambio se verá seguramente en el tercer año de gobierno nuestro.

Qué proyectos tenemos inicialmente previsto, –y esto es como a nivel general–, tenemos proyectos en el modo carretero, en el modo fluvial, en el modo férreo, en el modo portuario, y adicionalmente infraestructura social, a diferencia de la ANI del pasado la ANI hoy en día está apoyando Ministerio de Salud, Ministerio de Educación, saneamiento y vivienda, y obviamente un componente super importante en el portafolio turístico, que está amparado en la ejecutoria de la Aerocivil con los Asaes y con proyectos regionales que también van a tener inversión el próximo año.

Aquí relevantes además del componente turístico, todo el componente asociado a caminos comunitarios para la Paz Total, que tiene que ver no solamente con los procesos que se están desarrollando con las juntas de acción comunal sino también proyectos de conectividad, que se desarrollan por esquemas convencionales de obra pública con Mipymes y Pymes con el apoyo de los Ingenieros Militares para su ejecución.

Voy a pasar muy rápido, en la distribución de recursos de inversión de ese proyecto, los programas que están previstos para su concreción, entonces infraestructura vial, primaria que son todos los componentes de APP, carreteros más el déficit que arrastramos de pago de vigencias futuras, obras complementarias, obras menores asociadas a proyectos carreteros, en ejecución por esquema de APP y todo el control, seguimiento y supervisión que hace la ANI, en los proyectos que están bajo su control, infraestructura transporte fluvial, tenemos obviamente el Canal del Dique, que es el que más componentes está asociando, el control y seguimiento a los temas fluviales; en el tema de servicios de transporte aéreo todo el proceso que está llevándose a cabo, por parte de la Aerocivil y de la ANI, y en transporte férreo el componente más importante, asociado a corredor férreo central, a control y seguimiento de ese componente férreo; en el tema de transporte marítimo todo el apoyo está en nuestras concesiones portuarias y en el fortalecimiento de la gestión, es todo el componente de asesorías y consultorías, el fortalecimiento de las TIC, el sistema integrado de gestión y gestión documental.

Aquí hay una discriminación por entidad, de cómo están discriminados los recursos a partir de cada programa de inversión, 2.4 billones pesos en infraestructura de red vial primaria, estos son proyectos que vienen de vigencias anteriores y también proyectos nuevos, infraestructura de red vial regional 1.2 billones de pesos; transporte férreo, que es el mantenimiento de los corredores que están a cargo del Invías; transporte marítimo 70.000 son los de la contraprestación; transporte fluvial 100.700 que es tema de muelles; seguridad de transporte 93.000 que es el programa de seguridad en carreteras nacionales, y todo el tema de regulación, supervisión de infraestructura y fortalecimiento y dirección del sector transporte que es básicamente fortalecimiento

de capacidad técnica, y apoyo a los municipios, de esos 3 billones de pesos son recursos trasladados por la nación, y 900 mil millones, casi 1 billón son recursos que genera la ANI, a partir del Invías, perdón del recaudo de peajes y de otras fuentes que tienen.

Aeronáutica Civil, netamente recursos propios tenemos un presupuesto de 2.6 billones de pesos, 1.2 servicios aeroportuarios y navegación aérea, todo el tema de radares está incorporado allí asistencia técnica a las regiones el despliegue de las territoriales, el programa de ASAES que son estos aeropuertos y de servicios aéreos esenciales que tiene infraestructura del lado aire, algunos componentes del lado tierra, pero también el apoyo a el subsidio si se llama a la tarifa todo el tema de formación de recurso humano, fortalecimiento de autoridad sobre aviación civil y fortalecimiento de navegación aérea, –ya estoy terminando Presidente–, investigación de accidentes, la Aerocivil tiene su propia área encargada de la investigación de accidentes... ahí hay una discusión de tiempo de separar funciones, pero por ahora sigue operando bajo la Aerocivil y todo el tema de fortalecimiento institucional... ahí tenemos 1.7 billones de pesos a inversión y 0.8 a funcionamiento pasemos este es una discriminación de los proyectos estratégicos, no voy a entrar en detalle la información queda para ustedes y fue enviada también en la respuesta y nos permite ilustrar la forma como la cobertura de Aerocivil nos va a permitir fortalecer aeropuertos regionales, pero también apoyar una apuesta importante en términos de posibilidades de turismo.

Entonces, como está –digamos– previsto en términos de meta, esos recursos de inversión, aquí a la izquierda tenemos, para el caso de la agencia, cómo está prevista la asignación de recursos por meta 2.740 asistencias viales, 20.000 metros lineales de vías con infraestructura, instalada que es todo el tema de que, al menos en cuanto el Ministerio rectificó sus palabras. Antes se llamaba pequeñas grandes obras, seguramente le van a reconfigurar el nombre, todo el tema de sensibilización que es capacitación actores de la seguridad vial, todo el tema de personas capacitadas con educación a partir de diferentes mecanismos de ofertas que tiene la agencia, estrategias de educación informal implementadas, y todo el tema de difusión para seguridad en transporte, ahí tenemos lo que es atención post evento, atención a víctimas, y el acompañamiento de actividades territoriales y a empresas del sector transporte que operan obviamente vehículos e infraestructura.

Esto es el componente de recursos, que tiene el Ministerio asignado, modernización 34 mil millones de pesos, que es todo el tema de chatarrización o mejor renovación de automotor, red vial regional que es acompañamiento y despliegue en territorio, logística, asistencia de entes gestores, todo el componente obviamente de los SITM y los sistemas estratégicos, todo el tema de política regulación de modos de transporte, política ambiental que es la y fortalecimiento institucional.

Cuales son digamos algunas de las metas que esperamos como sector en términos de formulación de política, todo el tema de implementación del fondo

tecnológico, que va a pasar de cubrir solamente transporte de carga, a cubrir taxis y última milla, todo el tema de actualización de normatividad para los sistemas de transporte masivo, buscando obviamente fortalecer los procesos previos y de aprobación de las contrapartidas, o los esquemas de contraprestación que, tiene por Ley 7030 Nación, con entidades territoriales, la reglamentación con operación y prestación de servicio todo lo que, es nuestra regulación de transporte y revisión de esquemas tarifarios, un poco el fortalecimiento de lo que a futuro, será la CRIC.

A renglón seguido lo que tenemos en la Superintendencia, grandes proyectos; transformación digital, sede electrónica, virtualizar, seguir en el proceso de virtualización de documentos de procesos y de trámites, todo el tema de servicios integrados; con interoperabilidad; el sistema de control y vigilancia para, todo el proceso de asignación de cursos, de licencias y la verificación de revisiones de técnico mecánicas, por ejemplo y un observatorio de transporte, que recoge toda la información de infraestructura, de operación de concesionados y de entidades vigiladas. Este es digamos, la asignación en dos proyectos de inversión, que tiene previsto.

Y ahí, ya pasamos al tema de la UPIT la UPIT básicamente es el tanque pensante, tiene 18 mil millones de pesos en dos proyectos de inversión, tiene que ver obviamente con todo el esquema de priorización, la generación de metodologías para evaluación de proyectos, todo el proceso de revisión y seguimiento a la implementación de la política pública, en infraestructura y a la dotación en diferentes entidades territoriales y departamentos de la oferta de infraestructura multimodal que tiene el sector.

Nos acompaña también, la directora de la UPIT la Ingeniera Martha Constanza Coronado, que está recibiendo su entidad, que tiene obviamente el presto Sic de fortalecer técnicamente esa tarea. Y cierro con Cormagdalena que tiene una asignación presupuestal que le traslada el Ministerio, que tiene dos grandes proyectos, recuperación de navegación y todo el componente medio ambiente, recursos naturales está obviamente adscrita, entre comillas al sector no hace parte en concreto porque es una entidad del Sistema Nacional Ambiental, tiene obviamente un proyecto importante que está gestionando que es todo el tema de recuperación de navegación sobre el río Magdalena, con impacto en todos los departamentos de la cuenca del río y que tiene una inversión prevista del orden de 210 mil millones de pesos, para el próximo año y una actividad de descontaminación en Barrancabermeja del orden de 12.400 millones de pesos, un total de inversión de 223.000 millones de pesos, para cerrar – digamos– con unos impactos esperados para mantener navegabilidad, mantener la competitividad de las zonas portuarias en el río Magdalena, y en Barranquilla promover el tema de turismo por ejemplo: en el Canal del Brazo del río Mompox y ampliar conocimiento técnico sobre el régimen de aguas y la operación sostenible del Río Magdalena, la última que es más branding de Cormagdalena de lo que espera alcanzar en términos de apuesta competitiva, y la movilización

de carga que se está garantizando con estos recursos de dragado, históricamente no ha mantenido un calado de 10 metros en Barranquilla, hace ya tres, cuatro meses hemos efectivamente mantenido una operación estable, que nos ha garantizado la llegada de buques de gran calado, sin afectación a un puerto muy importante de la costa norte del país.

Con esta información espero haber presentado de manera sintética la inversión del sector, quedamos atentos a sus inquietudes y aclaraciones muchas gracias, Presidente y Vicepresidente.

**Presidente, Alejandro García Ríos:**

Muchas gracias, señor Ministro, bienvenido usted y a todas las personas que lo acompañan a esta Comisión, tiene el uso de la palabra, el honorable Representante Julián López del Partido de la U, hasta por 3 minutos, Representante.

**Honorable Representante, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, señor Presidente, que pena quiero pedir una excusa al director de la Aeronáutica el doctor Sergio París Mendoza, director encargado bienvenido a esta su comisión, también al Viceministro Carlos Eduardo Enríquez Caicedo, vice bienvenido muchas gracias por estar acá. Bueno han visto ustedes hoy, de las palabras del líder del sector de transporte el Ministro William Camargo Triana, una exposición bastante completa, generosa de todo lo que ha venido ocurriendo en el año 2023, en este sector tan importante y todo lo que va a ocurrir en el año 2024.

Hay algunos colegas Representantes a la Cámara y Senadores, que no tienen ni idea, cómo funcionan las finanzas públicas, que se han encargado de nutrir, los titulares de manera mentirosa y de contribuir a que hoy, en el país, el gobierno del cambio, esté algo desprestigiado con mentiras, llenándonos de informaciones falsas, contribuyendo a la polarización, pues muy bien, todos en este salón, en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, que trata estos temas de infraestructura, y transporte y a todos los colombianos, que nos ven quiero contarles con claridad de manera resumida, con dos tres cifras, cómo es que funciona las finanzas públicas, aquí hay unos recursos importantes que el gobierno ya tiene comprometidos, apenas vamos en el 65% del año y el Ministro, va sobrado de la tarea, tiene el 70% de la plata comprometida, para comprometerla, mis queridos colombianos se necesita un registro presupuestal, un contrato, un acto administrativo, y eso ya existe, con el 65% del año, la plata de todos los colombianos en los proyectos estratégicos más importantes, que lidera el gobierno del cambio, ya está comprometida, el 70% de la plata, faltando los meses que ni siquiera se ha acabado agosto, faltando la mitad de agosto, faltando septiembre, faltando octubre, faltando noviembre y faltando diciembre, en año además electoral, de verdad que es una falta de respeto, una irresponsabilidad que algunos congresistas, en las comisiones económicas, en donde probablemente no se han leído, o el último libro que se leyeron, o la última cosa que cogieron, para leer fue la revista, no sé una revista de moda,

una revista de cualquier otra cosa, menos de finanzas públicas, yo los invito, a que seamos serios, aquí las cifras maniqueas, no se pueden venir a decir de manera irresponsable, y si en las comisiones económicas, no hacen la tarea, nosotros en la Comisión Sexta como responsables de este sector, pues sí la hacemos quiero de verdad, a usted señor Ministro William Castro.

**Vicepresidente, Alejandro García Ríos:**

Por favor 2 minutos más.

**Honorable Representante, Julián David López Tenorio:**

De verdad, señor Ministro William Camargo, felicitarlo tiene usted hoy la tarea hecha, con lujo de detalles, con solamente el 65% del año adelantado, ya usted tiene registros presupuestales de más del 70%, de verdad, que es un orgullo que el gobierno del cambio, muestre gerencia esto es lo que hemos pedido, desde esta curul muestre gerencia, si el gobierno del cambio, pasa a la historia por temas de infraestructura, fundamentalmente va a ser por dos cosas; entre muchas otras, por conectar a los colombianos de la Colombia profunda, con una inversión billonaria en vías terciarias, histórica, histórica y adicionalmente por pensar y trascender, como bien lo viene liderando; el doctor Diego Caicedo y el doctor Ciro, todo el tema ferroviario, una revolución en el tema ferroviario, que el Ministro, ha planteado, con las directrices del señor Presidente, así que lo quiero felicitar, señor Ministro, pero al mismo tiempo, invitarlo mi querido Ministro, aquí esta comisión está ávida de que podamos revisar los temas del código, que podamos revisar los temas, superintendente doctora Aída Lucy Ospina del tema sancionatorio, bienvenida, también la doctora nueva la doctora María Antonia Tabares de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Necesitamos ponerle tatequieto a las muertes, necesitamos eliminar las muertes de nuestras vías, y eso lo hacemos con un proyecto de ley que nos permita usar la tecnología, no podemos ser ajenos, a esa situación tenemos que usar la tecnología, para que podamos avanzar en esa materia, aquí en esta Comisión, estamos conformados, por hombres y mujeres –muy pilosos todos–, de sobradas capacidades, entonces al gobierno del cambio lo invitamos, a que presente, invitamos a al Ministro a que presente, esos proyectos generamos una estrategia legislativa importante para que estos proyectos, puedan tener eco y avanzar de manera exitosa en el Congreso de la República y a los taimados, poco leídos, poco estructurados, que organizan debates en las comisiones económicas, por favor a estudiar y a leer, que a este Congreso de la República se viene a ser responsable muchas gracias, señor Presidente.

**Vicepresidente, Alejandro García Ríos:**

A continuación, tiene el uso de la palabra, Haiver Rincón Representantes CITREP departamento del Tolima, hasta por 3 minutos compañero.

**Honorable Representante, Haiver Rincón Gutiérrez:**

Gracias Presidente, de verdad que, es un placer acá, recibir la palabra así, tan rápido, no me imaginé que me la iba a dar, de una, y me cogió un poco si

fuera, desorganizado. Pero no, Ministro de verdad que y a todos, a todo su equipo, y todos los que están acá, directora de Invías y todas las directoras, que están hoy en el cargo, decirles que somos de la Colombia profunda, ya lo conocen hace rato, es el discurso del Presidente. Ministro, yo no voy a hacer lo de mi Presidente de la Comisión, a felicitarlo y exorbitarlo porque, pues, es una labor de función pública y de verdad que se la agradezco, porque bueno, nos muestra unos porcentajes de inversión interesantes, y de verdad que de las carteras, pues usted está haciendo la tarea, y lo felicito, sí ya de esa manera, pero también quiero decirle, que tiene un peso grande o se le queda corto, el nivel de presupuesto para llegar a las regiones, y pues en especial estas regiones que nosotros representamos, tenemos dificultades grandes en vías terciarias, temas de puentes, temas de vías secundarias. Hoy, nuestro territorio especial, que yo soy del Sur del departamento del Tolima, está reclamando a viva voz, al gobierno de turno, al gobierno del cambio, al gobierno del momento, ahí, hay unas inversiones que realmente, se las merece, ese territorio es la zona productora del mejor café, el mejor aroma del mundo y realmente no tiene unas vías idóneas, para poder transportar este producto y no solamente este, hoy también estamos ganando espacios en el sector cacaotero y muchos productos más, pero tenemos una preocupación también con estos peajes –no sé ya que está la Superintendente acá– sobre el marco regulatorio, para ellos poder tener estas tarifas de manera pues diferencial, unas por concesión, y otras por operación propia. Entonces quisiéramos tener como una base de esos peajes, hoy que son necesarios, para poder que algún sector tenga recursos, para poder mejorar esta vía, pero así mismo, también se están aplicando de manera muy de un gran nivel, digamos de costos y el flujo de vehículos es bastante, en este sector, entonces se debería de mirar, para diferenciar este nivel de peajes y algunos sentidos más allá, pero Ministro, yo sí estoy preocupado y quiero decírselo acá, se lo estaba diciendo a mi doctora que es muy querida y nosotros desde que llegamos estamos apoyando al gobierno, –esta es su Comisión– hemos tenido ya dos acercamientos con la viceministra y con usted Ministro, los diálogos han sido fluidos en el sentido de que somos parte del gobierno y hoy están llegando.

**Vicepresidente, Alejandro García Ríos:**

Tiene el uso de la palabra, por 2 minutos más Representante.

**Honorable Representante, Haiver Rincón Gutiérrez:**

Están llegando a nuestros territorios y nosotros no existimos Ministro, caminos para la paz, proyectos con juntas de acción comunal, ya se están firmando con las juntas, quiero decirle que por ahí en las regiones, hay políticos, diciendo que estos proyectos ya los están sacando ellos, y estos proyectos ellos, son los que tienen los amigos y los contactos en el Ministerio y nosotros pasamos desapercibidos, cuando de alguna manera iniciamos el proceso formando estas juntas para que pudieran ser aseguibles a esta a estos –digamos– a estas ofertas, o a estas convocatorias que se dieron por parte de la dirección de Invías, hoy en

nuestros territorios ya se firmaron algunos convenios, ya se firmaron y nosotros ni siquiera nos dimos cuenta, ni siquiera nos regalaron un mensaje, para decirnos venga ustedes que están en su región, allá las juntas de en su territorio realmente van a ser tenidas en cuenta, para sacar adelante este proyecto pues no sé si es una política del Gobierno, o realmente es que pues nosotros no somos, como esa confianza que se merecen para poder realmente representar en estas regiones al mismo Gobierno, que estamos defendiendo o que estamos apoyando yo sí estoy preocupado, por eso, porque acabo de venir de mi territorio y me doy cuenta de eso. Ministro y quisiera que pues eso no se diera, de porque lo hemos hablado que nos tengan en cuenta, que nos den, esa posibilidad de nosotros alternar con nuestras regiones, para poderle llevar estas, esto es un lujo poder llevar estos proyectos pero llegan y nosotros no nos damos cuenta, eso de verdad que ese es como mi llamado, no es más Ministro, quería tener esa intervención muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, señor Representante, tiene el uso de la palabra el doctor Alejandro García, hasta por 3 minutos.

**Honorable Representante, Alejandro García Ríos:**

Muy buenos días, colegas, Ministro y compañeros que nos acompañan hoy del Gobierno nacional, gracias Ministro por el informe que acaba de presentar, quiero tocar algunos puntos del departamento de Risaralda y el eje cafetero. Mi nombre es Alejandro García, soy el único Representante del eje cafetero en esta Comisión. Primero quiero felicitar y saludar el programa vías del Samán, que lo hayamos destrabado se aprobó recientemente 350 mil millones de pesos para las obras, eso significa para el departamento de Risaralda, la doble calzada de la Romelia el Pollo y los estudios y diseños para a futuro construir la doble calzada Cerritos la Virginia que es fundamental, para conectarnos con Pacífico 3 y con otras zonas del país. Esta aprobación que hicimos en el Congreso en el plan Nacional de Desarrollo el artículo que permite a Findeter, hacer estos préstamos, esta financiación, nos ha servido, sin embargo, quisiera Ministro un cronograma actualizado de esto, así como, con la caída del Puente el Alambrado, el desvío, el aumento del tráfico quisiera preguntar ¿qué se decidió y que adecuaciones se tendrán del puente Simón Bolívar? que conecta a Pereira con Cartago, que asumió todo el tráfico pesado, que antes pasaba por otra zona, y el estado de las vías y la inversión para la vía de Pereira-Cartago, que asumió pues todo este tráfico que no se calculaba y que hace parte esta vía de vías del samán.

Adicionalmente a la Aeronáutica Civil, quisiera preguntarle al doctor Sergio París, qué pasó con los 100 mil millones de pesos, que habían aprobado el año pasado, para el Aeropuerto Internacional Matecaña y que no se ejecutaron... sí señor, Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira, mueve más del 70% cerca del 80% de los pasajeros del eje cafetero, recientemente ustedes, aprobamos o todos, aprobamos

en el Plan Nacional de Desarrollo intervención de infraestructura aeroportuaria y de servicios aéreos esenciales para el eje cafetero, puntualmente para el departamento de Risaralda, y se le presentó un proyecto en fase 3, director, por 29 mil millones de pesos, para la reposición de las redes de agua de la pista, de este aeropuerto, esto es como un portaaviones y el no manejo de esas redes nos trae problemas en esa montaña, inclusive problemas que luego afectan a Inviás, porque ha habido deslizamientos hacia el lado de la calzada de la Romelia, el Pollo, sí señor, lo tiene claro usted, adicionalmente a la directora de Inviás, quisiera preguntarle por Pereira Quinchía.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Dos minutos, señor Representante.

**Honorable Representante, Alejandro García Ríos:**

Allí hay dos peajes, en una vía que comunica dos municipios, del mismo departamento son dos horas y media, de trazado 107 kilómetros, pero la vía está en mal estado, sobre toda la que le corresponde a Inviás, ojalá, que esa platica del peaje que con tanta dificultad pagamos, los risaraldenses la veamos invertida allí en mejoramiento de esta vía a Quinchía.

Pereira Manizales tiene también dos peajes Ministro 51 km la mitad de lo de Pereira Quinchía, hay que tener en cuenta Ministro, el vencimiento de la concesión de autopista del café, es quizás la concesión más importante del eje cafetero, qué vías se van a priorizar yo quisiera preguntarle, a usted y a la ANI cómo se va a pensar, en si se renueva esta concesión, esto es de primera generación, las características, las condiciones esperamos, que nos propongan qué obras estarían incorporándose, para una nueva vigencia, o lo vamos a trabajar el Gobierno nacional, incluyéndonos y escuchándonos a nosotros y a las gobernaciones sobre qué vías priorizar. Tuvimos equivocaciones en el pasado, por ejemplo la doble Calzada, que sale de terminal de Pereira a punto 30 en la vía Armenia, nunca se hizo, y es importante que en esto podamos hacerle seguimiento y construcción colectiva. Finalmente en el Plan Nacional de Desarrollo proyecto estratégico del departamento como la construcción de la conexión Pereira - Dosquebradas tuvimos que tener un Presidente de la República, los pereiranos para poder tener esa conexión con el viaducto que lleva su nombre César Gaviria Trujillo, ojalá este gobierno pueda tener en cuenta que esto es una conexión fundamental, también quedó incorporada la intervención, de la vía Pereira Marsella, una vía con grandes problemas, que es importe que con Inviás, la saquemos adelante y por supuesto los conectores de las vías del Samán con la avenida los colibríes, vías férreas muy importantes que saldrían la conexión al Pacífico y la conexión con Buenaventura y corredor férreo central, allí pasan y tocan tangencialmente Pereira cerca de la Plec Plataforma Logística del Eje Cafetero que es importante tenerla en cuenta, gracias Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra el doctor Cristóbal Caicedo, del Pacto Histórico.

**Honorable Representante, Cristóbal Caicedo Angulo:**

Muchísimas gracias, Presidente quiero saludar a cada uno de los Representantes, aquí en este espacio saludar, Ministro William Camargo y su equipo, aquí acompañándolo, y hoy quiero decirles que me siento muy contento de tenerlo aquí en este espacio, escuchando este informe, un informe que lo recibimos de verdad con mucho positivismo, un informe que lo recibimos con mucho agrado, porque es uno de los Ministerios que más se ha destacado en la labor en este país, teniendo en cuenta que el país, pasó por una ola invernal, donde afectó muchísimo, sobre todo las vías del país, y el Ministerio de Transporte se puso la camisa, y le han dado solución a muchas de estas dificultades, falta bastante todavía, pero si no estuviésemos nosotros, un Ministerio con la capacidad de ejecutar proyectos, y asignar proyectos, este país estaría en peores condiciones en lo que tiene que ver con vía. Yo quiero felicitarlo además Ministro, porque fui uno de los más insistente, en la situación que vivía la vía Buga Buenaventura, una vía que se tornaba muy peligrosa, porque no estaba demarcada, insistí muchas veces al Ministro diciéndole, que la accidentalidad que teníamos en la vía, obedecía a la falta de demarcación y hoy quiero felicitarlo porque esta vía ya está demarcada, es muy poquito lo que falta, el Ministro en una ocasión me dijo, aquí mismo me dijo ya está asignado el contrato y hoy yo puedo testificar de que la vía Buga Buenaventura está demarcada, y hoy da lujo conducir por esta vía de día, de noche, con lluvia, o sin lluvia porque es una vía totalmente segura, felicitar también aquí a la directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de verdad que muy buena gestión y sigamos trabajando a ese ritmo, porque salvaremos muchas vidas, yo puedo decirles que la reducción de la accidentalidad en la vía, está prácticamente en el 98%, 99%, el 1% se lo dejo a los conductores irresponsables que andan a alta velocidad y causan realmente accidentes en la vía pero ya esta vía es una vía segura y además ya tenemos un número telefónico para llamar en caso tal de accidente o en caso tal de que se vare algún carro en la vía. Esto nos muestra que estamos con un gobierno un gobierno del cambio y un gobierno que está.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

30 segundos, para que redondee Representante.

**Honorable Representante, Cristóbal Caicedo Angulo:**

Un gobierno, que está haciendo posible que en las vías, haya seguridad y que la vida realmente se conserve, quiero también recomendarle, esta esta actividad que venimos pidiendo también, hace mucho rato y es el dragado de la Bahía del Puerto de Buenaventura, es importante poder tener el dragado, porque a través de que profundicemos la Bahía de Buenaventura van a entrar barcos con mayor calado y vamos a generar mayor empleo, para nuestros conciudadanos de la ciudad de Buenaventura. Muchas gracias, señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representantes, tiene el uso de la palabra, el honorable Representante Jaime Raúl Salamanca del Partido Verde.

**Honorable Representante, Jaime Raúl Salamanca Torres:**

Bueno, gracias Presidente, buenos días para todas y todos, un saludo muy especial, a los funcionarios que nos acompañan el día de hoy, yo quiero también sumarme a las voces, que reconocen y resaltan la labor del Ministerio, en los temas de ejecución presupuestal. Una de las grandes preocupaciones que tenemos quiénes apoyamos al Presidente Gustavo Petro, es precisamente ver como algunos Ministerios desafortunadamente, en la tarea principal que ellos tienen que es ejecutar se están quedando cortos, y aquí los que tenemos experiencia, en este tema de estar liderando carteras, pues lo importante es realmente que los recursos que se tienen asignados, se ejecuten el Gobierno del Cambio representa por supuesto, la ejecución del Presupuesto General de la Nación los recursos asignados, a cada una de las sectoriales, sin embargo hay algunas cuestiones, que me gustaría –dado que están acá los funcionarios– nos contarán –digamos en mayor detalle– el tema de ejecución presupuestal, en Aerocivil, en la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en la Unidad de Planeación, que en el informe pues el porcentaje, no es tal vez el que uno desearía llegara a sumar, en la totalidad de la ejecución presupuestal, al periodo de tiempo que llevamos en el año, sin embargo, si uno hace la proyección que ya se tiene, por supuesto que llegaremos en un 90%, 95% de lo ejecutado lo que significa que en términos de compromisos este tal vez, es uno de los Ministerios a los cuales le ha ido mejor. Yo quiero resaltar eso en cuanto a lo presupuestal y ese será el concepto que yo plasmaré, en el informe que se entregará a las comisiones económicas, pero quiero aprovechar, este último minuto, que tengo para pedir encarecidamente al Gobierno nacional y al Presidente Petro, que por favor no haga más cambios en el Ministerio que por favor mantenga la institucionalidad del Ministerio, para poder garantizar una continuidad de las políticas, que mantenga estos funcionarios que llegan a las distintas instancias, a dirigir y a –digamos– ejecutar, este plan de desarrollo que nosotros aprobamos acá.

Soy boyacense, nos alegra la presencia de una paisana en el Invías, no tenía el gusto de conocerla, espero que podamos trabajar, con ella y con todos los funcionarios, porque yo me sumo un poco a lo que dijo el Representante Rincón, Ministro usted lo sabe, yo lo aprecio mucho paisano querido del alma, pero es importante que ustedes, tengan en cuenta los congresistas, ustedes no pueden o si pueden, pero bueno hay gente que es viva, hay gente utiliza, desafortunadamente los logros del Gobierno del Cambio, para después darle madera, al Gobierno del Cambio pero, en las regiones, sí están facturando como bien dice Shakira, lo que se está haciendo bien y aquí.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Un minuto, por favor Representante.

**Honorable Representante, Jaime Raúl Salamanca Torres:**

Tenemos señor Presidente y queridos amigos, que también entender que el éxito de este gobierno tiene que ser saber comunicar lo que se está haciendo en el territorio, y no lo estamos haciendo bien, porque también a nosotros, que somos la voz de las regiones, el Ministerio no nos tiene en cuenta, sino solamente, cuando sus reformas van a pasar.

Acá nosotros queridos compañeros y compañeras en la Presidencia anterior, que yo tuve, en esta Comisión logramos sacar, adelante el código nacional férreo, que por supuesto hacía 100 años no se actualizaba y lo hicimos, y lo hicimos bien y se vienen otras reformas importantes, que estamos listos para poder impulsar y jalonar, pero eso no se puede hacer a espaldas del Congreso, quiero hacer ese llamado porque a veces parece ser que algunos funcionarios del gobierno, se sienten más cómodos con la oposición que con quienes estamos defendiendo al gobierno del cambio y eso no puede ser así, por supuesto que estamos listos para seguir apoyando, pero ténganos en cuenta porque así, es muy difícil poder ayudar.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra, del doctor Eduar Triana, del Centro Democrático.

**Honorable Representante, Eduar Alexis Triana Rincón:**

Gracias señor Presidente, no eso con la oposición no hay nada, bueno un saludo muy cordial señor Ministro, a todos sus funcionarios a la Superintendente, a la directora de Invías, nuestra paisana, gracias por venir el día de hoy a la Comisión Sexta. Pues varios temas señor Ministro en el tema de ejecución presupuestal, en los últimos días se ha estado hablando mucho de en qué, va la ejecución no solo de su cartera sino de todas las carteras, donde las comisiones económicas, pusieron su punto de vista, en ejecución tal vez hasta hoy, irreal, según los datos que usted, nos muestra el día de hoy, casi un 67% de ejecución, que a mi parecer, pues está dentro del marco, pero tener en cuenta, que le hacen falta 3.3 billones, en casi estos 4 meses por invertir, por ejecutar, que obviamente todas estas obras queden, pues muy bien y se lleven a cabo, asimismo señor Ministro, usted hablaba de inversión ahorita el departamento de Boyacá y usted lo dijo uno de los que ha sido afectados, con una inversión apenas de 357 mil millones de pesos, entonces recomendarle, mucho a nuestro departamento de Boyacá.

Por otro lado, en el tema de vías, y quiero hacerle un llamado especialmente a la directora de Invías, con respecto al mantenimiento vial, yo sé que la red vial, es demasiado grande, pero tenemos un problema en la ruta del sol y lo digo porque yo viajé mucho por el Magdalena, medio hacia Puerto Boyacá, esa ruta del sol está vuelta nada aparte de la inseguridad tan berraca que está existiendo y que ustedes se han dado cuenta en esta vía necesita, un mantenimiento urgente, urgente en este sector de la ruta del sol por otro lado, mantenimiento vial la ruta de los comuneros está pendiente un debate de control

político para esta vía que es la que conduce hacia nuestra ciudad Mariana la ciudad de Chiquinquirá, una vía que está en total deterioro, en total deterioro, donde hay unos compromisos de inversión grandes pero por lo menos mientras empezamos a invertir los recursos de la doble calzada, que la prometió el Presidente Petro también dentro de su programa; pues por lo menos hagamos un buen mantenimiento vial, porque no es posible que nos demoremos casi 4 a 5 horas de Chiquinquirá de la ciudad de Chiquinquirá a Bogotá, donde anteriormente nos demorábamos solo hora y media, señor ministro entonces sí les quiero recomendar mucho en el tema de mantenimiento vial.

Por otro lado usted hablaba de la inversión de juntas de acción comunal, importante más de 30 mil juntas de acción comunal, que se inscribieron en esta convocatoria del departamento de Boyacá 1384 juntas de acción comunal, hasta ahora se han firmado 40 convenios, con esas juntas vamos a estar muy pendiente de la ejecución porque me parece muy importante el déficit de red terciaria en el departamento de Boyacá, y en todas regiones está supremamente alto y esperamos que esto ayude a contribuir.

Por último señor Ministro y señora directora de Invías regáleme un minutito más Presidente, este tema lo he manifestado aquí en varias ocasiones Ministro y con el anterior Ministro, con los funcionarios y uno de los problemas que ha tenido este gobierno tal vez el cambio tan drástico de funcionarios, yo lo manifesté que esta Comisión Sexta ha sido damnificada por todos esos cambios, porque los proyectos de truncan, muestra de ello un puente que necesitamos en mi municipio se Maripí, y lo he manifestado ya varias ocasiones, la alcaldesa ya no sabe qué más hacer la doctora Imer Murcia del municipio de Maripí, para que le lleven este puente, un puente de tan solo 42 metros, y lo hemos dicho ya varias ocasiones, ella ha ido a Invías, creo que ya hasta pidieron documentos, directora y solo necesitamos este puente, llevamos tres años y medio esperando, un puente militar, la gobernación de Boyacá y el municipio están invirtiendo para las bases del puente y solo necesitamos este puente, sí nos toca señor Ministro ahorita la directora de Invías, decía que los puentes que hay, una hay un buen inventario en Fontibón, si toca mandar a recoger el puente cuando digan nosotros disponemos de lo que toque hacer porque la verdad es un llamado, Ministro que lo necesitamos, en la provincia del occidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra, el Representante Luis Carlos Ochoa del Partido Liberal.

**Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:**

Gracias señor Presidente, con los buenos días para todos y para todas, agradecerle a Dios, por esta oportunidad de vida que nos dan, por este espacio, saludar a la Mesa Directiva, honorables compañeros Representantes, por supuesto saludar a los funcionarios, al señor Ministro doctor Camargo a todo el equipo de trabajo, a la directora de Invías,

corto, señor Presidente. Agradecerles... primero doctor Ciro, que ha hecho también acompañamiento frente al tema de las citaciones, al debate público a la dirección de Invías, a un tema tan importante de Norte de Santander, felicitarlo, por supuesto agradecerles, las respuestas que nos dan, desde el Gobierno nacional, agradecerle señor Ministro también por su intervención, la respuesta oportuna también en el informe, el informe también oportuno, que ha persistente y obviamente muy pertinente, en la medida que lo da, agradecerle los números que presentan qué pues obviamente, a grosso modo, se ve que es una ejecución que también hay que tener en cuenta, al compañero Representante, cuando se habla de distinto a que otros congresistas puedan plantear, o no las bajas ejecuciones que se den, una cosa es la ejecución y otra cosa, son por supuesto, las una cosa, es la ejecución presupuestal y financiera, y otra cosa es la ejecución en las acciones cierto, seguramente habrá que corroborar, como es eso, en el buen sentido, pero no será el momento, ya del debate porque finalmente el debate público hoy tendría que ver básicamente con presentar, en qué iba la ejecución presupuestal y entonces uno podría decir, que vamos bien. Simplemente varias cositas para plantear una duda que surge frente al tema bueno y tiene que ver con el plan de desarrollo en el plan de desarrollo se aprobó la creación, lo que tenía como objetivo, precisamente para el tema de construcción y mejoramiento posicionamiento y conservación de vías secundarias y terciarias la creación de una entidad, otra entidad pública, se definió eso a mí me queda, tengo como la duda, pues esto lo venía adelantando, pues el Invías, entonces la duda es al respecto pues, si esa entidad se va a crear y si se metió, para qué y obviamente entonces cuál será, la función que va a contemplar, dado que esto lo tiene el Invías.

Lo segundo, tiene que ver, con el tema de un tema fundamental, que se toca y es el tema de la tributación de los colombianos, pues obviamente al estado, es la ejecución de la infraestructura vial y esto tiene que ver con el artículo 172 del plan de desarrollo nacional, aprobado aquí en el congreso, aprobado por nosotros mismo, habló pues fue muy controversial y hablaba se habla finalmente de lo que siempre hemos dicho, el tema de sistemas para la financiación de sistemas de transporte público lo que tenía que ver con el impuesto predial 1, y 2 el tema de los peajes y hay una gran preocupación que tiene pues que tiene toda la sociedad es que finalmente no hay esa retroalimentación frente a eso que se tributa y frente a esos peajes, que se pagan porque obviamente pues las vías, siguen en mal estado y ahí, entonces quiero tocarle uno, es lo...

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Tiene 2 minutos, Representante.

**Honorable Representante, Luis Carlos Ochoa Tobón:**

Lo tocaba el compañero ahorita, la verdad es que está en muy, mal estado es una vía, que está comunicando al país, con las autopistas de la prosperidad, por supuesto en Antioquia por ejemplo, Puerto Boyacá comunica estos departamentos y está en muy mal estado, mencionar

por supuesto a grosso modo, en Antioquia por supuesto obras como el metro de la 80; el tren del río; los metro cables, que se mencionaron tanto por el gobierno por el Presidente Petro y que obviamente se plantearon en campaña, pero que estamos pidiendo, que se pueda avanzar. Por último mencionar, lo que tiene que ver con ese tema de Invías, precisamente hay que recordar que todo el mantenimiento de las vías terciarias y secundarias, que le corresponden a los municipios de los departamentos y que bueno que la dirección nacional de Invías, por supuesto con el Ministerio de Transporte, pueda agilizar ese tema de esos convenios, que le permitan agilizar a esos municipios hacer esas órdenes porque se están quedando cortos, realmente frente a ese accionar, muchas gracias señor Ministro, señor Presidente muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Con gusto señor Representante, tiene el uso de la palabra el doctor Pedro Baracutao, del partido Comunes.

**Honorable Representante, Pedro Baracutao García Ospina:**

Presidente, primero que todo pues darle las gracias, al Ministro y a los funcionarios que están acá presentes, por estar dándole y respondiendo a las inquietudes que nosotros como congresistas tenemos y felicitar esa larga exposición del Ministro, que nos demuestra que sí, estamos avanzando en función del cumplimiento de la palabra empeñada para con nuestra gente. Felicitar el Ministerio a Invías, directora en este caso del instituto, por el acompañamiento que ha venido haciendo en las actividades que hemos realizado, actividad que realizamos el 13 de julio en Chigorodó; actividad que realizamos el 29 en Urrao; actividad que realizamos el 4 de agosto en Riosucio y la última este 12 en Dabeiba, de cada una de estas actividades, unas en su mayoría son audiencias públicas, autorizadas por esta Comisión, quedaron unas tareas en cada una de ellas, es pedirle al Ministro a todas las entidades aquí competente para que, le hagamos seguimiento a esas tareas y ojalá se puedan solucionar, los problemas que tenemos en territorio, en la última audiencia de Dabeiba, quedó como compromiso crear unas mesas de trabajo. Ministro yo hice una constancia, o dos constancias antes de arrancar de pronto, la directora tuvo la oportunidad de escuchar la última parte, frente a esos temas, quiero que podamos construir esas mesas para poder solucionar las quejas y las dificultades que tienen la gente en el municipio Dabeiba, y la zona de Urabá, sobre todo por cuestiones del peaje que van a colocar en Dabeiba. Entonces si es bueno que ojalá podamos hacer eso, cuanto antes, para que traigamos acá a los alcaldes y a los líderes del sector cívico que hay allá una planeación cívica, que hay en Dabeiba.

Por último es decir preguntarle a la directora si tiene alguna respuesta para el puente de la Encharcazon, que también hice ahoritica, la constancia dado que la población del departamento del Chocó, municipios de Condoto, de Istmina, solicitan que por favor, se les construya ese puente, lleva 4 meses, están solicitando eso sabemos que de parte de Invías, hay una parte

del recurso, según la información que tengo para desbaratar o desmontar, mejor es el término, del puente existente que no sirve y que la otra parte le corresponde a la unidad de gestión del riesgo entonces por favor, para cuándo podemos contar con el inicio de esto qué respuesta le damos...

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Un minuto, señor Representante por favor.

**Honorable Representante, Pedro Baracutao García Ospina:**

Qué respuesta, le podemos dar al departamento del Chocó que espera a grito de esta Comisión y de ustedes como funcionario en el día de hoy, ojalá sea bien interesante la respuesta que ustedes le puedan dar, esperamos eso y que podamos articular, con todas las mesas de trabajo que tenemos pendiente para avanzar. Muchas gracias, Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representantes, tiene el uso de la palabra el doctor Gerson Montaña del CITREP.

**Honorable Representante, Gersón Lisímaco Montaña Arizala:**

Señor Ministro, muchas gracias por su presencia, gracias señor Presidente y a todos los presentes Ministro, yo no sé cuántas hora usted está durmiendo –¡ah, 3!, le recomiendo dormir 2–, usted habló de promedio y en promedio ustedes tienen en una ejecución del 69%, pero a mí me gusta la media, porque no promedio, porque entre un pico y una muy reducida ejecución, hay unas diferencias tangenciales, y seguramente en eso están los territorios que yo represento, ese promedio, lo que me indica a mí es suma y división, pero no la llegada a cada punto, a cada necesidad, como lo he repetido en ocasiones acá, yo soy de la costa pacífica de Nariño, en donde están todos los rezagos en las dinámicas de movilidad en el tema de conectividad y cuando yo miro que ustedes dan un promedio, Ministro y hago cálculos de la media, miro que las necesidades de nuestro Pacífico están concentrados en esa media que no se puede ver, y luego el rezago va a continuar.

¡Yo! precisamente acabo de bajarme de un avión y vengo de la costa pacífica y de llegar a reuniones en la profundidad del territorio a encontrarme con comunidades y el gobierno del cambio no ha llegado, este gobierno yo lo apoyé, yo trabajé para que este gobierno llegara, y hoy no ha llegado. Sí, tenemos comprometidos pero la gente no valora los compromisos, valora la acción, y la acción no se ha llegado, no ha llegado, primero porque no lo conocemos a detalle, usted nos da un informe, hoy válido, pero no se ha visto en el territorio y yo quiero que eso se vea, señor Ministro, yo quiero que eso se vea, nosotros nos hemos ofrecido acá como parlamentarios que tenemos la ruta, la vía directa, para llevar al territorio y priorizar y hasta la fecha, hemos hecho solicitudes, hemos estado muy pendientes y no hemos llegado, luego yo invito a que volvamos a replantear dinámicas de trabajo, que nos permitan llegar al territorio y avanzar, porque los planes, de las conexiones macro son importantes, pero la gente quiere ver, la acción concreta en su territorio.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Un minuto, señor Representante.

**Honorable Representante, Gerson Lisímaco Montaña Arizala:**

Yo no veo la conexión, o no veo, el avance, en dinámicas para la obra del aeropuerto de Tumaco; yo no veo la conexión y en dinámicas para avanzar en la conexión, de la costa pacífica es decir Tumaco, Francisco Pizarro; no veo las dinámicas, ni las acciones para conectar al Sanquianga, ni al Telembí y seguramente están comprometidas, pero no se ven acciones, que permitan mostrarle, a este pueblo, de la profundidad, que nuestro gobierno del cambio, que el que nosotros ayudamos a elegir y al que estamos dispuesto, a seguir ayudando desde el parlamento, a construir no lo hemos visto llegar al territorio e invitamos a que eso se haga, señor Ministro, toda la disposición muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra el uso de la palabra, la doctora Ingrid Sogamoso del partido Conservador.

**Honorable Representante, Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso:**

Gracias Presidente, bueno, Ministro y querido Presidente, yo creo que los datos y las cifras de donde sacaron los miembros de las comisiones económicas, para hacerle el debate de control político, al sector transporte tal vez fueron los mismos que yo vi, en la página del Ministerio de Hacienda, donde la ejecución de este sector es del 26.1%, yo pues si los datos son los que usted nos está dando, que confío en eso, pues déjeme felicitarlo porque de un mes al otro indiscutiblemente cambiaron mucho las cifras. A mí hay algo que me preocupa mucho y es la baja ejecución de presupuesto, del sector que usted maneja Ministro en el departamento de Boyacá, que es tan solo del 14%, sin duda la conectividad es un motor de desarrollo, para nuestro departamento, un departamento que es despensa agrícola del centro del país, realmente yo había enviado al Invías, un cuestionario para una citación a debate de control político, que me hubiera gustado que igual que la del doctor Ciro fuera hoy, pero lamentablemente no dieron respuesta a ese cuestionario, por lo que no pudimos –digamos– dar ese debate hoy aquí, que era tener un poco de cifras más detalladas sobre la inversión del Invías, sobre todo en el departamento de Boyacá.

Nosotros Ministro cada vez que usted viene acá, yo lo molesto por el sur oriente, del departamento de Boyacá, hoy tenemos varios problemas, ahora se agudizó el problema no tenemos ese puente del Cisa, en el que a funcionarios que hoy están acá, del Invías les consta, que cuando fui a hacer la gestión, el director anterior del Invías, nos iba a colaborar con el puente y lamentable la gobernación, lamentablemente de la gobernación del departamento dijo que no, porque ellos ejecutaban primero los recursos que la nación y que podrían darnos ese puente más rápido, y hoy después de un año Ministro, todavía no tenemos puente allí ese puente del Cisa en qué vamos no sé qué

vemos los valletenzanos que no tenemos vía y que no tenemos puente a eso debemos sumarle la pérdida de la bancada, en el sector de Tibirita sobre la transversal Sisga-El Secreto que hace que todos los vehículos tengamos que tomar un desvío por el municipio de Tibirita, entrar a este y salir nuevamente a la carretera central Sisga-El Secreto, pero querido Ministro, la alcaldesa de Tibirita, ahora no quiere dejar pasar por allí transporte de carga, porque pues obviamente es una situación que deteriora, aún más esa vía alterna, por la que estamos tomando, es decir que los habitantes de Garagoa, Guateque, Macanal, Chivor, Santa María y varios municipios del Casanare no tenemos como salir.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Dos minutos, Representante.

**Honorable Representante, Ingrid Marlen Sogamoso Alfonso:**

No tenemos, como salir del suroriente del departamento de Boyacá, hacia Bogotá, ni hacia Tunja, porque; uno no tenemos puente del Cisa, dos la pérdida de la banca en el en la transversal del Sisga el Secreto con esa restricción vehicular que están haciendo para el paso, alterno por Tibirita, pues está dejando incomunicados no podemos allí transitar camiones, nada de transporte de carga, lo que está afectando la economía de esta región del departamento, y de varios municipios del Casanare, también además señor Ministro, yo sí quiero, preguntarle algo hoy, aquí a sumercé y es que ustedes sacan una resolución para que no pueda transitar transporte de carga en la vía en la transversal del Cusiana por Pajarito, pero lo que necesitamos nosotros es que también le ayuden a la gobernación, a dar una solución a esta problemática, porque cuando se cierra la vía principal al Llano, todo mundo tiene que pasar por Boyacá, sea por la transversal del Cusiana o sea por la transversal Sisga-El Secreto, pero cuando los otros los boyacenses tenemos problemas en esos puntos no encontramos soluciones ni apoyo del Gobierno nacional, me gustaría mucho querido Ministro que de verdad se pongan en la tarea de darle solución a la problemática de la transversal del Cusiana y por supuesto que nos ayuden que nos coordinemos con los alcaldes y con los gobernadores, en ese trabajo para que podamos tener mejores vías en Boyacá, la ola invernal ha sido bastante fuerte, y hoy hay municipios absolutamente incomunicados entre, esos todos los municipios de mi provincia, de mi región que es el Valle de Tenza que como le explico, hoy no tenemos por donde pasar vehículos de carga pesada. Muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra, el doctor Ciro Antonio Rodríguez del Partido Conservador.

**Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Muchas gracias Presidente, yo contrario a lo que se ha dicho acá de la nueva concesión de Magdalena la ruta del sol, inclusive yo ayer tuve la oportunidad de pasar, por el tramo entre Aguachica y la Lizama, que yo vivo en Ocaña y me toca siempre ese recorrido,

para lograr venir a Bogotá, y la recuperación ha sido muy buena, yo quiero resaltar esa tarea de la Presidenta de la ANI, la verdad que y espero que toda vía tenga esa recuperación, a principio de año, sí estaba en muy mal estado, pero hoy veo que han avanzado, Presidente en esa recuperación. Señor Ministro, yo quisiera que usted nos dijera con respecto a la baja ejecución que se ve en la Agencia Nacional de Infraestructura, si eso se debe a que las unidades funcionales que se han calculado, exceden el tiempo de vigencia fiscal o es que hay retrasos en esas ejecuciones de esas unidades funcionales, yo creo que es importante que se aclare ese tema y lo otro en el regionalizado que usted nos muestra, ahí me llama la atención en el departamento Norte de Santander al comparar el 2023 y 2024 que: mientras en el 2024 lo asignado para la parte de vías es el 70% y en aeronáutica no alcanza el 5%; en el 2024, cambian en materia de la aeronáutica pasa casi al 70%, y en vías se baja al 20%, o sea, mirar realmente pues como precisar bien a ver qué obras son las que se van a hacer, porque también hay que resaltar que se ve un aumento en la inversión por población como usted lo hace, se pasa en el 2023 del 3,02 al 4,20 o sea hay aumento entonces, es mirar a ver si ese pues... seguramente con el doctor París hemos hablado sobre las necesidades que tenemos en el Aeropuerto de Cúcuta que es un aeropuerto internacional y que se ha logrado avanzar, pero hoy hay unas necesidades grandes, o sea que nos anuncie si se van a hacer esas inversiones qué necesitamos en el Aeropuerto de Cúcuta... es prácticamente esas solo pues esas inquietudes, que tengo y lo mismo casi que unirme acá.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Treinta segundos, Representante.

**Honorable Representante, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Gracias a la importancia que piden varios Congresistas de mantener una estabilidad, ahí en todo el sector del Ministerio de Transporte primero, empezando por usted señor Ministro, que lo tengamos ahí por mucho tiempo, pero este gran equipo que nos muestra, hoy acá realmente es un equipo con gran experiencia, la mayoría mujeres que es muy importante, inclusive una paisana nuestra en la Agencia Nacional de Infraestructura, veo la doctora Antonia, también muy joven y con mucha capacidad, o sea creo que es un gran equipo.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra, la doctora Lina Garrido de Cambio Radical.

**Honorable Representante, Lina María Garrido Martín:**

Gracias señor Presidente, bueno un saludo muy especial, señor Ministro y a todos los funcionarios que lo acompañan, el día de hoy en esta Comisión, pues señor Ministro decirle que felicito, a los departamentos que de alguna, se ven bien representados y que hoy gozan –digamos– de esas felicitaciones y por eso ese mensaje tan efusivo de muchos Representantes. Sin embargo yo sí debo dejar constancia dentro de mi intervención de la frustración que siento como

Representante del departamento de Arauca, de saber que no veo yo el compromiso de este Ministerio con mi departamento, yo no solo decidí llegar a esta Comisión, por temas tan importantes como la educación, entre otros sino, por el tema de transporte, el transporte en mi departamento, es un cáncer que padece más allá de la violencia, nosotros somos un departamento productor, tenemos más de un millón 200 mil cabezas, de ganado producimos 700 mil litros de leche diarios, tenemos el segundo puesto de producción de plátano; tenemos el mejor cacao y nuestros campesinos están quebrados, porque no pueden sacar sus productos, la malla vial, las vías terciarias, están en desastrosas condiciones, tenemos solo dos salidas, vía la libertad, ruta los libertadores y vía la soberanía ha sido un problema, terrible durante años y las vías internas de nuestro departamento, están en las peores condiciones la gente sufre. Ministro y todos los días me llegan a mí las quejas todos los días, nosotros tenemos que ser víctimas esa de ese mal estado en la malla vial y lo que encuentra uno es que de parte del Gobierno nacional, que prometió el cambio, y que departamentos como el nuestro iba a tener prioridad, es que no hay plata y que no alcanza y tenemos los araucanos que producimos petróleo, seguirle mendigando a las a las empresas petroleras para que por favor puedan invertir en esas vías y hoy las vías que tiene el departamento de Arauca, fueron pavimentadas desde que se conoció que teníamos petróleo en el departamento de Arauca, eso no es posible Ministro, yo sé que usted no duerme solo son tres horas, e invitado a todos los Ministros, si a usted los anteriores que vayan al departamento de Arauca y ni siquiera han aceptado la invitación, y no han ido para que se den cuenta no para que llegue al aeropuerto de Arauca para que llegue al aeropuerto de Tame y de Saravena y usted mismo transite las vías del departamento de Arauca y se dé cuenta la calamidad, en la que vivimos los araucanos, los tiquetes más altos, nosotros no utilizamos avión, porque sea un lujo es por la necesidad, de saber que cuando transitamos las vías, realmente es una calamidad, tenemos terminales de transporte; que ni siquiera están legalizados, tenemos en pésimas condiciones los aeropuertos y los aeródromos del departamento de Arauca, y es una proposición que hice la semana pasada porque voy a llamar a control político aquí a la Aeronáutica Civil, señor Ministro, conozcan Arauca, desde aquí es muy difícil que tomen decisiones.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Dos minutos, por favor Representante.

**Honorable Representante, Lina María Garrido Martín:**

Este gobierno del cambio que yo también apoyé, pareciera que lo que dicen los Representantes no es el sentir, ni se ha tenido en cuenta, por parte del Gobierno nacional y yo tengo que ser reiterativa y aburridora que cada vez que viene un Ministro, volverle a decir lo mismo que digo, pero no hay ni siquiera la mínima intención de reconocer lo que estamos planteando; de reconocer lo que estamos pidiendo; de siquiera escuchar lo que seguimos mendigando los Araucanos, sin tener un tratamiento por lo menos respetuoso para

un departamento que sigue clamando durante muchos años atención. Señor Ministro yo vuelvo y lo invito para que vaya, la capital del departamento Arauca es fronteriza, ni siquiera tenemos ni siquiera tenemos Senado, entonces permítame por lo menos decirle a los araucanos que estar en esta Comisión en la que hace parte del sector transporte sirve de algo, que usted señor Ministro se comprometa con los araucanos y los escuche de primera mano, no a mí, porque ya me ha escuchado 3 veces, sino a la gente que hoy clama inversión y atención por parte del Gobierno nacional en cabeza suya en el sector transporte gracias, señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra por un minuto, el doctor Jaime Raúl Salamanca del Partido Verde.

**Honorable Representante, Jaime Raúl Salamanca Torres:**

Lo que no usé, en mi primera intervención, quiero aprovecharlo señor Presidente para pedir por mi departamento, por supuesto, la situación que aquí se mencionó en la Comisión Sexta es realmente preocupante, hay varias vías que están en una situación crítica, la transversal del Cusiana, lo que está sucediendo en el Valle de Tenza, contrario a lo que aquí se dijo, no es responsabilidad del gobernador Ramiro Barragán, al contrario tuvo el departamento que asumir unos recursos que la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo no fue capaz de asumir, y eso es la verdad y aquí se dijo en varios debates, obvio, como estamos en la campaña política, pues se utiliza esta situación para decir las cosas que no son ciertas, y a la gente en Boyacá hay que decirle la verdad, el Gobierno nacional —en eso desafortunadamente, Ministro— nos ha dejado solos le pedimos le exigimos al gobierno, por el cual sí votamos y al cual sí apoyamos y estamos apoyando, acá efectivamente —no con una doble moral de decir una cosa aquí y después en las oficinas decir otra cosa— que por favor le ayude a Boyacá, que la transversal de Boyacá, necesita recursos que la vía Miraflores, Páez necesita que la nueva directora del Invías, por favor nos visite y nos acompañe, que el Valle de Tenza, tenga esas vías que realmente se merece y que en la transversal en la vía en la transversal del Sisga, donde agradecemos a la ANI, se ha hecho una presencia para poder atender la dificultad hagamos también una presencia para proyectar lo que se viene porque esa vía no fue lo que nos prometieron, pero en el occidente de Boyacá en la tierra del doctor Triana y en otras regiones también la ola invernal le ha tocado durísimo y el gobernador de Boyacá lo que le ha tocado Ministro —y usted lo sabe— es dedicarse prácticamente 100% a atender el impacto de la ola invernal en nuestro departamento, para que aquí se le venga a criticar injustamente; la política es cambiante definitivamente pero lo que no es cambiante —y lo que sí es cierto— es que el Partido Verde, en el departamento de Boyacá, le ha tocado prácticamente solo, porque ningún gobierno, el gobierno anterior donde el ex Presidente de la Comisión Sexta tenía la posibilidad de alzar la voz por el Valle de Tenza, jamás

lo hizo y hoy nosotros acá desde este escenario le pedimos al Presidente Petro, que se acuerde de Boyacá y que nos ayude con la situación tan crítica que tenemos en las vías en distintas provincias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Gracias Representante, tiene el uso de la palabra el Ministro de Transporte, el doctor William Camargo.

**Ministro de Transporte, William Fernando Camargo Triana:**

Gracias Presidente, primero que todo, precisar el ejercicio que ustedes ya lo conocen, que desde el ministerio y normalmente, desde las carteras solemos hacer los ministros con las entidades ejecutoras, con las necesidades de todos los departamentos, municipios y con las prioridades.

Administramos recursos escasos, esa es la realidad de la hacienda pública, administramos recursos escasos que tienen además una connotación de coyuntura, que suma dos elementos que no son menos importantes, y que tienen un impacto en la forma, como se concretan estas inversiones.

Lo primero, recibimos una hacienda pública altamente endeudada, la posibilidad –digamos– de movernos con espacios fiscales adicionales básicamente está muy restringida, y a eso habría que sumarle unas políticas, del manejo de la política de combustibles, que le están generando a diferencia de situación en el pasado donde el superávit, de Ecopetrol y la rentabilidad que le trasladaba al estado esa entidad, por la explotación petrolera, le permitía hacer inversiones, en territorio. Hoy en día no es así, los recursos que estamos percibiendo de utilidad de Ecopetrol, se están llevando a pagar el fondo de estabilización de precios de combustible, el Fepec, que tiene en gasolina, en diésel un impacto importante, y está castigando la posibilidad de inversión, eso es una realidad, que este gobierno recibió, por decisiones desafortunadas de gobiernos que no acompañamos y que es claro que tiene que tener frente a eso una responsabilidad y que hoy en día se nos endilga resolver inmediatamente. Creo que en ese sentido hay que hacer una autocrítica, de cuál es realmente la función de cada célula legislativa, cuando hay decisiones de política pública frente a un sector de infraestructura, nosotros de manera responsable y obviamente con el liderazgo del Presidente y entendiendo la importancia de la gestión e inversión en infraestructura, estamos haciendo un esfuerzo sacrificando, inclusive posibilidades de honrar temas de deuda y aplazando, que eso también, eso tiene digamos, una mirada que si la vemos, en el corto plazo es bienvenida, pero que en el mediano y largo plazo no es tan saludable, cuando uno aplaza el pago de compromisos financieros con figuras como la que estamos haciendo, pues efectivamente en el corto plazo tenemos una satisfacción de recursos, pero en el mediano y largo eso tiene impactos si no encontramos fuentes de financiación alternas, si no encontramos fuentes que nutran esas necesidades que en los territorios existen y que desafortunadamente también hay que decirlo no hemos actualizado.

Hablemos de catastro multipropósito, hablemos de valorización, hablemos de recuperación de rentas, para que el estado efectivamente tenga como redistribuir riqueza, hablemos por ejemplo; de asimetrías, en la inversión regional, porque históricamente algunas regiones y departamentos han tenido, más inversión y hemos concentrado rentas y esfuerzo del estado, en ciertas regiones; en ciertas ciudades; en ciertos sistemas, y eso es parte de la discusión que justamente el gobierno del cambio, está abriendo y que obviamente recoge, con un reclamo que entendemos de tratar de actualizar, con la figura del cambio, lo que históricamente no estamos, o no hemos hecho, nosotros estamos asumiendo responsablemente un manejo de la hacienda pública que busca eliminar esas asimetrías y un ejercicio de priorización, que hemos inclusive puesto sobre la mesa con ustedes en algunas sesiones que hemos tenido, porque claro de aquí es importante –y ahorita paso al detalle de las inquietudes–, cuando entramos a plan plurianual de inversiones, entramos con un listado y yo en eso tengo que reiterar, y con un listado de proyectos, con un presupuesto, salimos de ese plan plurianual y del cierre del presupuesto, con muchos más proyectos, pero con el mismo presupuesto, y eso nos pone a todos una tarea que cruza obviamente por la apreciación de infraestructura, pero también por las comisiones económicas, y es cómo vamos a financiar esa inversión y aquí hay obviamente una apuesta que está poniendo sobre la mesa el Gobierno nacional, con recursos pero que va a concurrir con otras fuentes que vamos seguramente a consumir, regalías, vamos a participar por regalías como lo hacen todos municipios, el sector va a presentar las solicitudes como si fuera un departamento o municipio para postular los mismos proyectos que las regiones están necesitando, vamos a apelar a la actualización catastral, vamos a apelar a la valorización y tenemos que buscar mecanismos para que los recursos que siempre son insuficientes, nos permitan atender estas necesidades las que hoy en día ustedes ponen sobre la mesa, y las que el plan de inversiones, de el Plan Nacional de Desarrollo nos coloca como metas.

Ahora entro en concreto, con cada una de las inquietudes, frente a lo que como pregunta nos dejaron, trataré de ser lo más preciso, si no logro, pido apoyo en los colegas del sector que tienen digamos una información más fresca, y si no lo hacemos de esa manera, lo precisamos de manera escrita para que ustedes tengan la mayor claridad frente a eso.

Primero, agradecer digamos el reconocimiento la tarea que hacemos es justamente, porque a esta Comisión y a la responsabilidad que nos entregan le debemos trabajo y compromiso y en últimas es la función como servidores públicos, tratar de atender las inquietudes de la comunidad, honrar los compromisos de plan de desarrollo y tratar de que la ejecución se irrigue en el país. Aquí es importante y agradezco la acotación que se hace sobre lo que es la obligación y el compromiso, cuando uno compromete un recurso tiene un contrato y tiene en principio un contratista y un interventor, que esperamos que sean juiciosos, eso es como en el matrimonio, uno puede en las etapas

previas, tener la mejor fase de enamoramiento, pero la hora que asume el compromiso de ahí para allá, no sabe cómo le va a ir, eso nos pasa en las obras, hay buenos matrimonios entre interventor y contratista y a veces hay malos matrimonios, y muchas de las veces alguno de los dos miembros de esa pareja, no ayuda a que el otro salga avante, o las mismas contingencias de las obras y ustedes más que nadie las conocen y las vivimos afectan esa ejecución, para que ese compromiso se vuelva obligación necesitamos que este contratista y este interventor honren, el cronograma de obras y no tengamos problemas o los podamos gestionar con temas sociales, ambientales y esa ejecución empieza a partir del Ferreo o cuarto mes y entonces ahí es cuando efectivamente se obliga el recurso, se gira se desembolsa eso tiene diferentes contingencias que esperamos lograr nosotros cerrar muy pronto y acelerar en este último semestre, nos quedan ya 4, 5 meses y que en la práctica esperamos como les decía llegar al 65% en el caso del Invías, por un tema de reservas que se van a causar pero las otras entidades por encima del 92%, 94% lograr obligar ese recurso y pues obviamente el tema de la ANI tiene una ejecución muy alta, que final de año pasa de ese 3%, que aparece aquí a una obligación del casi el 98% y 99% ese es nuestro compromiso, como entidad y con una promesa que el otro año yo esperaré, si me permiten mantenerme al lado, al frente de la cartera, poder honrar en el primer trimestre.

Nosotros ya estamos estructurando los proyectos del próximo año hay dos equipos trabajando en paralelo para que esa estructuración se pueda abrir a Secop, en el primer trimestre del año, eso qué nos permite que todo el paquete que estamos buscando comprometer en 2024, ya lo estamos estructurando... ¿con qué finalidad? que la adjudicación de las obras y los servicios se pueda dar en los cuatro primeros meses del año, a eso le tenemos que apuntar porque, en una economía que está contraída, que va a entrar en un proceso con alto riesgo de recesión, tenemos que inyectarle recursos muy rápido y como sector nuestro compromiso ya están los equipos trabajando, es que en el primer cuatrimestre, tengamos la adjudicación y un compromiso mucho más alto de recursos que el que este año estamos presentando en el primer semestre, si nos devolvemos en el primer trimestre estábamos con el 25% y 30% la idea nuestra es dejar los procesos listos este año, en un 95%, para que el primer semestre abramos de una vez con procesos colgados en Secop. Eso obviamente nos va a ayudar a acelerar la inversión, seguramente que cuando pase al tablero en agosto del próximo año, tengamos una obligación mucho más alta, y un compromiso más alto de ejecución, al que tenemos 70%, esa es la forma desde el sector dinamizar la economía y hacer la tarea que tenemos que hacer en un momento complejo para nuestra economía.

Voy a los temas de la disponibilidad de recursos que precisaba el Representante Haiver, siempre es insuficiente y nosotros quisiéramos y así lo hemos planteado, que la priorización que hemos propuesto sobre ese plan plurianual, ustedes la puedan verificar, o bien por bloques de Representantes o por

departamentos, para que realmente logremos acelerar en función del presupuesto asignado ¿cuáles son los proyectos prioritarios y que tienen obviamente un cuidado técnico?, pero obviamente la mirada de ustedes para recomendar el orden de priorización, eso es un compromiso que nosotros adquirimos el tema de vías comunitarias empezamos con las que ya estaban más avanzadas, hubiéramos querido que nos asignaran más presupuesto pero realmente el próximo año vamos a tener una cifra similar a la que nos adjudicaron este año, y eso tiene que comportar convenios con juntas de acción comunal, pero también proyectos de inversión, para conectar esos puntos que ya estamos interviniendo entre este año, y el otro ese ejercicio seguramente nos a obligar a una asignación, tenemos alrededor 450 mil millones de pesos para caminos comunitarios el próximo año, aspirábamos a que Hacienda nos subiera ese techo, vamos a entrar a la discusión presupuestal, pero sabemos que hay una limitación en flexibilidad para adicionar más recursos, y eso nos va a llevar a que seguramente el número de convenios comunitarios del próximo año sea menor, al que tuvimos este año porque una parte se irá para proyectos, de esa misma zona pero no por caminos comunitarios pero vamos a seguir en la agenda de garantizar, que esos 28 mil postulaciones se concreten con recursos, pero dependemos insisto del tema hacendario, si Hacienda no nos habilita recursos por más que hayamos el trabajo en campo por más que hayamos levantado la necesidad, no tendríamos como garantizar que eso se vaya a concretar y es una tarea que estamos entre todos revisando.

El tema que refiere, el Representante Alejandro, el Vicepresidente de la Comisión en eje cafetero, qué estamos considerando vías del Samán, es un buen referente en términos de lo que hemos considerado, la sexta generación de concesiones, es un vehículo alterno para lo que se denomina en ingeniería *brocunfield*, que es infraestructura existente con ampliaciones de capacidad, para esquemas como el que utilizamos, con Ley 80 con vías del Samán, ahí estamos revisando porque efectivamente hay una iniciativa privada, pero la iniciativa tiene desde mi punto de vista inicial, sin entrar al detalle de la valoración que está haciendo la ANI, una carga muy fuerte en operación y mantenimiento, el 70% del proyecto se va a operación y mantenimiento y el 30% a obra nueva, eso en la práctica no es muy equitativo, porque estamos pagando una asignación de riesgos muy alta, para un esquema que relativamente tiene bajo riesgo de operación y mantenimiento, entonces con el esquema de Samán, podemos revertir un poco ese ejercicio pero tenemos que evaluar el comparador público privado que es la forma como obtenemos una mejor relación de valor por dinero, en la inversión de recursos del Estado, para mirar si es obra pública, o sea esquema de vías del Samán, por Ley 80, que tiene un esquema concesionado y un esquema de separación de construcción con operación y mantenimiento, o el esquema integrado de concesión, ese ejercicio lo estamos revisando, porque estamos en paralelo revisando la IP, pero hay equipo que está mirando un esquema alterno para vías del Samán para APM, y para otras concesiones que están en reconcesión. Esa sexta

generación nos debe permitir por ejemplo recomprar concesiones porque no puede el Estado recuperar activos que tiene produciendo cobrando peaje para extender su vida útil, pongo por ejemplo BTS lo estamos revisando, la misma Bogotá, Villavicencio que en el día de ayer por parte del concesionario que hizo parte de esa obra en su momento, ha sido objeto de señalamiento en tribunales internacionales, esa es una revisión que tenemos que hacer en términos de cómo administramos el recurso público, que estamos recaudando del pago de peajes, más la disponibilidad de fuentes de financiación de largo plazo para hacer proyectos bajo esquemas de obra pública alternos, que con las asignaciones de riesgos de los esquemas concesionados, también le puede funcionar al Estado y el mejor ejemplo –insisto– es vías del Samán, está empezando se estructuró tuvo algunos tropiezos pero en la práctica es un esquema alterno, que en su momento generó una tensión entre la ANI y el Invías, pero ¿cómo así que el Invías está haciendo concesiones? por qué no las puede hacer si es que primero que hizo concesiones en el país no fue Lincoln ni la ANI, fue el Invías. Entonces ese esquema puede funcionar u operado desde la ANI, u operado desde el Invías, pero con unas reglas un poquitico diferentes entonces ahí esperamos si nos alcanza el esfuerzo este año hacia el final de este semestre tener sobre eso unas líneas de salida y encontrar digamos mejores mecanismos.

Lo que está pasando con el puente del Alambrado, está previsto en octubre y lo que viene sobre eso es con el esquema de vías del Samán reforzar seguramente la evaluación del impacto en tráfico en esas vías, y mirar en términos de la inversión: cómo eventualmente los ciclos de mantenimiento se pueden acelerar, si el efecto en esa número de vehículos adicionales impactó esa infraestructura, y el tema los puentes pues en la perspectiva de que la vida útil de esos puentes tiene un número de repeticiones que de por sí –salvo la situación del Alambrado, que eso está todavía en objeto de estudio–, debería tener capacidad remanente, pues revisar si efectivamente hubo alguna afectación, que implique reforzamiento de ese puente, o de esos puentes o alguna intervención estructural para que lo restablezcamos, a una condición que nos dé seguridad, ahí hay una cuña, en la medida de lo posible si logramos por ejemplo en una discusión presupuestal –yo aquí me gano un coscorrón de Hacienda–, que nos amplíen el espacio por ejemplo para invertir una partida en puentes del orden de 2, 2.5 billones de pesos podríamos hacer un esfuerzo importante para evitar los diferentes eventos que nos han referido de puentes que están fallando, pero necesitamos recursos específicos para ese componente. La estimación del Invías habla de casi 4 billones de pesos para poner a punto la infraestructura de puentes, que en el país todavía inclusive está incompleta en inventario, si nos habilitan un billón y medio un billón 500 mil para puentes, podemos priorizar como recurso adicional puesto en el sector para apoyar –digamos– esa tarea, si hacienda ahí está... o sea todo lo que nos den exclusivamente para puentes haremos buen uso de eso, por un lado para tener puentes temporales, pero también para reforzar

puentes que están a punto de entrar en condición de colapso, y que con esos recursos podríamos mitigar su sostenibilidad.

El Representante Cristóbal Caicedo, vía Buga-Buenaventura ese es la virtud a pesar de que no descarto tarea juiciosa que hace el Invías del esquema concesionado Buga, Buenaventura es un esquema concesionado que tiene una obligación antes de empezar hacer inversiones estructurales y es poner la vía a punto, inclusive sin haberle girado plata al concesionario, en el esquema los dos primeros años él pone su *equity* su dinero y pone la vía a punto, y yo le empiezo a girar tan pronto me entregue unidades funcionales, y eso pasa en el año 3 o en el año 4, obviamente que todo eso lo pagamos financiado, pero es un esquema que nos una gobernanza de los corredores, que genera mayor eficiencia mayor resiliencia y que relativamente tiene unos referentes a nivel mundial, que ven a Colombia como un ejemplo, en términos de construcción de esquemas APP, y nos ha permitido mejorar el portafolio pero obviamente tiene un componente que no es de recibo de muchos colombianos, y es el pago de los peajes, o sea no podemos aspirar a tener infraestructura de primer y segundo mundo si no incorporamos como mínimo, el costo de mantenimiento de operación como el pago recurrente que tenemos que hacer cada vez que utilizamos la vía, y ese es un ejercicio de pedagogía, que en estos días está siendo retado porque claro, desmontar un peaje o promover que se desmonte siempre va a ser taquillero, pero eso no es responsable, porque en la práctica estamos generándole a las generaciones futuras, un déficit de infraestructura por no pagar, el costo de esa operación y mantenimiento. Ahí creo que en eso con la Comisión –y agradecemos el apoyo que nos han dado–, mantener ese mecanismo, es saludable obviamente modulando el impacto en la estructura general de costos, pero hay que cubrir la operación y mantenimiento. Entonces ahí avanzamos en ese tema con Buga-Buenaventura el dragado, de Buenaventura vamos a precisar para que tenga la información de detalle de cómo está esa estructuración que está haciendo el Invías, ese esquema se le entregó si no me falla la memoria creo que la financiera de desarrollo que ya había hecho un proceso, anterior para que estructure un modelo de negocio que nos permita mejorar una propuesta sostenible de largo plazo para hacer una inversión allí, a diferencia de la que tenemos en el río Magdalena, que buscando adquirir una draga propia, aquí lo que tenemos es un mecanismo que con los recursos de la contraprestación recursos propios y posiblemente regalías, pueda integrar un modelo de largo plazo para tener una operación recurrente, no anual sino de largo plazo para Buenaventura yo le pido a Invías, que por favor le envíe el detalle y el cronograma de cómo va esa estructuración y a cargo quién se está desarrollando.

En el tema que refiere el Representante Jaime Raúl –paisano–, que además ha estado muy juicioso y acucioso con los temas del departamento, le pediría a Aerocivil, lo mismo que nos detalle en el departamento qué tenemos previsto y ese componente de ejecución cómo se va a celebrar, en el tema de la UPIT, yo lo precisé al inicio pero lo reitero ellos están –digamos– en un

componente de menor peso, en cuanto al presupuesto del sector, y tienen básicamente unas consultorías que son las que nos permiten construir metodologías y temas de mejor estructuración de proyectos esos procesos se estructuraron el primer semestre, algunos van por vigencias futuras, que se van a empezar a concretar en el segundo semestre, y la agencia como lo referí, la directora lleva dos semanas, ella está empezando a entender el proceso que venía gestionando; la agencia hay un tema de interinidad que nos afectó un poco el cronograma, y está ya ajustando con su equipo, con las diferentes direcciones componentes más eficientes para acelerar la ejecución, esos procesos deberían estarse colgando en las próximas semanas, y hay un compromiso de ella y del equipo además porque es una tarea del Presidente, para disminuir siniestralidad y que esos recursos efectivamente se puedan aplicar a la disminución de la siniestralidad, que es algo que la práctica como colombianos a todos nos duele cada vez que hay un siniestro vial.

En el tema de saber comunicar tomamos nota, a veces por mejores intenciones no convocamos en el acompañamiento en regiones a los Representantes que nos han apoyado en la tarea y además para dar cuenta de cómo se invierten los recursos es un compromiso que asumimos, aquí queda Yadira para que nos ayude hacer esa integración con los enlaces, y conocer digamos esos despliegues.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Termine señor Ministro, tiene 2 minutos, tenemos Plenaria estaba citada para la 1.

**Ministro de Transporte, William Fernando Camargo Triana:**

Gracias Representante, y en ese sentido dar cuenta –digamos– de ese proceso.

El tema del Representante Eduar Triana, el tema de Ruta del Sol tenemos un *gap* en Villeta, Guaduas por parte del Invías, que esperamos se restablezca muy pronto y de las vías de Bogotá Chiquinquirá y la zona de occidente el Invías, le reportará –digamos– como está en este momento el estado.

En la pregunta del Representante Luis Carlos Ochoa, ya estamos avanzando con una multilateral no estoy seguro si es BID o Banco Mundial, OCAF para que nos apoye, en la estructuración de esa nueva entidad que se va a encargar de toda la gestión de este proyecto de caminos comunitarios deberíamos estar terminando en los próximos seis, siete meses ahí teníamos 6 meses, pero empezando el proceso seguramente nos tome un tiempo adicional pero ya estamos en esa tarea porque obviamente eso es literalmente crear una entidad para gestionar casi 8 billones pesos, y creemos que eso es saludable que exista, un ente como en el pasado, caminos vecinales y estamos en esa tarea para dar cuenta de lo que plan de desarrollo, nos estableció.

El tema de tributación, seguimos en la tarea de buscar fuentes concurrentes en el tema de Ruta del Sol, ya precisamos lo del tramo, que está pendiente. Mantenimiento de vías terciarias, acelerar convenios es la tarea que tenemos que revisar con entidades

territoriales para mirar que sucedió; eso lo tenemos previsto con Invías, aprovechando que la directora está bien posicionada para entender el tema.

En lo que sugiere el Representante Pedro Baracutao, tomamos nota para que esas mesas de trabajo, les tengamos seguimiento y los compromisos lo logremos honrar y obviamente dar cuenta de los acuerdos que tenemos con comunidades con el acompañamiento de ustedes.

La preocupación del Representante Gerson Lisímaco, no se ve la inversión la estructuración de proyectos tiene un ciclo de maduración, que implica, después de tener diseños apropiación de diseños y ejecución y nosotros quisiéramos que las obras se hicieran inmediatamente, pero la estructuración toma tiempo y la ejecución juiciosa, toma tiempo, además que concurren en algunos casos licencias ambientales y temas de gestión social, con consultas previas y el tema predial que no es menor, en esa medida ya hay un compromiso de recursos, esperamos aumentar la inversión per cápita en los departamentos que históricamente han tenido una menor inversión del Estado... es una tarea que con Hacienda, y con el Presidente, estamos desarrollando y lo que pedimos es no nos cobren el pasado y permítanos que con los proyectos que estamos en estos momentos adjudicando, podamos efectivamente hacer y concretar las ofertas de servicios y productos y obras que estamos incorporando en plan desarrollo.

Lo que refiere la Representante Ingrid Marlen –ya dos minutos y termino Presidente–, hay un balance de obras que ya la directora del Invías, que además es de la zona, conoce en detalle y seguramente en una mesa de trabajo le va a poder precisar frente a cada uno de los proyectos que es lo que tenemos previsto y como estamos en término de financiación y disponibilidad de recursos, porque obviamente Boyacá es de mi corazón y me duele tanto el occidente, el norte, el sur, el centro y obviamente el oriente porque nos conecta con los hermanos vecinos de Casanare y Meta, la preocupación de transversal de Arauca, perdón, transversal del Cusiana, –ya paso a ya pasó Arauca, es que Arauca tiene una historia compleja– pero ya un minuto en el tema de la transversal del Cusiana para todos estamos estructurando un proyecto de APP, para tener una alternativa con la misma capacidad de la doble calzada BTS, en ese corredor entre Sogamoso, Aguazul, Yopal, Maní, eso es una estructuración que tiene a cargo la ANI, que debería estarse cerrando el próximo año, para abrirla a concurso público esperamos al final de este periodo de Gobierno; y mientras tanto tenemos que seguir manejando las contingencias que la infraestructura del pasado nos entrega y que desafortunadamente no se han resuelto estructuralmente, ahí tenemos una responsabilidad a partir de aquí hacia adelante, el pasado los responsables asumirán su responsabilidad política, nosotros no estuvimos en esos gobiernos, y pues tenemos que atender las contingencias que la ola invernal nos genera.

En el tema del Representante Ciro Rodríguez, seguimos en los temas de ejecución en la ANI, tema

de la Aeronáutica para que el doctor Sergio te aclare, como está previsto y lo de Ocaña, quedamos entonces ya con un compromiso para hacer una estación de tren, en el último trimestre o el primero del próximo año, un poco en la línea de lo que estamos buscando, con la participación en la aprobación de la Ley Férrea, buscamos el escenario para ilustrar todo el componente que tenemos allá.

Y en el tema de Arauca, ya para terminar ahí hay una complejidad asociada a un proceso de explotación petrolero que históricamente extrajo recursos de la zona y la pregunta es en el pasado, ¿que invirtió allí? ¿qué hizo allí? y frente a eso pues nosotros no podemos hacer nada... allí hubo un proceso de regalías, una asignación de recursos y seguramente, en su momento la inversión no fue prioritaria para esa zona. Hoy en día nosotros estamos buscando restablecer eso, pero haciendo un ejercicio de recuperación de orden público, que no es menos importante y es central para poder ejecutar y obviamente hay unos proyectos que están previstos en plan de desarrollo para concretar allí, inclusive tiene el Presidente previsto –lo hemos aplazado por situaciones–, un Gobierno o una sesión de Gobierno Escucha en Arauca con la consejería de las regiones, estaba previsto pero lo hemos tenido que aplazar por situaciones –digamos– de prioridades de Presidencia, pero está previsto en esa zona a ser un gobierno escucha, yo voy a verificar con ella eso como está previsto para que efectivamente no sea solamente Ministro de Transporte, porque es que la tarea no es solamente del sector transporte lo vimos en El Tarra, en El Tarra, Inviás hizo la tarea ,pero allá hay problemas de educación de salud de otros sectores que tienen que llegar a concurrir porque la infraestructura, sola no arregla los problemas allá, hay problemas de seguridad, hay problema de otras ofertas del Estado que no son solamente sector transporte entonces desde aquí para que no sea solamente este servidor y lo equipo el que acompañe a Arauca vamos a revisar, cómo está esa agenda con la consejería regiones para que el tema de Arauca se pueda cerrar. Y cierro con el tema de transversal de Boyacá transversal del Cusiana sobre esa ya dimos cuenta y transversal de Boyacá con la directora del Inviás cómo está la programación del programa para avanzar en ese proyecto quedo en PPT y que hace parte de las tareas que quedó el sector a cargo no solamente en Boyacá sino en todo el país, muchas gracias.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, señor Ministro en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, pongo a consideración la proposición de declarar satisfactoria, las explicaciones de los funcionarios citados, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada ¿aprueban los Honorables Representantes la proposición de satisfacción de declaración de las declaraciones dadas?

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Ha sido aprobada por unanimidad, señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Muchas gracias, de verdad señor Ministro, por su asistencia a todo su equipo de trabajo, muy

juiciosos y comprometidos con la sesión de hoy, señor Secretario, siguiente punto del Orden del Día.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Gracias Presidente, tercer punto, lo que propongan los Honorables Representantes, señor Presidente, tenemos radicada una proposición si me permite darle lectura a la misma.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Por favor, lea la proposición señor.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Gracias Presidente.

### “PROPOSICIÓN”

En condición de Representante a la Cámara solicito, se cite a debate de control político en la Comisión Sexta de la Cámara al Ministro de Transporte doctor William Camargo Triana, a la Ministra de Educación Aurora Vergara Figueroa y a la Directora de la Agencia Nacional de Seguridad Vial doctora María Antonio Tabares Pulgarín, con el objeto de que explique las estrategias, medidas y programas que se estén implementando en materia seguridad vial en el país y específicamente en educación vial.

De igual forma, se solicita que se dé respuesta escrita dentro de los 5 días siguientes calendario al recibo del cuestionario como lo dispone el artículo 249 literal de la Ley 5ª del 1992, la cual dispone: “El Ministro deberá radicar en la Secretaría General respectiva la respuesta al cuestionario, dentro del (5°) día calendario siguiente al recibo de la citación a efectos de permitir al Congresista o interesados conocer debidamente los diversos aspectos sobre la materia de la citación y lograr sobre ella la mayor ilustración”.

*Hernando González*

Representante a la Cámara

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Aprueban los Representantes, la proposición leída.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Ha sido aprobada por unanimidad, señor Presidente.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

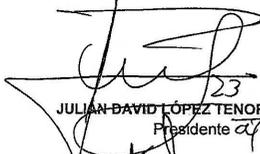
Señor Secretario, ¿hay más proposiciones? siguiente punto del Orden del Día señor Secretario.

**Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:**

Se ha agotado, el Orden del Día siendo la 1:16 de la tarde señor Presidente, se levanta la sesión.

**Presidente, Julián David López Tenorio:**

Se levanta la sesión y se cita para mañana miércoles 16 de agosto a las 9 de la mañana, muchas gracias a todos y a todas.

  
JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO  
Presidente

  
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN  
Secretario

  
ALEJANDRO GARCÍA RÍOS  
Vicepresidente

  
RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO  
Subsecretaria