



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1818

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

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 015 DE 2023

(septiembre 26)

Cuatrienio Constitucional 2022-2026

Salón: José 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 para todos y todas, vamos a dar inicio entonces a esta sesión del día martes 26 de septiembre del 2023, que siendo las 10:02 de la mañana inicia. Señor Secretario, por favor, sírvase llamar a lista.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente, buenos días para los honorables Representantes, buenos días al señor Ministro de Transporte. Ministro, siempre usted tan puntual y comprometido con esta Comisión. Buenos días para los funcionarios del Gobierno nacional que nos acompañan, los funcionarios de las unidades de trabajo legislativo y, por supuesto, a los funcionarios y colaboradores de la Comisión Sexta de la Cámara.

Señor Presidente, la Secretaría se permite certificar que se va a realizar el primer llamado a lista.

Carvalho Mejía Daniel

García Ríos Alejandro

García Ospina Pedro Baracutao

González Hernando

López Tenorio Julián David

Rincón Gutiérrez Haiver

Salamanca Torres Jaime Raúl

Torres Romero Dolcey

Señor Presidente, han contestado el primer llamado a lista 8 honorables Representantes, de conformidad con la Ley 5ª de 1992, tenemos quórum deliberatorio, Presidente.

Se hacen presentes en el transcurso de la sesión:

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Garrido Martín Lina María

Gómez Castaño Susana

Hernández Palomino Dorina

Montaño Arizala Gerson Lisímaco

Ochoa Tobón Luis Carlos

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Sánchez Carreño Yulieth Andrea

Sogamoso Ingrid Marlén

Triana Rincón Eduar Alexis

Con excusa:

Cuello Baute Alfredo Ape

Presidente Julián David López Tenorio:

Como tenemos quórum deliberatorio y no decisorio, vamos a avanzar entonces con el orden del día mientras esperamos que lleguen el resto de los compañeros, entonces, señor Secretario, siguiente punto del orden del día, por favor.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Cuatricenio 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 26 de
septiembre 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:

PROPOSICIÓN 10 DE 2023

-Aprobada 2 de agosto-

Presentada por los honorables Representantes
Daniel Carvalho Mejía y *Alejandro García Ríos*.

Cítese a debate de Control Político en la Comisión
Sexta de la Cámara de Representantes al Ministro de
Transporte, doctor *William Camargo Triana* y a la
presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura,
doctora *Carolina Barbanti Mansilla*; con el objeto
de que expliquen las acciones adelantadas por
cada entidad respecto al estado de las vías 4G en
Antioquia, para lo cual se solicita que respondan el
cuestionario anexo.

**CUESTIONARIO MINISTERIO DE
TRANSPORTE Y ANI**

- a) ¿En qué porcentaje de avance está toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia? Anexar cronograma detallado, presupuesto, programas, proyectos, resultados, actividades estados de las vías, problemas.
- b) Respecto a los tiempos establecidos inicialmente en los contratos, ¿existen retrasos en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia? De ser afirmativa la respuesta, enunciar de cada contrato de cuánto es el retraso y las razones técnicas y jurídicas del mismo y el plazo de entrega (Anexar contratos, cronograma y pólizas).
- c) ¿Cómo se distribuye la administración y mantenimiento de toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia? ¿Cuáles son concesiones y cuáles operaciones directas

por parte de Invías? Indicar detalladamente el estado de la vía y su operación física y financiera.

- d) Por favor, indique el número de fallecidos y lesionados por siniestros de tránsito en los diferentes tramos en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia. Por favor, enviar la información discriminada por usuario vial muerto/lesionado por año, edad, género, matriz de colisión y causa probable de fallecimiento/lesión y demás datos relevantes.
- e) Por favor, indicar en detalle las acciones, las campañas y las estrategias de prevención de la siniestralidad en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia.
- f) Por favor, indique las auditorías e inspecciones realizadas en las etapas de diseño, construcción y operación sobre las condiciones de seguridad vial en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia. También indique los planes de mejora identificados y su nivel de implementación que han surgido luego de las auditorías e inspecciones realizadas.
- g) Indique qué medidas han tomado la ANI, Invías o los concesionarios en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia para cumplir las obligaciones de la Ley 2251 de 2022 o Ley Julián Esteban.
- h) Por favor, anexar los planes de manejo ambiental y su cumplimiento en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia.
- i) ¿Cuáles son los pasos de fauna establecidos en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia? Anexar valor, lugar exacto, especies beneficiadas, mantenimiento, estado actual y problemas.
- j) Por favor, indicar los detalles de los programas de arqueología preventiva en toda la cadena de proyectos de las vías 4G en Antioquia. Anexar presupuesto, cronogramas, programas, proyectos, resultados y actividades.

**CUESTIONARIO ADITIVO MINISTERIO
DE TRANSPORTE**

Presentado por el honorable Representante
Alejandro García Ríos.

1. De acuerdo con los compromisos adquiridos y los temas discutidos en el debate de control político, solicito se me informe:
 - a) ¿En qué punto se encuentra actualmente la licitación de la construcción de la doble calzada de La Romelia-El Pollo? Por favor, especificar los adelantos en los compromisos acordados, su estado actual, fechas y cronograma de la construcción de la obra.

- b) ¿En qué punto se encuentra actualmente la licitación de los estudios y diseños de la doble calzada Cerritos-La Virginia? Por favor, especificar los adelantos en los compromisos acordados, su estado actual, fechas y cronograma de estos estudios.
- c) ¿En qué punto se encuentran actualmente la licitación de la construcción de la variante sur de Cartago? Por favor, especificar los adelantos en los compromisos acordados, su estado actual, fechas y cronograma de la construcción de la obra.
- 2) Teniendo en cuenta que se ha desviado e incrementado el tráfico pesado en la vía Pereira-Cartago, informar ¿cómo se encuentra la malla vial de esta importante vía?
3. Debido a la caída del puente El Alambrado:
- a) ¿Cómo ha impactado la disminución del valor del peaje en el recaudo del peaje de Cerritos II, en los últimos seis meses?
- b) Financieramente, ¿cuál es el estado del recaudo?
4. Con relación a las reuniones que se han desarrollado frente a los proyectos del programa de vías del Samán, informar:
- a) ¿Cuál ha sido la periodicidad de estas reuniones?
- b) ¿En qué fecha se realizó la última reunión y cuál fue su avance?
- c) ¿Para cuándo se tiene prevista la próxima reunión?
5. Con la caída del puente El Alambrado, han surgido dudas alrededor del estado de otros puentes de la zona, especialmente sobre el puente Simón Bolívar entre Cartago y Pereira, sobre el cual se hizo recientemente una labor de mantenimiento.

Por lo anterior, solicito se me informe:

- a) ¿Cuál es el estado estructural en que se encuentra actualmente este puente?
- b) ¿Cuál es el costo de la inversión que se le ha hecho?
- c) ¿Se tiene previsto invertir más en mejoras y adecuaciones a este puente?
6. Con respecto al excedente que ha tenido el peaje en estos meses, favor informar ¿en qué se tiene previsto invertir estos recursos?
7. Por último, señor Ministro, dada la relevancia del programa vías del Samán para el territorio, sería de gran valor para nosotros contar con su distinguida presencia en una próxima visita al departamento de Risaralda. Quedo atento a su agenda y agradecería mucho su consideración y aceptación a esta invitación.

II

Consideración y aprobación del dictamen resultado de la evaluación del Informe de Gestión 2022-2023 allegado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), presentado por la Subcomisión que para tal fin designó la mesa directiva.

Integrantes Subcomisión: honorables Representantes *Alejandro García Ríos* (coordinador), *Ingrid Marlén Sogamoso Alfonso* y *Yulieth Andrea Sánchez*.

III

Anuncio de proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003.

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Julián David López Tenorio.

El Vicepresidente,

Alejandro García Ríos.

El Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Ha sido leído el orden del día, señor Presidente. Se registra la asistencia de los honorables Representantes Diego Caicedo y Gerson Lisímaco. Bienvenidos, honorables Representantes.

Segundo punto del orden del día, señor Presidente, citación a servidores públicos de conformidad con la proposición 10 presentada por los honorables Representantes Daniel Carvalho y Alejandro García, que ha sido previamente leído, señor Presidente. Se registra la asistencia del honorable Representante Eduar Triana, Presidente, esta Secretaría le certifica que tenemos quórum decisorio si a bien lo tiene para proceder a aprobar el orden del día, señor Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

¿Aprueban, Representantes, el orden del día leído por el señor Secretario?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, esta secretaría certifica que ha sido aprobado el orden del día por unanimidad de esta célula legislativa, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Gracias señor, Secretario, entonces tiene el uso la palabra el doctor Carvalho hasta por 20 minutos para que dé inicio al debate.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Presidente, muy buenos días a usted, a la Mesa Directiva, a todos mis compañeros y compañeras y muy especialmente obviamente a nuestro Ministro de Transporte, el doctor Camargo, igualmente quiero saludar a un par de invitados especiales que vienen

de Antioquia, se trata del señor Santiago Sierra, Secretario de Infraestructura de mi departamento, y la doctora Catalina Vélez, que está por allí, que es la Directora de Concesiones y Alianzas público-privadas de la Gobernación de Antioquia.

Este debate es bastante importante para nosotros los antioqueños, pero no solo para nosotros y quiero empezar por esto, el debate hace énfasis en las vías de cuarta generación o 4G que están ubicadas en el departamento de Antioquia, pero que conectan y esto es de suma importancia, por un lado con el Eje Cafetero y por eso el compañero y vicepresidente Alejandro García suscribió conmigo este debate de control político, nos conectan además también con Santander, otra de ellas nos conectan con el Norte de Antioquia, es decir, con departamento de Córdoba y de ahí a la Costa Caribe y nos conectan con el Golfo de Urabá, que es el lugar donde se está desarrollando un sistema portuario que beneficiará a toda Colombia, y diría yo en especial a los departamentos del Pacífico colombiano y del centro del país, pues nos permitirá sacar la carga por el Golfo de Urabá y no tener que ir hasta los puertos que están más arriba en Caribe que puede representar una economía de 300 o 400 kilómetros. De modo que el debate no solo es pertinente para el departamento de Antioquia.

Les voy a contar rápidamente qué son estas vías de cuarta generación, esto son en Antioquia, esto es un entramado de 1700 kilómetros de vía, allí están las cifras, más de 300 puentes, 44 túneles, en total estamos hablando de una inversión de 28.5 billones y como les decía ahora tiene una particular relevancia, si tenemos en cuenta el sistema portuario que se está desarrollando en Urabá y que le va a abrir las puertas a todas las industrias colombianas para poder exportar de forma más económica y expedita.

Tiene también, como mencionaba, conexión con diferentes departamentos, por lo cual esto se hace relevante para todo el centro, el Pacífico y el Caribe colombiano, y el objetivo de este debate compañeros, a esto voy a llegar y es lo siguiente: este proyecto desde que se empezó a idear hasta la fecha actual, han pasado cuatro presidentes de corrientes políticas diferentes y han pasado cinco gobernadores de Antioquia, también de corrientes políticas diferentes, y en todos ellos hemos encontrado un apoyo, cada uno ha ayudado a que el proyecto avance, le han cambiado el nombre al proyecto como hacen todos los gobernantes, entonces esto pasó de ser las vías “autopistas de la montaña” a “autopistas de la prosperidad”, cada uno le cambia el nombre. A los antioqueños no nos importa cómo se llama, nos importa que funcionen por fin, entonces el objetivo final de este debate de control político, es escuchar de parte del Gobierno nacional aquí en cabeza del doctor Camargo, ¿cuál es el compromiso de este gobierno con este proyecto?, porque como les voy a mostrar a continuación, estos proyectos tienen una serie de inconvenientes que no vamos a culpar de ellos al actual gobierno, pero que ya sí se empieza a hacer responsabilidad del actual

gobierno, porque a uno lo eligen precisamente para resolver chicharrones.

Entonces así está hoy en las tablas, en los números el balance de las diferentes vías que componen todos los proyectos 4G en Antioquia, uno se pone a ver esa última columna y dice: “no pues están sobrados, de qué se quejan los antioqueños si todo está al pelo, todo está casi listo?”, y aquí es donde viene nuestra preocupación, porque tras esas cifras se esconden, doctor Camargo, una serie de dificultades que lo que hacen es impedir el funcionamiento, entonces yo no me gano con tener, a ver les pongo un ejemplo así bien, no me gano con decir que el baño de mi casa está en un 95%, que solo le falta el sanitario, sin sanitario no hay baño, algo así está pasando en algunos de los de los proyectos que componen las vías 4G de Antioquia, en particular el Pacífico, que son los que conectan con el sur del país, con el Eje Cafetero. Entonces ¿qué está pasando allí señores colegas y doctor Camargo?, Para preparar este debate me puse a ver noticias históricas, resulta que desde 2019, 2018 usted ve el mismo titular en los diferentes diarios nacionales y regionales: Proyecto Pacífico 1 y Pacífico 2 tienen estos tres puntos críticos, 2018, Proyectos Pacífico; 1 y 2 tienen estos 3 puntos críticos, 2019; 2020, estos tres puntos críticos más la pandemia; y llevamos 3, 4 ya 5 años en que tenemos los mismos puntos críticos, señor Ministro, y no tenemos un asomo de solución, nos siguen dando, plazos, ahorita el señor secretario de Infraestructura va a ser más específico en esto, pues ellos son los que padecen todos los días las quejas de las comunidades, “no que en un año”, “no que tal cosa” y no llegamos a una solución. De modo que lo que queremos hoy acá es expresar las dudas y presentar algunas propuestas de solución, señor Ministro, y sobre todo escuchar por parte del Gobierno nacional, ¿bueno y entonces qué vamos a hacer? Yo creo que aquí el Gobierno nacional tiene una oportunidad gigantesca, o histórica como les gusta llamarlo a ellos, y es un proyecto que ya está casi terminado, podría ser este gobierno el que lo entregue, un proyecto que revolucionará no solo la infraestructura vial antioqueña, sino las posibilidades industriales del país y este podría ser el gobierno que finalmente corte la cinta y entregue el proyecto, porque al día de hoy y según lo que he podido conversar, nos están haciendo falta más o menos 1.2 billones de pesos, que podrían entregarse en tres módicas cuotas de 400.000 millones de pesos anuales en los 3 años que le quedan a este gobierno, y sería entonces el gobierno del doctor Gustavo Petro el que terminaría de entregarle esta infraestructura a Antioquia.

Petro dijo muchísimas veces en campaña: “si Antioquia cambia, Colombia cambia”, pues necesitamos que Antioquia cambie en infraestructura, porque tenemos un atraso vial gigantesco, de décadas, que podría solucionarse con esto, señor Ministro. ¿Cuáles son las principales alertas entonces? Y casi todo esto está concentrado en los proyectos Pacífico 1, 2 y 3; nos han dado unos

plazos en especial a la Gobernación y por lo tanto a la población antioqueña, y nunca se cumplen, nos han aplazado dos, tres, cuatro años ya casi las soluciones y nos siguen dando largas. segundo, particularmente en Pacífico 1, donde hay un problema particular allá de índole geotécnico, nada ha cambiado en 3 años, entonces, imagínense ustedes la frustración de los antioqueños, tenemos unos puentes bellísimos nuevos, unas autopistas gigantes cerradas, cerradas hace años, porque nos falta solucionar un par de pedacitos, allí es donde el famoso 96% pues no sirve de nada porque el 96% pero con la vía cerrada. Hay un puente en especial que es el puente de Bolombolo, donde también sentimos que se nos están haciendo los locos, yo no sé por qué no vino la ANI, ¿no había un director de la ANI invitado? Bueno, ojalá llegara en algún momento porque fue citado por el Congreso de la República. El puente de Bolombolo, no nos han dicho que eso es una parte fundamental, pero es el puente que conecta dos tramos claves de esto, entonces de nuevo, ¿de qué nos sirve tener 99%, si el 1% es un puente que conecta y entonces queda casi inservible el resto? Y estamos viendo pequeños retrasos en otros proyectos que hacen parte pues de toda esta red, que también hay que mencionar. La gente ya se está enojando, señor Ministro, compañeros, la gente ya empieza a hacer bloqueos, en algunos municipios se vuelve pues difícil la cosa y empieza a manifestarse ya en bloqueos, que cómo sabemos aquí los bloqueos derivan en problemas de orden público, todo porque no hay respuestas. Si usted a la población le dicen, “vea faltan 3 años y medio”, la gente se calma, lo que la gente no soporta es la falta de información, lo que ellos consideran mentiras, la falta de decisiones.

Como decía, hay algunas situaciones en otras partes, temas de inestabilidad, la accesibilidad o la conexión de las vías 4G con algunos municipios, finalmente debo mencionar que la congelación de la tarifa de peajes que hizo y anunció el Presidente Petro, y eso fue a final del año pasado, pues ya está teniendo consecuencias serias, porque esas concesiones cuentan con esa plata de los peajes y si deja de llegar esa plata, pues el proyecto se queda sin dinero y alguien tiene que ponerlo, y ese alguien va a hacer finalmente pues la nación. De modo que allí también tenemos un problema que obviamente no es solamente para las concesiones en Antioquia. Antes de escuchar al Secretario, que como les dije tiene mucha más información detallada de esto, quiero dejarles, compañeros y señor Ministro, como algunas ideas de cómo podemos solucionar esto, uno de los principales problemas que hay es la falta de decisiones, o la velocidad escasa en la toma de decisiones, y además el hecho de que la Gobernación de Antioquia no está asociada a todas esas decisiones, la Gobernación de Antioquia no está en el esquema contractual de las concesiones, entonces no tiene ni voz, ni voto, pero ¿a quién le cae la gente? ¿Quién es el que está perdiendo plata permanentemente en temas de competitividad y de oportunidades de desarrollo industrial, social y económico? Pues el departamento de Antioquia,

entonces ha habido una Mesa técnica, al parecer funcionaba mejor anteriormente porque había una continuidad, había unas reuniones mensuales, donde estaba la Gobernación de Antioquia, yo le pediría, Ministro que esto se resucitara y se fortaleciera, porque es que ya le hemos metido 25 billones de pesos a esto y quedarnos colgado en unas pequeñas decisiones, no pequeñas tal vez, unas decisiones importantes, entonces yo le pediría, señor Ministro en nombre de los congresistas y de los antioqueños, que reviviéramos esa Mesa y le diéramos, insisto, una continuidad, una capacidad de toma de decisiones, no es para que mandemos a los practicantes, es para que mandemos gente con capacidad de tomar decisiones y además, pensamos nosotros, Ministro, esto es mío, dada la importancia y la magnitud, el impacto de estas obras ¿Será posible que hubiera un equipo específico por parte del Ministerio, Inviás y la ANI para terminar las 4G en Antioquia? Insisto, es que le hemos metido 25 billones de pesos, ¿no amerita esto un equipo digamos de reacción, de urgencia, para ver si somos capaces de darle esa última vuelta a la tuerca que está haciendo falta? Le dejo esa inquietud más con cara de petición.

Tercero, pues hay un compromiso del Gobierno nacional, o más bien la nación con este proyecto que tiene que reflejarse en el presupuesto nacional, entonces necesitamos con el presupuesto que ya está en discusión, esté claramente reflejado el compromiso de esta Administración, de este Gobierno nacional con el proyecto, porque de lo contrario entonces lo que vamos a tener es una parálisis de 1, 2, 3 años no sé cuánto más y pues de nuevo, cuando uno ya tiene casi todo listo, qué pena uno quedarse colgado en la finalización; y vengo aquí a dejar una propuesta, yo diría un tanto desesperada que surge del señor gobernador de Antioquia, el doctor Aníbal Gaviria, y es ¿si la nación y en su esquema de concesiones no está siendo capaz de terminar estas vías, será que le entregamos esa concesión a la Gobernación de Antioquia, al departamento de Antioquia? Pues como que si la nación o no quiere, o no está siendo capaz, entonces, ¿será que nos dejan a nosotros y nosotros intentamos, como hemos intentado, hemos logrado con otros proyectos, sacarlos adelante? Insisto esto no es idea mía, es del gobernador y lo que yo veo en esa propuesta es un desespero por encontrar una solución, para poder responderle a los antioqueños sobre una cosa que estamos necesitando y que vemos lista, pero no podemos utilizar. De modo pues, Ministro, y con esto término, quisiera saber ¿cuánto tiempo más necesitamos para tener respuestas los antioqueños con respecto a esto? ¿Podemos contar con el gobierno del doctor Gustavo Petro para terminar esto? El Presidente habla permanentemente de la reindustrialización del país, pues la reindustrialización del país exige una infraestructura de transporte y una y una conectividad con los puertos, que permita sacar la mercancía, de lo contrario no hay industria nueva, entonces, ¿podemos esperar un compromiso de parte del doctor Gustavo Petro con las vías de Antioquia y podemos ver ese compromiso reflejado

en el presupuesto del año entrante? Finalmente, y de nuevo dejo la pregunta que plantea el gobernador, ¿ve usted posible, ve usted viable, esa idea de entregar las concesiones de las 4G antioqueñas a la Gobernación de Antioquia?

Espero pues, Ministro, que sepa darnos respuesta a esto, insisto, sé que no es culpa suya, pero pues le tocó. Yo veo con preocupación que en este gobierno en un año y medio llevamos ya dos ministros de Transporte, tres directores de Invías, tres presidentes de la ANI y eso no ayuda para la ejecución de ningún proyecto en Antioquia o en donde sea, entonces comprenda usted nuestra preocupación por este tema puntual, la preocupación que tenemos los antioqueños en general por el estado de avance de estos proyectos, y más puntualmente por los obstáculos que nos impiden concretarlo, le pido que escuchemos durante 10 o 15 minutos al señor secretario de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, para que después podamos escuchar por parte del Gobierno nacional qué tienen que decirnos con respecto a estos proyectos, a las propuestas que planteamos y a las preguntas que dejamos. Presidente, eso será todo por ahora, muchísimas gracias.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, Representante, entonces tengo entendido que desea usted que el secretario de Infraestructura, señor Secretario, ¿habría que declarar sesión informal o algo así?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

No, señor Presidente, comoquiera que el doctor Santiago Sierra es un funcionario público, aprovecho, Presidente, de conformidad con la Ley 5ª de 1992 y la proposición décima aprobada el 2 de agosto de 2023, certifica esta Secretaría que se encuentran presentes la doctora Carolina Jacqueline Barbanti, señora Presidenta de la Agencia Nacional de Infraestructura y el señor Ministro doctor William Camargo Triana, gracias, señor Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Entonces, doctor Santiago Sierra, secretario de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, tiene usted el uso de la palabra hasta por 10 minutos, por favor.

Secretario de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, Santiago Sierra Latorre:

Buenos días para todos, presidente, vicepresidente, mesa directiva, Ministro William Camargo y Presidenta de la ANI Carolina, un saludo especial. Yo, digamos, que no quisiera que mi intervención fuera como una prosa de necesidades que necesitan los proyectos de cuarta generación, entendiéndolo que ese trabajo lo venimos desarrollando con el Ministerio de Transporte y con la Agencia Nacional de Infraestructura para cada uno de ellos, más quisiera yo orientar mi intervención a unas necesidades estructurales de estos proyectos, que no solo son necesidades para el departamento de Antioquia, sino por supuesto para la ejecución de los proyectos y los impactos reales que se esperan de ellos a nivel nacional. Lo primero

es contarles, que el departamento de Antioquia no es un departamento ajeno a las necesidades viales como lo es todo el país, nosotros en la red vial departamental tan solo contamos con el 37% de nuestras vías pavimentadas, esta condición por supuesto nos obliga a poder buscar materializar los alcances estrictos de proyectos complementarios que van a garantizar esa conectividad en nuestro departamento y por supuesto de los 125 municipios que lo comprenden, aquí entonces, es la importancia de los proyectos de cuarta generación como columnas vertebrales que van tejiendo esa acupuntura en todo el territorio antioqueño. Nosotros, y mi intervención la voy a enfocar en dos condiciones específicas de los proyectos de cuarta generación, Ministro, el primero es en el modelo de relacionamiento o el modelo de vinculación con las comunidades, estos proyectos son bastante particulares, como proyectos que desarrolla el Gobierno nacional, y es que son de propiedad del Gobierno nacional en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura, pero tienen impacto directo en nuestro territorio, allí es donde el departamento de Antioquia ha venido buscando desarrollar precisamente un modelo de relacionamiento para poder cobijar esas necesidades de las comunidades con oferta de las concesiones viales, esto con un solo objetivo y es que se puedan cumplir los alcances contractuales en las fechas estipuladas por los concesionarios, y a la segunda condición es en el modelo operativo, el departamento de Antioquia por supuesto no tiene digamos un relacionamiento jurídico estricto con los concesionarios y los concedentes, sin embargo, lo que buscamos es ofrecer todas las capacidades necesarias para que se puedan dirimir aquellas condiciones que impida materializar estos proyectos.

Ahora bien, sobre la primera condición, Ministro, hemos tenido algunas problemáticas en el departamento de Antioquia, naturales del momento en el que se están desarrollando estos proyectos, quiero decir es que todos los proyectos están en etapa de ejecución de los impactos son negativos para el desarrollo de las comunidades precisamente por las inconveniencias de la transitabilidad de los proyectos, sin embargo, cuando estamos en el esquema de relacionamiento tenemos que fortalecer esa vinculación del departamento de Antioquia, para que pueda apoyar a la nación en la solución y en dirimir esas problemáticas que las comunidades han venido manifestando, y en el modelo operativo, bien lo mencionó el Representante Carvalho, tenemos que fortalecer ese esquema de toma de decisiones, la oportunidad, señor Ministro, tal como lo mencionó el Representante, ha jugado un papel bastante importante para el desarrollo de estos proyectos, entendiéndolo que tenemos algunas problemáticas que se han venido acumulando y que por supuesto la necesidad del departamento es que encontremos una ruta conjunta para poderlas llevar a feliz término. Aquí me sumo a la solicitud que hizo el Representante y consideramos, Ministro, como bien lo hemos venido manejando en las mesas de trabajo conjuntas con el Ministerio de Transporte,

que tenemos que delegar un equipo especializado en el ámbito jurídico y financiero para poder dirimir estas problemáticas, no puede ser que esto dependa de unos ciclos de revisión de los proyectos, mientras estamos nosotros con las comunidades esperando que les podamos llegar con una solución concreta en unos plazos estipulados. Y creo, para cerrar la intervención, señor Ministro, si bien lo considera usted y la Agencia Nacional de Infraestructura, que tenemos que centrar todos nuestros esfuerzos en este momento en la concesión vial Pacífico 1, esa va a ser, digamos, el embudo para poder materializar esa conexión que necesita el departamento de Antioquia y garantizar la funcionalidad de las ocho autopistas de cuarta generación que venimos desarrollando en nuestro territorio, muchas gracias.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, doctor, se registra, Presidente, la asistencia de la Representante Susana Gómez, el doctor Ciro Rodríguez. Bienvenido, doctor Juan José Oyuela, director de Invías, a nuestra comisión.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, mi querido doctor Santiago Sierra, Secretario de Infraestructura del departamento de Antioquia, tiene el uso de la palabra el otro citante a este debate, el doctor Alejandro García, hasta por 20 minutos. Doctor Alejandro, adelante.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Buenos días, colegas, compañeros y compañeras, buenos días, Ministro y quienes le acompañan.

Artículo unos temas, Ministro, que venía representando o presentando más bien mi compañero Daniel Carvalho de Antioquia, en primer lugar, hay una vía que eso nos motivó en su momento a hablar de la preocupación sobre las vías 4G, que es una que conecta a las ciudades de Pereira con Medellín. Hace unos 8 o 10 años, ir a Medellín se demoraba menos con la intervención vial que hizo el Gobierno nacional, nos demorábamos 4 horas, 4 horas y media, hoy en día nos demoramos el doble cuando nos va bien. Sí creo que debería hacer algo que atienda su Ministerio, que encontremos formas de resolverlo, que tengamos respuestas de esta problemática, dos ciudades hermanas que era muy normal el flujo, el turismo, la comunicación, el tránsito, hoy en día estamos completamente desconectadas, realmente muy pocas personas se someten a la situación de esta vía y a los pare y siga que tienen, Ministro, y una de ellas que mencionó el compañero Carvalho es Pacífico 3, y yo me quise sumar, Ministro, a este espacio por una vía que se conecta con Pacífico 3, que es muy importante en nuestro departamento, que hace parte del programa vías del Samán y que está innovando el Gobierno nacional, que queremos acompañar que vaya bien, pero que realmente por los retrasos ha sido bastante complejo y genera mucha incertidumbre en la ciudadanía no solo de Risaralda, sino del Eje Cafetero, y quiero comenzar con resaltar la importancia regional y nacional que

tiene el programa vías del Samán, puesto que no solo conecta el Eje Cafetero con el Valle, sino que permite conectar occidente con el Pacífico del país, mejora la conectividad del triángulo de oro Colombia, las tres ciudades que son Bogotá, Medellín y Cali, quedó en el Plan Nacional de Desarrollo, Ministro, estas vías del Samán, e impacta departamentos que no están acá representados como Chocó y Quindío y otros que sí lo están, a no, sí está Chocó, perdón y otra que sí lo está, que es Cauca, Antioquia y Cundinamarca. Esta vía, hace dos meses, Ministro, se aprobó para el programa vías del Samán 350.000 millones de pesos por Findeter, debía iniciarse la doble calzada la Romelia-El Pollo y los estudios y diseños de la doble calzada de Cerritos-La Virginia, la cual conectará con Pacífico 3 y que ya la mencionó mi compañero Carvalho, sin embargo, dos meses después quería preguntarle públicamente: ¿en qué vamos? ¿Si hay, Ministro, un cronograma actualizado de avance de las obras de los procesos licitatorios y contractuales? Hemos venido trabajando con una veeduría ciudadana, organizada en nuestro departamento y lo que hay es incertidumbre, ayer tuvimos una reunión con Invías y con Findeter y nos prometieron que hoy se hacía un comunicado, un tuit, algo, porque lo que ha venido sucediendo y conoce la ciudadanía es que el Comité Directivo de Vías del Samán que debería hacerse el 5 de septiembre se posterga o se suspende para el 20 de septiembre y luego vuelve y se suspende porque no tenemos la autorización de la Superintendencia Financiera, entonces, ojalá en este programa y lo hablamos ayer, que es novedoso en el departamento, que ha generado o que genera tanta desconfianza, no dé lugar el Gobierno nacional a vacíos que se permitan llenar con más desconfianza e incertidumbre, es importante que se dé a conocer por parte su Ministerio en qué van los avances y no que pasen 2, 3 meses en un silencio sepulcral, donde lo que se genere es nuevamente que pasa el tiempo, pasan los meses, pasan los años y no hay capacidad de gestión del sector público en utilizar bien los recursos del peaje de Cerritos 2.

Quisiera preguntarle, Ministro, además de que si hay cronograma o demás de sobre estas obras, es: ¿si es real que hubo inconveniente o no? y ¿si es real que ya fue autorizado informalmente por la Superintendencia, el desembolso de Findeter a la fiducia para comenzar y sacar a licitación estos tramos de estas obras importantes? Que digo yo no solo son importantes para el departamento, sino para la nación, Ministro. Hay un problema adicional con la caída del puente de El Alambrado que están ahorita reactivando, hubo un daño vial por el desvío del tráfico, sobre todo vehículos pesados, en la vía que va de Cerritos hacia el Valle y otras vías alternas de nuestro departamento, en su momento informalmente, Autopistas del Café quienes eran los que tienen la concesión donde está el puente que se cayó, indicaron que podrían revisar y asumir algunos de los mayores desgastes y mantenimiento que requiera la vía por el desvío del tráfico, me gustaría que usted se lleve como tarea, Ministro, a su Ministerio, que calculen cuáles han sido el mayor

costo o el mayor afectación en las vías y se pueda llegar a conciliación y esto pueda no recargarlo nuevamente en la ciudadanía.

También buscamos entender y pedimos a usted, Ministro, que para el programa vías del Samán haya un gerente, ojalá alguien que sea de la región, haya un doliente, alguien se encargue de articular su Ministerio con Findeter, con los trámites generales, porque a veces termina uno hablando con unos mandos medios allí, otros acá, sin saber la ciudadanía en qué van las cosas, sin saber a quién se comunican y se pasan la pelota del Ministerio a Findeter, de Findeter a la Superfinanciera, y que esa persona puede dar declaraciones también en el nombre de este programa. Vías del Samán, usted dijo, es un buen referente la última vez que nos vimos acá y confía en esto, yo le pido que nos traslade esa confianza a todos los risaraldenses y a todas las personas que hoy nos vemos afectadas por el mantenimiento de la vía que ha faltado, por el mayor tráfico de vehículos pesados que hay allí, por lo que le comentaba anteriormente, por el silencio que llevamos desde que se anunció los 350 millones de pesos y no licitación actual de las obras después de 2 meses, esto lo único que ha causado, Ministro, es escepticismo e incertidumbre, además de los aplazamientos y retrasos que se han generado, yo le decía ayer al Invías: “Juan José es una persona muy acuciosa con el me he comunicado de manera fluida”, y le decía: “Quiero que nos demuestren que esto sale bien”, en Risaralda hubo mucho escepticismo sobre esta nueva forma de generación de infraestructura vial y quiero que realmente ustedes nos demuestren que sí funciona, que el Estado es eficiente, es transparente, inclusive que puede hacerlo más económico y más rápido como uno quisiera.

Por último, Ministro, le agradecería información precisa, no a medias, quisiéramos más claridad, lo hago acá públicamente para que públicamente quede también en acta su declaración, ¿Qué sigue? ¿Qué esperamos del Ministerio en esto? ¿Qué compromiso tiene su Ministerio con estas obras? Y pedirle si tienen un cronograma actualizado y esperado para la inversión de esos 350.000 millones de pesos que hace dos meses se anunciaron y que hoy estamos pendientes que se puedan ejecutar, yo me he propuesto, Ministro, con el programa de las veedurías, acompañar para que esto se salga y salga bien, pero también semestralmente si no vemos avances, estar acá preguntando que es nuestra labor también de control político, en qué van las cosas para que esto salga adelante y funcione como creo que todos queremos, gracias, Ministro.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, Representante, tiene el uso de la palabra el señor Ministro de Transporte, el doctor William Camargo Triana, hasta por 20 minutos, señor Ministro.

Ministro de Transporte William Camargo Triana:

Perfecto, si me ayudan con la presentación, y primero que todo buenos días a nuestro Presidente, al Vicepresidente, a los citantes del debate, a los Representantes, al secretario de la Gobernación que nos acompaña y a los asistentes.

Primero, señalar que en términos de los dos abordajes que convocan este debate, es relevante poner de presente que efectivamente el Gobierno ha encontrado soluciones alternativas a los esquemas concesionados, más allá de que tengamos en algunos casos proyectos con mayor o menor ejecución, el hecho de que tengamos alternativas diferentes a la contratación convencional de la Ley 80, a los esquemas de 5-08, y a lo que vías del Samán nos está presentando como posibilidad, pues se evidencia que efectivamente el Ministerio, y no es una tarea digamos que nosotros hubiéramos asumido, sino que es un proceso relativamente virtuoso de la ejecución de lo público, encuentra mecanismos alternos para desarrollar infraestructura, eso en la práctica como Estado creo que es saludable, y eso da cuenta también de que la gestión de la infraestructura requiere innovación, pero que no por eso va a cambiar la complejidad que implica desarrollar proyectos en zonas topográficamente complejas como las nuestras.

Yo realmente estaría mucho más preocupado por el tema de Antioquia. Si las cifras que tenemos en la presentación fueran más bajas, pero me uno a la preocupación del Representante Carvalho, tener una vía en el 95 o en el 98%, pues obviamente no es lo deseable, pero no es algo que de alguna se haya generado a propósito. Hay procesos de gestión de la infraestructura que en la complejidad de proyectos como los concesionados, les imponen a las mismas obras unos ritmos que nosotros quisiéramos que fueran más rápidos, pero que no siempre se pueden cerrar porque tenemos complejidades ambientales y sociales que no son menores, pero también geotécnicas y que la ingeniería colombiana más allá de la discusión que podamos tener de lo exitosas o no que hayan sido algunas obras, efectivamente ha logrado resolver con apoyo de empresas internacionales también que se han sumado a este esfuerzo. Yo rescato y además agradezco que efectivamente entidades como la Gobernación de Antioquia se sumen al esfuerzo de gestionar conjuntamente los proyectos, esta es una tarea que de manera frecuente, semanalmente, desarrollan los equipos de la ANI, los concesionarios y los interventores y que eventualmente ha tenido compromisos que en algunos casos se han cumplido en otros no y que en algunos casos han estado asociados, no digo que a problemas de diseño, porque emitir un juicio en este momento frente a procesos de afectación de taludes o fallas geotécnicas pues tiene que tener una valoración mucho más juiciosa por parte de interventorías y en eso yo procuro ser muy cuidadoso porque pues soy ingeniero y entiendo lo que implica desarrollar obras en entornos complejos;

lo que tienen los contratos concesión, este es como el balance y aquí es donde quiero yo detenerme y me quiero detener con un tema que no es menor; cuando miramos la concentración de esfuerzos que ha hecho el país en inversión de infraestructura y esto es una reflexión como país que afortunadamente el Plan Nacional de Desarrollo está tratando de revertir, vemos que hay un esfuerzo importante en zonas como Antioquia.

Del paquete de 4G que suma 50 billones, en este balance tenemos 33 billones de pesos concentrados allá, con obras que en el balance están por encima del 93%, eso no es un balance, en mi interpretación desfavorable, si lo comparamos con otras zonas del país, eso no significa que nosotros no estemos haciendo el esfuerzo que tenemos que hacer como Estado para terminar las obras, y no implica que no recojamos como recomendación un proceso que, además, estamos haciendo de seguimiento constante con la Gobernación de Antioquia de los problemas que se presentan de manera cotidiana en la gestión de las obras, aquí está la directora, la presidenta del Invías, está el equipo que acompaña la gestión de los proyectos en Antioquia y seguramente en el detalle ellos más adelante van a dar cuenta de cuáles son las complejidades que hemos tenido con la gestión de los proyectos, pero en el balance y digamos que pues, en el mundo de la ingeniería y mucho más en las obras donde vivimos por indicadores, de las obras que están allí, de ese paquete de 4G prácticamente el 50% ya están arriba del 95%, solamente una obra tiene un porcentaje de atraso superior al 5%, las demás están entre el 90 y 95%, ese 2 o 3% tiene que ver con complejidades prediales, ambientales y en algunos casos geotécnicas, que obviamente los concesionarios, en un paquete concesionado que no es menor, estamos hablando de casi 9, 10 concesiones, están resolviendo cada uno con las herramientas que el contrato tiene porque en últimas hay reglas de operación que nosotros como Estado también debemos preservar, mecanismos de validación de estudios y diseños y procesos de interventoría y concesionario que trasladan el riesgo para la ejecución de las obras en esos operadores, y que obviamente nosotros como Estado tenemos la obligación de exigir en el caso de que se incumpla, sancionar con las reglas de operación que tienen los contratos, salimos de allí nos ponen eventos en los que en el pasado ya situaciones de esas han generado tribunales y por eso es que inclusive acá han generado amigables componedores y tribunales de arbitramento en contratos que inclusive Bucaramanga, Barranca y Yondó, que no es de este paquete pero está conectando esa zona, está generando tribunales multimillonarios. Entonces lo que trata de hacer la entidad y el Estado con base en las reglas de operación de un esquema concesionado que está funcionando, es acordar con los concesionarios los mecanismos de resolución de conflictos sociales, ambientales, técnicos geológicos y prediales, para que las obras se cumplan dentro de los plazos establecidos y con los esquemas de plazos de cura y las reglas de operación que tienen

los esquemas concesionados, cuando eso no pasa hay mecanismos de compensación y sanciones que son imputables a los contratistas y ese es digamos la tarea que nosotros desarrollamos.

Los esquemas de coordinación efectivamente han funcionado con las entidades y un tema que tampoco es menor y en el que por lo menos por los antecedentes que nosotros hemos conocido nos hemos procurado mantener al margen, es que estos procesos concesionados establecieron unas reglas de estructuración de alcance previstos en los contratos, una subcuentas para suplir obras menores, adiciones por fuera de esos esquemas concesionados por los antecedentes que conocemos son desde todo punto de vista poco recomendables y hemos tratado en el instituto, en la ANI y en el Ministerio, de mantenernos al margen de adiciones o ampliaciones. Los contratos tienen sus propias reglas de operación y hay otros mecanismos que bienvenido son, en lugar pensar en retomar concesiones busquemos más bien cómo complementamos con recursos regionales las obras que nos faltan para finalizar las obras, y esa creo que es la primera reflexión, porque cuando un país que tiene 50 billones de pesos en inversión en vías de 4G, con necesidades en otros departamentos, toma 1.5 billones para terminar obras en un departamento en el que ya concentró el 60% de la inversión, hay un tema de equidad que la práctica, por el principio de alguna manera utilizando los recursos públicos debería perfeccionarse diferente, y creo que ahí hay una primera discusión que es importante, porque hay otros departamentos que no han contado con la misma suerte y esos 1.2 billones o 1.5 que hagan falta, posiblemente podrían ser utilizados en otros departamentos donde no hemos hecho inversión y que podrían tener la posibilidad de avanzar con la misma velocidad que Antioquia y otros departamentos lo han hecho, entonces lo primero frente al compromiso del gobierno está totalmente escrito para terminar las obras, estamos con los equipos de trabajo buscando los mecanismos para acelerar dentro las reglas del contrato los ítems que hacen falta, para que estos porcentajes del 5% en el caso de Pacífico 3, del 4% en Pacífico 1, del 3% en Conexión Norte, del 35% en Autopista río Magdalena que está cruzando por el borde, y el 2% de Autopista al Mar 2 se termine, ese es el compromiso. ¿Adiciones presupuestales? Bastante complejo, porque el escenario que estamos administrando de limitación presupuestal, está castigando las posibilidades no solamente para estas concesiones, sino para otras concesiones porque hay otro paquete de obras que está pidiendo pista para poderse ejecutar, tenemos obras necesarias en Norte de Santander, en Cundinamarca, en el Cauca, en Nariño; y entonces cuando la limitación presupuestal nos pone un ejercicio de prioridad, tenemos que buscar cómo balanceamos eso para que todos los departamentos y todos los proyectos puedan tener espacio de adición, y como ese espacio está acotado, no tenemos tanta flexibilidad y además los contratos no permiten las adiciones, porque además fueron estructurados durante 4 y 5 años con una

asignación de riesgos y traslado de subcuentas para suplir obras menores, pues nos ponen una situación compleja, salvo que busquemos mecanismos alternos que además ya se están habilitando y los hemos inclusive planteado con Antioquia que no ha sido ajena que eso suceda, estamos hablando de esquemas como valorización, que indudablemente habilita un mecanismo para encontrar recursos que se podrían aplicar en la misma zona. En ese sentido ahorita cuando la directora de la ANI nos haga la precisión, pues nos indicará frente a cronogramas ¿cómo estamos en estos proyectos?, ¿cuáles han sido digamos las situaciones de mayor complejidad?, y eventualmente frente a los compromisos que existen con los concesionarios, ¿cuáles podrían los riesgos de que lo que está previsto con ellos frente a fechas de entrega?, ¿se puede ver afectado por alguna situación excepcional? Como nos pasó en el caso de Sinifaná, ahí teníamos previsto un proceso de intervención y terminación, pero no me atrevo a afirmarlo, pero una afectación posiblemente en el proceso de diseño o en factores de seguridad generó un nuevo deslizamiento y una afectación que nos limitó la entrega de uno de los tramos de esas unidades funcionales, ese tema digamos de los tiempos nos los precisará en detalle la presidenta.

El tema de presupuesto, salvo que encontremos una fuente alterna, que ya las estamos explorando, no hay en este momento una disposición para asignar recursos adicionales a concesiones, ellas tienen ya un paquete de obras previsto y unas subcuentas para obras menores y unos esquemas de priorización que hemos pedido a la UPIT que nos ayude a validar para incorporar dentro de esas subcuentas, ¿cuáles son las obras que eventualmente podrían empezar a desarrollarse? y ¿en qué orden? y el tema digamos de que se pueda llegar a un acuerdo entre concesionarios y prestamistas para la entrega de concesiones al departamento, pues la práctica del esquema 4G tiene una asignación de riesgos y un componente que el Estado ha invertido en algunos casos entre el 60 y el 75 u 80% de recursos de toda la nación para esos corredores, y en la práctica lo que estamos buscando es que esa misma irrigación de recursos se lleve a otras zonas del país, luego en la práctica lo que esperaríamos es mantenerse activo, terminar su ejecución y al momento que ya esté listo posiblemente revertirlo, porque mientras tanto hay unos compromisos de vigencias futuras de la nación que, salvo que se cambien por vigencias de los departamentos, pues obligan todavía a la nación a honrar unos contratos con prestamistas y en la práctica lo que estamos buscando es honrar inicialmente esos acuerdos, porque además de eso depende la salud financiera de los siguientes proyectos de concesión que estemos nosotros desarrollando. Creo que una mala señal les daríamos a los inversionistas cuando un esquema concesionado previsto por la nación se entrega a un departamento el que sea, sobre la base de una aparente falta de gestión o administración del contrato cuando en la práctica, en los otros contratos el Estado los ha podido administrar y ahí los

esquemas de asignación de riesgos y de honrar los compromisos que el Estado ha venido adquiriendo.

Coincido que el tema de los peajes generó una afectación en el flujo de caja de los concesionarios, pero también tuvo una intención que efectivamente creo que el Estado y los ciudadanos la percibieron y fue no impactar entre el 15 el 18% y en algunos casos mucho más el valor de pago de peaje en varias estaciones del país y eso al final se termina balanceando con una asignación de recursos que la nación hace para restablecer esos valores y con las reglas de los contratos tanto en las Apps como las IP que ya la ANI los está empezando a cubrir con los concesionarios, ya tenemos los planes de aportes, ya tenemos los recursos habilitados, estamos *ad portas* de firmar una modificación del decreto de asignación de riesgos para efectivamente viabilizar el pago a los concesionarios, con ellos hemos estado trabajando y efectivamente son conscientes de que los recursos ya están habilitados, ya están inclusive pasando la actualización de los valores trimestrales o mensuales de esos desembolsos pendientes y sobre eso ya se está trabajando, luego esa preocupación por ahora está cubierta con recursos y con los mecanismos que los contratos y el mismo decreto 50 ha venido estableciendo. Nosotros seguimos obviamente no solamente en el caso de las vías 4G de Antioquia, sino en Cundinamarca, en Santander, en el Meta, en Boyacá, en el Cauca, atendiendo la tarea que como entidad rectora y como entidades ejecutoras tenemos frente a los contratos y es instar a los concesionarios a que cumplan sus compromisos contractuales, sus cronogramas, sus unidades funcionales a las interventorías, que hagan la tarea correspondiente y que los compromisos que se acuerden con las comunidades efectivamente se cumplan y en eso hemos contado en todos los departamentos y debo señalar que con mayor énfasis con Antioquia con el apoyo para que esa tarea se cierre.

Yo retomo lo que sugieren de que se haga el seguimiento mensual, lo está haciendo en este momento la Viceministra, en la medida que yo tenga la disponibilidad por agenda los acompañaré en esos seguimientos, lo he hecho en algunas oportunidades virtualmente, para que los compromisos que se adopten se vayan honrando, que es un poco la tarea que como Ministerio nosotros hacemos de coadyuvar ese cierre entre las entidades ejecutoras y las entidades territoriales. En los temas de detalles, ya la Presidenta nos detallará cada uno de los ítems que fueron objeto de consulta, las inquietudes, y paso al tema de vías del Samán, que como lo refiere el Representante García, es un mecanismo alterno que inclusive está explorándose para otros corredores y que efectivamente por esa misma innovación tuvo algunas complejidades en su proceso de inicio de ejecución y complejidades como las siguientes: había un procedimiento que prácticamente ya estaba listo y adoptado al final del gobierno anterior, que habilitaba el uso de esos recursos a través de la figura que tenían entre Findeter y un operador y hubo un decreto que lo sustrajo y nos afectó el proceso de

gestión de vías del Samán, el equipo que entró, Juan José digamos estuvo en Findeter en su momento y conoce la gestión del proyecto, restablecieron digamos el proceso, retomaron el ejercicio que se ha venido desarrollando, buscaron cómo habilitar nuevamente recursos a través de Findeter y la banca para que se pudieran empezar a operar los contratos derivados que tiene este convenio o este proceso y en este momento digamos el contrato está nuevamente retomando sus causas de ejecución formales, más adelante Juan José nos precisará ese proyecto en qué etapa está, cuáles han sido los compromisos que a través de Findeter se han venido materializando frente a la adquisición de o a la adjudicación mejor, a la apertura de procesos para avanzar en el paquete de obras que estaba previsto allí, con un tema que el Representante conoce que creo que es ventajoso frente a este esquema, si hubiéramos desarrollado con esa misma fuente de pago que es el peaje y vigencias futuras, un proyecto en esa zona, creo que hubiéramos tenido tal vez el 50, 60% de alcance de meta física en un esquema concesionado, por esquemas como el de vías del Samán, que de alguna manera es una utilización de reglas de Ley 80, tenemos un mayor alcance y obviamente ese proceso de innovación tanto para vías del Samán, como para vías La Cigarra, pues está generando un proceso de aprendizaje en el que todos estamos muy juiciosos tratando de hacer la tarea de manera oportuna y esperando como inicialmente lo prevén las gobernaciones y los esquemas de gobernanza que hemos definido.

Que el proyecto salga bien, a todos nos conviene que eso suceda, el equipo del Ministerio y del Invías y de Findeter está jugado con eso, porque adicionalmente es una puerta de entrada para esquemas de reconexión mucho más eficientes, es decir, el recurso público rinde un poquito mejor bajo estos esquemas, dependiendo obviamente del tipo de proyecto, en eso hay una caracterización que ya tenemos identificada desde el Ministerio y es que cuando son proyectos GreenField, completamente nuevos, una asignación de riesgos completa puede ser más eficiente para esquemas concesionado por 15-08, pero cuando ya hay infraestructura concesionada existente, ampliaciones de capacidad o construcción de intersecciones, o extensión de tramos, puede perfectamente manejarse bajo esquemas como el de vías del Samán y resultan un poco más eficientes tanto en asignación de riesgos como en rendimiento de los recursos por alcance físico de obras. Estamos de alguna manera con este piloto ya en dos zonas del país, vías del Samán obviamente por el proceso maduración va mucho más adelantado, tuvimos algunas complejidades con Findeter y la habilitación de recursos para que se pudiera efectivamente generar caja y empezar los procesos de adjudicación, ya ahorita el equipo de Invías, Juan José que conoce el proceso en detalle, nos indicará en qué estado está, pero por ahora el proceso ya está retomando cauces normales, podemos asumir que efectivamente hubo un problema de falta de comunicación, ahí tenemos que revisar frente a esos esquemas, cómo en el Invías

estos dos proyectos tienen una mayor visibilidad y difusión de información de manera oportuna, porque muchas las veces lo que termina afectando los procesos es la falta de información en los usuarios, en los ciudadanos, esa incertidumbre siempre, lo mismo en el caso de las vías de 4G, cuando no hay certeza mediana de cuando efectivamente se pueden entregar las obras con algunas salvedades por situaciones excepcionales geotécnicos o prediales, pues obviamente la incertidumbre sigue haciendo mella en la credibilidad de los esquemas.

En el tema de la transmisión o el traslado de tráfico entre vía concesionada y vía nacional a cargo del Invías, ahí hay unos esquemas de mantenimiento de esos corredores que están obviamente asociados a los programas de mantenimiento que tiene el Invías, y que efectivamente deben garantizar que la vida útil o el deterioro que hubiera podido tener por traslado de tráfico adicional ese corredor, se restablezca con los esquemas de mantenimiento que tiene el Invías. Si hubo impacto sobre vías departamentales, tendríamos que revisar cómo el Invías apoya esos esfuerzos de los departamentos en donde esa afectación se hubiera presentado, dimensionarlo y a partir de allí buscar mecanismos de compensación o de apoyo a los departamentos para que esa afectación, si se dio, se pueda restablecer, pero cuando es un balance entre vía nacional concesionada y vía nacional, Invías digamos que se cubre con los mecanismos que cada esquema de contratación, en el caso de la ANI con sus proyectos de pesistas y en el caso del Invías con los esquemas de mantenimiento que tienen, entonces lo que hacemos es medir y efectivamente en los procesos de rehabilitación y de recuperación de esas carpetas, pues obviamente se restablecen condiciones de tráfico y de durabilidad de esa infraestructura a largo plazo y en el tema de los puentes, que es una tarea que tenemos en curso, señalo dos cosas: lo primero el puente el alambrado, ya salvo situaciones excepcionales, yo siempre dejo la salvedad porque en ingeniería uno no puede jurar que eso va a estar el 25, porque normalmente el 23 o el 21 aparece el tubo que nadie tenía en el inventario, el secretario sabe de qué estoy hablando y lo que estaba previsto para entregar el 25, termina entregándose el 30, pero salvo situaciones excepcionales, en octubre estamos poniendo el corredor en funcionamiento con el puente que ya alcanzó los dos lados del corredor del cauce que estaba interviniendo y se pondría en operación a finales de octubre, y tenemos alrededor de 3600 puentes, de los cuales el Invías ya levantó inventario de 1800, ha desarrollado inspección de alrededor de 580, y estamos trabajando con recursos que tenemos desde el Ministerio para apoyar una tarea de actualización y complementación de esa información, eso es inicialmente lo tenemos en red vial nacional, hemos pedido a las gobernaciones y a los municipios que nos actualicen sus inventarios de puentes en sus redes secundarias y terciarias, para tener el inventario completo de la infraestructura sensible que puede verse afectada por efectos de cambio climático o por afectaciones de sobrepeso

en estructuras. De los 3600, 3700 puentes que tiene el Invías, 1900 puentes son de más de 10 metros, sobre esos ya tenemos un inventario de 580 aproximadamente con inspecciones y cargados en el sistema de información del Invías, los otros inventarios están incompletos, no tienen inspecciones de estado de los mismos, hay que levantar esa información y estar actualizando con relativa regularidad, y de los otros 1800 puentes de menos de 10 metros, tenemos que complementar el inventario y esperaríamos que los municipios y los departamentos nos remitan la información, para eso se envió una aplicación y creo que tiene una aplicación por web, para que suban la información y podamos alimentar el inventario de esa infraestructura.

Creo que en el tema de vías del Samán, el estado digamos del proyecto en este momento, no digo que tranquilizador, pero ya por lo menos tenemos a Findeter con convocatoria, que se abre creo que el 15 de octubre ya se abre convocatoria para los dos proyectos que están allí en curso para empezar ejecución y hay un paquete de obras que se desencadena en la medida que los recursos vayan llegando y ya está fondeado el tema para estos dos primeros paquetes de proyectos, ahí todos estamos de alguna manera con un piloto que es interesante, que nos toca ponerle a todos la lupa y estar obviamente acompañándolo y obviamente controlando que la ejecución sea virtuosa, en esto yo suelo referir que las obras y los contratos son como los matrimonios, en eso uno hasta que no encuentra la pareja ideal entre el contratista y el interventor, no puede asegurar que el contrato va a ir bien, porque en últimas son procesos de contratación por Ley 80, que tienen múltiples oferentes y a veces puede uno coincidir con un contratista no tan bueno y un interventor muy bueno y el proyecto sale adelante, pero a veces se encuentra con que no son tan buenos los dos y eso genera un estrés diferente, hasta que esas adjudicaciones no se den, no tenemos cómo esperar buenas noticias, pero por ahora estamos ya con un proceso que está retomando su curso normal, en eso reitero lo que vamos a mejorar, porque en eso hay razón a llamémoslo así, al jalón de orejas, es los mecanismos de comunicación y buscar a través de qué figura, si es con la asignación de un gerente o con un mayor protagonismo de la regional opuesto allí en la zona, mayor información a la comunidad y obviamente a gremios que sé que han estado muy pendientes de que el proyecto coja un curso adecuado y efectivamente honre la promesa de valor que hace dos años el Invías le presentó al departamento, creo que en eso hay una tarea que nosotros tenemos que reforzar, ya ahorita el equipo de Invías nos precisará sobre eso alcances. Era eso, Presidente y Vicepresidente y citante, lo que yo quería señalar, quedo atento las inquietudes y les pido si me dispensan a las 11:50 poderme retirar para cubrir otra agenda y seguir trabajando por nuestros caminos comunitarios.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, señor Ministro, tiene uso de la palabra la doctora Carolina, presidente de la ANI.

Presidente de la ANI, Carolina Jackeline Barbanti Mansilla:

Buenos días para todos, muchas gracias, Presidente. Representantes, buenos días.

Una vez el balance realizado por el señor Ministro frente a los proyectos de concesión que se encuentran en el de 4G en Antioquia, pues yo quisiera como entrar ya como más a los temas puntuales que mencionaron. En lo que respecta al Pacífico 1 en el tema de Sinifaná, pues ustedes son conocedores de la situación del evento, del deslizamiento que se presentó, deslizamiento de gran magnitud, digamos en esa parte nosotros lo que estamos adelantando es una conexión, digamos mejorar la conexión a manera de mitigación llamémoslo de esa forma, mientras hacemos la consecución de los recursos para la intervención definitiva o la solución definitiva que son más o menos 2 kilómetros, implica situaciones de túneles, obras de infraestructura más robusta que se implica en esa consecución de recursos que una vez los obtengamos se llevaría más o menos en 3 o 4 años esa intervención.

En este momento digamos nosotros para garantizar la conectividad, trabajamos en ese mejoramiento de la conexión en lo que corresponde al tema de Sinifaná. En el tema del Alambrado, pues ya está previsto que para finales de octubre tenemos listo el puente y daremos la apertura respectiva, sin embargo, frente al tema de las vías utilizadas, pues trabajamos en coordinación con el Instituto Nacional de Vías para poder hacer las revisiones y los mantenimientos que correspondan de las vías que se usaron para los desvíos, si es el caso y se considera pertinente, haremos los recorridos respectivos para establecer cuáles fueron esas afectaciones y coordinar las intervenciones correspondientes.

En el tema de Pacífico 2, está en operación desde el año 2021 tal como lo manifestamos, los porcentajes de intervención de estas concesiones ha avanzado y pues estamos en intervenciones importantes, pero que son más pequeñas. En Pacífico 3, la unidad funcional de La Felisa La Pintada, que tiene una situación, la tenemos en periodo de cura, la idea es que más o menos en el primer trimestre, es decir marzo del 2024, el concesionario complete la intervención que se requiere y las correcciones que se están trabajando, utilizamos como lo dice el señor Ministro, todos los mecanismos propios del contrato para hacer los requerimientos, para hacer las acciones y que pues se puedan llevar a cabo y cerrar los proyectos y cerrar las intervenciones que es lo que más nos interesa a todos nosotros como funcionarios en el ejercicio y para todos los usuarios en la vía, que es lo más importante la conectividad.

Magdalena 2 también, también se encuentra en un período de cura, nosotros hemos entregado ya dos unidades funcionales, el período de cura está para el año 2024 y pues esta concesión siempre se ve

afectada por temas de orden público, sin embargo, tenemos el apoyo correspondiente de la Policía, en caso tal acudimos a Ministerio de Defensa, pero es un sitio, pues sitio no, es parte del corredor que tiene varias situaciones de este estilo, pero nos encontramos trabajando sobre el tema. Conexión Norte está prevista para terminar en el año 2024, en el ejercicio que estamos en condiciones de obras normales, pero no falta que aparezca alguna situación, pero estamos trabajando previsto para el 2024. El tramo en BBY, en el tramo que esta hacia la zona de Antioquia, pues está completo, está al 100% ejecutado.

Vías de Nus se encuentra en operación y mantenimiento también, pero tenemos una situación de orden público en el que la comunidad está exigiendo el retiro del peaje de Trapiche, pues desde el punto de vista social nosotros venimos trabajando con nuestros equipos para poder llegar a los acuerdos respectivos, pero no es sencillo, ustedes conocerán la situación en lo que corresponde a temas de peajes, pero estamos en las acciones correspondientes para garantizar que las partes, tanto la comunidad como nosotros y el concesionario en ejecución, pueda darse sin inconveniente. Lo que corresponde al tema de Antioquia Bolívar, también se encuentra ejecutado en el 100%, Mar 1 se encuentra en operación y mantenimiento desde 2022, Mar 1 y Mar 2, son unos de los tramos muy importantes para nosotros, porque ahí se congrega llegando hacia la zona del Urabá el tema de la intermodalidad, entendiendo lo que se nos viene más adelante con el tema de Puerto Antioquia y ahí vamos a garantizar esa intermodalidad en la zona del puerto, en la zona carretera y pues no sé, Ministro, si también hablamos pues de una posible conexión que se pueda llegar a dar en tema férreo entre Turbo y Cupica, que se puede estar analizando. Nosotros desde estructuración estamos mirándola y eso garantizaría una conexión muy importante para el país y donde se hace efectiva la intermodalidad.

En el ejercicio que hice de barrido de las concesiones y de los temas más importantes. Secretario, en el momento lo que usted nos dice, que ustedes desde la Gobernación nos acompañan, es muy cierto y si tenemos que fortalecer muchísimo más esa relación, pues cuente con nosotros para que todos los proyectos en Antioquia podamos llevarlos a cabo de la mejor manera. Los porcentajes que tenemos para completar, como decía hace un momento, son pocos, son obras importantes las que faltan, pero pues igual a través de nuestros concesionarios estamos trabajando para lograrlo, el año entrante tenemos varios puntos para terminar, digamos es rápidamente y en la generalidad de nuestras concesiones en Antioquia.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, mi querida doctora Carolina, tiene el uso de la palabra entonces doctor Daniel Carvalho, después vamos con el doctor Ochoa, con el profe Hernando González. Doctor Carvalho, por favor, adelante.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Gracias nuevamente, Presidente, señor Ministro, señora Presidenta.

Como antioqueño yo quedo bastante preocupado con las respuestas que me dan, porque el Ministro nos dice que tienen el compromiso de terminar estos proyectos, pero que no van a meter un peso más, eso significa que no lo van a terminar, y las alternativas de las que habla el señor Ministro, nos habla de un tribunal de arbitramento para resolver los conflictos con las concesiones. Ministro, nosotros sabemos cuánto se demora eso, se nos pueden ir 3, 4 años más. Nos habla de cobrar valorización, interesante propuesta, requiere unos proyectos de ley para modificar cosas, ya están listos, ya los estamos haciendo, porque lo que lo me dan entender es que durante este gobierno no se van a resolver esos problemas estructurales como el de la Sinifaná, porque se requiere plata y no hay plata y las soluciones que proponen tomarán años, ¿cuánto nos demoramos para estructurar un proyecto de cobro de valorización a lo largo de estas vías? 2, 3 años, se nos va a ir entero, si esa es la solución, listo, ya empezamos a hacerla, no pareciera.

Entonces, Ministro, yo también soy ingeniero civil, yo trabajé como obrero, como residente de obra, como director de obra, como interventor y sé que cuando uno tiene en un proyecto 3 años un problema sin solución, va a trancar la obra y la culpa si termina siendo de uno por no encontrar una solución para eso, de modo que yo agradezco su sinceridad al decir que no le van a meter un peso, pero entonces también deberíamos salir a decirle a los antioqueños que durante este gobierno no se van a resolver los problemas graves, coyunturales, de la vía Pacífico 1. Está bien, ustedes dirán porque hay prioridades en otras en otras regiones del país, ustedes sabrán decirlo, a mí me parece una oportunidad gigante que se desperdicia teniendo un proyecto en el 97% y no terminarlo, que porque no queremos meter más plata ahí, listo, entonces vamos a dejar un proyecto que ya lleva casi 3 años suspendido, parado, por el tema de la Sinifaná, por ejemplo, otros tres años parado porque no hubo una decisión en eso, valoro el hecho de que acoja la propuesta de mantener el seguimiento, ojalá sea un seguimiento, señor Ministro, que permita tomar decisiones, porque si es una reunión cada tres meses y cada tres meses decimos sí, entonces vamos a ver, vamos a preguntarle a los 3 meses nada, pues no estamos resolviendo nada y como ingeniero usted sabe que si uno no toma decisiones en el momento, los problemas no hacen sino agrandarse y usted pues mencionaba la metáfora del matrimonio, ¿qué pasa cuando en un matrimonio uno no toma las decisiones a tiempo? ¿Qué pasa si usted le dice a su esposa que ya está listo el baño, pero falta el sanitario? ¿Cómo le va a responder la esposa? Entonces, insisto, quedo preocupado si la decisión definitiva es no meter un peso más le pido que se lo comuniquen al país, si las alternativas que presentan son temas jurídicos

o temas que requieran estructurar proyectos de valorización, entonces espero, señor Ministro, que ya estén trabajando en la estructuración de ese proyecto o de los proyectos de ley que permitan hacer eso, porque entiendo que hay modificar unos decretos incluso para poder hacer eso, si por ese lado es la solución que proponen, no estoy de acuerdo, pero entonces les pido agilidad en ello para poderles decir a los antioqueños que al final de este gobierno ya por lo menos vamos a tener estructurado el cobro de valorización, a ver si en cuatro 4 más y lo que dijo la señora Presidenta, con el puente, con la alternativa del Sinifaná, a ver si en 4 años empezamos la solución para tenerlo listo en 8 años, una vía que ya está en el 95%. Agradezco su sinceridad, reciban también la sinceridad mía, con el mayor de los respetos me parece que se equivocan al no priorizar la solución de estos problemas, pero pues cada gobierno sabrá priorizar sus cosas y asumir las responsabilidades históricas de ello. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Carvalho, tiene el uso de la palabra el doctor Ochoa.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias, señor Presidente, con los buenos días para todos y para todas, agradecerle a Dios por la oportunidad de vida que nos da, aprovechar para saludar al señor Ministro, señora Presidenta de la ANI, a todo el equipo de trabajo, a los honorables Representantes de esta Comisión; muchas gracias, doctor Carvalho, por la invitación a este debate y bueno las cosas que se están escuchando en el día de hoy.

Yo venía pues viajando, no estaba aquí presente, pero venía escuchando el debate, por supuesto, lo primero es agradecerles enhorabuena oportuno el debate, pero también manifestar, se ve también la buena voluntad en la respuesta, pero además también, señor Ministro, la buena voluntad que tiene por supuesto el Gobierno nacional y que ha tenido usted, además por su experiencia que tiene en toda su trayectoria en lo que tiene que ver con este tema de vías, pero yo sí quería como manifestarle a bueno y darle la bienvenida al doctor Santiago, Secretario de Infraestructura del departamento de Antioquia, que a buena hora viene acompañando estos procesos, la gran preocupación. Nosotros estamos muy felices en Antioquia por tener llámese lo que fue inicialmente la Autopista de la Montaña, después la Prosperidad, pero además porque es el desarrollo de Antioquia, pero que obviamente es el desarrollo también de Colombia, eso es muy importante y hay que manifestarlo y el desarrollo de Colombia está entrando por Antioquia y claro, por supuesto, el señor Presidente hoy, en campaña, doctor Petro, hablaba de como si crece Antioquia, crece Colombia y es importante, y yo creo que también el que olvida la historia está condenado a repetirla, también es bueno recordar la historia de campaña, pero también que la volvamos a traer a

colación. Estos son temas de vías importantísimos, algunas ya terminadas como el mismo Presidente lo ha manifestado, proyectos que han avanzado mucho, que están terminados muchos, que algunos tienen dificultades por supuesto, a mí me preocupa en lo particular con la propuesta que pueda tener el Gobierno nacional frente a cómo vamos a hacer para el cierre de esos proyectos, decía mi abuelita, a usted que le causa gracia cuando digo que los dichos de la abuelita, que era más costoso devolvernos que avanzar.

Esos son proyectos que llevan muchísimos años avanzando y donde el Gobierno nacional ha hecho inversiones por más de 25 billones de pesos y ¡sí!, doctor Carvalho, usted lo manifestaba en su presentación ahorita cuando decía, nos faltan casi 1.5 billones pesos para terminar ciertos temas que valdría la pena hacer esfuerzos, yo sé las dificultades económicas, pero después de haber hecho una inversión de más de 25 de billones de pesos el país, quedarnos quietos es muy complicado, porque viene a tener retrasos no solamente para Antioquia, sino que por supuesto los va a tener para el país, eso le pega de entrada, pero una gran preocupación que me hace el tema concreto, el tema del Pacífico 1, que las comunidades son las más afectadas, han habido un montón de preocupaciones de la gente, perjudicados muchos, la gente incluso, obviamente haciendo ellos mismos salvedades de algunas cosas, para el problema de los temas. Antioquia, el gobernador de Antioquia ha sido pujante mirando ese tema, pero es una obra que viene desarrollándose desde el 2018 y precisamente en el 2019 ocurre un derrumbe, o sea, estamos hablando, ya le vamos a celebrar ya el 5° año, la tortica para el derrumbe.

Señor Ministro, sé que no es responsabilidad suya porque no estaba usted en ese gobierno, pero obviamente estamos hablando casi 5 años, pero cuando uno llega a las instituciones, pues uno no es responsable solamente de lo que le sucede a uno, es responsable y tendrá que asumir lo hay de aquí para atrás, entonces yo sí creo que fundamental e importante que el Gobierno debería hacer un alto en el camino y decir cómo terminamos eso que está iniciado, porque además no estamos hablando de cualquier puentecito, no estamos hablando de cualquier obra, estamos hablando de unas obras importantes que al país le han costado casi más de 25 billones de pesos, entonces yo quiero invitarlos de manera muy especial a que el Gobierno nacional, si bien es cierto los argumentos técnicos que usted ha manifestado siempre y yo. doctor Carvalho. también tengo que manifestarlo, yo tampoco estoy de acuerdo, pero además de que no estoy de acuerdo que se reestructure la forma de cómo se va a financiar, yo creería que tampoco esa es la solución, porque es una solución de largo plazo, o sea que estamos hablando de preparar la torta para 4 años más, para celebrar entonces en 4 años el cumpleaños de estos temas, así que yo quiero en forma respetuosa invitarlos a que le busquemos una salida, yo quiero invitar al Gobierno nacional en cabeza suya, porque

si no, no tiene sentido que estemos hablando de la potencia de la vida y todo esto se volvió carreta y cuento de campaña y entonces ya estamos y aquí se nos olvidó todo. El que olvida la historia está condenado a repetirla, y yo sí quisiera que no olvidáramos la historia.

Y, en segundo lugar, necesitaríamos garantizar esa articulación permanente para atacar las necesidades de las comunidades que son constantes y definir por supuesto, yo sí quiero pedirle señor Ministro, yo sé que usted no tiene tiempo y que se tiene que retirar, pero sí quisiera que con su gobierno y con su Ministerio pudiéramos definir plazos y pudiéramos hacer un cronograma de actividades, porque si no esto se va volviendo un canto a la bandera de siempre. Hablamos, contamos, nosotros citamos la gente, vamos a los debates y ahorita incluso de entrada, porque antes de entrar estaba precisamente hablando de unos proyectos que hoy tengo, incluso que me tiene preocupado y tengo para Plenaria y que a uno le preocupan, que nunca nos mandaron los conceptos para el primer debate, hoy van a segundo debate y dizque por favor, sigamos a unos acuerdos. Yo quisiera pedir que el Gobierno nacional nos pare bolas realmente, que este Ministerio nos pare bolas frente a los temas, que sientan que esta comisión es profundamente importante, que nosotros estamos representando a los colombianos, ¿cierto?, que hay unas grandes necesidades y por lo pronto lo particular con Antioquia.

Yo estoy hablando de este tema, porque además yo estoy un poquito complicado, hoy no tenemos fecha de la finalización, yo creo que es importante entonces que lo revisemos, señor Ministro y además yo creo que en buena hora, también entonces responsablemente le digamos al Gobierno nacional, de cara país, ¿qué va a pasar con Antioquia con esos proyectos?, que no son los proyectos de Antioquia, no son los proyectos que no inventamos nosotros, son proyectos nacionales que empezaron hace muchos años, de los cuales muchos gobiernos, muchos han pasado con el tema de estas vías. Y finalmente, doctora, la señora Presidenta de la ANI decir, no indiscutiblemente el tema los peajes se necesita, yo lo he dicho o sea para hacer cierre financiero se necesitan los peajes, eso pues sí no hay discusión, uno pide disculpas por lo que ha estado pasando en Antioquia con el tema del Trapiche, eso no ha sido tema de injerencia, ni de un gobierno departamental, antes yo valoro mucho que el Gobierno departamental, en cabeza del doctor Aníbal Gaviria, ha salido a defender esos temas de frente, pero además también lo que hay que hacer, es cómo concertamos con las comunidades, que entonces si no hay peaje, va a ser muy difícil tener vías, hay que tenerlas, cómo los concertamos, cómo hacer cierres financieros, pero hoy la respuesta, señor Ministro, simplemente decir que no hay plata, que no vamos a meter ni un peso y que no hay ni siquiera cronogramas, y que habrá que pensar en cómo reestructuramos se los he escuchado allá en otros debates, no solamente en estos temas de estas vías de Antioquia, también

se lo he escuchado en otros debates frente a otras vías de otros departamentos del país, y yo creo que ese ha sido un pensamiento de largo plazo y habrá que pensar entonces que para nuevos proyectos, pensemos en cómo hacer los cierres financieros, pero para esos que ya están caminando el Gobierno nacional tendrá que hacer unos refuerzos, para eso incluso nosotros también hemos hecho refuerzos en Plenaria, también hemos aprobado unas decisiones importantes y yo si pediría en nombre propio, en nombre de la bancada antioqueña, en nombre de los antioqueños, en nombre del país, que esas adiciones también nos sirvan para que de ahí se saqué ese 1.5 billones de pesos que necesitamos y poder tener nuevamente unos cierres financieros de estas. Muchas gracias, un abrazo y Dios los bendiga.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, doctor Ochoa, tiene el uso de la palabra el profesor Hernando González.

Honorable Representante Hernando González:

Gracias, Presidente, un saludo para usted, para la Mesa Directiva, al señor Ministro, doctor William Camargo, a la presidenta de la ANI, un saludo muy especial, bienvenidos con sus equipos, un saludo también a mis compañeros Representantes y a los miembros de las UTL y a todos los presentes. Mire, yo quiero en primera instancia referirme a las preguntas que le enviaron a usted y me solidarizo, me solidarizo con el Representante Daniel, con el señor Alejandro Vicepresidente, con los antioqueños, aquí, que están, porque sí siento que pueden tener ellos un sin sabor, porque usted lo decía genialmente Carvalho, ¿cómo así que falta únicamente...? El baño está bien, la ducha está bien, pero falta el agua, hermano, ¿usted que hace con una cosa bonita y no llegue al agua?, entonces, estamos complicados y efectivamente, señor Ministro, faltan cosas pequeñas y yo agradezco su sinceridad, porque usted ha sido frentero diciendo, mire, pero en este yo sé y lo que he leído en varios debates que hemos tenido con usted, en conversaciones, que efectivamente se va a apuntar a aquellas regiones donde nunca llegó el Gobierno, donde estuvieron olvidados por siempre, pero qué bueno, señor Ministro, que usted con el Gobierno nacional, con el Presidente, hicieran el esfuerzo de terminar como esas uniones, cuando uno hace una casa, usted que es ingeniero, cuando uno hace una vía, pero falta únicamente la unión para que el carro pueda pasar sin que se dañe, hacer esos esfuerzos en este tiempo y terminar esas obras en Antioquia y en otros departamentos y aquí aprovecho para decirle a usted, por favor, ¿cuál ha sido y cuál es el avance y cómo hace la combinación de la doble calzada Mulaló, Loboguerrero? Porque usted sabe la importancia que tiene conectar a Mulaló, Loboguerrero con Buenaventura, que es por donde entra y sale la mayor cantidad de cargamento en mercancía en este país.

Allí se moviliza de gran manera, pero así mismo he oído en varios departamentos, y yo sé la prioridad que tiene, también quiero decirle: ¿cómo estamos en la planificación de las vías terciarias de este país?

Porque recuerda que con la ola invernal pasada, el Valle del Cauca particularmente se paralizó con sus vías terciarias, entonces ustedes qué están pensando allá, en esa Colombia donde nunca fue atendida, esas vías terciarias son fundamentales y le pido el gran favor usted y a la doctora Carolina que miren la cantidad de puentes, usted habló ahoritica de los puentes del Valle del Cauca, que tiene incomunicadas veredas, corregimientos, con los cascos urbanos para que podamos ir avanzando y efectivamente, le demos una respuesta al campesino, a las personas que traen los alimentos, a las grandes ciudades y nosotros lo ponemos a patinar por todo lado o a regalar sus productos, porque efectivamente no tienen cómo traerlos a las grandes ciudades y se puedan favorecer, muchísimas gracias.

Presidente Julián David López Tenorio:

Listo, gracias, mi querido profe, tiene uso la palabra el doctor Triana.

Honorable Representante Eduar Alexis Triana Rincón:

Gracias, señor Presidente, un saludo muy cordial, con los buenos días, señor Ministro, señora directora, a todos nuestros colegas, a todo el equipo del Ministerio.

Señor Ministro, yo pues me solidarizo con nuestros amigos antioqueños, porque sabemos de las dificultades que viven muchísimas regiones, especialmente con estas vías de conexión principales, estas arterias y yo creo que aquí en esta comisión que tenemos es responsabilidad, ya hemos debatido muchas veces por estas problemáticas, pero sí es importante, señor Ministro, pues darles un mensaje claro a estas comunidades también. Por otro lado, pues aprovechando el espacio, señor Ministro, yo le quería hablar de una vía importante que es la vía de Los Comuneros, yo soy del departamento de Boyacá, la vez pasada que sumercé estuvo acá hablamos un poquito del tema que es la vía que conduce de la ciudad de Bogotá, de la capital, hacia la ciudad de Chiquinquirá, y va obviamente hacia el departamento de Santander que conecta con Bucaramanga, ahí hay un pendiente de estos recursos para esta vía, nosotros la llamamos vía Los Comuneros y se aprobaron unos recursos en el Pacto Bicentenario con la doble calzada, y tengo entendido que tenemos recursos hasta Ubaté para la doble calzada y los estudios y diseños hasta la ciudad de Chiquinquirá, pero sí quería preguntarle, señor Ministro, sobre este tema que es muy importante, hoy estamos teniendo muchísimas dificultades con esta vía, una vía que está en pésimo estado, que esta terriblemente desgastada, los huecos, el mantenimiento, las cunetas, alcantarillas, yo viajo mucho por esa vía y anteriormente que estaba más o menos en buen estado, Ministro, nos llevaba tiempo más o menos hora y media, casi 2 horas hasta Chiquinquirá, hoy nos estamos demorando entre 4 a 5 horas por un mantenimiento que necesita urgente esa vía por lo menos mientras sigue avanzando, porque va la doble calzada por el sector de Zipaquirá, pero esa vía está en pésimo estado, señor Ministro, entonces sí quería dejarle esa inquietud para que, por favor, revisemos con la concesión el mantenimiento vial

urgente de esa vía que, de verdad, las personas, las comunidades del Valle de Ubaté, de Chiquinquirá y obviamente del departamento que conduce a Santander lo necesitan de carácter urgente, muchas gracias, Señor Ministro.

Presidente Julián David López Tenorio:

Gracias, doctor Triana, tiene el uso de la palabra el Representante Alejandro García.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente. Ministro, le agradezco las respuestas a algunas de las preguntas, puntualmente me llevo el mensaje o lo confirmo, que había recibido ayer en privado, que se espera a mediados del mes de octubre abrir las licitaciones, también acojo y me parece valioso que usted se lleve el mensaje de la importancia de la comunicación para que no haya lugar a desinformación o vacíos de la misma, así como evaluar la gerencia o la responsabilidad en cabeza de alguien que pueda centralizar esta situación y encargarse de hacer los enlaces pertinentes y necesarios.

Tengo una pregunta que no me queda clara y es: ¿si Invías, en su Ministerio, pues en cabeza no sé si de Invías o la ANI tienen claro el costo del arreglo del programa de vías del Samán, o de las vías del Samán por el tráfico desviado ante la caída del puente El Alambrado? ¿Sí se ha hecho estudio sobre esto? Que sin lugar a dudas hay un impacto no solo en las vías, sino en el puente que conecta a Pereira con Cartago, es el puente Bolívar, creo Simón Bolívar.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias, Representante, ¿Algún otro Representante que quiera intervenir? Tiene el uso de la palabra el señor Ministro Camargo, por favor.

Ministro William Fernando Camargo Triana:

Gracias, Presidente, si me permite al finalizar mi intervención le pasaría con su venia, para que el doctor Juan José nos pueda precisar un detalle un poco más fino de lo de Vías del Samán y algunas inquietudes sobre las vías de Boyacá que quedaron allí, pero voy cerrando para dar por un lado tranquilidad, por lo menos presupuestal, y la temporalidad depende un poco de cómo logremos cerrar este tema de la valorización.

Efectivamente ya en la legislación pasada, el Congreso habilitó el marco normativo para que Invías, en este momento estamos revisando para que también el operador pudiera ser la ANI, pueda aplicar la valorización, es decir, el marco normativo ya existe. La valorización nacional estuvo suspendida durante varios años, eso fue una situación desafortunada para el Estado en su conjunto, porque mientras los municipios y los departamentos podrán utilizar este instrumento, la nación no lo podía utilizar, eso ya quedó superado, ya tenemos decretos reglamentarios, ya tenemos un fondo al cual concurren todos los recursos de valorización y ya está trabajando el equipo de la ANI y el Invías

con ese mecanismo, nosotros ya tenemos en curso una serie de corredores que esperamos empezar a gestionar, para efectivamente recaudar o recuperar parte de esa inversión que está generando mejoras en accesibilidad, riqueza y aumento de valor de predios, en varias zonas del país, inclusive en departamentos como Antioquia, la costa Atlántica, Santander, Cundinamarca, Cauca, que hacen parte digamos de un abanico de valorizaciones, que adicionalmente es el mecanismo que en este momento tenemos por desarrollar.

La Ley 105 en su artículo 30 ya había establecido la valorización como una fuente de financiación de infraestructura vial nacional, no la habíamos utilizado, eso es desafortunado, porque lo que terminó pasando es que la infraestructura se termina financiando con recursos del presupuesto nacional en vigencias futuras y con el pago para operación y mantenimiento de los peajes y con una figura que después sofisticamos de las iniciativas privadas, que cargó todo el costo al pago de peaje y eso en la práctica terminó por afectar el modelo, afectar el mecanismo y hoy en día tenemos una atención con varios peajes. Inclusive algunos en Antioquia, el peaje de Niquía, el peaje de Niquía fue recibido por parte de la ANI como parte del mecanismo de pago de vías del Nus, y se recibió con el peaje sin operación y tenemos un tribunal en el que ya convocamos que nos acompañe Antioquia, por 600.000 millones de pesos, por mecanismos de peajes que no se cubrieron adecuadamente y yo celebro y agradezco que aquí siempre hemos encontrado ese apoyo, de que la fuente de financiación de operación y mantenimiento que son los peajes, se mantenga indemne, porque eso en la práctica nos permite tener por lo menos cubierto una parte de uno de los componentes del ciclo de vida de los proyectos de ingeniería que es el mantenimiento y la operacionalización.

En ese sentido, la valorización ya está establecida, estamos trabajando para empezar, irrigar las primeras resoluciones el próximo año, ya tenemos digamos un proceso en curso, estamos mirando si a cerrarlo este año con algunos corredores y eso lo que hace es un fondo común, que se vuelve una fuente subyacente para conseguir endeudamiento, porque literalmente, por el número de proyectos que ya están recibiendo el beneficio del desarrollo de las obras, se puede empezar a recaudar una parte de esos beneficios, como en las ciudades principales Bogotá, Medellín, el departamento de Antioquia, Cali, Bucaramanga, se ha venido materializando en lo local. Entonces ya estamos trabajando en eso, luego los recursos entraran por esa fuente, salvo que encontremos una fuente alterna, porque aquí hay otras fuentes, aquí tenemos aumentos de sobretasa a la gasolina por ejemplo, tenemos concurrencia de fuentes por regalías, tenemos obras por impuesto y en eso siempre hemos estado abiertos a encontrar los mecanismos, porque es que en últimas el déficit de uno de estos proyectos es 1.2 billones de pesos, pero tenemos 30 de ellos y aparte de eso los mecanismos de compensación que se establecieron en el Conpes

de 4G ya se quedaron cortos, es decir, cada vez que nosotros activamos un mecanismo de compensación de tarifa diferencial en peajes, estamos apelando a esa platica que está allá prevista, pero esa platica que previó el Conpes, ya se quedó corta, es decir, que tenemos todavía un rubro adicional que las concesiones hoy en día no tienen cubierto y que sigue erosionando o mejor restando posibilidades de hacer adiciones, tenemos que cubrir primero estas concesiones, tienen ya unas subcuentas que están agotadas, que por el tema de disminución o exoneración de peajes o demora en las mismas unidades funcionales, no se ha logrado recaudar y que tiene que seguir sumando.

Entonces, la fuente está, no hemos dicho que no las vamos a financiar, tenemos que desarrollar la fuente y trabajar con los departamentos también para mirar cómo de manera conjunta encontramos el cierre financiero y como le adicionamos los recursos, que preferiríamos no fuera la concesión, a un mecanismo por fuera, por cada vez que uno se sienta a negociar con una concesión, se le vuelve un problema de gestión del contrato, el Plan de Desarrollo estableció un mecanismo para que a través de otra figura, se pudieran completar esas obras con otros mecanismos como Ley 80, como parte de las tareas pendientes para finalizar inclusive tramos concesionados, no solamente carreteras, sino también aeroportuarios o inclusive férreos; luego la fuente está, no hemos dicho que no lo vamos a cubrir, tenemos que desarrollarlo.

Lo segundo, de Mulaló a Lobogerrero, ahí tenemos un mecanismo que generó un tribunal, el concesionario le había pedido al Gobierno que le adicionara la concesión en un billón de pesos y que la terminaba, ese chicharrón o ese proceso, perdón el término coloquial, los recibió este servidor cuando entró a la ANI, yo les dije no porque a nosotros no nos da esa cifra y nos mantuvimos en la posición y el tribunal al final nos dio la razón, el problema es que ahora el contratista se ha mostrado renuente a iniciar la obra y montó otro tribunal y hay una serie de riesgos que los asumió el Estado, ya hay una serie de procesos que están allí y estamos buscando un mecanismo alterno para desarrollar esa obra, estamos buscando que el contratista cumpla lo que tiene que cumplir y si no lo hace pues estamos aplicando los mecanismos del contrato para conminarlo a que lo haga y en eso estamos en este momento, lo otro hubiera sido, tal vez línea más fácil, pero en eso uno ya se ha curado en varios calditos, es que tirar un billón de pesos para terminar una concesión en la cual el riesgo financiero era de él, no era algo que el Ministerio tuviera como recibo. Nosotros contuvimos esa presión, el concesionario insistió, tuvimos reuniones con Hacienda, etcétera, y al final el tribunal nos dio la razón, lo que él planteaba como riesgo no existía, él tenía que terminar la obra, el riesgo mayor ambiental que era lo que el argumentaba ya no existía, él tenía que iniciar la obra, el tribunal falló, se le pidió que restableciera el contrato y lo reiniciara, él dijo que ya no tenía

cierre financiero y en este momento estamos en un proceso de incumplimiento que se está abriendo con ese concesionario nuevamente, porque es la regla que tiene el contrato, si eso se termina como esperamos finalice, él debería empezar su contrato con la fórmula como inicialmente lo pactó, si no es así, el contrato entraría en un proceso de finalización por caducidad, en eso estamos en este momento revisándolo y pues de alguna manera hay unos recursos allí que podrían habilitar un mecanismo de desarrollo de ese proyecto por obra pública, que también está dentro de las posibilidades, pero hay que agotar primero la extinción del contrato inicial concesionado, en el que ya están los predios, ya están las licencias ambientales, ya está prácticamente todo listo, pero el concesionario ha argumentado que él no tiene cierre financiero, no es un riesgo nuestro, es un riesgo de él, tiene que terminarlo.

En el tema de vías terciarias, son 33.000 kilómetros que tenemos previsto intervenir, algunos de ellos con apoyo de juntas de acción comunal, estamos trabajando ya con un inventario inicial de 30.000 postulaciones, este año esperamos materializar 1500, en eso dependemos un poco de qué tan juiciosos sean las juntas de acción comunal con los demás documentales, con todo el proceso de completar permisos y una serie de documentos que se tienen que surtir antes de firmar convenios con ellos y esperamos en los próximos 3 años, ya nos quedan un poquitico menos de meses para esos 36 meses, terminar las 30.000 postulaciones. Dependemos obviamente de la disponibilidad presupuestal que nos habiliten y que podamos encontrar también una fuente que refresque esos recursos, porque hoy en día lo que estamos haciendo como Estado en general, es pagando el fondo de estabilización de precios de combustibles con los recursos que le quedaban de utilidades a Ecopetrol y pagando deuda, casi que estamos pagando el 90, la mitad de los recursos disponibles para inversión o del presupuesto se destinan a deuda y solo 85 billones de pesos se destinan para inversión social, de los cuales el Ministerio tiene 15 billones de pesos, en eso tenemos un componente importante, pero obviamente las necesidades, solamente del plan plurianual, son del orden de 40 billones de pesos, sin contar los compromisos que vienen de procesos en ejecución y cierro con, si me permite, señor Presidente, que el director del Invías nos pueda precisar el detalle del Samán y algunas inquietudes que surgieron como la del Representante Triana frente al corredor de los Comuneros y con la venia de todos ustedes si me dispensan me retiro para seguir mirando caminos comunitarios.

Presidente Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Ministro, tiene la palabra el funcionario del Invías.

Director del Invías:

Gracias, señor Ministro, un saludo a todos los Representantes y demás asistentes y compañeros del Gobierno nacional, entonces muy rápidamente para

complementar la información que entregó el señor Ministro, vías del Samán, como lo dijo el señor Ministro, la idea es publicar, ya ayer tuvimos una reunión con el Representante, pero lo ratificamos acá, publicar a través de Findeter a más tardar el 15 de octubre los tres procesos que fueron aprobados en la última junta directiva, el primer proceso es la segunda calzada la Romelia-El Pollo, por un valor cercano a los 220.000 millones de pesos como se ve en la presentación, una segunda inversión es la variante suroccidental en Cartago, esto en el departamento del Valle, tiene una inversión superior a los 100.000 millones de pesos y los estudios y diseños de la segunda calzada Cerritos-La Virginia, que tiene un valor de 5.000 millones de pesos. Esto es lo que, a más tardar el 15 de octubre, de acuerdo a un cronograma que ya nos presentó Findeter después de superar una dificultad o un requerimiento de la Superintendencia financiera que ya se tiene, tenemos este cronograma.

Como dijimos, el día de mañana vamos a publicar un comunicado después de un hito importante que tiene hoy Findeter que es una aprobación de su junta directiva de un manual interno, entonces con eso publicaremos esta información y este cronograma de acuerdo a lo que quedamos ayer en una reunión con la veeduría, con el señor Representante a la Cámara, esto sobre vías del Samán. ¿En qué quedamos? Vamos a hacer reuniones periódicas con el equipo, con la veeduría, vamos a hacer una antes del 15, antes de la publicación para informar tanto a la comunidad, a los gobernadores, pero a la veeduría que está conformada, para transmitir al total, a la mayor parte la comunidad interesada en este proyecto.

Con respecto a la caída del puente, hemos tenido un tráfico, ha traído desde cerca de un 40% adicional en el corredor y más que todo hacia Pereira y por Cerrito, las acciones que hemos tomado, es que hemos tenido varias reuniones con la alcaldía, porque hay un perímetro urbano que está a cargo del municipio y otro pues que esta cargo del proyecto, para prestar los servicios de carro-taller, de ambulancia de grúa, porque con este tráfico ha traído, se han aumentado los indicadores de accidentalidad más en la zona urbana, entonces como medida para mejorar el servicio, vamos a ubicar, o ya hemos ubicado más cerca de Pereira los equipos que tenemos de carro taller, ambulancia y grúa.

Ya esperamos que una vez se termine la construcción del puente, pues esto entre a su normalidad y la idea es, con el mantenimiento y el mejoramiento que tenemos, ir mejorando este corredor con todas estas dificultades que hemos vivido, pero en lo que quedamos ayer, es que hay que ir iterando el modelo, hoy en día esto es un modelo que se paga, unas obras públicas que se pagan con el recaudo del peaje, con un crédito de público a través de Findeter, estas tres obras que les hablé fueron como las principales que se aprobó en el último comité; en lo que quedamos es, hay que

irle haciendo y, como dijo el señor Ministro, un monitoreo a cómo se comporta el modelo, cómo se comporta el recaudo del peaje, para ver qué otras inversiones se pueden aprobar en el marco de este programa, esto frente a vías del Samán.

Vía Los Comuneros Representante, nosotros tenemos un contrato en ejecución como lo manifestó, de 115.000 millones de pesos, pero la dificultad de ese contrato es que esos 115.000 millones de pesos o casi el 60% de esos 115.000 millones de pesos, están en las vigencias del 2027 al 2030. ¿Qué reto nos hemos puesto con el señor Ministro y como Gobierno nacional?, es buscar cómo adelantamos esos recursos que están en el año 30, 29, 28, a un valor presente para hacer las obras más rápidamente de aquí al año 2026. Ahí que manifiesta lo del Pacto Bicentenario, claro, esta obra se encuentra dentro del Pacto Bicentenario, el Pacto quedó con los departamentos Arauca, Boyacá, Casanare, Cundinamarca y Santander, en donde el Gobierno nacional aporta 2,3 billones de pesos, y los gobiernos departamentales tienen la obligación de aportar 1 billón de pesos, ese billón de pesos hasta el momento no ha sido aportado, hemos hecho reuniones con el DNP, pues ya estos periodos están terminando, pero a ver cómo buscamos que se completen las inversiones tanto del Gobierno nacional, como de los gobiernos departamentales para cumplir este Pacto Bicentenario.

Nosotros, por ahora, en lo que estamos trabajando es en buscar alternativas de financiación para adelantar esos recursos que están en los años 27 y 30, para hacer las obras más rápidamente o en un periodo tiempo que técnicamente se pueden ejecutar y no al flujo financiero que fueron otorgadas las vigencias futuras. Y complemento ya por último la información sobre los puentes que entregó el señor Ministro, nosotros en este segundo semestre estamos en el proceso de diagnosticar los cerca de 1870 puentes que miden más de 10 metros, el resto son pontones, son unos puentes más pequeños, esos 1870 puentes con un diagnóstico ya hecho por especialistas estructurales.

Presidente Julián David López Tenorio:

Treinta segundos para que termine, por favor.

Director del Invías:

En geotecnia, en estructuras, geotecnia hidráulica, para tener un diagnóstico superclaro del estado de los puentes y adicional un hito muy importante que se logró, y que ahorita está en discusión en el presupuesto, que pasamos en el presupuesto, fue la creación de un rubro específico para puentes, porque qué estábamos viendo, pues se asignaban los recursos para el mantenimiento de todo el corredor, pero pues se iban en pavimentación. Ya creamos un rubro específico para la atención de puentes, que a partir del año 2024 vamos a tener y dependiendo de los recursos que se aprueben ahorita el debate en el Congreso, vamos a priorizar los puentes y hacer un programa superclaro para mejorar, mantener y reconstruir puentes de las vías nacionales.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muchas gracias al funcionario del Invías, entonces en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, pongo a consideración la proposición de declarar satisfactorias las explicaciones dadas por los funcionarios citados, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión Sexta la proposición de satisfacción de las declaraciones dadas?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, se certifica por la Secretaría que la proposición que declara satisfactoria las preguntas ha sido aprobada por unanimidad.

Presidente Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del orden del día, señor Secretario.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente, siguiente punto del orden del día, consideración, aprobación del dictamen, resultado de la de evaluación del informe de gestión 2022-2023, allegado por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, presentado por la Subcomisión que para tal fin designó la Mesa Directiva, Subcomisión integrada por el honorable Representante y Vicepresidente de esta Comisión, doctor Alejandro García Ríos como coordinador, la honorable Representante Ingrid Sogamoso y la honorable Representante Yulieth Sánchez.

Presidente, ha sido leído el siguiente punto del orden del día.

Presidente Julián David López Tenorio:

Tiene el uso de la palabra el doctor Alejandro García para explicar el informe, por favor.

Honorable Representante Alejandro García Ríos:

Gracias, Presidente, quiero comenzar mencionando que este informe lo realizamos junto a las colegas Yulieth e Ingrid, al igual que hizo mi compañero Edwar la semana pasada frente al informe del Ministerio de Ciencia, quisiera comenzar reconociendo la ejecución presupuestal del Ministerio de las TIC, aunque lo revisamos varias veces en el informe, a 30 de abril llegaba su ejecución al 75%, lo cual era inquietante, alto, valioso. Entrando más a detalle, encontramos que proyectos acertados, los que se enfocaron en ampliar la cobertura y la conectividad en zonas rurales y dispersas, y los que se encontraban para fortalecer las capacidades en el uso de las TIC de los colombianos, sin embargo, por mejorar, es necesario una mayor información, explicación y descripción de algunos programas dentro del informe.

A la hora de querer hacer un análisis per cápita del costo, de los programas, encontramos que algunos no hacían mención al costo total, o al número de beneficiarios estimados, esa era la consecuencia de la falta como de información completa, unas descripciones muy generales, una falta de detalle que realmente hacía más difícil la tarea de evaluar los logros, objetivos y si estos logros, objetivos,

justificaban el costo. Sin embargo, el informe Presidente, suscrito por nosotros, fue aprobado y es de conocimiento de la Comisión. Gracias, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Gracias, señor Representante, entonces en consideración el informe presentado por el señor Representante, ¿lo aprueba la Comisión?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, certifica la Secretaría que el presente informe ha sido aprobado por unanimidad.

Presidente Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del orden del día.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente, anuncio de proyectos de ley de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo 01 del 3 julio de 2003.

Señor Presidente, certifica la Secretaría que no hay proyectos para anunciar.

Presidente Julián David López Tenorio:

Siguiente punto del orden del día.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Lo que propongan los honorables Representantes.

Presidente, la Secretaría certifica que ha sido radicada una proposición, si me permite con su venia darle lectura.

Presidente Julián David López Tenorio:

Por favor señor Secretario.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

En desarrollo de los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª del 92, pongo a su consideración y solicito dar trámite a la siguiente proposición.

Excúseme, le rogamos el mantener silencio a los asistentes.

PROPOSICIÓN

Citar debate de control político denominado: “Colombia se va a apagar en 2024 en la hora y fecha que señale la Mesa Directiva de esta célula legislativa”, en el debate se discutirán asuntos relacionados con la actual coyuntura energética nacional, signada por el fenómeno de El Niño 2023, el impacto de este sector eléctrico y las medidas adoptadas por el Gobierno nacional para garantizar el abastecimiento suficiente de energía eléctrica, para atender la demanda eléctrica nacional en el corto, mediano y largo plazo, los cada vez más estrechos balances de energía, el estado del avance de los proyectos de generación de energía, de acuerdo con sus fechas iniciales programadas, de puesta de generación, de energía, en el estado y desarrollo de proyectos de transmisión y subtransmisión regional necesarios, para la garantía del abastecimiento energético del país, acerca del estado de las plantas con asignación de cargo por confiabilidad.

Las opciones de suministro de gas, como parte fundamental en la mitigación del problema y como fuente de energía dentro de la transición energética

del país, además de la institucionalidad sectorial y en especial del Viceministro de Energía y de la Comisión de Regulación de Energía y Gas CREG.

Cítese al debate al Ministro de Minas y Energía, al director de la UPME, al presidente de Ecopetrol, al director ejecutivo de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), al superintendente de Servicios Públicos, al director de la ANLA, al secretario del Consejo Nacional de Operación, al gerente de empresa de expertos en mercadeo SAESPXM e invítese a los presidentes ejecutivos o directores de los gremios del sector eléctrico: Acolgen, Andesco, Andec y Asocodis.

Atentamente,

Julián David López Tenorio,

Representante por el Valle del Cauca

Se anexa cuestionario que será remitido al Ministerio de Minas y Energía, certifica esta Secretaría que, en relación al mencionado cuestionario, se remiten 35 preguntas al señor Presidente de Ecopetrol, certifica la Secretaría se le remiten 9 preguntas a la Unidad de Planeación Minero Energética o UPME; se le remiten 17 preguntas al superintendente de Servicios Públicos; 2 preguntas al director ejecutivo de la CREG; se le remiten 4 preguntas al Secretario del Consejo Nacional de Operaciones, se le remite una pregunta al gerente de la compañía de expertos en mercadeo, 3 preguntas, y a la ANLA una pregunta.

Presidente, certifica esta Secretaría la proposición, no se encuentran más proposiciones radicadas, Presidente, en esta Secretaría.

Presidente Julián David López Tenorio:

En consideración la proposición, tiene el uso de la palabra el doctor Ciro Rodríguez.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias, Presidente, para solicitarle a usted muy amablemente si me permite acompañarlo en este importante debate, que sabemos hoy es muy crucial en nuestro país. Muchas gracias, Presidente.

Presidente Julián David López Tenorio:

Claro que sí, mi doctor Ciro Rodríguez, en consideración la proposición, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿Aprueba la Comisión la proposición leída por el señor Secretario?

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidente, la Secretaría certifica que la presente proposición ha sido aprobada por unanimidad y asimismo en relación a la proposición, se adhiere al Representante Ciro Rodríguez de conformidad con la instrucción.

Presidente Julián David López Tenorio:

Tiene el uso de la palabra la doctora Lina Garrido para una constancia.

Honorable Representante Lina María Garrido Martín:

Gracias, señor Presidente, bueno, la presente constancia quiero hacerla ante la calamidad que

vive mi departamento con el pésimo servicio de comunicaciones que tiene en el momento, realmente que esto no solo evidencia que estamos secuestrados por la violencia, por la falta de vías, sino también por el nefasto servicio de comunicaciones.

No se salva ninguno de los siete municipios en el departamento de Arauca y eso es repetitivo, el que los operadores que hoy hacen presencia en el departamento y en el territorio, pues cada semana sigan ocasionando este gran flagelo para los araucanos, que no solo agudizan la realidad económica de seguridad y social que tenemos en el departamento de Arauca. El gobierno del cambio, el Ministerio, se comprometió a que iba a cerrar esas brechas digitales brindando esa calidad y esa cobertura en las zonas más apartadas en zona rural y zona urbana, pero definitivamente no vemos la más mínima acción para poder garantizar esto, y el departamento de Arauca ha sido reiterativo solicitando, que por favor atienda esta emergencia que hoy viven los araucanos.

Es responsabilidad del Estado, la Superintendencia de Industria y Comercio, del Ministerio, la Comisión de Regulación de Comunicaciones, a quiénes llamamos nuevamente a que por favor nos ayuden a vigilar, controlar y garantizar que ese servicio por el que paga, porque eso sí, un día que se retrase un usuario, inmediatamente cortan el servicio, pero nadie le responde por qué hoy en los bancos, o para hacer transferencias o para comunicarse, simplemente no hay cobertura ni servicio para los araucanos.

Antes de llegar al Congreso de la República, solicité al Ministerio esa información, para que nos diga: ¿cuáles son esos contratos de concesión de las operadoras y cuáles son esas obligaciones que

tienen? Pero ni siquiera con acción de tutela, que los obligaba a suministrar esa información, el Ministerio ha querido hacer cumplimiento, y de verdad no sabemos a qué juegan, ¿cuál es esa favorabilidad que les tiene a los operadores? Yo sí quiero a ustedes, a esta comisión en particular que tiene que ver con el Ministerio, con las comunicaciones, realmente que hagamos eco del clamor que tienen los araucanos en este momento, llevamos 2 meses con un pésimo servicio, y a todas las autoridades que les hemos llamado, realmente han hecho caso omiso y se han hecho los sordos ante esta situación tan grave y tan lamentable que vivimos los araucanos, era esa mi constancia, señor Presidente, muchas gracias.

Presidente Julián David López Tenorio:

Muy bien, querida Representante, siguiente punto del orden del día, señor Secretario.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Presidente, se ha agotado el orden del día.

Presidente Julián David López Tenorio:

Entonces, señor Secretario, siendo las 12:06 levantamos la sesión.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

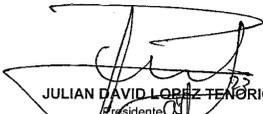
Gracias, Presidente, así es, siendo las 12:06 del 26 de septiembre de 2023, se levanta la sesión y se convocará de conformidad con las instrucciones de la mesa directiva.

Presidente Julián David López Tenorio:

Así es, señor Secretario, muchas gracias.

Secretario Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, Presidente.


JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO
Presidente


RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario


ALEJANDRO GARCIA RIOS
Vicepresidente


RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO
Subsecretaria