



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1115

Bogotá, D. C., martes, 6 de agosto de 2024

EDICIÓN DE 47 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

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISION

COMISIÓN CUARTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTA NÚMERO 22 DE 2024

(abril 10)

Legislatura 2022-2026

Bogotá, D. C., siendo las 8:47 a. m., del día miércoles 10 de abril de dos mil veinticuatro (2024), se reunieron de forma presencial, los miembros de la Comisión Cuarta, bajo la Presidencia del honorable Senador *Juan Felipe Lemos Uribe*.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

**Contestaron a lista los siguientes honorables Senadores:**

Avella Esquivel Aída Yolanda  
Benavides Olarte Diela Liliana  
Farelo Daza Carlos Mario  
Jiménez López Carlos Abraham  
Lemos Uribe Juan Felipe  
Merheg Marún Juan Samy  
Pérez Giraldo Claudia  
Roldán Avendaño Jhon Jairo

**Se hicieron presentes durante la sesión los siguientes honorables Senadores:**

Cabrales Baquero Enrique  
Fortich Sánchez Laura Esther  
Fuelantala Delgado Richard Humberto  
Lozano Correa Angélica Lizbeth  
Meisel Vergara Carlos Manuel  
Riascos Riascos Paulino

**Presentó excusa el honorable Senador:**

Besaile Fayad Jhon Moisés

Señor presidente, han contestado ocho (8) honorables Senadores; hay quórum para decidir.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias señor Secretario. Tan amable me informa qué funcionarios citados han llegado.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

Sí señor Presidente; si gusta leemos el orden del día y de acuerdo a eso damos el informe de funcionarios que han hecho presencia.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER  
PÚBLICO

COMISIÓN CUARTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

**ORDEN DEL DÍA**

Para Sesión Ordinaria del miércoles 10 de abril del 2024.

Legislatura ordinaria 2023-2024.

I.

**Llamado a lista**

II.

**Aprobación del Acta número 19 correspondiente a la sesión ordinaria de Comisión realizada el 12 de diciembre de 2023, publicada en la Gaceta del Congreso número 238 de 2024**

III

**Citación**

Cítese al señor Ministro de Transporte, doctor *William Camargo Triana*; al señor Ministro de

Hacienda y Crédito Público, doctor *Ricardo Bonilla González*; al señor Director General del Departamento Nacional de Planeación, doctor *Alexánder López Maya*; a la señora Directora General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctora *Maria Constanza García Alicastro*; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Francisco Ospina Ramírez*; al señor Gobernador del departamento de Antioquia, doctor *Andrés Julian Rendón Cardona* e invítase al señor Alcalde del Municipio de Barbosa (Antioquia), doctor *Juan David Rojas Agudelo*; a la señora Alcaldesa del Municipio de Bello, doctora *Yulíeth Lorena González Ospina*; al señor Alcalde del Municipio de Copacabana, doctor *Johnnatan Andrés Pineda Agudelo*; al señor Alcalde del Municipio de Don Matías, doctor *Javier Darío López Restrepo*; al señor Alcalde del Municipio de Girardota, doctor *Kevin René Bernal Morales*; al señor Alcalde del Municipio de Ciudad Bolívar, doctor *León Darío Acevedo Vargas*; al señor Alcalde del Municipio de Andes, doctor *Germán Alexander Vélez Orozco*; al señor Alcalde del Municipio de Amagá, doctor *Wilser Darío Molina Molina*; al señor Gerente de la Concesión Pacífico 1, doctor *Mauricio Millán Drews*; al señor Gerente de Pacífico 2, doctor *Gustavo Bernal Jaramillo*; al señor Gerente de Pacífico 3, doctor *Santiago Pérez*; al señor Secretario de Obras del Departamento de Antioquia, doctor *Horacio Gallón*; a la señora Directora del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctora *Paula Andrea Palacio Salazar*; al señor Gerente de Vinus, doctor *Ricardo López Lombana*; así mismo, a los señores Gerentes de las Concesiones Sogamoso-Pajarito, en el departamento de Boyacá; Vías que conectan a Casanare con el departamento de Boyacá; Montería-Lorica en el departamento de Córdoba; Vía Neiva Girardot y Girardot-Bogotá; Vía Pivijay-Chibolo en el departamento del Magdalena; Vía Pasto-Popayán, incluida la variante Timbío-El Estanquillo; Carmen de Bolívar-Bosconia y El Túnel del Toyo, con el objeto de realizar debate de Control Político, a fin de que se explique a esta Célula Legislativa los proyectos de infraestructura y el estado de las concesiones viales del país.

Proposición número 05 del 26 de julio de 2022, presentada por los honorables Senadores: *Juan Felipe Lemos Uribe*; *John Jairo Roldán Avendaño*; *John Moisés Besaile Fayad*; *Claudia Pérez Giraldo*; *Diela Liliana Benavides Solarte*; *Juan Samy Merheg Marín*. Viene cuestionario para el ministro de transporte, para el señor Presidente de la ANI; esas están proyectadas en pantalla, el cuestionario para cada uno; igualmente hay proposición aditiva número 17 del 22 de noviembre, con adición de preguntas para los citados. La proposición número 24, igualmente, presentada por la Senadora Diela Liliana, en donde se adicionan preguntas para Ministro de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, para el Invías. La Proposición 44 del 27 de febrero de 2024; presentado por los honorables Senadores *Juan Felipe Lemos Uribe*; *Claudia Pérez Giraldo*; *Laura Ester Fortich Sánchez*; *Aída Yolanda*

*Avella Esquivel*; *John Jairo Roldán Avendaño* y *Richard Fuelantala Delgado*; cuestionario para Invías y ANI. Proposición 51 del 13 de marzo de 2024 presentada por los honorables Senadores: *Liliana Benavides Solarte*; *Paulino Riascos*; *Juan Felipe Lemos Uribe* y *Richard Fuelantala Delgado*, se le adicionan preguntas al Ministro de Transporte, a la ANI, al Invías. Proposición 52 del 13 de marzo de 2024; presentada por los honorables Senadores: *Carlos Manuel Meisel Vergara*; *Laura Ester Fortich Sánchez*; *Aída Yolanda Avella Esquivel*; *Paulino Riascos Riascos* y *Enrique Cabrales Baquero*, donde se adicionan preguntas para el Ministerio de Transporte.

#### IV

##### **Lo que propongan los honorables Senadores**

Está leído el orden del día. Lo puede poner a consideración, señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Se somete a consideración señor Secretario. Anuncio que va a cerrarse, queda cerrado.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

Lo aprueban señor Presidente. El siguiente punto es la aprobación del Acta número 19, que ha sido socializada debidamente a los Senadores, la puede poner a consideración.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Se pone a consideración el Acta 019, anuncio que se va a cerrar la discusión, queda cerrada. Señor Secretario anuncie el resultado de la votación.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

Aprobada señor Presidente. Siguiendo punto es la citación que nos tiene en este momento en Sesión. Señor Presidente le doy el informe. Han radicado excusa por parte del Ministerio de Hacienda; dice:

“Respetado Secretario, reciba un cordial saludo. Ruego le manifieste a los Honorables Congresistas y demás asistentes a la sesión ordinaria, la importancia que tiene la citación que hacen a esta cartera; sin embargo, pido excusa al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Ricardo Bonilla González, por no poder asistir a la citación que se llevará a cabo el miércoles 10 de abril de 2024 a partir de las ocho de la mañana y que tendrá como propósito adelantar el Control Político sobre la proposición 5, Informe de Inversión, Presupuesto e Infraestructura Vial. Lo anterior, debido a que el señor Ministro, se encontrará atendiendo compromisos previamente adquiridos. No obstante, y dada la importancia del tema por tratar, la doctora María Fernanda Valdés Valencia, Viceministra Técnica, asistirá en representación de esta Entidad. Firma la Secretaria General.

¿La doctora María Fernanda Valdés Valencia se encuentra en el recinto?, no se encuentra. ¿Hay funcionario del Ministerio de Hacienda que nos dé alguna información?, no lo hay.

Del Departamento Nacional de Planeación. Respetado Secretario, agradezco le exprese a los Honorables Senadores de la Comisión Cuarta del Senado de la República el valor de las citaciones e invitaciones entregadas a este departamento. En esta ocasión, pido se excuse al señor Director General del Departamento Nacional de Planeación, doctor Alexander López Maya, por no poder asistir a la sesión del miércoles 10 de abril de 2024, a las ocho de la mañana. Lo anterior, debido a que el señor Director se encuentra atendiendo asuntos previamente agendados. No obstante, en relación con la importancia del tema por tratar, asistirá en representación de este Departamento Administrativo, el doctor Nicolás Rincón Munar, Director de Infraestructura y Energía sostenible del Departamento Nacional de Planeación. Firma la Secretaria General.

¿El doctor Nicolás Rincón Munar se encuentra en el recinto?, bienvenido doctor Munar. Señor Presidente, por parte de Planeación Nacional hacen presencia.

Me permito informar que el Ministro de Transporte se encuentra en el recinto, había confirmado su asistencia.

Directora de Invías, doctora María Constanza García Alicastro, había confirmado su asistencia. ¿Se encuentra en el recinto?, no está.

Presidente de la ANI, doctor Francisco Ospina Ramírez, se encuentra en el recinto.

Por parte de los invitados, el Gobernador de Antioquia había confirmado su asistencia, ¿Se encuentra en el recinto? ¿Hay algún delegado de la Gobernación?, no.

Alcalde del Municipio de Barbosa, doctor Juan David Rojas Agudelo, ¿se encuentra en el recinto o hay algún delegado? No lo hay.

Alcaldesa del Municipio de Bello, doctora Julieth Lorena González, ¿Se encuentra en el recinto?, no se encuentra.

Alcalde del Municipio de Copacabana, doctor Jonathan Andrés Pineda ¿Se encuentra en el recinto?, no se encuentra.

Alcalde del Municipio de Don Matías, doctor Javier Darío López, ¿Se encuentra en el recinto?, no señor.

Alcalde del Municipio de Girardota, doctor Kevin René Bernal, no hace presencia.

Alcalde del Municipio de Ciudad Bolívar, doctor León Darío Acevedo, no hace presencia.

Alcalde del Municipio de Andes, doctor Germán Alexander Vélez Orozco, ¿Se encuentra en el recinto?, no.

Alcalde del Municipio de Amagá, no.

Gerente Concesión Pacífico 1, el doctor Mauricio Millán ¿Se encuentra en el recinto o algún delegado?, había confirmado su asistencia, no está.

Gerente Pacífico 2, el doctor Gustavo Bernal Jaramillo.

Gerente Pacífico 3, el doctor Santiago Pérez, había confirmado asistencia. ¿Se encuentra en el recinto?, no está.

Secretario de Obras del Departamento de Antioquia, doctor Horacio Gallón, ¿Se encuentra en el recinto o su delegado?, no.

Directora del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctora Paula Andrea Palacio Salazar, se encuentra en el recinto, bienvenida.

Gerente de Vinus, doctor Ricardo López Lombana, ¿Se encuentra en el recinto o su delegado?, no.

Señores Gerentes de las Concesiones Sogamoso, Pajarito, Montería, Lórica, Vía Neiva-Girardot, Vía Pibijay, Chibolo, Timbío, El Estanquillo, Carmen de Bolívar, Bosconia, Túnel del Toyo; ¿Alguno se encuentra en el recinto de estas concesiones?, no.

Ese es el informe señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

De igual forma me ha expresado el Secretario de Infraestructura de la Gobernación que hace media hora, apenas abordaron el vuelo por problemas climáticos en Medellín. Vamos a iniciar, señor Secretario y apreciados Senadores y Senadoras, con los funcionarios que hacen presencia esta mañana. Considerando que este mismo debate fue programado para el día de hoy en la Cámara de Representantes en la Plenaria, inicialmente estaba previsto que se hiciera a la una de la tarde, pero por razones que desconocemos señor Ministro, ayer en horas de la tarde-noche fue cambiado su horario. Entendemos tiene usted el deber, junto al Presidente de la ANI de participar también allá, entonces vamos a iniciar para que ustedes tengan la posibilidad de estar en ambos debates.

Señor Secretario primero, con la proposición principal que da lugar a este debate, que se ha venido aplazando, no por unas semanas, sino que se ha aplazado ya un año. Si revisan los antecedentes se darán cuenta de que el primer cuestionario, doctor Roldán, con su acompañamiento y concurrencia fue enviado al Ministerio desde el año 2022, creo, no había podido realizarse el debate por diferentes circunstancias, lo habíamos aplazado porque ustedes de manera generosa en algún momento participaron de las audiencias públicas que realizamos en el departamento de Antioquia para darle claridad a la comunidad sobre lo que estaba aconteciendo y sucediendo con el devenir de las Autopistas de la Prosperidad. Pero en vista de lo que se ha venido presentando en los últimos meses, pues vemos la necesidad doctor Roldán, de insistir en la realización del mismo. Teníamos previsto hacerlo la semana pasada, pero por razones ajenas a nosotros, tuvimos que aplazarlo y bueno, ya no podemos doctora Aída, seguir aplazando el debate así algunos quieren, no ustedes señor Ministro, poner algún tipo de

cortapisa para que el mismo se realice. Adicional a eso y para optimizar el tiempo señor Ministro, a esta proposición 05 se incorporaron otras proposiciones de Senadores de diferentes regiones del país -Doctora Paula Palacio, Directora del Área Metropolitana de Medellín, bienvenida, muchas gracias por su presencia-, incluimos otras proposiciones, para que fuera también considerado, doctora Diela, lo que está sucediendo con la autopista Pasto-Popayán, incluimos la proposición del Senador Meisel y demás compañeros de la costa atlántica, relacionado con las autopistas del Caribe y la autopista del Mar.

Entonces, señor Secretario vamos a iniciar, yo creo que un término de 10 minutos Aída, para los citantes y un término de 5, 6 minutos para quienes deseen intervenir, apreciados Senadores ¿Les parece? Pero vamos a plantear el debate primero y luego el mixto. ¿Usted va a intervenir? Arranque, le voy a dar la posibilidad de que arranque, por 10 minutos. Es citante la doctora Aída. Usted sabe que a la doctora Aída le gusta estar en todas las citaciones.

**Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Señor Presidente, muchísimas gracias. Yo soy una parlamentaria muy cumplida, a las ocho de la mañana estuve aquí o tal vez llegué al Congreso faltando 20 para las 8. Yo les quiero sugerir de la manera más amable a todos los Congresistas de esta Comisión que estemos a tiempo; hay unos que siempre cumplen como el doctor Roldán. Pero, en fin, yo creo que es además muy bueno que en esta Comisión demos esta clase de debates.

Quiero empezar haciendo una cuestión general, señor Presidente, porque me aterra, tal vez soy de las que más recorro vías en el país, de pronto hay otro compañero que lo haga también o compañeros o compañeras del Congreso que efectivamente lo puedan hacer. Nos han avisado que ahora se transmite por las redes, etc., yo no sé por qué no se transmitía antes, en fin. Yo sí quiero poner un debate que es necesario y quiero decirles a mis compañeros que aquí hay un monopolio de las carreteras y eso lo tenemos que ver en esta Comisión; se trata precisamente, de unos señores, que son 6 constructores en este país; que tienen todos los contratos de las grandes carreteras. Y eso lo vamos a tener que ver en esta Comisión porque necesariamente, desde luego, aquí hay algunos que ya me escucharon de pronto en alguna plenaria, el doctor Sarmiento Angulo que tiene un total de 14 peajes, que sus carreteras, entre otras cosas, está Bogotá-Fontibón-Faca, Autopista de la conexión Pacífico 1 y esa es una de las carreteras que vamos a ver aquí; pero además, tiene Villavicencio y Yopal, ¡pero además tiene Chirajara!, fundaciones, pero además tiene Mutatá, Loboguerrero, etc. Es decir, todo lo que toquemos aquí en carreteras, el doctor Sarmiento Angulo va a tener que ver con ellas. Está el GEA que es el Grupo, precisamente el grupo del Pacífico 2, que también está como objeto de este debate. Tenemos ahí en ese grupo Antioquia, Bolívar, Córdoba, Apartadó, Planeta Rica, Tolú, por

4.3 billones; y tenemos la malla vial del Meta, 2.5 billones que también hace parte del GEA. Tenemos el otro gran constructor que es el doctor Menzel Rafael Amín, pues claro, aquí está Córdoba, Sucre, tenemos 1.6 billones; la transversal del Sisga, 1.5 billones; la troncal del Magdalena, C1, 4.9 billones; la troncal del Magdalena 0.43. Pero, además, tenemos el otro gran constructor, el doctor Mario Huerta, el doctor Mario Huertas tiene Santafé de Bogotá, el Puente del Cortijo, tiene el desarrollo vial del oriente de Medellín. Señor Presidente su departamento, 750.000 billones, tiene la autopista Conexión Pacífico 3 por 2.3 billones; tiene la avenida longitudinal del Occidente ALO Sur y bueno; tiene de Inviás en 5 departamentos tiene un total de peajes de 12 peajes y tiene un total de concesiones de 8.31 billones, no son cualquier constructor. Y luego viene el doctor Solarte, doctora Liliana, el doctor Solarte es de su departamento, tiene la autopista Conexión Norte, en Bogotá 1.3 billones, tiene Neiva, Espinal, Girardot, 3 billones; tiene en Inviás dos concesiones, el doctor tiene dos peajes y tiene concesiones por 4.3 billones, no son cualquier constructor. Y luego viene SACYR que es una trasnacional española, que construye allá en su departamento, doctora Liliana, tiene Pamplona-Cúcuta, tiene Puerta de Hierro-Palmar-Valera y Serrato, y tiene Rumichaca-Pasto que es una de las cuestiones que usted reclama por 3.6 billones, el doctor Solarte tampoco es un pequeñito constructor.

Pero quiero señalar algunos problemas gravísimos en construcciones; primero que todo los constructores en este país, el gráfico 1 por favor, las renegociaciones de los contratos de las concesiones viales en Colombia. Aquí señor Presidente quiero resaltar algo; en este país no hay estudios definitivos, en este país no hay diseños definitivos, en este país hacen lo que quieren con la plata de las carreteras, en este país ninguna carretera tiene un costo ni siquiera aproximado, cada vez aumentan cosas y cosas. Entonces, como no hay estudios definitivos, hacen una carretera de x kilómetros y resultan al mes, a los dos meses, a los cinco meses, es decir, la concesión que se hace no es el costo, los constructores van anexando costos y como está, me imagino, el del Contralor General de la Nación, apunten porque esto ya llegó a la Contraloría General de la Nación.

Aquí tenemos renegociaciones de los contratos y de las concesiones viales, creo que este es un dato que ha dado el Ministro, si no me equivoco. Tenemos, óigase bien, renegociaciones de 430, tenemos tiempos de adiciones de 130 años, ¿Esto qué es? Aquí nunca tenemos plata para construir todas las carreteras porque los grandes contratistas de las carreteras hacen del diseño lo que quieran y hacen también de la renegociación lo que quieran. Este creo que es un dato, además, de las renegociaciones que vienen de otros Gobiernos. Aquí no hay carretera que no se renegocie, aquí no hay carretera donde la plata ruede a borbotones porque quieren simplemente los contratistas y para mí es un problema de la Ley 80 que es la Ley de la corrupción y no es la ley de la

contratación. A mí sí me parece que en la actualidad 40 concesiones viales, 40, oigan bien parlamentarios y público en general, 40 concesiones viales por 80 billones aproximadamente, de esas, 29 concesiones con problemas de ejecución, 17 tribunales de arbitramento por valor de 10 billones adicionales; y ¿saben qué hacen, señores Parlamentarios?, pues el arbitramento en las Cámaras de Comercio siempre está a favor de los patronos y de los empresarios, en este caso de los empresarios de las carreteras. No encontramos casi, buscándolo con linterna de Diógenes, no encontramos una concesión que no tenga otrosí, no encontramos una concesión y en estos 17 tribunales de arbitramento seguramente que va a salir fichada la Nación, ¿Por qué?, porque no hay una estructuración que yo creo que la está haciendo el actual Ministro de Transporte. Aquí tenemos que poner límites, aquí tenemos que decir cuál es la carretera que se va a construir y se construye, pero no que se apruebe una concesión hoy y a los 6 meses tengamos que hacerles otro, sí, porque a los señores se les ocurrió que hay puntos, por ejemplo, complicados que encontraron en las carreteras. Y cuando yo me refiero a que efectivamente hay errores en la construcción que ocasionan incluso fallas muy complicadas en este país; es por eso, porque no tienen, a mí me parece un poco todo esto debidamente reglamentado, entonces cualquiera que llegue a construir una carretera, señor Presidente de la Comisión, pues no hay cómo decirles cuánto va a construir, cuál es el precio realmente de la carretera.

Y entonces ahí nos vemos implicados también en la cuestión de los peajes, entonces se les ocurrió hacer otra maravilla y como no hay ningún estudio definitivo ni ningún precio definitivo, hacen con este país lo que quieren. Y yo creo que es necesario que nosotros miremos cómo, por ejemplo, pues los valores indexados, los plazos de 25 años, pasamos al otro gráfico, los contratos de concesión de Antioquia, mirémoslos contratos de concesión de Antioquia, pues está la autopista del Mar, 25 años pasan por Antioquia, ¿No, señor Presidente?, 25 años el valor indexado del contrato en billones de pesos; 2.6, la autopista del Mar 2, 25 años, el otrosí, tiene 10 otrosíes, la autopista del Mar tiene 25 otrosíes, ¿Habrás visto esto? Yo sí creo que esto impacta necesariamente, el problema no solamente del presupuesto nacional sino también a los ciudadanos, a los ciudadanos que tienen que pagar los peajes que se les está ocurriendo también a los señores de las carreteras. La autopista del Mar 2 tiene 10 otrosíes, 4.5 billones valores indexados. En el 2014, la Conexión Norte 25 años, 7 otrosíes; pero como si fuera poco también tenemos Antioquia, Bolívar, 17 otrosíes, 17 Presidente. ¡Hágame el favor! ¿Qué presupuesto resiste en este país, 17 otrosíes? Antioquia-Bolívar, 17 otrosíes. La Autopista del Río Magdalena, 12 otrosíes. El Pacífico 1, 10 otrosíes. El Pacífico 2 tiene 5 otrosíes.

Señor Presidente entiendo el Pacífico 1, Bolombó, Camilo, el Túnel de Amagá, el Alcón Sur, Sarmiento Angulo, esto es del doctor Sarmiento

Angulo, fecha de inicio 2012, fecha de terminación 2039. Como no alcanzó a dar un debate, voy a citar un solo debate sobre el problema de los contratos en carreteras en este país para que miremos todos y esto es una Comisión Económica que tiene que ver con el Presupuesto Nacional y tiene que velar porque la plata no se vaya a los bolsillos y no se vaya a los bolsillos de constructores privados y a los paraísos fiscales. Porque no puede ser que el doctor Sarmiento Angulo está en su página de Coviandes, 6 billones de pesos en 17 peajes, 6 billones de pesos que deben estar en las carreteras y no dudo de que los empresarios privados tengan un poco de ganancia, pero ¿que tengan 6 billones a costa de las carreteras de Colombia?, ¿dónde tienen esa plata?, pues yo no sé si se autoprestan porque además de ser constructores de carreteras son banqueros sofisticados. Entonces, este es un abre bocas que hago a un debate que voy a hacer sobre los contratos de carreteras en Colombia exclusivamente y sobre los 6 contratistas de este país. Muchísimas gracias señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias señora Vicepresidenta. ¿Usted es tan amable y me reemplaza y me da el uso de la palabra por 20 minutos?

**Señora Presidente Doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Por supuesto señor Presidente, tiene el uso de la palabra el Presidente de la Comisión, el doctor Juan Felipe Lemos, antioqueño de nacionalidad. Tiene la palabra señor Presidente.

**Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias señora Presidenta. Saludar de manera especial cordial a los funcionarios del Gobierno nacional que hacen presencia esta mañana, señor Ministro; señora Viceministra de Transporte; señora Viceministra de Hacienda; señor Presidente de la ANI; Doctora Paula Palacio, Directora del Área Metropolitana de Medellín.

Procuraré apreciados Senadores y Senadoras, no hacer oportunismo político, ya las canas, doctor Roldán, que cubren su cabeza y la mía, después de tantos años ocupando estas curules nos han enseñado por la misma fuerza de las circunstancias, que los debates sobre infraestructura pública, Senador Merheg, no deben abordarse desde el escenario político electoral, sino desde los argumentos técnicos, reales, serios. Y me refiero a eso, señor Ministro, porque en los últimos meses hemos visto en Antioquia una confrontación, a mi juicio innecesaria, en muchos casos salida de tono y desconcertante en la medida en que no han sido los argumentos técnicos los que han matizado ese debate, sino las consideraciones políticas e ideológicas que algunos actores representan. Y lo planteo trayendo a colación unas palabras tuyas expresadas al Gobernador de Antioquia en una comunicación de respuesta a una solicitud planteada

por él al Gobierno nacional. En ella, con la seriedad que a usted lo ha caracterizado siempre, manifestaba la necesidad de adelantar este debate desde el punto de vista técnico y con los argumentos contractuales. Esa exigencia que yo valoro, también debo decir, hay que plantearla al señor Presidente, Aída, que de manera descontextualizada ha planteado el debate en Antioquia, al hacer afirmaciones que no corresponden a la realidad de lo que allí sucede pero que sí tienen un componente político muy grande cuando manifiesta que estas autopistas de la prosperidad solo servirán a los riquitos de El Poblado, entre esos el Senador que no está aquí en esta Comisión, doctor Roldán, no hago referencia.

Y parto de esta base, señor Director, porque lo advertía, quiero ser lo más objetivo posible desprendiéndome del oportunismo político, que pudiera aquí bien utilizar y que seguramente nos generaría muy buenos réditos electorales en Antioquia, Senador Roldán.

Voy a referirme a dos temas particulares para tratar de cumplir el tiempo Doctora Aída. Uno, contrato de concesión por asociación público-privada 007 del 2014, Pacífico 1 y Túnel del Toyo, que son los dos temas que hoy con concitan el mayor interés de las comunidades en Antioquia y de quienes los representamos en este Senado de la República.

Efectivamente señor Ministro, esta no es una obligación particular del Gobierno que representa el Presidente Petro y que representan ustedes como funcionarios. Desde el año 2014, apreciados Senadores, se firmó el contrato de concesión, Aída, por asociación público-privada 007 y los demás a los que usted ha hecho referencia, que corresponden todos a lo que antes se conoció como Autopistas de la Montaña y posteriormente, en una decisión del Presidente Santos, cambió su nombre a Autopistas de la Prosperidad y también se cambió la modalidad de contratación. Inicialmente se había definido que el ejecutor de dichas obras sería ISA a través de un contrato interadministrativo celebrado por el Gobierno nacional, la Gobernación de Antioquia, el municipio de Medellín y la empresa ISA, en el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe, una vez llegó a la Presidencia el Presidente Santos, a raíz de un concepto emitido por el Procurador General de la época estableciendo que no se podía celebrar contratos interadministrativos entre el Gobierno y ISA porque ISA no tenía el objeto para adelantar este tipo de construcciones pese a que venía operando una vía de última generación en Chile, se tomó otra decisión, cambiar el modelo contractual. Y a raíz de eso, en el año 2012, este Congreso de Colombia aprobó la Ley 1502, apreciados Senadores, que es la que introdujo en el ordenamiento jurídico colombiano lo que hoy se conoce como Ley de Asociaciones Público-Privadas.

Tengo que hacer alusión a lo que usted plantea porque usted dice “todos los contratos de concesión terminan valiendo el doble, el triple de lo inicialmente previsto”, tengo que hacer una apreciación técnica frente a eso; las asociaciones público-privadas

que dan lugar a la ejecución de las autopistas de la prosperidad, vías de cuarta generación necesarias para el desarrollo de la Nación, no para el desarrollo de Antioquia señor Ministro, para mejorar la competitividad del país, para reducir los tiempos del transporte, para garantizar la conexión con los puertos marítimos más importantes de Colombia, el de Buenaventura, allá en el Pacífico colombiano y los puertos del mar caribe y los que empiezan a construirse en el Urabá Antioqueño. Tiene como principal elemento, doctora Aída estos contratos, es que se realizan bajo una figura, que consiste en que cuando el Estado no tiene la capacidad financiera, presupuestal, para adelantar obras de esta magnitud por su costo, necesariamente tiene que buscar la concurrencia del sector privado que aporte los recursos, si los tiene, o que apalanque esos recursos con deuda pública o deuda privada. Autopistas de la Prosperidad, en principio cuesta, señor Ministro, alrededor de 22 billones de pesos aproximadamente, es lo que se ha invertido hasta ahora, tengo entendido. Esos 22 billones de pesos, Aída, no los coloca exclusivamente el Estado colombiano.

Pretender que obras de esta magnitud se apalancen exclusivamente con recursos de los peajes es desconocer la realidad de nuestras regiones y la realidad de los contratos de concesión. Lo que quiero advertir es lo siguiente; generalmente estos contratos de concesión que conllevan la ejecución de obras públicas tan importantes como las que se están acometiendo hasta ahora, definir unos diseños de ingeniería fase 3, que garanticen que el costo de la obra inicialmente considerado, terminará siendo el costo final de la misma, es prácticamente imposible. Y es prácticamente imposible por una razón principal, doctora Aída, porque aún la ingeniería colombiana y creo que la ingeniería del mundo no tiene la capacidad, sobre todo en un terreno como el nuestro, por las condiciones geográficas del terreno, nuestras montañas, las fallas geológicas que tenemos, de determinar a ciencia cierta qué es lo que vale una obra y qué es lo que cuesta ya en ejecución.

Y quería hacer esa introducción por una razón principal, señor Ministro; porque cuando el Gobierno a través del Presidente Petro ha advertido en varios escenarios que él no tiene la obligación y la responsabilidad de concurrir con los recursos adicionales que se requieren para terminar Pacífico 1, que tiene una ejecución del 96.06% a la fecha de construcción de obra pública y que tiene unos elementos a los que yo voy a referirme que están pendientes; cuando uno revisa, señor Ministro, lo que sucedió en Pacífico 1, en el contrato de concesión 007 del 2014, se da uno cuenta con facilidad, no tiene que ser uno un experto, para entender que lo que allí ha sucedido es que se ha presentado mayor cantidades de obra a la inicialmente prevista o que se han presentado circunstancias eximentes de responsabilidad que dan lugar a lo que se denomina en la doctrina y jurisprudencia contractual, teoría de la imprevisión, que es considerada como una de las causales de restablecimiento económico del

contrato definidas en el artículo 27 de la Ley 80 del 93, que regula la relación contractual del Estado con contratistas y concesionarios. Y me refiero a Pacífico, señor Ministro; terminar Pacífico 1 que es la conexión del norte del país con el occidente de Colombia y con el sur de Colombia, hoy cuesta adicionalmente aproximadamente 1.1 billones; 1.1 billones de pesos, apreciados Senadores, considerados en los siguientes elementos: inicio primero, señor Ministro, con el intercambiador de Primavera, y por eso fue que la invitamos, doctora Paula Palacios, así como a los alcaldes de La Estrella de Caldas. El intercambiador de Primavera, señor Ministro, de acuerdo con el presupuesto no objetado por la interventoría del contrato 007, según los diseños ya aprobados porque de acuerdo a la información por ustedes planteada, esos diseños están aprobados, a abril del 2021 según ese presupuesto presentado costaba 130.000 millones de pesos, a precios de hoy, no soy ingeniero, no sé cuánto vale, pero seguramente esos 130.000 de hace dos años, tres años a hoy, puede estar por el orden de los 180.000 millones de pesos. Han advertido ustedes que eso lo podrá hacer o el concesionario o un tercero que contrate el Ministerio de Transporte y que esos recursos no están definidos aún y no tienen fuente de ingresos.

Ese es el primer problema ahí, una obra necesaria para que esa vía de última generación pueda garantizar la conexión, doctor Roldán, el intercambiador vial a los vehículos que vienen del área metropolitana, que van hacia La Pintada por Santa Bárbara, que van a entrar a La Estrella, que van a entrar al municipio de Caldas y que continuarán en la ruta hacia el suroeste antioqueño hacia el occidente del país. Eso, apreciada Aída, no fue considerado en el Contrato inicial 007. Es decir, una vez en la ejecución de ese contrato de concesión, los expertos, los concesionarios determinaron que era necesario ese intercambiador vial, señor Ministro, para que esa vía una vez terminada pueda cumplir el fin para el cual fue o está siendo construida. Es decir, es una obra adicional necesaria para que la vía cumpla con los fines y las especificaciones determinadas y definidas. ¿Qué hubo ahí, apreciada Aída?, no hubo un error del contratista concesionario, hubo un error del Estado que planifica, que tiene el deber, una vez toda la decisión de salir a contratar, de tener meridiana claridad de qué es lo que se requiere para que una vía se ejecute de la mejor forma posible.

El segundo, señor Ministro, tiene que ver con 3.2 kilómetros de doble calzada. Cuando se celebró, señores Senadores, ese contrato de concesión, se establecieron unas obligaciones, señor Ministro, que el Invías, señora Viceministra, señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, señora Viceministra de Hacienda, Directora (e) de Invías, que esos 3.2 kilómetros serían entregados, que hoy están en una calzada, que hacen parte de la ruta nacional antigua, la que hoy se está reformando, la ruta nacional 6003, se entregarían a la ANI para que la ANI la transfiriera al concesionario,

pero una vez se hiciera la doble calzada. Desde el Gobierno del Presidente Santos, incluido el Gobierno del Presidente Uribe, señor Ministro, y ahora el Gobierno del Presidente Petro, que hayan adquirido ese compromiso porque es el Estado y el Estado lo representan ustedes de manera temporal y las obligaciones del pasado de otros funcionarios de otros pensamientos políticos e ideológicos, son también las obligaciones de los funcionarios del Estado de hoy porque las instituciones quedan, los funcionarios pasan. El Estado colombiano había adquirido un compromiso de hacer esos 3.2 kilómetros de carretera que hoy tienen diseños presentados y no objetados por la interventoría, incluso un presupuesto definido de 353.000 millones de pesos, doctor Roldán, fecha de 2021 y que hoy con la indexación de precios debe estar por el orden de los 400, 450.000 millones de pesos, que tampoco señor Ministro, tiene fuente de recursos y que esa no es una obligación del departamento de Antioquia, es un compromiso previo adquirido por la Nación, que está, apreciada Directora (e) de Invías, plasmado en un convenio firmado donde hay un compromiso del Estado colombiano de entregar esos 3.2 kilómetros que van, doctor Roldán, desde Primavera hasta El Rancherito y desde el otro Rancherito casi hasta cuatro palos, 3.2 kilómetros, que de terminarse por cuenta del concesionario lo que hoy está contratado, señor Ministro, serían dos embudos en una vía de última generación. Para qué una inversión superior a los 2.5 billones de pesos en doble calzadas, en túneles de última generación con dos embudos de esos, incluso donde hoy está situado el peaje, qué sentido tiene entregarle al país una vía a medias, señora Directora de Invías, por cuenta de un incumplimiento de todos los gobiernos que asumieron esa responsabilidad y a hoy no la han cumplido.

El cuarto tema, el túnel o reconexión de la Sinifaná, y vuelvo, Aída, a recabar en la teoría de la imprevisión, resulta que en la Sinifaná, usted que ha recorrido esa vía porque le gusta visitar esos pueblos hermosos de nuestro suroeste del alma, está la falla de romeral, señor Ministro; allá en los estudios predios que dieron lugar a la contratación inicial, valga la redundancia, de ese contrato de concesión, se definieron unas condiciones técnicas. Con base en esas condiciones técnicas, lo sabe bien el Ministro y sus funcionarios que han estudiado el tema a profundidad, lo reconozco, se construyó la doble calzada, pero por circunstancias eximentes de la responsabilidad, por fallas geológicas, señor Ministro, ese tramo construido se lo llevó la montaña. Una vez sucede ese hecho, doctora Aída, se dan cuenta los expertos de que allá tocar el talud de la montaña es un completo error y ya lo pagaron con una inversión superior que se fue al traste por la acción de la naturaleza y los técnicos ya en ejecución de la obra encontraron que lo que había que hacer era un bitúnel, señor Ministro, y ese bitúnel tiene ya, apreciado Ministro, los diseños presentados por el concesionario a la interventoría, según la información que ustedes nos brindaron. Más de 12

volúmenes de estudios están siendo considerados desde hace algún tiempo por la interventoría y hoy la interventoría no ha dado cuenta sobre los mismos. Por qué razón la interventoría se está demorando en objetar o no los mismos para poder avanzar en la definición de cuánto cuesta ese bitúnel, que a mi juicio señor Ministro, como se trata de un hecho de la naturaleza imposible de prever al momento de celebrar el contrato de concesión, imprevisible por el contratista concesionario, quien tiene la obligación de responder por eso no es el concesionario, no son los antioqueños aportando un recurso a una vaca, es el Estado colombiano el que tiene que garantizar que esa obra adicional que surge por cuenta de la naturaleza y que es eximente de responsabilidad, obliga al Gobierno nacional a poner los recursos, yo no sé cuánto vale, creo que eso valga 660.000.

**Señora Presidente Doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Señor Presidente disculpe, lleva 20 minutos, tiene dos minutos más para terminar su intervención. Muchas gracias.

**Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

660.000 millones de pesos, esa platica, señor ministro, a mi juicio, es responsabilidad del Gobierno nacional. Y lo que le quiero pedir hoy con respeto es, más allá de las discusiones políticas del Presidente con otros líderes, la responsabilidad de ustedes como técnicos es buscar un mecanismo para encontrar las fuentes de financiación que se requieren y que son obligación del Gobierno nacional porque esto genera una responsabilidad contractual y una responsabilidad civil extracontractual. -Cinco minutos, Presidenta, para terminar el tema del Túnel del Toyo.

**Señora Presidente Doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Muy bien señor Presidente, 25 minutos.

**Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Iba a hablar del Puente de Bolombolo, ustedes han dicho que se requiere, que se necesita, ya hay unos estudios pero todavía no han definido si los van a aprobar o no y tampoco hay fuente de financiación para ese Puente de Bolombolo, que además, es el único paso para el suroeste antioqueño y para el Chocó y que donde se caiga ese puente viejo que hay allá que hoy tiene restricción de carga, el problema será muy grave y ustedes habrían podido preverlo desde hace mucho tiempo. El Túnel del Toyo; quiero hacerle un reconocimiento Ministro, yo venía, pero esta mañana que me levanté con mucha satisfacción vi en Caracol una noticia, que a quienes no utilizamos esto como una expresión política, doctor Roldán, nos llena de emoción y es la decisión del Ministerio de Transporte de aportar los 600.000 millones de pesos que hacen falta para terminar el tramo 2 que es un compromiso también adquirido por el Gobierno nacional y que obedece no a la falta de voluntad de cumplir con los recursos

inicialmente previstos, sino que esto ha obedecido a obras adicionales que se han requerido y que los contratistas han detectado allá en el terreno en la ejecución de las obras por cuenta de lo que también en la doctrina de la jurisprudencia, doctor Rocha, se denomina teoría de las sujeciones materiales; cuando un contratista va al terreno y encuentra, doctor Abraham, apreciado Representante Liberal de Antioquia, doctor Ochoa, también muy pendiente y atento a estos temas, defensor de estas causas junto al doctor Roldán que ha sido uno de los principales también defensores de esto, esa noticia de que ustedes van a aportar esos 660.000 millones de pesos y de que ya han iniciado acuerdos con el gobernador de Antioquia para avanzar en el marco del consenso, del diálogo, de la concertación y garantizar que ustedes cumplan con los accesos, con los elementos electromecánicos de todos los túneles de la vía al mar y también escuché decir en la radio al Gobernador de Antioquia que esos 750.000 millones de pesos que se requieren para finalizar el contrato de obra pública, responsabilidad del departamento, el municipio de Medellín se está avanzando en el cierre financiero.

Si eso es cierto lo que dice la prensa, señor Ministro, si es verdad que ya avanza el diálogo entre ustedes y que el próximo 24 de abril le plantearán al país y al departamento un acuerdo en esa materia, pues quedamos nosotros, doctor Roldán, muy tranquilos y muy conformes porque de lo que se trata en estos debates no es de venir aquí a señalar a un Gobierno, más allá de los errores y equivocaciones que su Presidente cometa en el discurso, la ligereza de sus palabras, lo que importa son las acciones reales del Gobierno para resolver esos problemas. Doctor Roldán, doctor Ochoa, los antioqueños decirles que esta bancada de Senadores y Representantes y lo saben muy bien ustedes funcionarios desde que llegaron a sus cargos, no ha cesado un solo minuto en insistir en la necesidad de buscar alternativas para que esas vías que, reitero, son vías de la nación que van a garantizar que Colombia pueda avanzar en ese escenario de competitividad, pues puedan materializarse, ojalá en el transcurso de estos años siguientes. Muchas gracias Doctora Aída por el tiempo, a mis compañeros por la paciencia y lo mismo que a los funcionarios públicos.

**Señora Presidente Doctora, Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Muchas gracias Presidente, ha tomado 25 minutos. Les solicito a los compañeros que continúan con el uso de la palabra, tratemos de hacerlo en 10 minutos, por favor. Muchas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Me ha pedido el uso de la palabra el Senador Roldán.

**Honorable Senador, doctor John Jairo Roldán Avendaño:**

Presidente muchas gracias. Saludar a todos los miembros de la Comisión, a mis compañeros, al

Representante a la Cámara Luis Carlos Ochoa, que como usted lo dice, ha estado como miembro de la bancada antioqueña muy pendiente de estos temas de nuestro departamento. Saludar a los alcaldes Wilser Molina y Juan David Rojas del municipio de Amagá y del municipio de Barbosa, respectivamente; saludarlo a usted señor Ministro, saludar a la Directora (e) de Invías, al Presidente Nacional de la ANI, a la Viceministra de Hacienda, a la delegación que hay también en representación del Director Nacional de Planeación, doctor Alexander López; y saludar señor Presidente, de manera muy especial a la doctora Paula Andrea Palacio, la doctora Paula Andrea Palacio es la Directora del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, una entidad supremamente importante de nuestro departamento, donde es el epicentro, el distrito capital Medellín y sus otros 9 municipios, entre ellos el municipio de Barbosa que acá está el alcalde, saludarla doctora Paula Andrea y resaltar, ahora le decía a ella, es la primera vez que tenemos la oportunidad de compartir con ella, la primera mujer directora del área metropolitana, ingeniera civil, colega para más señas, bienvenida Doctora Paula Andrea.

Señor Presidente, este es un debate muy importante, creo que hoy, Luis Carlos, en la Cámara también se surte este mismo debate, yo quisiera señor Presidente que usted ahorita, me imagino que ahí está, Secretario, en el orden del día, darle la oportunidad al alcalde Wilser y al alcalde Juan David de expresar en unos cortos minutos sus apreciaciones, lo que tiene que ver con el norte del área metropolitana, municipio de Barbosa y lo que tiene que ver Pacífico 1, el municipio de Amagá. Presidente no, yo quiero unirme, no voy a repetir su exposición porque fue muy clara, muy concisa, muy técnica por demás, quiero unirme a lo que usted decía de la relación de nuestro departamento, el departamento de Antioquia y el Gobierno nacional, lamentablemente pues desde que empezó el Gobierno regional, el gobierno de la Gobernación de Antioquia específicamente, pues se han presentado algunas diferencias con el señor Gobernador, pero yo celebro señor Ministro, con la... como lo decía el doctor Juan Felipe Lemos que ha sido abanderado de este tema del suroeste que es su tierra y en los temas de nuestro departamento, yo celebro la noticia con la que amanecemos hoy de ya pues un consenso entre el Gobierno nacional e Invías para lo que tiene que ver con el proceso del Túnel del Toyo y las vías de tanto de entrada como de salida, sobre todo las de salida. Yo quiero, señor Presidente, adicionar en su exposición algo, lo que pasa es que y aquí hay compañeros del Valle del Cauca, Carlos Abraham, de Nariño, saludar también al Senador Carlos Alberto Benavides, Senador de Nariño, el Senador... aquí hay gente de todos los departamentos señor Presidente, y se ha creado en el común de la gente que los beneficios de Antioquia y lo que Antioquia recibe, pero usted lo sabe señor Ministro y yo quiero, como nuestro Presidente el doctor Juan Felipe, el trabajo suyo, usted ha sido una persona que ha estado al lado del señor Presidente y ha estado al lado de Antioquia. Sabemos que usted

es el hombre que le ha hablado al señor Presidente de la necesidad del consenso, sé que no fue el que le dijo que las 4G pasaban por El Poblado y por Río Negro. Yo no sé quién le dijo al señor Presidente ese tema, pero es de disculpar de cierta manera porque pues el Presidente tiene toda la geopolítica y la georreferenciación de todo nuestro departamento.

Miren compañeros, no en vano se llama 4G, las vías 4G, cualquier del común se podría preguntar -bueno, pero eso por qué se llama 4G-, por una razón muy sencilla y usted lo sabe señor Ministro, la señora Viceministra hoy encargada de Invías, el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, que esto obedece a que hay primera generación, segunda generación, tercera generación, cuarta generación y viene quinta generación. ¿Qué hemos hecho?, ¿qué ha hecho el Gobierno nacional? Indistintamente el Gobierno que sea, desde el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe a hoy, el Gobierno del doctor Gustavo Petro, sí han mejorado las condiciones de las concesiones viales. Yo me voy a tomar el atrevimiento, señor Presidente, en leer textualmente, este fue un debate que yo hice en la Comisión Sexta, señor Ministro, en noviembre del año 2010 y estado actual; inclusive Doctora Aída, yo tuve en ese momento el mismo interés suyo, aquí tengo los contratistas, los tengo por porcentajes, los tengo por tramos, las uniones temporales de ellos, los consorcios, esta es la copia del año 2010. Y miren compañeros de la Comisión y las personas que están aquí escuchándonos y las que nos escuchan en los medios, existían en su momento 25 concesiones entre primera y tercera generación y yo me voy a tomar el atrevimiento de leerlas para ver, es el país y no era Antioquia, imagínese Doctora Aída, y el Presidente era el doctor Álvaro Uribe Vélez, y no era Antioquia. Primera concesión, malla vial del Meta; segunda, Siberia-La Punta del Vino, Santa Marta-Riohacha-Paraguachón, Bogotá-Villavicencio, Cartagena-Barranquilla, desarrollo vial del norte de Bogotá Devinorte, Fontibón-Facatativá-Los Alpes, Neiva-Espinal-Girardot, la única concesión que estaba en Antioquia, desarrollo vial del norte de Medellín Devimed; Armenia-Pereira-Manizales, malla vial del Valle del Cauca, Zipaquirá-Palenque, Briceño-Tunja-Sogamoso, Bosa-Granada-Girardot, Pereira-La Victoria, zona metropolitana de Bucaramanga, Rumichaca-Pasto-Chachagüí, Córdoba-Sucre, Área Metropolitana de Cúcuta, Ruta Caribe, Girardot-Ibagué-Cajamarca, Ruta del Sol sector 1, Ruta del Sol sector 2, Ruta del Sol sector 3, Transversal de las Américas 1, 25 concesiones, solo 1 concesión en Antioquia.

¿Qué generó esto señor Ministro?, que todo el desarrollo vial se hizo en todo el país menos en Antioquia, cuando llega el Gobierno Santos en la Vicepresidencia del doctor Germán Vargas y se empieza a hablar de conectar estas vías que ya se habían hecho en primera, segunda, tercera generación, aparecen las 4G. Juan Felipe lo explicó muy claro, eso empezó llamándose Autopistas de la Montaña, muy fácil por ser el doctor Álvaro Uribe

el Presidente, después se llamaron Autopistas de la Prosperidad por ser el doctor Juan Manuel Santos y hoy pues el Gobierno no les ha puesto nombre, pero la idea es que se van a terminar como 4G. Entonces, es importante señor Presidente que se vea que esto no es Antioquia. Mire, otro dato muy importante, señor Presidente, Representante Luis Carlos Ochoa que usted lo sabe, antes de la Ley del Metro se hizo el Metro de Medellín y el Metro de Medellín es el único sistema masivo que no está sujeto a la Ley de Metros y donde hubo una financiación del 70% del Gobierno Departamental, contrario a hoy que el 70% es la financiación del Gobierno nacional a través de la Ley de Metros. Quería contextualizar eso, resaltar este entendimiento, señor Ministro usted sabe que el departamento de Antioquia pues... nosotros que somos los Congresistas pues no nos podemos apartar de la parte política, hay gente que la ejerce desde su punto de vista, yo personalmente siempre, siempre consideré que iba a haber un punto de entendimiento entre el gobierno departamental y el Gobierno nacional y ojalá estas conversaciones que ustedes tienen para el 24 de abril surtan su efecto real y que, por fin ese sueño que tenemos de que el Urabá antioqueño, los puertos y todo el desarrollo de esta subregión tan importante de Antioquia, sí esté a las 3, 3 horas y media como queremos.

En una distribución de los temas que hice con el señor Presidente, era importante hablar el tema de los peajes, les damos la bienvenida a los otros alcaldes del departamento de Antioquia, bienvenidos señores. Usted lo sabe, señor Ministro, que en el área metropolitana del Valle de Aburrá y por eso la presencia de la señora Directora del Área Metropolitana, tenemos el tema del peaje El Trapiche, peaje Cabildo; mire, señor Presidente, hay unas cosas inexplicables, en Pacífico 1 es inexplicable que Invías se haya quedado con un pedazo de la vía, Invías haya dicho en su momento -déjenme esto a mí- y hayan concesionado un tramo, otro tramo y quedó una garganta de cuenta de Invías que hoy es la que tenemos que solucionar, los 3.2 kilómetros. Pero en el norte del Área Metropolitana, señora Directora usted que recién llega al cargo, pasó algo muy particular; estaba el peaje de Niquía, el famoso peajito social que así se denominó en una administración, el peaje de El Trapiche y el Peaje de Cabildo, y se definió que esos peajes se acababan en 25 años y efectivamente se acabaron, eso fue en el año dos mil veinte...(FALLA DE SONIDO)...3 pueden ser 5.

Pero mire, señor Ministro mire esta situación, casi que de una manera que nadie lo supo, en los municipios del norte del Área Metropolitana, Bello que es mi ciudad, Copacabana, Girardota y Barbosa con base en unos peajes que terminaban su vida y había una reversión y había unos compromisos firmados por el entonces Ministro de Transporte, mi profesor de la Facultad de Minas de la Universidad Nacional, el doctor Andrés Uriel Gallego, que en paz descansa, se empató otra concesión con los mismos peajes que fue Vías del Nus-Vinus, que se

hizo el Túnel de la Quebra y se hizo el proyecto de Alto de Dolores, pero se hizo con base en unos peajes que la comunidad y aquí está el Alcalde de Barbosa, la comunidad ya estaba consciente de que se terminaban, pero en una reunión aquí, en la calle 26 como suelen suceder las grandes reuniones contra las regiones, se determinó que esos peajes se endosaban a ese nuevo desarrollo vial. ¿Cuándo supimos los habitantes del norte del Área Metropolitana y el norte cercano?, cuando hubo la transición entre Bello-Hatillo, que era la concesión entre el Área Metropolitana y el departamento con una particularidad, señor Ministro, para hacer esa concesión, el departamento le pidió a la Nación que le entregara esa vía por 25 años para poder hacer nosotros como antioqueños la concesión Bello-Hatillo, Hatillo-Pradera y Pradera-Alto de Dolores ahora que es Vinus. Yo quiero, no me voy a extender en ese tema del peaje, señor Ministro, Presidente de la ANI, en la Plenaria del Senado y se lo explicaba a la señora Directora del Área Metropolitana, ya se aprobó una audiencia pública que la vamos a hacer en el municipio de Barbosa. Usted sabe, señor Ministro, que esto ha tenido de todo, el peaje de Bello-Hatillo, el peaje de Hatillo específicamente, en este Gobierno, responsabilidad de este Gobierno, quien estuvo antes en su cartera señor Ministro fue a la región a decir que el peaje iba a desaparecer, el Exministro Guillermo Reyes fue a la región y dijo que el peaje Trapiche desaparecería no, total, total, es que termino con esto señor Ministro, Presidente de la ANI, nosotros no vamos a hacer énfasis en el tema de los peajes, se lo explicaba a la señora Directora del Área y al Alcalde Metropolitano aquí del norte, el Alcalde Juan David, que vamos a contar con un espacio importante en su agenda, señor Ministro, señor Presidente, para hacer una audiencia en el municipio de Barbosa.

¿Qué están queriendo los habitantes de Barbosa, especialmente señor Ministro, Presidente de la ANI, que les digamos la verdad, que les digamos la verdad porque les han dicho de todo; y hoy el señor Alcalde que es al que le llega la gente, un habitante de Barbosa no tiene acceso al Ministro, al Presidente de la ANI, no tiene acceso al Presidente Gustavo Petro, pero sí tiene en el parque del municipio todos los días al alcalde. Entonces, señor Ministro, quedamos pendientes de organizar esa fecha de manera respetuosa, usted sabe que ha habido algunas actuaciones de hecho, el señor alcalde con eso no está de acuerdo, ha sido la persona más protagonista en decirle a la comunidad que esto no se trata de hacer acciones de hecho, vamos a hacer acciones de derecho y vamos a tener un diálogo con ustedes en esa audiencia. Entonces, señor Ministro qué pena comprometerlo de esta manera, ya esa audiencia está aprobada en la Plenaria del Senado, vamos a participar toda la bancada del departamento, especialmente los que tenemos pues nuestro arraigo y nuestra influencia en el norte del Área Metropolitana. Muchas gracias señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A usted Senador Roldán. Le quiero pedir al Senador Abraham, a la doctora Diela, que me han pedido el uso de la palabra, que, si permitimos que intervengan los alcaldes por el término de 5 minutos y la doctora Paula Palacio, Directora del Área Metropolitana. Quiero saludar de manera especial al doctor Wilser Darío Molina, Alcalde de Amagá, registra su presencia; al alcalde del municipio de Barbosa, doctor Juan David Rojas; al alcalde de mi municipio Andes, doctor Germán Vélez, bienvenido; al doctor Juan Pablo Pérez, alcalde de Támesis, muchas gracias por su participación. Ratifican su presencia hoy y el compromiso que tienen con esa región del suroeste antioqueño, en el caso de Juan David con el norte del área metropolitana. Y también veo al Director de la Provincia del Carama, doctor Alexánder, un saludo especial, usted también ha sido un defensor en la región de este tema.

Me han expresado ustedes que va a intervenir en representación de los alcaldes del suroeste presentes, el doctor Wilser Darío Molina. ¿Ustedes quieren intervenir Germán y Juan Pablo? Bueno Doctor Wilser adelante y Doctor Juan David usted después del doctor Wilser; y Doctora Paula lo hace usted y después la Senadora Diela, el doctor Abraham, me ha pedido el uso de la palabra también Paulino y el doctor Cabrales y ya, señor Ministro, señora Directora de Invías, señor Presidente de la ANI lo harán ustedes. Cinco minutos señor Alcalde, bienvenido Doctor Wilser, alcalde de mi Partido.

**Señor Alcalde del Municipio de Amagá, doctor Wilser Darío Molina Molina:**

Muchas gracias señor Presidente de la Comisión Cuarta, doctor Juan Felipe Lemos, jefe de las mayorías, muchas gracias por la invitación; a la doctora Aída Avella, Vicepresidenta de la Comisión, un saludo muy especial. A cada uno de los Senadores y Representantes de la Comisión, en especial al doctor John Jairo Roldán de la bancada antioqueña, al doctor Luis Carlos Ochoa, Representante a la Cámara; Doctora María Paula del Área Metropolitana, muchas gracias; al Honorable doctor William Camargo, Ministro de Transporte; a la Viceministra; a los representantes de la ANI; y a los alcaldes colegas del suroeste y al doctor Juan David Rojas del Área Metropolitana del Municipio de Barbosa, a todos un saludo muy especial. Bueno, yo vengo como alcalde del municipio de Amagá y en representación de los alcaldes, no solamente del área del suroeste antioqueño, una subregión con más de 390.000 habitantes, una subregión que le aporta al departamento 3.94 del PIB, pero una región importantísima para la articulación del país. En el 2014 veíamos con gran alegría cómo se iniciaban las vías de Pacífico 1, vías que en principio tenían hasta una vigencia de ejecución hasta el 2018, pensé inclusive en mi anterior mandato como alcalde del municipio de Amagá 2016-2019 que me correspondería entregar parte de esta obra con el Gobierno nacional. Recuerdo que el señor

Vicepresidente de aquel entonces, del doctor Juan Manuel Santos, el doctor Germán Vargas, entregaba la vía a Caldas, pero no entregaron vía, yo no lo acompañé, que iban a entregar Primavera-Amagá, pero hoy es esa vía que nos tiene acá en esta citación señor Ministro y donde el señor Presidente de la Comisión, el doctor Juan Felipe Lemos hizo una exposición brillante realmente haciendo una radiografía de lo que es Pacífico 1 y Pacífico 3.

Esta semana compartíamos en nuestro despacho con representantes de Pacífico 1 y con representantes de la ANLA y yo les pedía que realmente nos apoyaran. Yo veo a un Gobierno bien intencionado en terminar y hoy lo escuchábamos en horas de la mañana igual, Senador Juan Felipe, ese aporte tan importante de esos 600.000 millones de pesos del Gobierno a través del Ministerio del Transporte, donde nosotros los antioqueños no estamos discutiendo algo y peleando algo ni el señor Gobernador, doctor Andrés Julián Rendón, peleando algo que sea solamente para los antioqueños; es que estas vías de Pacífico 1, Pacífico 2, Pacífico 3, lo que hace es articular al norte del país, a la costa atlántica con el suroccidente del país. Aquí bienvenidos los Representantes y Senadores de Nariño y del Valle del Cauca y el Cauca porque es que Antioquia estaba desconectado, el doctor John Jairo Roldán cuando hace la exposición de las 25 concesiones a lo largo y ancho de estos 20 años anteriores de gobierno con el Expresidente Álvaro Uribe y con el doctor Juan Manuel Santos y con Iván Duque, pues cada uno hizo un aporte significativo a este proyecto tan importante de conectar al país, que la productividad sea a través de esa conexión, las vías de Pacífico hoy son necesarias para conectar no solamente nuestra región...perdón, no solamente para conectar nuestro departamento de Antioquia con el Urabá antioqueño que es tan importante atrás del Puerto de Antioquia, sino con los Puertos de Buenaventura y con los puertos de Cartagena y Barranquilla. Yo creo, señor Ministro, señor Ministro usted es un hombre sensato, usted es un hombre querido, un hombre que los antioqueños y muchos lo recordamos por ser un hombre muy bien ubicado. Lo invitamos a que a través del Ministerio, el señor Presidente de la República...no entremos en esos debates estériles de que si llevan esas vías al Poblado o no, esas vías lo único que hacen es generar progreso a nuestro país que es lo que nosotros buscamos como antioqueños, que ese aporte tan significativo que los antioqueños hacemos al Gobierno nacional de más de 30 billones de pesos realmente se vea reflejado en obras de importancia que no solamente favorecen a los antioqueños, que favorecen a todos los colombianos.

Cuando conectamos a través de estas vías el norte de nuestro país con el suroccidente de nuestro país, con el Urabá antioqueño, estamos garantizando que la productividad de nuestro país salga adelante. Señor Ministro, mire con muy buenos ojos estas obras, ese intercambiador vial de Primavera que tiene un costo aproximado de 600.000 millones de pesos, ahí en

Primavera, esos 3.2 kilómetros de los que hablaba nuestro Presidente, el doctor Juan Felipe Lemos, son importantes. Mire, le doy el dato Ministro, cuando se cayó la vía hacia Santa Bárbara, todos los vehículos tuvieron que pasar por la vía hacia el suroeste, más de 17.000 vehículos transitaron por la troncal del café; ¿qué se dice en esta época?, colapsaron las vías, Amagá que es un municipio que está distante, a 25 minutos de Sabaneta, teníamos una demora hasta de 4 horas. Yo le pido, para que no colapsemos estas vías tan importantes y logremos terminar ese trazado entre Primavera y Rancherito 1 y Rancherito 2 y el sector el camionero de nuestro municipio de Amagá. Muchas gracias Senador Juan Felipe Lemos por la invitación, a los alcaldes por permitirme el uso de la palabra, a cada uno de ustedes queridos Representantes y Senadores y a cada uno de los representantes del Gobierno nacional. Llévase este clamor de cada uno de los alcaldes, la Colombia profunda también está en nuestros municipios y lo requerimos, doctora Aída, para que usted también interceda para que esta región tan importante se vea por fin beneficiada de una obra que no solamente es para los antioqueños, sino para todos los colombianos. Dios les pague.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias Doctor Wilser. Señor Presidente de la ANI, se me olvidó ahorita hablar, Aída me desconcentró, de la Unidad Funcional 2, llevamos más de 4 reuniones con la esa Unidad Funcional 2 está prácticamente lista, tiene un problema también geológico, eso obligó a que se hiciera un baypass, tengo entendido ya se está trabajando en resolver el problema, pero no se explica la gente del suroeste cómo una obra ya terminada casi que en el 99% no está siendo utilizada por el público. Yo creo que es muy importante que usted ahorita en su intervención se refiera a eso porque la gente está pensando allá en hacer plantones, paros, en vista de que no ven a la fecha una solución para ese tema. Señor Alcalde Juan David, Alcalde de Barbosa, tan amable. Y se prepara la doctora Paula. Yo les voy a pedir que sean muy concisos y concretos, les estoy pidiendo aquello que no soy capaz de hacer yo, pero en aras de que podamos escuchar a los funcionarios del Gobierno nacional. Adelante doctor Juan David, bienvenido.

**Señor Alcalde del Municipio de Barbosa (Antioquia), doctor Juan David Rojas Agudelo:**

Claro que sí Presidente de la Comisión Cuarta. Un cordial saludo para todos, para todos los Senadores de la Comisión Cuarta del Senado, un saludo muy especial al Ministro de Transporte, a la Directora de Invías, al Presidente de la ANI y agradecerle a usted Doctor Juan Felipe y al doctor John Jairo Roldán; un saludo muy especial a los alcaldes compañeros y a los demás representantes. Ministro, Presidente de Invías, hoy vengo primero, a pedir un trato justo con el norte del Área Metropolitana. Soy consciente de que las obras requieren financiamiento, pero el cierre financiero de la doble calzada que va a Barbosa ya se pagó en dos oportunidades, se pagó

vía valorización en dos oportunidades, Bello-Hatillo y Hatillo-Pradera y se pagó vía peajes por más de 20 años. Hoy los barboseños y los habitantes del Área Metropolitana estamos pidiendo un trato justo para con nuestra tierra, para con nuestros habitantes, Barbosa es el único municipio afectado por los peajes, Barbosa es el municipio que tiene un índice de calidad de vida mucho menor que el resto del Área Metropolitana, con mayor desempleo, con todas las tierras y cómo descongestionar tanta afectación que tiene la gran ciudad que es Medellín. Hoy estamos buscando el retiro definitivo, que nos coloquen una fecha definitiva, que se haga la audiencia pública Doctor John Jairo y le agradezco bastante con toda la bancada antioqueña porque necesitamos que todos se hagan presentes allá y que también tengamos las obras complementarias para que busquemos y hagamos de nuestra tierra una joya de desarrollo en el norte del Área Metropolitana. Los invito a que trabajemos conjuntamente y nos articulemos y por eso armamos las mesas de concertación y las mesas de diálogo, pero hoy Barbosa está pagando con los muertos, porque es la zona donde más accidentalidad se está presentando en el Área Metropolitana, en Antioquia y posiblemente en Colombia, lo estamos pagando porque no tenemos obras complementarias, ni puentes, ni intercambios viales y una afectación muy grande a un colegio que se lo llevó la doble calzada por la vibración y por una falla geográfica y por eso les pedimos a todos ese trato justo y que trabajemos articuladamente porque estamos cansados y agotados de tanta manifestación semana por semana y no darle una solución definitiva ni una contrapropuesta. Muchas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias a usted Doctor Juan David por el uso del tiempo. Doctora Paula Palacio, Directora del Área Metropolitana de Medellín, bienvenida. Adelante.

**Señora Directora Del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, doctora Paula Andrea Palacio Salazar:**

Gracias Presidente, un saludo muy especial para usted, para la vicepresidenta, para los Honorables Senadores especialmente para los de la bancada antioqueña, el señor Ministro de Transporte, la señora Viceministra y los alcaldes antioqueños que se hacen presentes en este espacio, igual para todos los asistentes. Mi mensaje es muy corto, señor Ministro y a todos, pero pedirles de manera muy especial algo y es que Antioquia necesita terminar los corredores viales que estén funcionando y operando. Es fundamental porque no terminar los corredores viales en Antioquia pone en riesgo el desarrollo económico no solo de la región, sino del país, el corredor del Pacífico que aún le faltan algunas situaciones por resolver; el corredor del Atlántico, el de Urabá, celebrando que el día de hoy tengan este acuerdo con la Gobernación de Antioquia y el Invías para poder terminar las obras del Túnel del Toyo, esto es muy importante. Pero recuerden

que en Antioquia hay unos proyectos estratégicos como el Metro Ligero de la 80, como el Tren del Río que también necesitan que esos compromisos que ha tenido el Gobierno nacional a través de los Conpes que existen sean honrados también. Estos proyectos no solamente benefician a Medellín, no solamente benefician al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, estos proyectos son necesarios para garantizar también la sostenibilidad y el desarrollo económico de todo el territorio, son proyectos que sin duda van apuntando también a la sostenibilidad ambiental de nuestro territorio metropolitano, que ayudan también al desarrollo económico y a la resiliencia de nuestras poblaciones que están comprometidas en estos proyectos. Para nosotros es fundamental poder contar con los recursos y poder acelerar las obras que aún hacen falta en el departamento y en el Área Metropolitana. Terminar la distribuidora hacia el sur en el municipio de Sabaneta y que conecta con Caldas y luego con la vía Primavera y el corredor Pacífico es fundamental. Por eso Ministro, Viceministra y a todos pedirles que de verdad sigan revisando estos compromisos, sigamos trabajando de manera articulada. Yo sé que hemos tenido espacios técnicos en los cuales se han revisado varios asuntos, pero necesitamos terminar, necesitamos operar bien las obras y necesitamos que el país se conecte para garantizar el desarrollo de nuestras regiones. Muchas gracias señor Presidente, era un espacio muy corto, gracias a los asistentes.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias doctora Paula a usted. ¿Director de Cartama quiere intervenir?, Alexander de la provincia del Cartama. Adelante por 5 minutos. Y se preparan los Senadores que están en el orden de la palabra. Me han expresado, señor Ministro, que ya no tiene tanta urgencia, el debate en la Cámara de Representantes lo han aplazado para la 1 de la tarde. Entonces yo creo que podrán ustedes escuchar con tranquilidad y podrán también hacer las intervenciones correspondientes y eso dará tiempo también para que llegue el Secretario de Infraestructura del departamento de Antioquia. Adelante doctor Alexander.

**Señor Director de la Provincia de Cartama, doctor Alexander Zuluaga Zuluaga:**

Muy buenos días para todos, un saludo cordial, mi nombre es Alexander Zuluaga Excalde de Támesis y fui promotor y Presidente de la Provincia Cartama, la primer provincia de Administración y Planificación del país. Yo de manera muy breve quiero solamente dejar esta reflexión que es muy importante; esa zona de Antioquia en el Cañón del Cauca entre La Pintada y Bolombolo y las zonas conexas, no solo para Antioquia sino para Colombia, sino para Suramérica, se está volviendo el territorio más estratégico porque está equidistante a los dos mares, tanto al mar caribe para llegar a los puertos de Urabá donde se pueden tener todos los mercados de Europa, de la costa oeste de Estados Unidos y poder llegar al mar Pacífico al Puerto de Buenaventura,

estamos a 5 o 6 horas y eso nos permitiría poder ser una de las regiones para impulsar el desarrollo de Colombia con oferta exportable en agroindustria y en la producción de bienes y servicios. Creo que es fundamental y lo que permite que esta posición estratégica genere productividad y competitividad al país, es que estos corredores viales funcionen de manera adecuada. Estos cuellos de botella que se están generando obviamente le van a restar esa posibilidad, reitero, no a Antioquia sino a Colombia. Antes de que se iniciara toda esta generación de vías 4G, quizás Colombia no tenía un poco más de 3.000 kilómetros de vías en doble calzadas, estamos cerrando una brecha muy importante en por lo menos intentar llegar a estándares medios de otros países de Latinoamérica en vías en doble calzada. Y solo para culminar quiero dejar esta reflexión final, esa oportunidad que Colombia tiene de por lo menos estar en unos niveles aceptables de estándares internacionales en doble calzada no se puede aplazar, vamos a dejar el desarrollo para después. Lo que genera impulsa el PIB del país, cada kilómetro de doble calzada que hay conectada a los grandes centros productivos y a los puertos que nos conectan con el mundo, pagan con creces los recursos que hay que invertir el día de hoy para poder culminar esos corredores viales de manera adecuada. Creo que el costo-beneficio es más que razonable y el futuro de Colombia no es para mañana, es el día de hoy. Así que manos a la obra que, con seguridad, creo que las razones son suficientemente contundentes para que se tomen las decisiones sensatas y adecuadas. Muchas gracias a todos y un feliz día.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias doctor Alexander por su presencia. Doctor Ochoa usted va a intervenir ahorita. Voy a darle el uso de la palabra a la Senadora Liliana, también citante de este debate, con referencia a un tema distinto al que estamos tratando hasta ahora, señor Ministro. Pero por razón, como lo expresaba al principio de esta sesión, para aprovechar los tiempos ella se va a referir a eso mientras llega el Secretario de Infraestructura de Antioquia. Adelante Doctora Liliana y me ha pedido el uso de la palabra en su orden el doctor Abraham, el doctor Fuelantala, el doctor Benavides que se fue, la doctora Claudia, ah bueno, antes de la doctora Claudia me la había pedido el doctor Kike Cabrales, es que lo estoy confundiendo con los dueños de los vinos de allá de La Unión. Adelante Doctora Liliana.

**Honorable Senadora, doctora Diela Liliana Benavides Solarte:**

Gracias Presidente. Sí, efectivamente habíamos citado en este debate, señor Ministro, tres temas muy importantes: las vías de Antioquia, el tema de las vías de Nariño y el tema de las vías del Caribe. Un saludo muy especial para usted señor Ministro, para la señora Viceministra y para la Directora de Inviás, para la señora Viceministra de Hacienda, para el Director de la ANI, para todos los funcionarios del Ministerio de Hacienda, de Planeación Nacional,

y para todos los funcionarios del Ministerio de Transporte. Este, señor Ministro, es un debate de suma importancia, es la vía que comunica a Pasto, Popayán, incluida nuestra variante Timbío-El Estanquillo, que no es una vía de importancia solamente del sur de Colombia, sino es una de las vías más importantes del Estado porque comunica a Colombia con Suramérica. Me permitiré decirle, señor Ministro, por qué tanta insistencia en esta vía, si el Presidente Petro se ha comprometido con ella, tengan un poco de paciencia, se nos ha dicho. Señor Ministro, pero permítame contarle un poco la historia de esta vía, llevamos los nariñenses, las gentes del Putumayo y del Cauca más de 20 años haciendo esta solicitud.

Quiero contarle, para no remontarme a más atrás, que en el 2012 Fonade en convenio con la ANI suscribieron el contrato 2121825 para la consultoría especializada para ejecutar la estructuración integral del proyecto denominado Grupo 2 Centro Occidente para el corredor Santander de Quilichao-Chachagüí, pero esto se quedó solo en estudios porque en aquella fecha nos dijeron que los recursos no eran suficientes. En el 2016, para no ir más atrás, los gobernadores de Nariño, Cauca, Valle y Chocó, unidos a sus bancadas parlamentarias en lo que se llamó Alianza del Pacífico, solicitamos de manera enfática y unida, la inclusión y priorización de la doble calzada Pasto-Popayán, pero obviamente en ese momento fue excluida por el Presidente Santos a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura. Terminado el Presidente Juan Manuel Santos, el reclamo ciudadano, social y político se quedó solamente en las prioridades del departamento mas no del Gobierno. Durante el Gobierno del Expresidente Iván Duque, 2018-2022, en donde el reclamo ciudadano se hizo más fuerte, señor Ministro, todos unimos -necesitamos la doble calzada Pasto-Popayán, incluida su variante Timbío-El Estanquillo-; en este momento el Gobierno nos respondió que la plata estaría en diciembre de ese año y que se adjudicaría en ese mismo año, pero obviamente han pasado 4 años y no tuvimos resultado en esta región. Obviamente en el 2021, en diciembre del mismo año se abrió el proyecto, se catalogó en fase de estructuración, hoy 4 años no tenemos ningún avance. Luego de ello, la ANI en el 2021, en un contrato, el B4922021 con el Consorcio AC 5G, para actualizar los estudios realizados en el 2012, hicieron otrosí a estos estudios y dijeron que los entregaban el 21 de diciembre del 2022. Y obviamente luego hicieron otrosí diciendo que esos estudios se iban a entregar el 30 de junio del 2023. Hoy no sabemos con claridad qué ha pasado con estos estudios. En el 2022 asumió el Presidente Gustavo Petro; por una parte, imagino yo, recibió o recibirá los estudios de esta estructuración del Consorcio AC 5G y por otro lado tuvieron que enfrentar la crisis de conectividad en el suroccidente por el deslizamiento de tierra presentada en Rosas (Cauca) en el 2023. Esto provocó, señor Ministro como usted lo conoce, una incomunicación, el aislamiento del sur del país, además colapsó la

movilidad en todo el suroccidente, todos solicitamos la vía doble calzada Pasto-Popayán, incluida su variante Timbío-El Estanquillo.

Debido a esta emergencia y ante la evidente necesidad de una vía digna para el sur de Colombia, obviamente el Presidente Petro expresó en nuestro territorio y en su cuenta equis, manifestó textualmente “este desastre nos permitirá realizar la obra más grande que haya recibido el sur de Colombia en su historia y la mejor para integrarnos con Suramérica, la doble calzada Pasto-Popayán-Ipiales”. Dicho anuncio lo hizo el 12 de enero del 2023, un año dos meses han transcurrido, lo que nos lleva a preguntarnos qué ha pasado con la doble calzada Pasto-Popayán. Queridos colegas, después de muchos años de espera, después de muchos estudios fracasados, de promesas incumplidas, es normal insistir en esta obra; después de tantas ilusiones y fracasos en el desarrollo de esta obra es natural. Es más, es necesario que insistamos y reclamemos la doble calzada Pasto-Popayán y que se construya ya.

Nos han dicho, en la necesidad de insistir en esta vía, hemos hecho acercamientos y hemos obtenido respuestas con el Gobierno nacional mediante solicitudes de información, mediante mesas técnicas, y quiero resaltarlo a usted, Ministro, que siempre ha atendido; la señora Viceministra de Infraestructura siempre ha estado atenta a las preguntas que hemos realizado. Se nos ha manifestado que la vía se va a ser en dos fases: la primera fase, el proceso de contratación estará a cargo de usted, señor Director de la ANI, se hará mediante la modalidad de concesión, una asociación público-privada que corresponderá al trayecto Timbío-El Estanquillo, por una intervención de 101 kilómetros. Y la segunda fase, a cargo del Invías, de usted, señora Viceministra, y se haría bajo la modalidad de obra pública, es decir, sin apalancamiento de recursos privados, solamente recursos públicos y corresponderá del tramo del Estanquillo a Pasto con una extensión de 165 kilómetros. En su totalidad, nos han dicho que se requieren 13 billones para esta obra, obviamente sin contar con los recursos que están en la obra Pasto-Catambuco. Y aprovecho, señor Director de la ANI, para preguntarle ¿por qué no se ejecuta esta vía Pasto-Catambuco, cuando los recursos se encuentran en una fiducia estos recursos? Y también nos falta el tramo San Juan-Ipiales, que no se realizó en aquel momento porque las comunidades indígenas, el Gobierno no alcanzó a hacer la consulta previa aprovechando las buenas relaciones que tiene el Gobierno con las comunidades indígenas. Nosotros creemos que es el momento y que llegó el momento de hacer la obra Ipiales-Popayán, incluida su variante Timbío-El Estanquillo, incluido el tramo San Juan-Ipiales y Pasto-Catambuco. En primer lugar, no nos han anunciado que esta vía se va a hacer en dos tramos, un tema que nos preocupa, y obviamente lo ideal no hubiese sido fragmentarla, porque nos preocupa que no se haga en su totalidad.

Sin embargo, resaltamos la intención de ejecutarla y acompañamos esos esfuerzos.

Ahora bien, en un principio se nos entregó un Cronograma que, en mayo de este año, ya estaría adjudicada, y lo tenemos acá presente. Posteriormente, se nos dijo, para este Debate, que se iba a adjudicar en julio. Nos preguntamos estamos siguiendo retrasando este cronograma. Esa Modificación nos lleva a preguntar: Señor Ministro de Transporte, ¿Cómo va, en realidad, este...

Bueno, yo aspiro a no tener los 25 minutos del Presidente, pero sí que nos dejen terminar la intervención Presidente. Yo creo que esta modificación nos lleva a preguntar al Ministerio de Transporte...

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Lo haré con mucho gusto doctora Liliana, pero he sido complaciente en la medida en que la Ley 5ta establece que no se puede leer. Adelante.

**Honorable Senadora, doctora Diela Liliana Benavides Solarte:**

Señor Presidente, este proyecto, quiero comentarle a usted cómo va en realidad, Presidente, y cómo va, señor Ministro, el tema del proyecto en su adjudicación y licitación hablando de este tramo que estará a cargo de la ANI, Timbío-El Estanquillo, y obviamente nos preocupa que el señor Gustavo Petro haga algunos señalamientos y cuestionamientos frente al modelo de concesión, o sea, de financiación público-privada porque obviamente esta vía va a ser a través de ese modelo. Entonces nos preguntamos ¿vamos a continuar con este modelo? Y también la pregunta, señor Ministro, qué pasaría, cuál sería la estrategia, si no se presenta en los privados ante las intervenciones del Presidente frente a este modelo de concesiones, ¿qué vamos a hacer si no hay privados que quieran presentarse para esta obra tan importante? Y, frente al proyecto de la Fase 2, poco o nada se nos ha informado a los nariñenses, a la gente del Putumayo y del Cauca de este proyecto tan importante. Queremos saber, señor Ministro, y que hoy nos expliquen cómo va a ser el cronograma, de dónde van a salir los recursos para este proyecto importante de nuestra región, porque son 165 kilómetros que no tenemos con claridad cuándo van a hacerse, cómo va a ser su cronograma y cuál va a ser su fuente de financiación.

Yo quiero decirle, señor Ministro, que como habitantes del suroccidente de Colombia los nariñenses, los putumayenses, los caucanos y los vallunos, hemos padecido de manera directa el conflicto armado, el narcotráfico y la violencia; el 50% del narcotráfico y de los cultivos ilícitos de Colombia los tenemos en estos momentos en el Cauca y el Putumayo. Esto ha desencadenado violencia, confrontación, esta es nuestra cruda realidad, señor Ministro, que usted la conoce muy bien, y obviamente debatirnos entre la violencia, el miedo, la criminalidad y la pobreza. Muchos de nosotros los que estamos aquí, los congresistas,

los funcionarios del Gobierno no alcanzamos a palpar, ni siquiera a imaginar, esa realidad que vive nuestra región. Durante los muchos años que he estado acá, señor Ministro, me he preguntado y muchas veces con (FALLA DE SONIDO) ... cómo logramos nosotros cambiar esa realidad, cómo logramos nosotros cambiar esa realidad que no es nada fácil para nuestra región, para el sur de Colombia, y obviamente no hemos encontrado una respuesta clara. Quizás entendí con el tiempo que no seremos nosotros quienes marquemos el cambio en nuestros territorios. Sin embargo, señor Ministro, esos pequeños esfuerzos, esa lucha, esas pequeñas victorias que nosotros obtengamos, tal vez podamos cambiar la realidad de nuestra región y tal vez la violencia, el narcotráfico empiece a desaparecer en esta región. De ahí la importancia de esta vía, Pasto-Popayán, incluida su variante Timbío-El Estanquillo. Señor Ministro, esta vía a pesar de que una vía no va a mejorar obviamente, no va a mejorar la problemática tan grande que tenemos en nuestro departamento, esta vía sí va a dinamizar la economía del suroccidente del país, esta vía va a permitir un flujo del turismo más fluido, esta vía nos permitirá mayores oportunidades para nuestra gente, y obviamente, poco a poco con esta vía lograremos acabar con la economía ilícita, la violencia y la desigualdad de mi sur, que empiece a desaparecer. Esa lucha no ha sido de este año, Ministro, créame que Gobierno tras Gobierno hemos venido dando; obviamente el sur de Colombia tiene toda la esperanza en este Gobierno del Presidente Petro a quien apoyó masivamente y de quien hoy espera una respuesta clara y concreta y un cronograma claro y concreto y la fuente de financiación para esta vía. Por eso aquí, señores Ministros, estamos esperando y queridos colegas, estamos esperando unas respuestas concretas de cuándo, cómo y con qué vamos a ejecutar esta vía, Pasto-Popayán incluida su variante Timbío-El Estanquillo, Pasto incluidos los sectores que quedaron pendientes que son San Juan-Ipiales y en el tema de la vía del acceso a Pasto. Muchísimas gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A usted Doctora Liliana. Me han pedido el uso de la palabra en su orden: el doctor Abraham, el doctor Fuelantala, el doctor Paulino Riascos, el doctor Benavides, el doctor Cabrales, la doctora Claudia. La Viceministra, tengo entendido, debe ausentarse porque tiene una reunión a las 11:30. Le voy a dar el uso de la palabra al doctor Abraham, al doctor Fuelantala, a la señora viceministra y abrimos el espacio para que usted pueda intervenir antes de que deba... Doctor Abraham. Moción de orden Senador Paulino.

**Honorable Senador, doctor Paulino Riascos:**

Señor Presidente, a mí me parece, con todo respeto, yo soy un Congresista del Gobierno, pero no estoy de acuerdo pues que los Ministros, Viceministros o funcionarios vengan y pues

programen sus citas y nos vayan a dejar a nosotros aquí. Yo retiro mi palabra porque no sirve de nada si no nos van a escuchar, ¿me entiende?, yo retiro, no voy a hablar en protesta que, si se va a ir la Viceministra o la Directora, no nos sirve de nada que nos escuchen. Yo fui a una cita odontológica y me vine corriendo aquí para poner en conocimiento mis inquietudes, pero protesto contra esto y retiro el uso de mi palabra.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Son las 10:40, si cada uno de ustedes interviene por el término de 5 minutos, yo creo que alcanzamos a que la Viceministra los escuche. Doctor Abraham y después el doctor...o usted le cede el tiempo... bueno, adelante Doctor Abraham. Doctor Fuelantala, como usted es paisano aquí del doctor Benavides, usted sí le cede a él enseguida su turno.

**Honorable Senador, doctor Carlos Abraham Jimenez Lopez:**

Presidente muy buenos días a los colombianos que siguen este debate, a los funcionarios citados del Ministerio de Hacienda, del Ministerio de Transporte. Este debate en este momento es muy importante porque al escuchar al señor Presidente de la República y ver los trinos de los últimos días donde ha hablado de que las vías 4G son vías contaminadoras, entonces al señor Presidente uno no le entiende las incoherencias; nos dice que va a hacer las vías hacia Cauca, Nariño, Putumayo, pero en sus trinos dice que todas las 4G son vías contaminadoras. La importancia de las vías de la prosperidad no solamente es Antioquia, es la unión de los dos grandes mares que rodean este país, siempre se ha dicho que la forma de tener una contingencia frente al Canal de Panamá es hacer un tren que pase por el Chocó, por eso se está haciendo una vía desde Buenaventura hasta los Puertos del Atlántico, especialmente los Puertos de Antioquia que nos van a permitir ahorrar estos tiempos, por eso es tan importante para todos los colombianos que salgan adelante las vías de la prosperidad, ese es el llamado al señor Ministro, que entiendo que una cosa es el Presidente en sus disertaciones queriendo recuperar lo que perdió en las calles y que aquí no nos podemos centrar en eso sino en no permitir destruir lo que se venía construyendo. Y en eso, señor Ministro, estamos presentes en esta Comisión, es para que estas obras que son un reclamo de cada una de las regiones se vean en su conjunto cómo esto beneficia a todos los colombianos y nos permite ser un país competitivo. Ahora, como todos venimos a hablar de las regiones en las que estamos, dos preguntas que en el Valle, que usted ha estado muy pendiente, pues se la vuelvo a hacer como se lo hacemos todos los parlamentarios del Valle del Cauca, dragado de Buenaventura, que llevamos más de 6 años que nos definan si al fin va a ser concesión, si va a ser peaje, si va a ser obra pública, pero que nos den tiempo porque estamos perdiendo la competitividad. Ya dejaron de arrimar buques a Buenaventura, se están trasladando los buques hacia

Cartagena y eso al final va marchitando aún más las empresas del Valle del Cauca. Y otra obra que tiene los recursos en una fiducia más de hace 6 años, la vía Mulaló-Loboguerrero cuenta con más de 2 billones parquados en una fiducia esperando que se desentrape esta vía. Entonces no quería dejar pasar esta oportunidad para que el señor Ministro nos cuente a los colombianos qué va a pasar con esas dos obras puntuales que el suroccidente colombiano y especialmente el Valle del Cauca reclaman constantemente.

**Señora Presidente, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Tiene la palabra el Senador Fuelantala. Excúseme, parece que le había cedido la palabra a Benavides.

**Honorable Senador, doctor Richar Humberto Fuelantala Delgado:**

Le iba a ceder la palabra... con esos comentarios siempre como que rompen relaciones. Le voy a ceder la palabra por cortesía.

**Señora Presidente, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Benavides, por favor, tiene la palabra.

**Honorable Senadora, doctora Diela Liliana Benavides Solarte:**

Muy buenas. Qué gusto saludar y estar en esta Comisión, muchísimas gracias Presidente y muchísimas gracias colegas y un gran saludo al Gobierno y a quienes están de las Alcaldías de Antioquia. No, yo quiero ser muy breve, nosotros como bancada de Nariño, toda la bancada de Nariño que ha estado trabajando durante el año pasado pues hemos estado acompañando de una manera juiciosa, crítica también, pero sobre todo propositiva, el trabajo del Ministerio y usted lo sabe Ministro, usted lo sabe Viceministra. Pero yo sí tengo que decir que estamos en un momento crítico. Este texto, La Vorágine, cumple 100 años, hay una descripción en dos de los capítulos de este texto, en el viaje final antes de que a Cova se lo tragara la selva, que hace una descripción justamente de mi región, del suroccidente, de las conexiones de Cauca, Nariño y Putumayo y quiero decirles que releendo esta obra y quienes transitamos estas carreteras, incluyendo la que va de Popayán a Pasto, pues podríamos volver a hacer una descripción muy similar 100 años después querido John Jairo, 100 años después. Entonces nuestra petición, que no es para nada una competencia con la región de Antioquia, nosotros acompañamos lo que ustedes y entendemos muy bien y esa descripción que ustedes han hecho nos parece muy importante, pero este enunciado que yo quería dejar es muy importante. Y un segundo punto, es también la oportunidad para que realmente el Ministerio de Transporte pueda cumplir con un transformador de plan de desarrollo que es el de transformador de convergencia regional, hablar de la doble calzada de Popayán a Pasto, hablar de lo que significa para nosotros caucanos y nariñenses ese tramo de Timbío es fundamental, pero no pueden seguir diciéndonos cada dos meses que se aplaza

otros dos meses. Nosotros muy respetuosamente queremos llamarlos hoy a una audiencia pública en nuestro departamento, en los límites entre Cauca y Nariño para que hagamos justamente una reflexión de que esta historia no se puede volver a repetir. Muchísimas gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Y muchas gracias al doctor Fuelantala que, de manera generosa, doctora Benavides, le cedió el uso de la palabra, lo cortés no quita lo valiente, acuérdesese de eso. Tiene la palabra doctor Fuelantala.

**Honorable Senador, doctor Richar Humberto Fuelantala Delgado:**

Gracias señor Presidente. Un saludo señor Ministro, a los funcionarios del Gobierno nacional, compañeros de la Comisión Cuarta. La doctora Liliana Benavides hacía referencia a uno de los asuntos que para el departamento de Nariño es garantía de crecimiento económico en el futuro y de sostenibilidad, un tema que nos ha preocupado doctora y a todos los nariñenses, es el avance del Plan Nacional de Desarrollo, el avance de lo prometido por este Gobierno dado que, yo no quiero remontarme a años atrás como lo hace usted, pero sí quiero citar un evento importante; el 9 de enero del 23, del año pasado, hubo un bloqueo por una falla geológica en Rosas (Cauca), ante eso el Gobierno hizo un Consejo de Ministros en la ciudad de Ipiales y en ese Consejo de Ministros se hizo muchos anuncios, entre los cuales está el tema legal y el tema agrario, soluciona los problemas que resultaron de ese bloqueo. Muchas de esas acciones se han incumplido, en el tema agrario tenemos una profunda crisis, precisamente citar las manifestaciones que se dieron el 1ro de agosto, una expresión del Comité Dignidad por Nariño, donde se da a conocer la falta de respuesta a las peticiones dadas. El 25 de agosto, los Ministros en pleno con la Alta Consejera para las Regiones hace un anuncio, un anuncio que denominó el Plan Sur; en ese Plan Sur se prometió 42 billones de pesos. Me posesioné el 21 de noviembre y elevamos un derecho de petición a la Alta Consejera para las Regiones, a la doctora Sandra Liliana Ortiz, donde se le pide que nos envíe el documento Plan Sur, sus objetivos, justificaciones, líneas estratégicas, planes, programas, proyecto, presupuestos, fuentes de financiación, metas de impacto, entre otros. La Alta Consejería nos responde diciendo que ese documento lo tiene Planeación Nacional.

Es el momento que hasta ahora no se ha respondido dicha petición, así es que seguimos en un limbo, no tenemos respuesta frente a las demandas del territorio, y lo más grave, no se les da solución a los problemas del departamento de Nariño. Ese corredor del sur es el corredor que conecta a Colombia con Latinoamérica, con el sur de América Latina, donde se dinamiza Mercosur, donde el flujo de mercancías, no solo de las importaciones de esos productos sino también de lo que nosotros podemos comercializar

en el centro del país está en riesgo. Y no se ha dado respuesta también no solo a la vía, doble calzada Pasto-Popayán, sino también de los avances de la vía Pasto-Mocoa y también de la vía Monopamba-Orito, son proyectos estratégicos. Si el Gobierno nacional no adelanta acciones para poder garantizar la conectividad de nuestro departamento, seguiremos con los graves problemas que hoy estamos viviendo. Ustedes saben que el departamento de Nariño es uno de los departamentos que tiene los altos indicadores o índices de pobreza, de cultivos ilícitos, de violencia, todos los grupos armados se encuentran presentes en esa región y no es posible hablar de paz total, no es posible hablar de sacar adelante a nuestras comunidades si no se invierte en las regiones como lo prometió en campaña y como se ha manifestado en los diferentes eventos que usted, señor Ministro y funcionarios del Gobierno, han dado a conocer en el departamento de Nariño.

Finalmente, señor Ministro, algo que venimos trabajando ya varios días, se hizo una audiencia pública con el tema del anuncio del incremento del ACPM, participaron los funcionarios del Gobierno nacional, resaltar que 40 congresistas firmaron la petición de no al incremento del ACPM y valga la oportunidad para decirle, señor Ministro, o ratificar esta petición de que se tiene que considerar ese incremento del ACPM por el duro golpe a los bolsillos de los colombianos. Mil gracias señor Presidente y gracias a todos los compañeros de la Comisión.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A usted Doctor Fuelantala. Tiene el uso de la palabra el Senador Paulino Riascos, por el término de 5 minutos doctor Paulino. Su solicitud de decir que no iba a intervenir se la negué, para que sepa. Adelante.

**Honorable Senador, doctor Paulino Riascos Riascos:**

No me voy a desconcentrar para tratar de hacer uso de los 5, de los 10 o de los 15. Bueno, saludar a todos los gobiernos, a todos los funcionarios que están presentes aquí del Gobierno nacional, yo soy el Senador Paulino Riascos, hago parte de la Coalición del Pacto Histórico y le pedí que me proyectaran una imagen ahí, no sé si...ese es un lema que estoy utilizando para mandarle un mensaje a los campesinos del país, a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, a los indígenas, que si nosotros no logramos ayudar a consolidar la paz, no va a haber desarrollo en nuestro país. La guerra no permite que ningún empresario, así quiera irse a un pueblo como el mío, López de Micay, al Pacífico a explotar un territorio con los Consejos Comunitarios o los resguardos vayan, porque no hay garantías. Y ¿por qué digo esto?, porque yo soy caucano y paso a diario por la vía Popayán-Santander de Quilichao, no conozco a la firma que está desarrollando el trabajo, no me interesa conocerla, pero sí tengo que decir que se mira que esa gente quiere trabajar pero

la guerra no las deja, les queman la maquinaria, lo mismo con la vía que mencionó la doctora, que va de Pasto a Popayán, Popayán-Pasto. Yo quiero preguntarles a los grupos al margen de la ley, por aquí, por qué revolución es que luchamos hoy, por cuál es el pueblo que luchamos porque realmente, independiente a que sean empresarios, a que sean multinacionales también tienen derecho a trabajar, no podemos destruir al empresario colombiano. Y el llamado es que dejen trabajar a esta gente para que llegue el desarrollo a nuestras tierras.

También quiero decir, el Senador Abraham mencionó algo muy importante que es con lo que yo me identifico. Cuando estábamos desarrollando el tema del Plan Nacional de Desarrollo yo siempre dije -yo respaldo a mi Gobierno con las profundas reformas que necesitamos para cumplirle al país que nos eligió-, pero también soy defensor de que lo bueno de este país refiriéndonos exactamente en ese entonces, se fue el Senador Abraham, a los temas de los programas de vivienda que estaban implementados en el país y que necesitábamos consolidarlos, pero que respaldaba el modelo que el Gobierno quisiera llevar a cabo, pero que lo bueno que había, había que seguirlo defendiendo. En eso mismo me identifico con las vías, señor Ministro, de este país, las vías necesarias que están planificadas y ayudo a defenderlas como Congresista de Gobierno, defendiendo el modelo de desarrollo que queremos para el país, que el Gobierno quiera proponer, pero siempre abierto a la democracia. Ministro, había una vía que es el polo de desarrollo de una situación de conflicto, yo soy del Cañón del Micay. Logré en el Plan Nacional de Desarrollo del Plan Plurianual de Inversión hablar de la vía al mar, la vía al mar que va de Argelia a Guapi, más de 9 Presidentes y soy defensor de esa vía con ayuda de mis compañeros Senadores, del Cauca 9 Presidentes en la historia y a ninguno le interesó la vía al mar.

Pero tenemos una vía que estaba satanizada que logré presentarles también a mis compañeros congresistas y al Gobierno nacional que es la vía El Tambo a López de Micay, vía realizada hasta la mitad. Tengo información por los campesinos que me mandaron los videos y todo, por los campesinos, de que era una vía del narcotráfico, que era una vía hecha por la guerrilla, a nosotros no nos interesa quién nos la haga, pero necesitamos la vía. Logramos que el Gobierno entendiera, nuestro Gobierno, que esa vía es la necesaria y que es el polo de desarrollo, Ministro, para introducirle al Cañón del Micay la política pública gubernamental. Esa es una vía que se debe desarrollar con la mano de obra de los Consejos Comunitarios, resguardos indígenas, lo que tenga en la zona; faltan 40 kilómetros según información de la gente, para llegar a López de Micay, el Cañón de Micay termina en López de Micay, Ministro. Y si no tenemos la vía para hacer lo que el Gobierno tiene pensado en esa zona es imposible, es imposible, por eso le hago la sugerencia, revisemos la vía al Cañón del Micay, que la gente la ha construido con su propio esfuerzo

y yo no veo aquí cuál es la vía, donde haya una vía capturan narcotraficantes, mulas diarias traficando. Entonces a nosotros no nos pueden condenar porque sea una ruta del narcotráfico porque este país es ruta del narcotráfico por donde quiera que ellos lo deseen y tengan su polo de tránsito. Nosotros no podemos ser los condenados del Cañón del Micay para que nuestra vía que será el polo de desarrollo no sea efectiva. Pido se revise, ahí está en el Plan Plurianual y los misamisiones, los tambeños, los argelianos esperamos esa obra como prioridad para poder salir adelante con las demás propuestas y proyectos que tiene el Gobierno nacional para intervenir el Cañón del Micay. Muchas gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias a usted. Están pendientes por intervenir la doctora Claudia, el doctor Kike y el doctor Samy Merheg. ¿Ustedes me autorizan para que intervenga la Viceministra de Hacienda, que debe ausentarse? Y también ya llegó el Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia, autorícenme también para que el doctor Horacio Gallón a quien le damos la bienvenida para que antes de que intervenga el señor Ministro de Transporte y los demás funcionarios, lo pueda hacer. Señora Viceministra, bienvenida, adelante.

**Señora Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda, doctora María Fernanda Valdez Valencia:**

Un saludo muy especial a los Senadores y a las Senadoras, a los compañeros del Gobierno que nos acompañan en el día de hoy y obviamente al Presidente, al Vicepresidente, al Secretario y a todas las personas que nos están acompañando. Pues para mí es en verdad un gusto estar aquí. Hemos tenido una discusión, digamos, muy interesante donde han quedado plasmadas cuáles son las preocupaciones sobre esta temática en particular. A nosotros en el despacho del Ministro de Hacienda nos llegó este cuestionario, nosotros al cuestionario le hicimos traslado y quisiera dedicar estos minutos a explicarles por qué hicimos traslado, por qué nosotros no respondimos las preguntas que nos enviaron y por qué consideramos que no tenemos la información y tampoco la competencia para hacer esa respuesta. Y ahí me tocaría remitirles, no sé, había mandado una presentación, pero si no la pueden presentar yo puedo continuar, no sé, ¿no hay una presentación?, ok, pensé que habían enviado la presentación. Bueno, entonces ahí me tengo que remitir a cuáles son las competencias del Ministerio de Hacienda en estos temas y yo podría remitirme a tres competencias en particular: La primera es que nosotros asignamos de forma global a las entidades y a las diferentes carteras el presupuesto. La segunda es que nosotros comunicamos a cada una de las carteras cuál es ese espacio fiscal y global y además le informamos dentro de ese marco de gasto de mediano plazo que nosotros realizamos en Hacienda, pues cuál es el presupuesto para cada una de las entidades. ¿Cómo asignamos este presupuesto, digamos, esta línea para cada una de las entidades? Pues nosotros

nos basamos en tres cosas; la primera de las cosas es, obviamente en la cantidad de dinero de la que disponemos, entonces tenemos nosotros que revisar cuál es la disponibilidad de los recursos públicos que vienen, sobre todo, de nuestros ingresos tributarios, pero también de otras fuentes de financiamiento que tiene el Gobierno. Además, nosotros tenemos que revisar el Marco Fiscal de Mediano Plazo, los cupos que nosotros demos a cada una de las entidades pues tienen que venir en línea con ese marco fiscal de mediano plazo. Y, por último, nosotros tenemos que revisar que esos cupos y todos los cupos de todas las entidades sumados, quepan dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo y también dentro de la regla fiscal que, como saben, es una ley de la República del año 2021.

Entonces, basado en estas competencias, pues ustedes verán que nosotros no tenemos competencias de llegar al detalle de ejecución, de revisión y esto, quería decirles también que es algo que no sería conveniente que Hacienda lo hiciera así, o Hacienda su límite, digamos, y respeta lo que se llama la autonomía presupuestal de las entidades, entonces nosotros damos un valor a cada una de las entidades y son esas entidades las que deciden priorizar, las que tienen la información de cómo está funcionando la ejecución. Es por eso que, aunque estas discusiones para nosotros son muy interesantes para hacer seguimiento, para ver cuáles son las preocupaciones, para saber qué es lo que está pasando, pues nosotros no tenemos el grado de detalle ni deberíamos tenerlo para dar respuesta a las solicitudes que ustedes nos han enviado. Es por eso que esta presentación es bastante corta, dejando de antemano pues toda la disponibilidad para apoyar en lo que necesiten, oírlos en lo que ustedes consideren que Hacienda debería estar presente y debería escuchar. Muchísimas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias señora Viceministra. Tiene el uso de la palabra el doctor Horacio Gallón, Secretario de Infraestructura del departamento. Puede ser desde ahí o desde el atril doctor Horacio, adelante. Ah bueno, entonces mientras ponen la presentación, doctor Horacio, me había pedido el uso de la palabra la doctora Claudia. Doctora Claudia, antioqueña de nacimiento, de creencias y convicciones y costea por las circunstancias de la vida y del matrimonio.

**Honorable Senadora, doctora Claudia Perez Giraldo:**

Gracias por mencionarlo, con eso quería empezar, me leyó la mente, está usted demasiado lúcido hoy Presidente. Quería decirles a todos buenos días, buenos días para la mesa, buenos días señor Ministro, buenos días Viceministra (e) no la veo, Presidente de la ANI, Viceministra de Hacienda, a los alcaldes de Antioquia, de la tierra que me vio nacer, la tierra que amo y que con mucho orgullo acompaño cada proyecto en el cual soy invitada. A nuestros compañeros decirles que este debate de Control Político se me hace muy, muy importante por

muchísimas razones. Todos han mencionado cada uno sus regiones y pues mal haría yo al no mencionar a la tierra que me acogió y me dio ciudadanía que es el Atlántico. El departamento del Atlántico, en este momento yo quiero hacer es un grito a la solidaridad, Ministro, y a la equidad, Ministro y todos ustedes, sorprendentemente encontramos la decisión del Gobierno nacional de un cobro: de valorización a la vía entre Barranquilla y Cartagena. Pero lo más sorprendente de este cobro que dicho dinero va a ir a una bolsa nacional donde Invias va a dar una destinación específica a cualquier sitio del país. Nosotros como Senadores del Atlántico pues no estamos de acuerdo con esto porque si el cobro se hace para la vía entre Barranquilla y Cartagena, dichos recursos deberán ser invertidos en los dos departamentos a los cuales estamos tocando, que son Atlántico y Bolívar. En este sentido, para nosotros es muy importante que el Gobierno entienda que es un cobro adicional, un dinero adicional que las personas van a tener que sacar de sus bolsillos, pero que, si bien es cierto, necesitamos que, si se va a hacer efectivo o si ya es efectivo, dicho dinero sea invertido en las regiones a las cuales se les está afectando el bolsillo y obviamente pues debería ser en la vía en la cual se está trabajando.

Quiero aprovechar este momento para contarles que el día de hoy voy a radicar una proposición para una descentralizada en el municipio de Salamina (Magdalena). No está el Senador Farelo, magdalenense, pero yo soy magdalenense de corazón. Señores del Gobierno, en el departamento del Magdalena, según el último censo 2018, hablamos de que tenemos 1.263.000 habitantes, el 85% de esta población es netamente pobre, estamos hablando de que solo 189.489 personas viven con dignidad en el departamento del Magdalena. Yo los invito a ustedes como Gobierno a que me acompañen, estoy haciéndoles una invitación de compromiso para que estén allí, en Salamina, específicamente en Guáimaro, Guáimaro ustedes van a ver de lo que les estoy hablando. Necesitamos que el Gobierno vuelque su mirada hacia el departamento del Magdalena; allí hay carencia de todo. El Magdalena no tiene...-específicamente tengo por aquí mil cosas porque me emocioné mucho cuando vi lo de la proposición para el día de hoy y perdónenme... ah ok-...hablamos de que allí en el Magdalena, dentro de lo que podemos mencionar como primordial, fallas en las mallas viales, atención en salud es pésima. Tuve la oportunidad de demostrar con videos el estado en el cual se encuentran los centros de salud de todo el Magdalena. Como dice la Senadora Aída, no hay, perdónenme la expresión "una porquería", es una falta de respeto para los seres humanos que habitan el departamento del Magdalena; las necesidades básicas insatisfechas, el desarrollo agrícola, los campesinos necesitan de nosotros; la deforestación y no menos importante, la navegabilidad del río Magdalena.

Así que yo hago un llamado muy especial a que este 14 de junio nos acompañen en la descentralizada que vamos a tener en Guáimaro

Salamina Magdalena Colombia, lo menciono como Colombia porque también somos Colombia. Señores de Antioquia, ustedes saben que soy solidaria y también estoy totalmente de acuerdo, el progreso debe continuar en Antioquia, en nuestra Antioquia que es Colombia, todos somos Colombia, no importa de dónde hayamos nacido, los Senadores nos debemos a un país, no necesariamente a una región, pero luchamos por las regiones que más nos necesitan. Básicamente esta era mi intervención, muchísimas gracias y los espero en el Magdalena el 14 de junio, lo repito, a todos ustedes. Señor Ministro quiero que me mire a los ojos, me digan -los vamos a acompañar-; Viceministra, Vice de Hacienda también, Presidente de la ANI también para usted es el llamado, los espero en Guáimaro Magdalena. Muchísimas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Me ha pedido una moción de orden el Senador Meisel. Adelante.

**Honorable Senador, doctor Carlos Manuel Meisel Vergara:**

Gracias Presidente, buenos días a todos, entre otras cosas. Presidente no, yo le había sugerido al señor Secretario y a su señoría, lo hago aquí hoy, que los temas del Caribe, ya que tienen un componente de valorización que no tienen nada que ver con avances de obra y tal, los tocáramos en otra sesión en el momento que su señoría considere oportuno, pero yo creo que aquí estamos o lo que mis compañeros están preocupados es por los avances, por los compromisos de la infraestructura en el Caribe, con lo cual no quisiera yo desviar la atención de este debate. Gracias señor Presidente, lúcido eterno Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Vamos a acoger, ya que intervino, de corrido su solicitud apreciado y buen amigo Senador Meisel. Doctor Horacio le voy a pedir el favor, faltan dos Senadores por intervenir, el doctor Cabrales, el doctor Merheg que me han pedido el uso de la palabra, y luego interviene el Alcalde de Andes que demuestra el compromiso con la región venir aquí y estar toda la sesión, atendiendo junto al alcalde de Amagá, el doctor Wilser Molina que ha estado también aquí muy juicioso, para que dé un saludito. Ah, bueno, y mi compañero el doctor Ochoa, que ha sido muy juicioso también y que ha sido un gran defensor de Autopistas de la Prosperidad en Antioquia. Entonces, doctor Cabrales, doctor Samy, doctor Ochoa, Alcalde de Andes y el señor Secretario de Infraestructura del departamento de Antioquia y luego ustedes apreciados funcionarios.

**Honorable Senador, doctor Enrique Cabrales Baquero:**

Presidente muy buenos días a todos, muchas gracias, Ministro gracias y a todos los presentes acá un cordial saludo. Yo voy a ser muy corto, Presidente, con lo que acaba de decir mi compañero Carli porque

yo iba a hablar de temas de la costa caribe, señor Ministro, y temas muy preocupantes que ojalá en la próxima, si, no, por eso, ojalá en el próximo debate que hagamos esté el Director de Cormagdalena porque para nosotros es muy preocupante lo que está pasando con el Canal del Dique. El Canal del Dique es una obra de desarrollo para la región caribe que hay que hacerla y hoy la tienen frenada por diferentes circunstancias, que ahora hay un nuevo plan de manejo ambiental, respetamos el medio ambiente, queremos el medio ambiente, pero la obra se puede hacer. Y le pedimos, por favor, que revise muy bien lo del Canal del Dique, igualmente que el dragado del Brazo de Mompox que se aprobó hace año y medio, dos años y hoy con la sequía vemos que ese dragado no ha servido. Sinceramente le pedimos que revisen eso, le pongan la lupa al dragado del Brazo de Mompox, lo del Canal del Dique. Y, Ministro un favor, la vía que conduce a Mompox, la vía que está de Bongo-Puerta de Hierro, no sé si lo conoce mi querida, Mompox, que va de Puerta de Hierro prácticamente al Burro, le llaman la transversal Momposina, es una vía muy importante. Hicieron el Puente Roncador, el segundo puente más largo del país y no tiene vía. Da pena, vergüenza que estamos apostándole al turismo, una ciudad turística como lo es Mompox, hoy no tiene vías. Pero como dijo Carli y me le sumo a ese llamado, hagamos ese debate de la región caribe más adelante y todo nuestro apoyo querido Presidente para usted, para el Gobernador Andrés Julián que lo está haciendo muy bien, que las vías 4G de Antioquia tienen que hacerlas y aquí el Congreso va a apoyar a que esas vías las hagan, Ministro, y cuenten con todo nuestro respaldo los antioqueños. Y al Gobierno nacional pedirle que esas vías las hagan lo antes posible porque no es una vía solo para Antioquia, es para todo el país. Muchas gracias señor Ministro, Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias apreciado Kike. Doctor Samy Merheg y se prepara el doctor Ochoa, el Representante a la Cámara, Liberal. Adelante doctor Samy.

**Honorable Senador, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias Presidente. Presidente con el saludo a los funcionarios, al Ministro y al resto de funcionarios del Gobierno, obviamente a mis colegas, Representante a la Cámara bienvenido. Decirles que a mí me preocupa mucho que sigamos enviando mensajes extraños permanentemente. ¿Por qué lo digo, Ministro? Vea a mí, yo acá estoy viviendo un déjà vu. En los Gobiernos anteriores, tanto nosotros como partidos de Gobierno, cercanos al Gobierno, Aída, como en ese momento ustedes de la oposición, criticamos, Ministro, algo que venía sucediendo de hace muchos años y que sigue sucediendo y es el tema de tener estancados los recursos en unas fiducias. Yo me acuerdo, Aída y John Jairo, de que en el Gobierno de Duque no había un solo debate, Richard, donde la oposición no

saliera permanentemente a exigirle al Gobierno de Duque, de Juan Manuel Santos, de Uribe, de todos, que cogieran esos recursos y los invirtieran en las regiones, en las obras que necesitan las regiones, y hoy estamos en esa misma discusión, Richard. Yo quisiera saber, Ministro, cuántos recursos del sector transporte, de la cartera que usted maneja, están hoy en fiducias y cuánto tiempo llevan ahí, porque se supone que si están en la fiducia es porque ya habían definido, Aída, unos proyectos para hacer esas inversiones; o sea, el Gobierno no traslada fiducias si no hay una priorización en términos de inversión. Entonces, eso quiere decir que lo que estamos haciendo es lo mismo; o sea, la mejor forma de seguir premiando las fiducias en Colombia con los recursos del Estado es que dilatemos las ejecuciones. Y por lo que les he escuchado a mis colegas, pues obviamente eso es lo que hoy está pasando y obviamente sigue sucediendo. Pensar en que no es prioritario unir al país, Presidente, de norte a sur a través de las vías, que hoy se están planteando en esta Comisión, como es la vía de Pasto a Popayán y como es las vías de Antioquia que van a unir a Buenaventura, al Eje Cafetero, al Valle del Cauca con los puertos del Caribe es absurdo. Estos dos sectores o estas dos regiones que tienen estos proyectos van a generar una verdadera muy buena movilidad en términos vehiculares y de transporte de carga a todo el país; estas no son obras de Antioquia ni son obras de Nariño y Cauca, estas son obras del país. Los que hemos viajado por esa vía hacia Pasto, sabemos lo que está sucediendo ahí. Cuando uno ve que esas inversiones no se dan y que llega un gobierno que se supone iba a ser el cambio, Aída, y que sigue sucediendo lo mismo y que vemos acá la gallardía, inclusive Congresistas, Richard, que son cercanos o que son del Pacto, que también están haciendo reclamos, es vivir lo que vivimos hace 4 años y hace 8 años y hace 12 años en esos Gobiernos, cuando la tramitomanía, cuando la burocracia, cuando se les ponían tantas trabas a las ejecuciones que terminaban favoreciendo básicamente al sector financiero del país a través de sus fiducias. Eso es lo que estamos viviendo hoy.

Cuando hablamos de esas regiones y de recuperar esa Colombia profunda que es un discurso que vengo escuchando hace 12 años y no entendemos que la forma más importante, prioritaria para poder recuperar esa Colombia profunda, para acabar con esos cultivos ilícitos, es generar rentabilidad en el campo y generar viabilidad en el sector agropecuario y, para lograr eso, hay que tener mejores vías, pues entonces yo no entiendo cómo vamos a lograr o cómo van a lograr en este Gobierno ese resultado. ¿Qué van a hacer los campesinos de Nariño y del Cauca? ¿Qué van a hacer los campesinos de esas regiones cuando si hoy ni siquiera tienen una vía troncal decente para poder sacar esos productos? Van a sembrar el cacao, escuché en estos días, para, digamos, tratar de erradicar los cultivos ilícitos. ¿Cómo van a sacar ese cacao de esas regiones? Explíquenme porque yo no sé si es que van a utilizar los helicópteros de la Fuerza Aérea para sacar ese

producido. Si no les priorizamos a estas vías el recurso de inversión y no agilizamos, Ministro, esos trámites que son eternos, llevamos año y medio largo de este Gobierno y no ha pasado nada, en obras que ya estaban priorizadas y que seguimos priorizando todas las bancadas de todos los partidos y todavía seguimos desgastándonos en la dialéctica política, en el mensaje por Twitter, en el ataque permanente por las diferencias políticas que hoy tenemos.

Yo quiero, por último, Presidente, decirle que acompañamos este debate y acompañamos la decisión de todas las bancadas de acompañar ese propósito no solo de Antioquia sino también del sur del país, para tratar de definitivamente resolver ese problema y darle una oportunidad en términos de competitividad a Colombia. Eso es lo que significan estas dos vías o estas vías de las que se están hablando en esta Comisión hoy en día. Muchas gracias Presidente, muchas gracias Ministro, espero podamos desde acá poderle servir y ayudar en ese propósito o si hay algo que esta Comisión pueda hacer para acompañarlo en que eso se haga rápidamente, cuente con nosotros Ministro.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias a usted Doctor Samy. Tiene el uso de la palabra el Representante Liberal por Antioquia Luis Carlos Ochoa. Acaba de hacer presencia el Senador antioqueño Conservador Nicolás Albeiro Echeverri, que también me ha pedido el uso de la palabra. Adelante Doctor Ochoa.

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

Gracias señor Presidente, doctor Lemos. Un saludo especial, dándole gracias a Dios por un día más de vida. Saludar de manera especial a los Senadores y Senadoras en esta Comisión Cuarta del Senado, muchas gracias por permitir el espacio. Saludar de manera muy especial al señor Ministro, a la Viceministra, a todo su equipo de trabajo; al Director de la ANI, Invías, Viceministra de Hacienda; a toda la Mesa Directiva; por supuesto, al doctor Gallón, Secretario de Infraestructura del departamento de Antioquia hoy en representación del doctor Andrés Julián Rendón, Gobernador del departamento de Antioquia; a la doctora Paula, Directora del Área Metropolitana de Medellín, un saludo especial. Y bueno, por supuesto a los Senadores de Antioquia. Muchas gracias doctor Lemos; al doctor Roldán por liderar este proceso del tema de las vías de Antioquia; al doctor Nicolás que lo veo por ahí también, saludarlo de manera muy especial, un gran defensor. Simplemente, en aras del tiempo, con este saludo especial, por supuesto a los colombianos, a las personas de las barras que nos escuchan, en aras del tiempo porque ya han hecho unas grandes presentaciones acá, usted hizo una excelente presentación doctor Lemos y todos los que nos han antecedido en la palabra; hoy han hablado de un tema de vías, pero obviamente de todas las vías del país.

Solamente en cuanto al tema de Antioquia que sé que el doctor Gallón lo va a hacer muy bien en su presentación, mencionar que esas vías son las vías no de Antioquia sino son las vías nacionales; hablar de que esas vías de primera, segunda y tercera generación tocan 16 departamentos. Eso es muy claro poder decirlo acá, tiene que ver con 16 departamentos y esas vías de esa generación, de primera generación, 172.5 kilómetros pasan Antioquia; entonces eso para ir desvirtuando el tema de que estas son las vías de Antioquia, de los ríos de Antioquia, de las vías del Poblado. Por supuesto, hacer claridad de que esas vías 4G tienen un total de 7844 kilómetros y de esos, 988 kilómetros pasan por Antioquia, que equivalen al 12.7%, esas son las vías, ese es el porcentaje real de esas vías de cuarta generación que tocan 24 departamentos, y eso es muy importante, no solamente es Antioquia, la unión de 24 departamentos en los cuales, repito, de primera generación son 172.5 kilómetros y de cuarta generación 998 kilómetros. Yo no me quiero detener en más espacios, pero sí quiero mencionar un tema que me parece fundamental y trascendental, lo que tiene que ver con un tema que mencionaba la Directora del Área Metropolitana, ella lo mencionó seguramente, y es que hablar de esa combinación de esas vías, yo quiero detenerme un poquito en el tema que tiene que ver con la Seca, la segunda etapa, que ya incluso desde el Gobierno anterior, en el gobierno de Federico se dejó definida una gran etapa y se dejaron definidas las columnas. Está pendiente solamente un segundo tablero y unas vías complementarias con un costo de 135.000 millones de pesos que Invías iba a aportar. Solamente hay una gran preocupación y es que en ese tema del cierre financiero se habla de que es en el 2028 y obviamente necesitamos esa es la conexión porque ese es el taco que se hace ahí entre Bello y Niquía. Hablemos que es fundamental sin tocar temas fundamentales como es el tema de lo que tocaba ahorita la doctora Paula como es el Tren del Río de la 80, el Tren Ligero, yo creo que es fundamental. Pero, además, quiero decirle que, a Colombia, a los Senadores y Senadoras, al señor Ministro, Viceministra y al Gobierno, que yo la verdad celebro la noticia que escuchamos esta mañana, que el Gobierno nacional ya hace guiño para que se pueda hacer el cierre ese del tema del Túnel del Toyo que es fundamental e importante. Yo quiero pues agradecerles en nombre de los antioqueños, los colombianos y, por supuesto, en nombre de nosotros mismos que hemos venido llevando estos procesos. Así que muchas gracias porque no saben la trascendencia de eso, ahorita necesitamos pasar de la noticia al hecho que es lo importante. A ustedes muchas gracias doctor Lemos, doctor Roldán, muchas gracias por la participación, por regalarnos este espacio y seguimos aquí defendiendo estos intereses de Antioquia. Un abrazo, Dios los bendiga.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias doctor Luis Carlos. Adelante doctor Nicolás Albeiro Echeverri, que también

ha estado siempre muy pendiente de este tema de autopistas y junto al doctor Roldán han estado en la batalla y en el terreno en esa materia.

**Honorable Senador, doctor Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán:**

Presidente muchísimas gracias. Un cordial saludo para todos, señor Ministro, señora Viceministra, señor Director de la ANI bienvenido; a los Alcaldes, a la Directora del Área Metropolitana, la doctora Paula. Tres cosas fundamentales Presidente, he estado siguiendo desde el principio la sesión. Quiero agradecer a usted, al doctor Roldán el liderazgo que desde la Comisión Cuarta han asumido. Saben que tienen y cuentan con todo el respaldo de la bancada antioqueña; en igual sentido, la preocupación por las vías de Nariño, escuchando a la doctora Liliana, las vías del Caribe, pero yo creo que esta Comisión toma un cáliz diferente, en el sentido, Presidente, de que no hay que explicar desde ningún punto de vista, la importancia estratégica de unas vías que conectan el resto del país con la costa, la importancia de unas vías. Antioquia, uno se daba cuenta de que llegaba a Antioquia, lamentablemente cuando se acababa la doble calzada. Doctora Aída, nosotros hemos hecho grandes esfuerzos y nos ha tocado pagar muy caro y muy costoso. Entre otras, somos el único departamento yo creo que ha implementado valorización en sus vías, en algunas de sus obras, y hemos hecho vía peajes demasiado desarrollo, con una gran armonía con el sector privado. Nosotros no tenemos ningún reparo frente a la transparencia y a la forma como han desarrollado las obras, porque nosotros hemos visto las obras, nosotros las hemos palpado, las hemos tocado. Y, gracias a ese esquema, quitamos un retraso de 50 años porque no teníamos cómo hacer esas vías; el país no tenía la plata para hacerlas, y yo creo que esos debates están superados, y tenemos absoluta confianza y absoluto conocimiento de la importancia estratégica para el país de conectar esos nodos y de terminarlas. En segundo lugar, Presidente, es indispensable terminar las obras inconclusas, lo ordena la Constitución, lo ordena el Estatuto Tributario, no más faltaba que fuésemos a dejar una obra de esas magnitudes, histórica, para conectarnos a los puertos para movilizar lo que los campesinos producen y la dejáramos empezada y cuánto costaría vía demanda al país si nosotros somos responsables de eso, y cuánto le costaría en obras de ingeniería volver a restablecer o perder el ritmo de unas obras que no tienen señalamientos diferentes a tratar de hacerse o a los retrasos normales que cualquier obra de esas magnitudes, Presidente, tiene.

Y en tercer lugar, yo quiero reconocerle señor Ministro, señor Ministro le quiero reconocer, yo personalmente siempre he tenido la confianza de escribirle a usted mostrándole cuando se van a tomar el peaje de Barbosa, cuando hay un problema en la ruta del Pacífico, y usted siempre contesta y siempre ha estado y siempre ha mostrado voluntad y siempre ha mostrado interés en que hay una fórmula financiera que puede culminar y que esperamos que

la noticia de Caracol sea ratificada en su intervención y podamos nosotros hoy tener esa tranquilidad y chular eso, porque los problemas de nosotros son mucho más grandes; son de seguridad, son de pobreza, son de otro tipo de menesteres, de salud, de pensiones, etc. y cuando hay respuestas de esa naturaleza, a nosotros nos da tranquilidad Ministro.

Pero hay que decirlo, que nosotros sin el Ministerio no podemos terminar esa obra. Le he pedido una cita al señor Director de la ANI para hablarle de un tema a la altura del municipio de San Jerónimo, Director, un tema técnico. Yo quisiera que nos agilizara esa cita para decirle que hay soluciones en el tema del peaje de Barbosa porque hay soluciones que están encaminadas. Le hemos dicho también, Ministro, estábamos esperando que se posesionara el Presidente para poder avanzar, porque hay voluntad y hay interés. La presencia de la Directora del Área Metropolitana es trascendental para nosotros, darle cierre y darles acompañamiento a los municipios del Área Metropolitana para nosotros poder desembotellar a Medellín. No es posible que uno se demore muy poquito de Manizales a Caldas y una eternidad de Caldas a cualquier destino, nosotros tenemos que resolverles a los medellinenses eso.

Entonces yo cierro, Presidente, agradeciéndole a usted esta sesión y confiado, como lo decía Luis Carlos, en que esta parte final se pueda reencontrar. Y decirles a los directivos nacionales en cabeza de Horacio Gallón, por ejemplo en infraestructura, con quien tuvimos la oportunidad de compartir pupitre aquí en la Cámara de Representantes, Antioquia no puede ser mirada como un enemigo, Antioquia está interesado en apostarle al desarrollo del país, Antioquia, doctora, desde el Producto Interno Bruto hace grandes esfuerzos por generar empleo, por generar empresas formales, por pagarles las prestaciones a sus trabajadores, por innovar y el PIB produce un porcentaje exagerado, exagerado, que ya las cifras las han dicho varios de mis compañeros para poderlas redistribuir, nunca estamos compitiendo con los territorios nacionales porque lo necesitan y necesitan de nuestro apoyo y necesitan de nuestros recursos y de nuestros impuestos para poderlo lograr. Entonces yo creo que si en esta sesión, señor Presidente, esas verdades quedan chuladas. Quedamos concertados en eso y en que ese no sea el problema y podamos tener en cabeza del Ministro a un amigable componedor de armonía territorial; tenemos una buena oportunidad de sacar adelante estas megaobras tan importantes que son símbolo, ejemplo de la ingeniería colombiana.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias Doctor Echeverry. El Alcalde de Andes para un saludo corto, adelante alcalde Para Que Le Exprese...

**Señor Alcalde Del Municipio De Andes, doctor Germán Alexander Vélez Orozco:**

Muy buenos días. Primero, darle gracias a Dios; y segundo, saludar muy especial al Senador Juan Felipe

Lemos, Presidente de la Comisión, paisano, Senador de mi municipio; al doctor Horacio Gallón, Secretario de Infraestructura y a los demás representantes; al doctor Luis Carlos, al Senador Roldán, no lo veo por ahí; al Senador Nicolás Albeiro; a todos los Senadores y los Representantes; al Ministro. Muchas gracias por la intervención. Yo solo quiero decirles, vengo en representación del suroeste antioqueño, del Municipio de Andes y Presidente de la Provincia del San Juan, una región cafetera que ha luchado por salir adelante, y creo que estas vías que hoy nosotros estamos reclamando, que le estamos pidiendo el favor al Gobierno nacional de que nos ayude para terminarlas, nos puede ayudar para que nuestra región avance y se desarrolle. Ahorita, mientras escuchaba al Senador Samy que es casi que paisano, es cercano a nuestro suroeste, de verdad podemos ver cómo se ha desarrollado toda esa región a través de estas vías. Y es muy importante y la verdad que agradezco mucho la solidaridad que han tenido muchos de los Senadores y Representantes que han hablado con nuestro departamento, inclusive pues los Representantes y los Senadores de Antioquia. De verdad que la unidad nos va a llevar a que este país y nuestro departamento crezca y avance. Créanlo que tenemos dificultades y las hemos tenido y uno como gobernante y como mandatario pues también tiene muchas dificultades, pero si nos vamos uniendo, creo que podemos salir adelante. Nosotros tenemos un potencial enorme, hoy nuestra región del suroeste ha venido creciendo en el tema de turismo y también se ha venido desarrollando en el tema agroindustrial y con la cercanía que vamos a quedar a los Puertos, doctor Samy usted decía ahorita, de Buenaventura y con la cercanía que vamos a quedar al Puerto de Urabá, pues la región de nosotros va a tener unas posibilidades enormes como lo decía ahora el Alcalde de Amagá que me antecedió en la palabra, la verdad somos una región que ha venido creciendo, más de 300.000 habitantes y la verdad es que tenemos hoy las ganas y todo el entusiasmo de trabajar.

Por eso le pedimos al Gobierno nacional y a usted, Ministro, que nos ayude para desarrollar estas vías tan importantes y así poder avanzar. Nosotros como alcaldes y como presidentes de la provincia, estamos dispuestos a hacer todo lo que esté a nuestro alcance para que esto se desarrolle. Y ahorita escuchaba a nuestro Senador Juan Felipe Lemos y Presidente de la Comisión, que la verdad estamos cerca de que esto se realice. La noticia que se dio esta mañana en la radio pues nos pone muy contentos porque creo que hoy vemos una luz para este proyecto y agradecerle porque el Gobernador de Antioquia también ha venido trabajando fuertemente, el doctor Horacio que es nuestro Secretario de Infraestructura también le está poniendo todo el empeño para que esto se desarrolle y la verdad es que eso es lo que necesitamos. Y no solamente el tema de las vías, también tenemos muchas dificultades en otros renglones de la economía, pero yo creo que, si nosotros desarrollamos las vías, Antioquia avanza y el país avanza. Tenemos un potencial, nosotros,

Senadores y todos los que nos acompañan en el recinto, nosotros no hacemos ni aviones ni celulares ni hacemos tecnología, nosotros somos un país agropecuario y si nos ayudan a desarrollar las vías, podemos ser una despensa agrícola de este país, lo podemos hacer, tenemos la mano de obra, tenemos la tierra, tenemos la topografía, solamente necesitamos de que se terminen estas inversiones porque es que Antioquia estaba encerrado, no teníamos salida para Cundinamarca, no teníamos salida para el Eje Cafetero, no teníamos salida para la costa ni teníamos salida para el Urabá. Hoy estamos viendo que ya estamos ad portas de que tengamos salida y podernos conectar con todo el país. Entonces nuevamente agradecerle doctor Juan Felipe por este espacio, por darme la oportunidad de estar aquí, por invitarnos y a todos muchas gracias y ojalá que sigamos así unidos, gracias a todos los Senadores solidarios con Antioquia y gracias a la bancada antioqueña por meterle todo el empeño. Yo sé que el pueblo antioqueño y el suroeste antioqueño se los va a agradecer todo el esfuerzo que están haciendo y todo lo que están tratando para que esto sea una realidad. Muchas gracias y Dios los bendiga.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias Alcalde. Tiene el uso de la palabra el Secretario de Infraestructura de Antioquia, doctor Horacio Gallón.

**Secretario de Infraestructura de Antioquia, doctor Horacio Gallón Arango:**

Muchas gracias, señor Presidente. Un saludo pues muy especial al señor Ministro, a las Viceministras, a la doctora Paula, Secretario y Subsecretaria, a la Vicepresidenta de la Comisión, a todos los honorables Senadores y a los amigos que nos acompañan; al Presidente de la ANI también, claro que sí, perdón. Me pueden colocar la presentación, por favor. Nosotros desde el departamento de Antioquia hoy contamos con 22513 kilómetros que pasan por el departamento, que nos ayudan a movilizarnos de la mejor manera posible. Entonces empezamos, desde Antioquia conectamos a Colombia, tenemos 22513 kilómetros, de los cuales 1827 son a cargo de la nación. 4966 kilómetros son vías secundarias a cargo del departamento y 15720 kilómetros son las terciarias, a cargo de los municipios, y que entre la nación y el departamento los acompañamos. Las 4G del departamento de Antioquia nos están atravesando y dando la posibilidad de conectar con 24 departamentos, como lo dice el doctor Luis Carlos, pero que son fundamentales para muchos departamentos, especialmente para el departamento del Chocó. La manera más fácil de que los amigos del Chocó pasen a la costa atlántica es por las vías que pasan por el departamento de Antioquia. La manera más cerca para que las personas de Antioquia, de Caldas, de Bogotá, de Risaralda y del Quindío saquen sus exportaciones, inclusive gran parte de Boyacá, es si pasan por las vías del departamento de Antioquia, porque vamos a tener el puerto que en febrero inicia, empiezan a llegar los buques y a

salir nuestras exportaciones por Puerto Antioquia en Urabá, eso mejorando la competitividad del país, el transporte de carga terrestre pesa mucho en el valor de las mercancías y de lo que nosotros tenemos en el país.

Y si vemos las vías que están pasando por el departamento, hay unas que son fundamentales para comunicar el sur y el occidente del país con el norte y con el centro del país. Empezamos con los Pacíficos, la vía Pacífico 2, son autopistas de conexión, conectamos el gran centro productivo del Eje Cafetero y de Colombia, por acá sí va a salir casi todo el café del país, vamos a exportar casi todo el café, donde son fundamentales, lo repito, para el Chocó, para conectarnos inicialmente con el centro del país porque esa vía de conexión nos lleva por Vinus, nos lleva por la autopista Magdalena, con la autopista Conexión Norte y nos lleva a Bogotá y la otra que nos lleva por el Urabá antioqueño y nos lleva por la Autopista Conexión Norte por Caucasia, Zaragoza, Remedios y nos lleva hacia la costa atlántica, teniendo unas vías con muy buenas condiciones y que lo que falta es muy poquito para terminarlas. Las vías de Antioquia tejen conexión vial con el corazón de Colombia y aquí lo decía porque vamos a comunicar las Magdalenas, la autopista Conexión Norte. Si tenemos la posibilidad señor Ministro, de revalidar y tener en cuenta la autopista esa de Santuario-Cañoalegre, que nosotros tuvimos una muy mala noticia en enero de este año que nos dijo que no estaba como en las prioridades para este año 2024, pero que es fundamental para conectar ese suroccidente, ese centro del país con el suroccidente, con Antioquia y con el Chocó porque es la autopista que tenemos nosotros desde Medellín hacia Bogotá, que pasa por el oriente de Antioquia, por Santuario, por el Magdalena Medio y nos llega a Bogotá. Antioquia extiende sus caminos hacia el alba del país, mire hacia el oriente cómo nosotros con Magdalena 2 nos comunicamos por parte de Yondó, por Sabanal, nos llevamos hacia los Santanderes y hacia la costa atlántica nuevamente y nos comunica con las Vías del Nus que es ese gran centro que va al área metropolitana, que va a Mar 2, que nos lleva a la autopista Pacífico 1, Pacífico 2 y Pacífico 3 que eso es lo que nos tiene con el Eje Cafetero. Es decir, es que por donde usted mire las autopistas de cuarta generación, están pasando por el departamento de Antioquia y son necesarias para que un departamento se comunique con el otro.

Aquí vemos a Antioquia puerta abierta a la costa caribe colombiana, nosotros tenemos dos conexiones por el Caribe, una que viene por el bajo Cauca y por el nordeste que es una autopista conexión norte supremamente importante, que ya los antioqueños las vienen utilizando desde Caucasia hasta Remedios con unas muy buenas condiciones disminuyendo el tráfico y la inseguridad vial de una manera importante y que nos lleva y nos conecta después a las Vías del Nus, es de esa conexión Norte que está pasando por Yalí, por Vegachí, por Yolombó, falta muy poquito, dicen que al final de este año se termina, gracias a

Dios tienen los recursos asegurados con las vigencias futuras, ese lado. Y el otro lado, el que tenemos por Mar 2, por donde pasa el Túnel del Toyo que más adelante venimos y avanzamos.

Y aquí están todas las Autopistas de la Montaña, como lo decía el doctor Luis Carlos, 998 kilómetros que son el 12% de las vías nacionales; ahí tenemos la Magdalena que son 144 kilómetros, va en un 90%; tenemos la Conexión Norte, 145 kilómetros, van en 97%; las Vías del Nus que ya están terminadas, 60 kilómetros; Mar 1 ya terminado, 181 kilómetros; Mar 2 ya terminado, 254 kilómetros; los Pacíficos, y ahí es donde empieza, donde nosotros necesitamos un gran acompañamiento del Gobierno nacional. Pero de manera especial, es agradecerles a los Congresistas porque desde el año pasado, doctor Juan Felipe, ustedes en las Comisiones Económicas y en el Congreso le solicitaron al Ministerio que aportara los 350 millones de pesos, que creemos nosotros que se necesitan este año para que funcione el túnel del Toyo de una buena manera, lamentablemente o no hubo la disponibilidad, cualquier cosa pudo haber pasado, pero los Congresistas, especialmente los antioqueños hicieron todo el esfuerzo para que esto se diera este 2024 y ese es el complique que tenemos. Sí, 650, pero para este año con 350 era importante para que no se parara, doctor Nicolás.

Entonces ahora miremos los recursos pendientes de la Nación en el tema de Pacífico 1 que es lo que nosotros estamos ahondando. Primero, esta es una vía muy importante que hoy está paralizada por un bypass de 400 metros que hay después del Túnel de Camilo C y que no se ha dado el acuerdo entre la ANI y el concesionario para poder agilizar y que nosotros utilicemos 12.8 kilómetros que disminuyen en más o menos 30, 35 minutos la comunicación con el Eje Cafetero y con el suroeste y con el departamento del Chocó, ese es un tema fundamental que nosotros hoy le pedimos a la ANI que se siente nuevamente, que hagan unos amigables componedores y solucionen ese tema que mejoraría la movilidad de más de 2 millones de personas y sobre todo la transitabilidad de la carga que viene de Buenaventura hacia el centro del país y los que van a salir hacia la Costa Atlántica.

Tenemos el otro inconveniente especialmente es en la Sinifaná, ya sabemos que hay un acuerdo entre la ANI y la concesionaria para construir el bitúnel de la Sinifaná, una falla geológica, un movimiento en masa que ocurrió en el año 2019, pero que la interventoría no ha autorizado la construcción, entonces nosotros, como la interventoría tiene que ver mucho con la ANI, por favor, llevan más de un año en esas conversaciones para tratar de que saquen adelante y se pueda construir ese bitúnel de la Sinifaná. Esos son los dos inconvenientes especiales con el tema de la concesión, pero nosotros tenemos un tema que está afuera de la concesión que necesitamos y que el Gobernador de Antioquia, el doctor Andrés Julián pidió que nos entregaran ese pedazo de vía para nosotros tratar de hacer la doble

calzada y es el intercambio de Primavera y los 3.2 kilómetros que hoy están en una calzada.

Entonces vamos a llegar a Pacífico 1 con una vía con muy buenas especificaciones y vamos a llegar a una vía estrecha en el peaje, simplemente porque ese no alcanzó a entregar la concesión porque no cerraba financieramente la concesionaria, eso en un tema normal, pero nos parece que para nosotros es solicitarle al Invías que nos entregue esos 2.3 kilómetros, que con el área metropolitana, doctora Paula, con la alcaldía de Medellín hemos venido hablando, doctor Eugenio también, para ver si entre todos hacemos el intercambio de Primavera, ya hay unos diseños que tiene la concesionaria, para poder que no tengamos un atranque porque ya vamos a tener la vía, pero el acceso al área metropolitana por Caldas se nos va a quedar en una sola calzada. Y el otro problema que se tiene es el Puente sobre el río Cauca; hoy hay dos puentes que comunican a Pacífico 1, Pacífico 2 y Mar 1 y esos dos puentes, uno es del año mil novecientos sesenta y algo, que ya no... que no fue construido para tener esa capacidad y el soporte de esa carga y el otro es el de Camilo C que es un puente que se construyó casi que para una vía secundaria, pero no para la carga que va a pasar por estas vías 4G, vías de cuarta generación que tienen, lo repito, muy buenas especificaciones, vamos a tener muy buena posibilidad y movilidad, pero que nos quedamos atrancados en el tema del puente, que hoy no sabe quién lo va a construir, si Pacífico 1, Pacífico 2, si Mar 1, porque no tienen ni siquiera los diseños. Nosotros desde la gobernación estamos dispuestos a ayudar para que hagamos los diseños y entre la ANI y el Invías se pongan de acuerdo quién construye el puente, es un puente que vale, sobre el río Cauca, que tiene un costo alrededor de 200.000 millones de pesos, un tema importante que es necesario para que las unidades funcionales o las autopistas Pacífico 1, Pacífico 2 y Mar 1 realmente cumplan su cometido.

Recursos pendientes de la nación, ahorita hablaba del tramo Santuario-Cañoalegre, como no, nos dijeron que el Ministerio no la iba a concesionar y que la concesión valía alrededor de 3.54 billones, solo los sitios críticos para mejorar las condiciones geométricas de esa vía y sostener los taludes, vale alrededor de 800.000 millones de pesos, Ministro, yo creo que es mejor entregarla de una vez en concesión, mejorarla con doble calzada, que ir nosotros a solucionar un tramo que realmente hoy no nos va a solucionar las necesidades de ese tramo que nos comunica a Medellín con Bogotá, la autopista Medellín-Bogotá. Y tenemos también una dificultad en La Seca con el Bulevar porque todavía hay una dificultad de 135.000 millones de pesos. Con el Invías estamos pidiendo que agilicen la interventoría que tienen con Findeter para poder que se puedan construir el segundo tablero, el que viene de la quebrada La Seca, de la zona norte hacia el área metropolitana, especialmente Niquía, que está frenada simplemente por la interventoría, que ya tiene los recursos, que hay un convenio entre el

Invías y Findeter pero que todavía no ha iniciado y es una obra totalmente necesaria, doctor John Jairo, para que las personas que vengan del norte, del nordeste y que ahora van a pasar todos los que vienen y salen para la costa atlántica por ese lado, se nos van a trancar más en esa glorieta que además, está el recurso del Invías colocado en vigencias futuras y para este año solo hay 5.600 millones de pesos y vienen aumentando de manera gradual y nosotros necesitamos que ese tablero se construya ojalá en menos de un año para poder que realmente solucione los inconvenientes de este sector.

Nueva vía al mar, Túnel del Toyo, yo creo que pasamos una, me devuelve y yo miro, no sí, las vías 4G representan una mejora significativa en la competitividad para el país ya que optimiza los tiempos de desplazamiento y el gasto en combustible.

Entonces ahí tenemos el tramo 1 que es a cargo de la Gobernación de Antioquia y la Alcaldía de Medellín y el tramo 2 a cargo del Invías. Las personas dicen –por qué una vía nacional y está a cargo de la gobernación y de la alcaldía de Medellín–, pues porque cuando entregaron la concesión no cerraba financieramente con este sector porque es un sector demasiado costoso, con dificultades geológicas importantes, por eso con la solidaridad, el acompañamiento y viendo la necesidad y la prioridad para el país, entre la gobernación de Antioquia y la alcaldía dijimos –hagamos la mitad e Invías haga la próxima–. La inversión total de esa nueva vía al mar es aproximadamente de 5 billones, de los cuales la gobernación tiene 2.23 billones en el presupuesto, eso es lo que le toca a la gobernación y ya ejecutado 1.53 billones, eso es lo que llevamos nosotros. Pendiente solamente lo de la operación y mantenimiento, que ya tenemos las vigencias futuras, ahí está el Capex y el OPEX, o sea, vale todo eso porque ahí tenemos también la operación de los próximos 15 años de todo ese tramo y que esa operación de los próximos 15 años vale 592.000 millones de pesos. Aparte, la alcaldía de Medellín tiene un presupuesto de 770.000, ya ejecutados 692.000 millones de pesos, lo otro ya lo tiene apropiado de aquí al mes de agosto. Y lo que tenemos a cargo del Invías, el tramo No. 2, es 2 billones que ya he ejecutado 640.000 millones en lo que viene construido, nosotros ya sabemos que ya contrató también los equipos electromecánicos que tienen un valor importante de ese tema, pero que falta una parte porque de los 19 kilómetros que tiene a cargo el Invías, solamente han priorizado 12 kilómetros.

Entonces el tramo No. 1, tenemos a cargo de la gobernación y del distrito de Medellín una longitud de 18.2 kilómetros que incluye 9.73 kilómetros del Túnel del Toyo, es el Túnel más largo de América, ese es el tramo que nos corresponde a nosotros desde Cañasgordas hasta el municipio de Giraldo; el tramo del Invías es el tramo de Giraldo a Santafé de Antioquia.

Hitos de este contrato, hay un tema que tenemos que tener en consideración, los túneles en el mundo

se construyen a menos de 600 metros de cobertura; para nosotros vencer y poder organizar ese túnel, tenemos coberturas hasta de 888 metros. Ayer que estuvimos con las personas del Invías, con la Contraloría que nos citó a una revisión contractual y a una revisión de la ejecución de la obra, vieron la magnitud y el terreno por donde se tiene que atravesar esa vía, eso es un tema que realmente la ingeniería antioqueña ha vencido demasiados obstáculos y la ingeniería colombiana porque tiene demasiada capacidad, no hay túneles en el mundo de más de 600 metros de cobertura y ese tiene tramos de 888 metros. Este es un hito importante porque alguien dice –es que tienen sobrecostos–, no, los sobrecostos no son sobrecostos, estaban en la matriz de riesgo estipulados y por eso valen más y son pagados por el Invías y por la gobernación y la alcaldía de Medellín.

La totalidad de los recursos del tramo 1 de la gobernación de Antioquia se encuentran garantizados, es importante que sepan que nosotros vamos a terminar el Túnel del Toyo a finales de julio de este año y ya tenemos los recursos garantizados para culminarlos.

El tramo 2, el Gobierno nacional y el Invías, señor Presidente, el cargo de la nación priorizaron 12 kilómetros que es los que tienen contratados, pero quedan faltando por ejecutar, que no tienen la contratación actualmente 7.5 kilómetros que abarcan 3 túneles, 7 puentes, 5.6 kilómetros a cielo abierto y los pavimentos de todo el tramo. Por eso es que decimos nosotros que faltan 650.000 millones de pesos, por eso es que decimos que el avance es del 49, ustedes llevan un avance de más del 70, pero sobre los 12 kilómetros construidos, quedan faltando los 7.5 que no los tienen ahí; si sumamos los 19, realmente lo que les está faltando es el 51%.

De no aprobarse los 650.000 millones adicionales del tramo 2, las obras se paralizarán a partir de agosto del 2024, que hasta esa es la época que tiene contratado el Invías. Ayer nos dijo el doctor Oyuela del Invías, que los contratistas habían pedido una prórroga hasta diciembre, o sea, el tema contractual está hasta agosto, pero si se prorroga pues ya es otro tema, le puede dar la posibilidad de que apropien algunos recursos.

Esa es la gobernación de Antioquia. Y yo quiero, ya para terminar, ayer tuvimos una visita de la Contraloría de la República donde nos citó a la gobernación de Antioquia y al Invías para que mostráramos cómo estaba la obra y cómo se iba, salieron muy contentos, nos pusieron dos planes de acción a cada cual, al Invías uno y a la gobernación otro. Nosotros lo que vamos a hacer es una bitácora, entregarla el 24 de abril diciendo –estos son los recursos que tenemos apropiados, con esto terminamos la obra el 31 de julio con la ayuda de Dios–, esa es la tarea que estamos haciendo. Qué le pedimos al Gobierno nacional, señor Presidente, simplemente que sigamos trabajando de la mano juntos, Congreso, Gobierno nacional, Gobernación de Antioquia para que estas obras no se paralizen.

El Gobernador Andrés Julián Rendón no quiere una cosa distinta a que Colombia esté conectado y que pase como está pasando, por el departamento de Caldas, por el departamento de Risaralda, por el departamento de Chocó que ya hay unas obras, por el departamento de Antioquia que nos tocó las vías de cuarta generación porque lamentablemente en el país nos comimos primero lo más llanito, los llanos orientales, la costa atlántica, el Valle del Cauca, eso es, nos tocó al final la parte más difícil, Antioquia y a Bogotá porque la entrada de Villeta, Guaduas a Bogotá también tiene las dificultades financieras. Muchas gracias señor Presidente, disculpe ahí lo largo, pero me parece que es importante lo que teníamos que decir porque hemos venido contando con el acompañamiento del Congreso de la República para terminar las vías nacionales.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Bueno, llevamos ya, señor Secretario, cerca de tres horas y media de debate. Los funcionarios del Gobierno, doctora Aída, han sido pacientes. Yo le voy a pedir, doctor Eugenio Prieto, para que usted no pierda la venida, señor Secretario de Hacienda de Antioquia, que intervenga; el doctor Horacio ha hecho una presentación muy concreta sobre lo que está aconteciendo. Adelante por el término de 5 minutos doctor Eugenio, con eso tiene, para que le demos la palabra al señor Ministro y pueda responder todas las inquietudes aquí planteadas.

**Secretario De Hacienda De Antioquia, doctor Eugenio Prieto Soto:**

Muchas gracias Presidente, un saludo muy cordial a todos los Senadores, Senadoras, Congresistas, también Representantes a la Cámara y a los representantes del Gobierno nacional. Yo voy a ser breve y puntual, yo creo que el doctor Horacio técnicamente trajo a colación el debate en lo que está sucediendo en el departamento de Antioquia. Lo que pasa es que, Presidente uno tiene que regresar a que aquí en este mismo Senado porque yo veo aquí compañeros con los que estuvimos haciendo esta misma discusión cuando se iba a iniciar la cuarta generación de concesiones viales en Colombia y ahora que la primera, segunda y tercera generación no habían pasado por Antioquia, prácticamente solo había pasado un tramo que era ampliación y rectificación fundamentalmente en la parte de lo que llamamos nosotros Autopista Medellín-Bogotá.

Y por eso esta cuarta generación se concentra tanto en Antioquia porque termina Antioquia integrando la primera, segunda y tercera generación de concesiones viales de Colombia, pero integrando el Pacífico con el Atlántico. Hoy con Pacífico 1, 2 y 3, con Mar 1 y 2 y con esta obra pública que es el Túnel del Boquerón del Toyo, estamos conectando en 700 kilómetros a Buenaventura con el Urabá y lo que ello representa fundamentalmente para la competitividad de este país. Cuando íbamos a iniciar la cuarta generación de concesiones viales de este país, en el informe que se saca sobre el tema carretero

en América Latina, sobre el Fondo Monetario Internacional, se planteaba que estábamos en el puesto 126 de 144, hoy hay que mirar cómo con lo que se ha desarrollado en Colombia, ya vamos en el puesto noventa y pico, todavía faltan algunos temas para ajustar y seguramente mejoraremos más en competitividad y por eso es que aquí hay que hablar de que todos estos proyectos han estado promovidos dentro de la política económica y social que son los documentos Conpes, han estado aprobados dentro en la política fiscal que son los Confis, han estado aprobados en los Planes Nacionales de Desarrollo, en los convenios, en los acuerdos, y obviamente ahora lo que estamos necesitando es finalizar algunos de estos tramos para poder conectar esos 700 kilómetros que integren por fin el Pacífico con el Atlántico y que mejoren la competitividad del país, le va a servir a Bogotá, le va a servir al Eje Cafetero, le va a servir al Tolima, le va a servir a todos los centros de producción de este país conectarnos con el Atlántico y con el Pacífico en menos de...todavía menos de 300 kilómetros de lo que invierten hoy para llegar a esos territorios.

Y quiero centrarme fundamentalmente en el tema de la obra pública que es el Túnel del Boquerón del Toyo porque ahí tenemos es una diferencia sobre los 650.000 millones de pesos y los 765.000 millones de pesos que aporta la Gobernación. En el tramo 1, como bien lo explicó acá el doctor Horacio, nosotros queremos dejar claro en esta Honorable Corporación, no está hablando de un sobre costo de la obra, no se está hablando de un sobre costo de la obra, ni en el tramo del gobierno de Antioquia ni en el tramo que le corresponde al Gobierno nacional, se está hablando de un mayor valor por la materialización del riesgo geológico en el tramo que nos corresponde a nosotros en el Túnel y la materialización del riesgo geotécnico y algunas otras obligaciones que exige la Autoridad Nacional Ambiental, a pesos de hoy, esos son los 650.000 millones de los que estamos hablando. Y porque nosotros, como bien lo dijo acá el doctor Horacio, vamos a estar terminando, Presidente, ese túnel ahora en agosto, en el segundo semestre de este año y comenzando las obras del tramo que le falta al Gobierno nacional del Invías son 18 meses que más o menos se van a llevar si no tienen que hacer un nuevo contrato porque hasta ahora con los contratistas que tienen ahí se podría avanzar en ese tramo, es decir, 18 meses después de terminado el túnel.

Puerto Antioquia que es una de las obras que se está desarrollando allá en el Urabá, estuvo reunido con nosotros y con el gobernador la gente del Banco Interamericano de Desarrollo y entran en operación en el primer trimestre del 2025, es decir, primer trimestre del 2025 está a la vuelta de la esquina, van a pasar de barcos de una capacidad de 1500 toneladas a barcos de 15000 toneladas y eso es lo que va a suceder en ese puerto de Urabá, no solamente con Puerto Antioquia sino con los otros Puertos que hay allí pendientes. Entonces a mí sí me parece que es muy importante hablar de que aquí no se frena el

tema del departamento de Antioquia, sino que, si no se avanza en la sincronización de estas obras, se está dejando de avanzar en la competitividad del país, integrar realmente el país. De estos 8000 kilómetros que están establecidos en la cuarta generación de concesiones viales, ya se han y bueno, cierro, casi que el 80% perdón, de ese 80 % de casi 100 billones de pesos que se han invertido, aquí hay dos temas que son claves, el tema de los peajes y el tema de las vigencias futuras, es de lo que estamos hablando para financiar estas obras en el modelo que corrige los errores que traían la primera, segunda y tercera generación de concesiones viales para este país, este ha sido un modelo reconocido en muchas partes de Latinoamérica y el mundo, que ha brindado una confianza a los inversionistas, pero también a la banca multilateral y que es muy importante mantenerlo. Terminar esta obra, como decía el doctor Horacio, es clave para la economía de Antioquia, pero también de Colombia para seguir integrando la competitividad a través del departamento. Dejo la reflexión final porque creo que era importante señor Presidente dejar ese tema sobre la mesa, no sobrecostos sino mayor valor de la obra. Muchas gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A usted señor Secretario. ¿Usted le va a negar la moción de orden, doctora Aída, al doctor Roldán? Adelante doctor Roldán. Es que la doctora Aída tiene razón en enojarse porque han sido muy generosos y pacientes los funcionarios del Gobierno nacional. Adelante doctor Roldán, y no conviertan esto en un pim pom por favor.

**Honorable Senador, doctor John Jairo Roldán Avendaño:**

Señor Presidente, lo que pasa es que yo quiero hacer una salvedad, que usted la hace de sentido común. Doctor Eugenio, cuando usted presenta al doctor Eugenio lo presenta dentro de la familiaridad de nosotros como antioqueños, pero yo quiero hacerle la claridad a esta Comisión, señor Presidente, el doctor Eugenio Prieto Exsenador de la República de la Comisión Sexta, doctora Paula, exgerente del Área Metropolitana, Excandidato a la Gobernación y hoy Secretario de Hacienda, esa era mi moción de orden señor Presidente, copartidario y amigo.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A lugar doctor Roldán su manifestación de afecto y reconocimiento a la larga e importante trayectoria del doctor Eugenio Prieto. Señor Ministro, muchas gracias por su paciencia, esperamos que sea muy contundente, conciso y generoso en sus respuestas con Antioquia, esa es la esperanza que todos nosotros miembros de la bancada antioqueña queremos. Entendemos que usted efectivamente es un técnico, que sus opiniones obedecen al rigor argumental y no al calor y a la efervescencia de nosotros los políticos, adelante.

**Señor Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana:**

Bueno, primero que todo buenos días a la mesa, a los citantes, al Presidente y a la Vicepresidenta, a la doctora Aída, a los Senadores que han hecho uso de la palabra, a los Representantes que también nos acompañan, al Secretario de Hacienda de la Gobernación, al Secretario de Infraestructura, al equipo también que nos acompañan de la gobernación y del municipio, a la Directora del Área Metropolitana y al equipo de Gobierno obviamente, que se suma a esta conversación que nosotros en principio como Gobierno y también desde el punto de vista del sector agradecemos. Agradecemos porque realmente la conversación, si bien estriba inicialmente sobre carreteras 4G en Antioquia, también toca el sur del país, también toca el norte del país, también toca el suroriente y tiene que ver con una discusión tranquila como la planteamos en la comunicación que le enviamos al gobernador, de cara al país, que en últimas a todos nos inspira y nos convoca y que indudablemente tiene acentos, como lo he dicho yo en algunos medios, por Twitter, siempre con el rigor técnico y el respeto, que puede a algunos disgustar, pero que es importante poner en la discusión.

Si nos remitimos solamente como referencia al tema del Túnel del Toyo, que en lo personal coincido además con el Gobernador y con quienes nos antecedieron y con el Presidente, yo lo consideraría ya un tema en curso solucionado, pero solo en aras de la discusión, si todos los departamentos del país tuvieran la fortuna de contar con 2 billones de pesos en ejecución, las inequidades que hemos construido como país, seguramente empezarán a desaparecer muy rápido y esa es la primera reflexión. Y convoca aquí una preocupación que planteaban frente a Nariño, frente a Cauca, que se plantea frente al norte del país. Dos billones, por ejemplo, en Guainía; dos billones en Boyacá, dos billones en Santander, dos billones en Nariño, dos billones en Putumayo. Imaginemos simplemente lo que esos recursos en términos de cierre de brechas significarían para estos departamentos. La discusión no es menos y tiene que ver con algo que yo siempre he reconocido del ejercicio de Antioquia y que desafortunadamente el resto de departamentos del país, algunos con menores distancias no tienen y es algo que, en últimas, como colombiano tiene que convocarnos una reflexión distinta, la capacidad técnica y el ejercicio de comprensión de su territorio.

Y es algo que nosotros desde la distancia como técnicos y hoy desde el Ministerio reconocemos y es más, en la reunión de empalme que tuvimos con el gobernador de Antioquia, el doctor Aníbal, lo hicimos explícito, ya quisiéramos nosotros que en las conversaciones de empalme previas a la construcción inclusive de los planes de desarrollo e inclusive a la colocación de la banda presidencial del señor Presidente, todos los gobernantes llegaron con esa información, eso es algo que nosotros técnicamente reconocemos y agradecemos, claro, Antioquia le ha

demostrado al país que organizando su información, entendiendo su problemática, aun con las diferencias de inversión que tienen al interior de su apartamento ha logrado avanzar en una comprensión de sus problemas y ha logrado imponerle al país un ritmo interesante, pero que indudablemente en lo que el Presidente ha identificado y que coincide inclusive el DNP y otros expertos, la misma Hacienda nos muestra un ejercicio que tiene que tener una reflexión distinta. Eso es tal vez lo que nosotros y no estamos hablando de un marco ideológico ni de un marco político, es simplemente de un marco constitucional en términos de equidad significa un gobierno de cambio, y es sin desconocer los compromisos que tenemos con proyectos y contratos en curso, buscar la forma que esa equidad, la radiografía del país nos muestra con tristeza, no se ha construido para todos la podamos balancear.

Y paso al siguiente punto antes de entrar en la presentación, que además me encanta que hubiera empezado a cerrarse con una discusión que ayer, agradecemos nosotros y sé que la Gobernación también lo hace y la alcaldía, nos ayudó la Contraloría a cerrar en algo que voy al segundo punto, nosotros no causamos; el problema que se suscita allí, que yo me quedé sin entender en qué momento se activó, nunca lo planteamos con el Gobernador Aníbal Gaviria como un problema, desde el mismo momento que conocimos la situación y aun en la Cámara Colombiana de la Infraestructura con el anterior Secretario de Infraestructura y el equipo que estaba allí planteamos la necesidad de buscar soluciones conjuntas para cerrar la brecha presupuestal que tanto nación como gobernación tenían frente al problema del Túnel del Toyo; y eso fue explícito, además con el compromiso del Gobierno de honrar lo que teníamos previsto en vigencias futuras y buscar, como dijimos en su momento, con el Gobernador Gaviria, mecanismos alternos para encontrar una fuente de recursos porque no es, y mucho menos en esta Comisión, un secreto el problema presupuestal que afronta el país, es en esta Comisión donde la realidad de las cifras fiscales, los compromisos presupuestales y la atención de necesidades de todos los departamentos y municipios tienen la expresión concreta de la disponibilidad de caja y del presupuesto, es aquí donde estos debates deben ambientarse.

Y yo celebro y agradezco que esto se dé acá y agradezco además la primera citación, no tan cómoda, con el anterior equipo, en ese momento estaba el Director de Planeación Jorge Iván González, estaba el Ministro de Hacienda, yo no recuerdo si en esa oportunidad vine como Ministro, tal vez sí, o Presidente de la... no recuerdo bien, tal vez ya vine como Ministro, en el que en una situación similar se puso de presente la realidad que nosotros administrábamos y era una limitación presupuestal que teníamos que buscar de manera conjunta para cerrar esa brecha de recursos que los dos tenemos. En ese entretanto, el tema de las concesiones estaba allí detrás con unas cifras, hoy en día están mucho

más claras, pero el tema de la obra pública del Túnel del Toyo también lo estaba; y son dos frentes en los que el país tiene fuentes diferentes para cubrirlas y mecanismos de financiación distintas, pero que en últimas en el balance se cierra con compromisos de vigencias futuras o con recursos de anualidad, con la plata y los recursos de todos los colombianos, la que pagamos por tributación o la que puede el Gobierno con su marco de gasto buscar endeudamiento. Superado el tema del Toyo, en el que yo ratifico el compromiso que ayer el equipo de Invías hizo, de encontrar el cierre financiero recuperando o acordando, digamos, un mecanismo que está en el contrato y utilizando el peaje que está allí como fuente de financiación y en un esquema similar al que estaba planteando en su momento la gobernación, buscar cómo anticipamos esos recursos pignorando ese peaje bajo alguna figura para que tengamos la caja a la que nos comprometemos como Estado, así como lo hicimos en el pasado, a honrar en los compromisos. Si fueron 650.000 más el mantenimiento de operación, aquí lo ratificamos; si eso necesita más recursos, buscamos la manera, de manera conjunta para resolverlos y para mí en lo personal, salvo las discusiones técnicas de detalle, ese tema está chuleado y creo que en eso estamos todos de acuerdo.

Ahora vamos al segundo punto o al tercero más bien, que es tal vez menos cómodo y que no se puede ver desconectado de la realidad del país frente a un modelo en el que este Gobierno sigue creyendo, en el que este Gobierno está estructurando proyectos pero que no puede desconocer la realidad que detrás de las cifras nos está, de alguna manera, nublando la visión frente al modelo de concesiones. Ya lo he dicho en otros escenarios y lo hemos dicho con números, puede que a algunos no les guste, pero prefiero colorado de una vez y no pálido toda la vida porque las decisiones que estamos tomando aquí van a cobrar factura en 4, 6, 8 o 10 años cuando ya no estemos acá; así como hoy, las que en el pasado se tomaron, están pasándonos a nosotros una factura muy dura, muy dura que hay que ponerla en evidencia. Eso creo que es lo responsable frente a Antioquia, frente al Caribe y frente a Nariño y Cauca, entre otros departamentos, porque eso es lo que en últimas en esta Comisión tiene que empezar a nivelarse en información. –No sé si está la presentación ya en la primera slider o este es el, ¿tienen un pasador?, es que, digamos, si alguien me ayuda con eso no hay problema, algo para pasar o si no que me ayuden, es que no me siento cómodo cuando alguien me tiene el control, yo creo que todos nos incomodamos con eso. Imagínense ustedes cuando el control lo tiene en la casa el esposo o la esposa, pasa algo similar ¿sí o no?, entonces aquí pasa algo similar, entonces yo...listo, entonces nos ayuda con eso.

Pasemos entonces al inicio y trato de hacer un ejercicio de inmersión, me disculpan porque seguramente mucha de esta información ustedes ya la conocen, ya la han discutido, ya la han conocido; si me repito en cosas que ustedes ya conocen me

disculpo por eso, pero creo que es importante en los términos que nosotros proponemos una conversación que termine en algo que tal vez no es de buen recibo en el norte del país, no va a ser de buen recibo en el centro ni en el sur, ni en el oriente cuando lo apliquemos, pero tiene que ver y empiezo por allí, tres elementos que la Constitución le entregó al sector para financiar la infraestructura. Presupuesto de la Nación bajo dos mecanismos, recursos de anualidad o vigencias futuras, que empiezan a entrar en el balance presupuestal de manera más incisiva y favorable para el país con los mecanismos de concesiones bajo Ley 80 y bajo 1508.

El segundo, los peajes, una fuente de pago que inicialmente buscaba cubrir costos de operación y mantenimiento, pero que la evidencia palmaria de vías más costosas y con mayores componentes electromecánicos, por ejemplo, túneles, nos está evidenciando que no cubre lo que inicialmente el Plan Maestro de Transporte Intermodal nos dijo que podría cubrir un esquema de peajes que era el 43% de los costos de la obra en un horizonte de 25 años.

Y el tercero, que por una desafortunada decisión o afortunada decisión tal vez para algunos, de las cortes sustrajo el ordenamiento la valorización nacional, valorización que debo reconocer e inclusive participé también de ello, departamentos como Antioquia han operativizado. Hice parte con un equipo consultor de KPMG del último estatuto de valorización que tiene Antioquia, acompañé las bondades y ventajas de aplicar el instrumento en Bogotá y soy conocedor de las ventajas que tiene incorporarlo como un mecanismo de pago para financiar las obras antes, durante y después porque es indudable que la infraestructura genera riqueza, además de generar competitividad y conectividad. Cualquier proyecto de infraestructura, un equipamiento como un Hospital, una universidad, no me atrevería a decir que una cárcel, pero equipamientos de salud, educación, generan valorización alrededor de los predios donde se instala, las vías mucho más y eso tiene una implicación de generación de riqueza en los propietarios de esos predios sin aplicación de esfuerzo alguno, eso constitucionalmente se llama enriquecimiento sin justa causa. Y por eso el Estado y el legislador en su sabiduría le dijo al Gobierno –usted puede utilizar ese mecanismo para que recupere la totalidad o parte de la inversión–.

La discusión que la plantea muy bien con preocupación la Senadora es, cuál fue el aporte de la Nación y cuál fue el aporte de la región para la consolidación de ese activo porque esa es una discusión que no es fácil porque si nos basamos en una hipótesis de entrada y es que el recaudo de la valorización de ese activo que ya se construyó, solamente se redistribuya y use en el departamento donde se distribuye la valorización, qué hacemos con los demás municipios de ese mismo departamento que no están en la zona de influencia o de otros departamentos y otros municipios que ni siquiera están cerca de ese corredor, eso es un principio constitucional que tiene que ver con

la equidad intergeneracional entre nosotros y la intrageneracional con los que vienen después de nosotros. Lo que no le resolvamos a ellos hoy en términos de oferta de infraestructura vial y de equidad para aportar en la competitividad, en 5 o 10 años nos lo van a volver a recriminar como en el paso, hace 2 o 3 años en el estallido social nos levantaron la mano y hoy en día lo está haciendo Chocó, lo está haciendo Cauca, lo está haciendo Arauca, lo está haciendo Nariño y creo que ahí hay una discusión que no es menor cuando el Estado ha concentrado por decisión de un Plan Maestro de Transporte Intermodal que en lo personal como técnicos acompañamos y es más, para quienes hemos sido docentes, lo utilizamos de marco de referencia de buenas prácticas de cómo se definen las inversiones de infraestructura, recoge inicialmente las obras de mayor productividad del país, obviamente todo el eje cordillerano y lo conecta con las costas. Y eso tiene un sentido y es conectar longitudinalmente el país de sur a norte y conectar las cordilleras con los puertos para generar competitividad en ingreso y salida de productos y disminuir los costos logísticos. Pero esa primera y segunda ola del Plan Maestro de Transporte Intermodal que se nos quedó colgada con los trenes y con los temas fluviales, tiene que tener un mecanismo de equidad adicional porque ya logramos conectar lo que necesitábamos conectar, con algunas fallas en algunas concesiones, pero el resto de corredores están sin conectar y eso implica una mirada diferenciada aprovechando que ya irriganos riqueza y que podemos recuperarla.

Aquí es importante también ilustrar los mecanismos con los que ese modelo concesionado y es el cuarto punto, lo vinimos construyendo y lo vinimos mejorando y esto es un aporte de nuestra sociedad en su conjunto, el legislador, el ejecutivo y el sector privado ha venido aprendiendo del esquema concesionado. Y pasamos de esquemas de primera generación con una asignación de tráfico en el que el Estado pagaba completamente eso y tenía unos costos asociados a riesgos de obra en el que empezada el recaudo y la obra ni siquiera se empezaba a construir ni se entregaba. A tercera y cuarta generación, devolvámonos al segundo cuando empezamos APP, hoy en día estamos hablando de cuarta generación y quinta generación y estamos pasando a sexta generación con proyectos que nos llevan a reflexiones distintas; estos 10 proyectos de iniciativa privada es una sofisticación de la 1508 y ahorita más adelante nos vamos a dar cuenta y aquí yo señalo a mi gremio, a los ingenieros, tal vez a los economistas, me disculpan si hay economistas acá y hay ingenieros y también a los abogados, todos hemos estado allí porque en un exceso de optimismo consideramos que en un esquema... volvamos al de veinte proyectos, creo que es aquí. Aquí cómo pagábamos las obras, aquí las pagábamos con una parte del presupuesto de la nación y unos peajes y este es un esquema relativamente saludable, ha funcionado porque la asignación de riesgos relativamente tenía unas válvulas de escape que podrían habilitar la entrada de recursos públicos y

los modelos de crecimiento de tráfico y los aumentos de peajes fueron relativamente modulados, es decir, no había un impacto importante en el incremento exponencial, como lo vamos a ver más adelante, del recaudo del peaje.

Y tenía una cascada de riesgos relativamente bien construida, que ha venido mejorando, pero en un exceso de optimismo, diría yo, y pues seguramente esto va a tener sus valoraciones y tal vez las palabras del Ministro van a ser tomadas como ligeras, pero me remito a la evidencia, pasamos a un esquema de iniciativas privadas en donde invitamos al sector privado casi que de manera autónoma a que él tomara concesiones existentes y adicionara unas obras e incorporara operación y mantenimiento y nos propusiera unos arreglos contractuales distintos y le dijimos –el problema es suyo, usted me convence, yo tal vez voy en línea con lo que usted me propone, pero el riesgo es suyo completamente. Pero ojo, usted asume esa construcción y no me puede pedir recursos adicionales porque esa es una iniciativa privada y el riesgo es completamente suyo, si va a necesitar recursos no me pregunte, aquí tenemos unos plazos y seguramente ahí podemos encontrar algo más, pero recursos adicionales no van a pasar–. Esos 10 proyectos literalmente se cubren en construcción y operación y mantenimiento exclusivamente con el ingreso de peajes y las actividades comerciales de explotación de las concesiones.

Entonces, imagínense el cambio de escenario cuando teníamos unas obras en las que el Estado tenía un compromiso importante de recursos, que puede estar entre el 55 y el 75%, estamos llegando al 99% en el caso del corredor de la variante de Estanquillo que va a ser por APP y otra en donde le decimos a los privados –cierre el modelo y convézneme de que esa iniciativa tiene cierre financiero–. Y no sé si alcanzamos a pasar al de los peajes porque esa es la primera evidencia y en esto yo no puedo ocultar las cifras, además es mi responsabilidad transparentarlas, el número de la distribución de peajes, –donde está el colorcito en azul, ahorita nos devolvemos, toca estar saltando ahí, me disculpan–, ¿qué terminó pasando?, mientras la diferencia entre el tráfico proyectado y el tráfico real en las concesiones tipo APP es mínimo, las variaciones son pequeñas, en las de iniciativa privada las variaciones son más altas, el cuadro de las tres tortas, no tengo el número de donde está...¿qué terminó pasando?, le cargamos a los usuarios de la vía todo el pago de las obras y el mantenimiento de operación; y lo más preocupante, fuimos moviendo obras que tenían un Capex del 65% y una operación y mantenimiento del 35, a iniciativas en la que tenemos un Capex obras del 35% y un OPEX del 65%, cambiamos completamente el esquema del negocio contractual y de obra y nos quedamos con unos riesgos sociales que en últimas empezaron a erosionar la instalación de los peajes, aquí está el balance. Mientras en una iniciativa privada el 37% es Capex, obra pura y dura cubierta completamente con peajes, el OPEX es de 62; mientras en APP

con iniciativa de recursos... una iniciativa pública con recursos públicos, el 56% puede ser Capex y el 43% OPEX, es decir, hay un mejor balance en obra física y en operación y mantenimiento. Estos son promedios, si las tomamos una por una, el ejercicio puede ser más descorazonador, aquí estamos hablando de promedios. Ahora volvamos a las implicaciones en los peajes, mientras en una iniciativa privada la franja de peajes está en incrementos entre el 14 y el 174 para categorías y en promedio en 48, en las APP el incremento suele ser el IPC y algunas cifras más, cifras menos, no sé si la tabla no la alcanzaron a colocar. ¿Pero qué nos está evidenciando esto?, que parte de la erosión de los recursos de la Nación está en las IP, en que la gente resiste la instalación del peaje por obvias razones, el incremento es literalmente pasar a pagar en algunas categorías cinco veces el peaje, cinco veces el peaje; en algunas es 1.5 o 2.5 veces, eso en las iniciativas de APP, en las APP no pasa porque el Estado pone un mayor esfuerzo. Todo ese recurso que en las APP empezó a erosionar el modelo, tiene que ser cubierto por la Nación y entonces en el balance, algo que en principio esperábamos se pudiera cubrir con ingreso de peajes, lo estamos cubriendo con presupuesto de toda la Nación, esa es digamos, una primera realidad del modelo, no quiero significar con esto que el Modelo no sea adecuado, es que el ejercicio de la estimación de ingresos sumado a las tensiones sociales que no permite que ciertos peajes se activen, genera en el contrato un riesgo que gira en contra del Estado y que ya ha activado tribunales y aquí me remito al tribunal de vías de luz y el peaje de Niquía.

Yo desconocía y me disculpo por eso Senador, la historia Senador Roldán, la historia de ese peaje social, pero nosotros como Estado, sobre la base de una confianza legítima y de una comprensión que en su momento hicieron del ejercicio, asumimos una incorporación de ese peaje en una concesión y cuando la concesión se iba a recibir por parte del Estado, la comunidad por seguramente ese antecedente que usted conoce muy bien y que no estaba en ese reconocimiento histórico del equipo que lo estructuró, lo vandalizó y resulta que ese peaje era fuente de pago del contrato que ya estaba en ejecución. Eso generó un tribunal, con razón obviamente el concesionario levanta la mano y dice –yo tenía una fuente de pago que no me está entrando, tienen que pagármela–, 80.000 millones de pesos aproximadamente, que siguen creciendo porque el peaje no se ha instalado. Esa factura puede llegar a ser de medio billón de pesos más, por un proyecto que en un acuerdo nación-gobernación no se cerró adecuadamente en su fuente de pago y que de manera, llamémoslo así optimista, consideramos lo de ir a absorber otro tráfico, no sé, digamos ahí habría que mirar con la ANI cuál es el soporte de esa decisión, yo lo alcancé a conocer tangencialmente mientras fui Presidente, hoy en día está generando ya para la nación una derogación de 78.000 millones de pesos más una derogación en curso que puede ser cercana al medio billón de pesos. Estos esquemas tienen detrás otro elemento y es que parte del

ingreso esperado tanto en APPs como en IPs son los que garantizan que en APPs cierre el componente de peajes para operación y mantenimiento y en IP que es lo más complejo, cubran todos los costos de construcción y operación y mantenimiento; y miren las diferencias, en promedio la diferencia entre programado, es decir, tráfico de peajes esperado y tráfico real, estamos por debajo en el 40% en promedio y eso tiene un impacto en número de vehículos y en presupuesto, en ingreso o en recaudo y es mucho más marcado en el tema de las IP. Lo que está aquí a la derecha es cuál es la diferencia entre IP y APP; mientras en la izquierda lo que más ha activado ese riesgo comercial de mayor disminución de ingreso ha sido la no instalación, la no instalación, en el caso de las IP es la franja verde que es un error en la proyección, un error no, perdón, tengo que ser preciso, una disminución en el peaje proyectado de ingreso en esas concesiones. Uno a primera vista lo que podría sugerir, hay que probarlo, es que en algunas de ellas el cierre financiero obviamente dependía de que el peaje tuviera un mayor ingreso. Y entonces los números como los modelos los podemos, como en la estadística, apretar hasta que digan lo que queremos escuchar y eso es un error porque en la práctica nosotros hoy en día estamos entrando en dos situaciones: la primera, teniendo que sacar presupuesto de la nación para cubrir un recaudo que deberían sufragar los usuarios y por el otro, generando un descontento social que aumenta la posibilidad de que los peajes, tanto en APP como en IPs que son fuente de pago no se puedan instalar. Todo eso gira en contra del Estado porque por un lado tenemos unas franjas de riesgo que son asignadas al Estado cuando se sustrae esa fuente de pago que se llama riesgo comercial en las APPs y por el otro, pongo el mejor ejemplo de un ejercicio en la proyección, Villavicencio-Bogotá, que tenía un ingreso esperado de 700.000 millones de pesos y hoy en día está recaudando 350.000 en una IP, ¿sí?, todos esos números giran en contra de la disponibilidad presupuestal que tenemos como Estado para cubrir compromisos nuevos porque obviamente en solo diferenciales de recaudo, si me ayudan con el dato, hemos tenido que girar ya a la fecha alrededor de 3 billones de pesos y tenemos pendientes de girar, aquí está, 4.7 billones de pesos; el diferencial de recaudo que está previsto para el año 8 algunos ya lo alcanzaron, otros por renegociación se fueron más tardíos, implicaba que teníamos que como Estado tener una contingencia para cubrir ese diferencial y eso iba a pasar, es decir, si el tráfico esperado no llegaba, el Estado tiene que cubrirlo y el Estado, como en Francia, somos todos. Y resulta que ese presupuesto que tenemos que destinar para esos diferenciales, 2.7 que ya pagamos más 4.7 que tenemos en curso, sale de la misma bolsa presupuestal que le destinan al sector que es de 15 billones, de los cuales el 70% ya son vigencias futuras.

Entonces es un ejercicio de tozudez, es un ejercicio de realidad financiera y de recaudo del Estado. Cuando nosotros le planteamos a la

Gobernación en su momento que queríamos discutir las obras adicionales que por eventos eximentes o porque consideramos que una vía debería tener doble calzada cuando el tráfico como lo vemos hoy en día ni siquiera alcanza lo proyectado, pero queremos construirla, se vuelve necesaria, pues tenemos que buscar la fuente para cubrirla. Y esa es una conversación de tres niveles que yo celebro que en el caso del Túnel del Toyo, comprometa con 5 billones a la gobernación, a la alcaldía de Medellín y a la nación, pero que aquí tiene que tener un mecanismo de fuente alterna que nosotros además, en su momento lo planteábamos con el gobernador Aníbal, apliquemos la valorización porque en el balance, ya hemos invertido en el Estado para construir esta infraestructura en todo el país 50 billones de pesos, y resulta que ese tercer elemento que les referí como punto cuarto, la valorización, estaba sustraído del ordenamiento, no podíamos utilizarlo, Bogotá lo ha venido utilizando, Antioquia lo ha venido utilizando, Medellín lo ha venido utilizando, pero oh sorpresa, la Nación no lo podía utilizar. Nosotros afortunadamente y en eso reconozco el trabajo de Gobiernos anteriores, dejaron los decretos y los instrumentos listos y estamos operativizando la distribución. Empezamos obviamente con un corredor que está a cargo del Inviás, que ya tiene prácticamente el 97, 98% de su construcción consolidada, que ha evidenciado unos cambios importantes en términos de usos del suelo y que ha permitido con algunas limitaciones actualizaciones catastrales, tenemos algunos reparos sobre ellas y estamos haciendo nuestra propia actualización catastral para tener los valores comerciales y sobre esa base aplicar a la distribución, pero no es solo aplicarla sino en blanco y negro con todos los departamentos para que la discusión que plantea la Senadora con toda la claridad y la sabiduría nos permita dejar cuentas claras para todos y es, cuál fue el esfuerzo del Estado para construir cada proyecto, cuando es una IP cuál es el esfuerzo del tráfico de larga distancia y cuál es el esfuerzo local para que esa distribución de recursos que puede recaudar la valorización y vuelve al departamento sea equitativa y es un poco lo que estamos proponiendo y creo que estamos en la misma línea; si el componente fue una IP, pues el tráfico de paso pudo haber pagado el 75 o el 80% del activo y el 20% es tráfico local, listo, recaudamos la valorización y el 20% o tal vez el 30 o el 40 se quede en la zona pero el resto debe ir a otra zona. Si no es una IP sino es una APP y el Estado puso el 55 o el 60 o el 70 y por recaudo o valorización, perdón, de peajes en 3 departamentos, el tráfico local participó en operación y mantenimiento, no en obra, con el 25, el 35 y el 40, pues es inicialmente la distribución de ese recaudo se quedaría ahí y el resto, el Gobierno revisará en términos de equidad cómo lo asigna. Y es lo que estamos proponiendo y tiene que ver con un ejercicio de equidad que seguramente es el mismo que hace el Secretario de Hacienda y de Infraestructura con los otros Secretarios cuando miran las necesidades de otros

sectores. Pero nosotros tenemos acá un problema, por un lado tenemos que tomar los recursos y distribuir para nuestro sector con ese recaudo, pero también hay otros sectores que han levantado la mano y nos han dicho y con razón porque al sector le pasó con los demás sectores, los que a Antioquia con los demás departamentos, hicimos la tarea primero, adelantamos unas capacidades técnicas y se crea un vehículo en APP que ha funcionado, pero los otros no tienen esa capacidad y entonces los otros Ministerios están empezando en ese proceso, les estamos dando la mano con la ANI social y ellos también nos están diciendo –oiga, de esas vigencias futuras yo también quiero tener un espacio porque tengo problemas en acueducto, en alcantarillado, tengo problemas en salud, tengo problemas en vías terciarias, y entonces todo se está yendo para allá y entonces cuando recaudes tenme en cuenta a mí–, no solamente como sector en vías terciarias y tal vez en secundarias sino también en otros sectores que demandan esos recursos.

Esa es la discusión que yo sí celebro y pues no quisiera estar haciendo la milimetría que tiene que hacer Planeación de cómo tomo un escenario de escasez y trata de redistribuir para balancear equidad en un pilar del Plan Nacional de Desarrollo que pasó por todas las Comisiones y fue aprobado, que se llama Convergencia Regional y que al interior de los departamentos también construye una realidad que seguramente ustedes están mirando desde el departamento y que los municipios también miran a través de sus comunas y es cómo distribuyo un poquitico de esperanza para todos tratando de que los que están más atrás tengan una porción más alta de esa disposición presupuestal que tengo en el año o en los 4 años, ese es el reto más complejo. Y eso tiene unas connotaciones que nosotros obviamente desde el sector defendemos porque es clave para nosotros que los contratos se tienen que honrar, que las obras deben terminarse, pero que la concurrencia de fuentes y la concertación como el caso del Toyo que celebro, tiene que ser el mecanismo para cerrar la discusión. Por eso me parece saludable y lo agradezco que este sea el escenario, pero también y eso es algo que nosotros hemos reconocido, con la gobernación los canales de comunicación venían relativamente bien contruidos y en algún desafortunado momento en el que yo no me di cuenta, la discusión empezó a volverse que la vaca, que nosotros íbamos a no honrar los compromisos cuando lo que dijimos es –no hay disponibilidad presupuestal, tenemos que revisar cómo la cubrimos–. Y esa es, digamos, como la primera reflexión porque a veces qué termina pasando y eso pasa como a veces en las entidades o en los matrimonios, uno termina peleando por algo que ya estaba resuelto, era sentarnos a conversar; ayer lo hicimos y agradecemos la tercería o la mediación, suena feo, la mediación de la Contraloría, chévere que pudiéramos hacerlo sin la Contraloría que es un poco lo que nos hemos planteado y en eso yo debo expresar mi disculpa ¿por qué? porque nosotros estamos trabajando con todos los departamentos en algo que llamamos Ministerio en el Territorio, ya

recorrimos 16 departamentos y hay un orden para cubrirlos todos y no hemos podido ir a Antioquia, esa es mi disculpa, porque obviamente por un tema de agenda y porque han entrado unos territorios priorizados por el Gobierno, hemos tenido que mover las agendas, pero en las próximas dos o tres semanas vamos a ir a Antioquia, nos sentamos y revisamos en ese cronograma cómo estamos y para nosotros sería deseable, además así lo hemos planteado, que contáramos con la anuencia y apoyo del saber hacer de Antioquia para la valorización, clarísimo.

Este servidor participó en el estatuto, en el instrumento, tenemos las reglas nacionales, el conocimiento de ustedes es valioso para empezar a aplicar el instrumento y hacer la pedagogía que seguramente va a incomodar, va a incomodar, claro, porque históricamente las vías nacionales no habían tenido la aplicación del instrumento, pero a nivel regional y subregional, la aplicación del instrumento se ha hecho, Antioquia tiene un palmarés de obras desarrolladas por valorización, Medellín también, Bogotá también y es la concurrencia de todos como en la analogía de las familias en las que el hijo que va más adelante comparte parte de los recursos cuando empieza a trabajar en el sector pública privado para que los que vienen atrás lo alcancen un poquitico más tarde pero lo van a alcanzar, de eso se trata esta discusión. La nación va a cumplir con los compromisos del 100% que tenemos con las APPs y obviamente acompañar a las IP para que temas que nosotros incorporamos y que tenían una salida fácil como el Decreto 50 los podamos modular para que no se vuelvan un tribunal, lejos de nosotros y así lo ha establecido el Presidente, además porque no tenemos cómo hacerlo y no es nuestra instrucción hacerlo, honrar los contratos, honrar los compromisos.

Y los mecanismos de renegociación y de conversación con ellos están abiertos porque no tiene sentido y aquí lo decía el Senador Merheg, que tengamos una plata congelada, son 10 billones que tenemos congelados en fiducias, en contratos que van a empezar a generar necesidades y recurso en 2 o 3 años y nosotros buscando 1.2 billones de pesos para cubrir no este año sino seguramente los próximos dos años las obras que necesitan las otras APPs que están en curso. Entonces esa es una discusión en la que nosotros hemos planteado una conversación con concesionarios, ya estamos con el Banco Mundial trabajando en escenarios porque esto es un proceso de aprendizaje. Toda la evolución de cuarta generación desde la primera ha sido una construcción de Colombia que hoy en día es vista con ojos, de alguna manera de referencia por otros países, pero que desafortunadamente y eso tiene un sentido, digamos, de eficiencia, concentrado principalmente en carreteras y uno puede en eso desde la perspectiva del sector explicarlo, si hay carreteras hay competitividad, hay conectividad, hay cómo sacar los productos y si no hay un costo logístico si competimos mejor, pero otros sectores se nos quedaron atrás muy atrás y tenemos que

apoyarlos para que su capacidad técnica y disposición de recursos avance. Entonces eso lo primero, este es el balance, sigamos a ver si podemos pasar muy rápido ya a Antioquia.

Los tribunales, que es otro problema, a la fecha 10.5 billones de pretensiones y tribunales que siguen creciendo porque cada vez que no podemos instalar un peaje, tan, entra el tribunal; cada vez que no están de acuerdo con la valoración de una interventoría frente a un evento eximente de responsabilidad, tin, entra el tribunal; y hay unos riesgos perfectamente asignado tanto en las APP como en las IP y el papel de la interventoría y del equipo de supervisión de la ANI es garantizar de que se honre el contrato y que efectivamente lo que es un evento eximente tenga un soporte, pero no podríamos partir de la base de que es que hubo un deslizamiento y el concesionario no sabía, no, eso se llama debida diligencia y desde el momento que se van a presentar a negocios de este estilo o a contratos de este estilo, hacen un trabajo detallado para presentarse porque es que este no es un contrato de obra pública, este es un contrato que en el mejor de los casos, en el proyecto, por ejemplo de Transversal del Caribe, el que está en este momento en revisión suma casi 7 billones de pesos, si no me falla la memoria, 7 o 9 billones de pesos, con un Capex pequeño y con un OPEX grande y entonces es la discusión de cuál es nuestra tarea como Estado, es tratar de que cada pesito rinda más y lo que hemos encontrado es que en el esquema de IP por la calcada de costos estamos cubriendo una financiación muy costosa, muy costosa, eso es parte de la reflexión que estamos teniendo porque además, lo que se hizo fue disminuir el alcance físico de obra nueva y estamos pagando concesiones para operar y mantener, eso ya está inventado en el Invías hace rato, se llama Mantenimiento Vial Integral y es mucho más económico que tener un concesionario que se encarga de construir, operar y mantener y que al final de que hace su obra, lo hemos visto, vende el activo y busca quien opere y mantenga porque ese no es su core de negocio y eso también es parte de la conversación que queremos sincerar porque ya tenemos esquemas en el que eso es posible que funcione y en el Valle y en el Eje Cafetero tenemos vías del Samán y está funcionando como un 5G, no, tal vez es un 6G, eso es un híbrido ahí que armo el Invías, que a mí en lo personal me encanta porque es un esquema alterno que toma las ventajas de la Ley 80, juega con la asignación de niveles de servicio y distribuye mejor los riesgos y permite que la plática rinda más.

Y entonces puedo voy a ir contestando preocupaciones como las de Mulaló-Loboguerrero, aprovechando que estamos en... ya que los eventos eximentes y... Mulaló-Loboguerrero, cuando este servidor llegó a la ANI, lo recibieron con que la propuesta del concesionario era punto ocho billones de pesos para que él reiniciara una obra en la que él tiene un riesgo constructivo que está a su cargo y un riesgo ambiental que tenía que cubrir y que no cerró y entonces era que tenía... no, yo les dije –no, yo

tengo que esperar el tribunal–, cuando un servidor público si no encuentra una conciliación favorable al Estado, el mejor juicio razonable es que el tribunal del contrato lo determine. En las APP e IP el juez del contrato es un tribunal que valora las pruebas y dictamina quien tiene razón y quién no, pues al final el tribunal le dio la razón a la ANI de que no había lugar a girar punto ocho billones de pesos y entonces ellos tenían que reiniciar el contrato; y no lo reiniciaron, no porque es que no va en contra del cierre financiero y entonces les interpusimos el proceso para que tuviera, digamos, aceleraran la decisión del cierre financiero, no lo lograron y entre tanto instauraron un tribunal y el tribunal lo primero que hace es medidas cautelares, quietos con el contrato, no se pueden imponer sanciones, nada, bienvenidos al mundo de los contratos de iniciativas privadas.

Y entonces estamos ahora en un proceso de conversación porque para nadie es un secreto que allí hay unos recursos en la fiducia, estamos hablando de 1.7 más 0.5, casi 2.3 sumando todo y que si nos vamos en un proyecto por Fases en el que ya tenemos predios y licencias ambientales, podría hacer solo con hipótesis de trabajo, esto no es concluyente, que lo desarrollemos por obra pública, desafectemos esos recursos y empecemos a hacer un ejercicio por fases y parte de ese recurso que no se va a consumir en el primer año, nos puede ayudar para cerrar, posiblemente, lo que nos hace falta en Pasto-Popayán, pero ese es el ejercicio en el que estamos nosotros moviéndonos. Entonces voy cerrando preocupaciones del Valle que también las comparto porque quiero esa tierra como quiero a Antioquia y al norte del país y a mi Boyacá como colombiano con el mismo racero, o sea, aquí tratamos de generar equidad para todos y hacer el ejercicio. Bueno, estos son los Cris, pasemos por favor.

Ahora vamos a las 4G, pero con el antecedente de que es solamente una radiografía de las cifras que tenemos, pero aquí aparecieron otros datos, 200.000 del Puente del río Cauca, etc., y nosotros inicialmente tenemos 1.2 y seguramente las solicitudes o lo que esperan que el Gobierno les acompañe hacer pues supera ese valor, es decir, más de los 200.000 del puente, aparecerán otros valores que podemos concurrir y que nosotros estamos en disposición de conversar con ustedes, eso es indudable que esa es nuestra tarea. Pero aquí en el balance coincidimos con todos de que las vías conectan el centro del país con las costas y pasan por Antioquia, determinismo geográfico, hubieran podido pasar por Arauca y Santander, no pasaron por ahí, yo les digo por qué, porque Arauca, Santander y Cesar no tiene la capacidad técnica para estructurar una conexión por ese lado, pero perfectamente uno puede llegar a la Costa Atlántica por el oriente del país, no necesariamente por el occidente, pero eso es lo que tenemos y sobre eso no vamos a discutir, es cómo lo terminamos y esos 1.2 es parte de la conversación que estamos planteando, aquí están los porcentajes, esto es de alguna manera el balance que ustedes ya

conocen, cuanto es de Antioquia, cuanto cruza por el departamento, cuanto es de otras zonas, el Capex a cuanto corresponde, cuánto es Capex y OPEX y esto es sumario, –pasemos por favor–, 129 kilómetros, 1.046 de longitud en el departamento con los 10 proyectos en ejecución, una inversión en Capex de 16 pero que si le sumamos túneles, etc., más otros proyectos nos da 20 billones para Antioquia, son las cifras, 20 billones, o sea, yo no las puedo ¿sí?, cuando sale un listado que además nos pide el Presidente y que lo armamos desde empalme para entender la diversidad de inversión y las brechas que hay que cerrar pues tenía que aparecer y lo pusimos en conocimiento de él y nos hemos apoyado en él para decir aquí hay riqueza, recuperémosla y llevemos a otros lados.

Pero no tiene nada que ver con que sean necesarias, importantes y con que hayan causado una ventaja importante. ¿El ICA que esas vías generan en dónde se queda, en qué municipios y a quiénes beneficia? Y no estamos hablando de una cifra menor. Y algo que le decía yo a la Viceministra pues en el contexto, la intersección de Primavera más los 3.2 kilómetros de doble calzada que con las cifras quisiéramos mirarlos porque si hoy en día no tenemos todavía el tráfico esperado y vamos a hacer una doble calzada, tal vez hay que aclarar en qué momento la necesitamos, eso también es sabiduría en el uso de los recursos públicos y es lo que estamos haciendo con la pero simplemente en aras de la conversación, medio billón de pesos aproximadamente, 650.000 que están aquí en el balance. Al corredor Medellín-Quibdó, a ese corredor en su totalidad, 182, el Presidente le asignó medio billón y aquí en una intersección y 3 kilómetros estamos asignando 600.000 o estamos buscando 600.000, es un poco lo difícil de la terea nuestra. Cómo explico yo frente a un representante del Chocó o a un alcalde o a la gobernadora que mientras en 3.2 kilómetros y una intersección, nosotros tomamos recursos del Estado, de todos e invertimos 600.000 y en 182 kilómetros invertimos menos, eso no es fácil de explicar, tal vez entender sí, pero esa explicación a un campesino pobre en el Chocó que no tiene como conectar sus... ¿sí? Y sumo a eso otro ejercicio que no es menor, 8 billones de pesos nos demandan las vías terciarias, nosotros esperamos que parte de ese recurso se pueda recaudar de la valorización y llevar a esas zonas, es parte de lo que estamos revisando en un flujo de tiempo. Pasemos por favor.

Este es el balance de lo que a la fecha tenemos, 1.2 billones de pesos, entonces vamos a hacer una cuenta un poco más, 2 billones de pesos más 1.2, 3.2 billones de pesos para Antioquia; qué tal que los otros 31 departamentos, en términos de una acción popular o estatutaria le digan al Estado –por derecho a la igualdad, yo le pido al Gobierno que me asigne el mismo tratamiento presupuestal que le ha asignado a Antioquia–, 3.2 billones de pesos para los otros 31 departamentos, esa no es una conversación cómoda pero son los números y sé que todos al interior de sus departamentos tienen la misma complejidad y

yo considero porque lo he vivido, al Secretario de Hacienda y al de Infraestructura y al de Planeación de cómo distribuye y esta es la conversación que estamos planteando y pues es la realidad de nuestro país, con un ejercicio en el que tomamos la delantera porque hay los proyectos y porque tenemos la capacidad técnica como sector, los otros no lo tienen y llega el momento en que levantan la mano porque hay razón en que el reclamo efectivamente emerja porque en últimas todos somos frente a nuestra Constitución tratados en igualdad, eso es lo que en últimas nuestra Constitución nos invita a hacer.

Pero hay una mirada preferencial por los más vulnerables. Y pongo otra referencia del corredor San Juan-Chachagüí, 15 kilómetros que se sustraen para el corredor Pasto-Catambuco- urbano, esos 15 kilómetros conectan la frontera de Ecuador con el resto del país, son 15 kilómetros que en el balance estaban costando 250.000, la mitad de lo que estábamos pidiendo para Primavera, para una conexión internacional de 15 kilómetros que abre un mercado con el Ecuador que gira en dólares también y eso es un poco, en esta Comisión y yo agradezco y celebro que aquí pongámoslos números porque es en esta Comisión donde la discusión de esa asignación presupuestal y de la disponibilidad de fuentes se ambienta y obviamente también el sentido de equidad como país y creo que es importante porque claro, cuando emerge Pasto-Popayán, la estimación de la inversión, cuando necesitamos las dobles calzadas porque eso también tiene un ejercicio de gradualidad, es de 25 billones de pesos aproximado, por APP, modelo APP son 25 billones; lo que estamos planteando es un es un esquema mixto en el que hacemos un tramo por APP porque tiene más tráfico, 4.000 vehículos, eso relativamente nos da el 2% de ingresos por peajes, el 98% restante va a ser presupuesto de la nación.

Y el resto de etapas, vamos a mirar con Inviás con esquemas de vigencias futuras cómo los vamos faseando, pero ese faseo, ¿de qué depende?, de la demanda de tráfico, eso es lo que hacemos los ingenieros de transporte, tratar de que lo que construyamos sea lo que efectivamente necesitamos. Pero debo señalar que en el pasado en varios tramos de unidades funcionales y en varios corredores esas proyecciones se nos quedaron por debajo y entonces se nos olvida en el ejercicio de uso de recursos, de todos, que uno tiene que ser ácido con sus modelos, tiene que ser crítico porque el exceso de optimismo hoy lo estamos pagando ¿saben cuánto nos vale? 7 billones de pesos. Y esa es una reflexión y pregunta a los estructuradores, que después de que cierran los modelos y tienen sus primas de éxito se olvidan de sus proyecciones y aquí nos están pasando factura a todos los colombianos.

Pasemos por favor, 1.2, un tema adicional en la Pacífico 2 de 26.000 millones de pesos, eso nos da casi 1.4. Pasemos por favor, esto es los peajes que están operando que hay relativamente unos que ya están en funcionamiento, otros que no, pero la tensión con comunidades sigue latente, pasemos

por favor. Esta presentación, Presidente, pues queda para que ustedes la tengan junto a las respuestas que dimos, yo ahorita le paso el micrófono, si me lo permite Presidente, a la Viceministra y al Presidente de la ANI, la Viceministra en su doble función, como Viceministra y Directora del Invías y al Presidente de la ANI, nos acompaña también el Subdirector de Invías que pues han estado obviamente atentos a este ejercicio. Aquí están, digamos, los tráficos reales de los estructurados, ¿cuántos verdes ven?, el 30%, el 70 está en rojo, eso es señal de que el tráfico que esperábamos todavía no llega y estamos pagando ese tráfico a los concesionarios, cada vehículo que no pase, él me lo devuelve en cobro y tenemos que cubrirselo. Al año 8, si de aquí al año 13 en cada concesión los horizontes son diferentes en cuanto a la fecha de materialización, pero son DR8, DR3 y DR25 O 23, 18 perdón, nos van a cobrar ese valor y entonces lo que queremos con ellos es en blanco y negro decirles –mire, las proyecciones iniciales están descalzadas, difícilmente eso se va a alcanzar en el tiempo, revisemos–, eso es responsable, lo demás es seguir tirando el balón hacia adelante y que en la siguiente administración ustedes tengan el problema magnificado, pero es una conversación que no es cómoda con ellos, pero que tenemos que darla y tenemos ahí unos advisor que nos están ayudando. Pasemos por favor.

Este es el balance de lo que hemos girado DRs en los corredores de Antioquia, 2.7 de los cuales ya giramos 1.2, luego necesitamos 1.6 para completar ese diferencial de recaudo, entonces vamos por 1.4 más 1.2 más 600, 3.3 billones de pesos más o menos; 1.4 que es lo de los proyectos de estas vías sin completar, 1.2 que necesitamos de recaudo, eso da 2.6, más lo que acordamos para Toyo, 3.2, sin contar las necesidades que en la conversación que tenemos con la gobernación y los municipios nos emergen, sobre las cuales queremos encontrar, ya lo hemos encontrado, un mecanismo de cofinanciación.

Proyectos no concesionados, ahí está el detalle del Toyo, que ya para mí esto está chuleado, esto es Capex y OPEX, el Túnel, etc., en este creo que ya hay una luz verde que nos permite avanzar. Pasemos que ya estamos terminando.

Y este es, digamos, como el balance que tenemos de lo que, en inversión nación, sin contar los adicionales. Pasemos, creo que esta ya es la última. Esto ya es el balance de los recursos, 1.8 billones es lo que tenemos de balance, que detalles técnicos o algo lo miramos con los equipos. Pasemos por favor. Ah bueno, otros recursos que estamos cofinanciando que también los vamos a honrar, todo el tema de masivos, lo que tenemos con Metro, MetroPlus, lo que está con cables, etc., eso está garantizado, o sea, eso está ya, eso lo hemos venido honrando y estamos en disposición de acompañar nuevas iniciativas utilizando fuentes alternas porque obviamente todo el componente férreo es parte de la apuesta que este Gobierno quiere implementar y en eso hay conversaciones con gradientes diferentes por nivel de maduración de proyectos, pero en los que

indudablemente en la conversación con Antioquia, al igual que con los demás departamentos sigue abierta. ¡Ah!, eso hubiera sido perfecto desde el inicio. Pasemos.

El sector transporte, este es el balance de nuestro reto, muy rápido, tenemos una inversión esperada de 140 billones que conjuga presupuesto de la nación, endeudamiento y vigencias futuras y que tenemos que mirar cómo lo cerramos, y presupuesto propio, por ejemplo, de Aerocivil, etc., etc.

Y aquí está todo lo que tenemos en cada sector, aquí se involucra Plan Plurianual, entonces cuando uno mira 1 billón o 1 es marginal, pero entonces son proyectos de acá que no se van a poder hacer si no nos sumamos en esfuerzo con los dos o si no encontramos una fuente que oxigene lo que hoy en día tenemos que está cerrado. Con un tema que adicionalmente incorporo en la conversación y que también emergió en las inquietudes es el tema de ACPM, el tema de ACPM ya lo vimos con gasolina, le generó al país un déficit y somos conscientes de que esa contención del aumento ha tenido un menor impacto en aumento de la inflación, pero obviamente estamos dejando de percibir venta de ese producto a niveles internacionales por subsidiar un valor que en principio no lo asume el transportador, lo asume quien consume el producto o quien usa el transporte. En esa conversación hemos entrado nosotros y hemos hecho las salvedades y les agradecemos e insisto a los transportadores que se abroguen esa defensa pero realmente el destinatario final de ese aumento no es el transportador, es el usuario de a pie, el que paga el flete o el que paga el transporte y eso tiene un efecto que nosotros estamos modulando, ese aumento en términos inflacionarios es menor pero es una discusión en la que nosotros somos, llamémoslo así, como un acompañante porque tiene que ver con Hacienda, Ministerio de Minas frente a política de impacto fiscal y frente a política de combustibles. Pero estamos hablando de una conversación que, en el pasado, solo en gasolina le costó al país casi 70 billones de pesos y que aquí sigue creciendo en el número, claro, en el actual periodo, que lo hemos venido ya se alcanzó la paridad, pero todavía, ahí está todavía Hacienda haciendo su gimnasia, pero vamos, digamos en ese camino.

Pasemos, creo que ya; ah bueno, el Marco Fiscal que es la otra discusión, estos proyectos de alguna manera lo que consultan es la capacidad de ingreso a futuro del Estado, es decir, nosotros todos los que estamos aquí estamos tomando decisiones por nuestros hijos y sus familias porque las APP se financian a 20 y 25 años, es decir, estamos tomando decisiones por muchachitos y muchachitas que aún no han nacido y resulta que ya no tenemos cupo, si no encontramos otra fuente para cubrir solo las necesidades del sector, vamos a quedar sin cómo mover el aparato de infraestructura y a eso hay que sumarle lo que otros sectores están levantando la mano a decir –oiga, si ustedes han hecho infraestructura por APP, por qué yo no puedo hacer saneamiento básico y PTAR con APP, por qué yo no

puedo hacer universidades con APP, por qué yo no puedo hacer hospitales por APP y pues tienen razón porque el cupo es para todos, se han hecho sedes de la Fiscalía por APP pero obviamente la ventaja del sector, robusto en su ecosistema de financiadores, estructuradores, de necesidades de infraestructura que los departamentos y municipios han construido con un Plan Maestro Intermodal que marcó muy bien las dos décadas e instauró los mecanismos y en un ecosistema saludable pues tomó ventaja. Pero pues el país que ve esto con otros ojos, nos está viendo un poquitico mal como sector, o sea, ustedes no saben lo que yo siento cuando me siento en los comités de gobierno, perdón la redundancia, y yo tengo 15 billones de pesos de un presupuesto de 96 billones de pesos y todos me miran como...pero es que eso es lo que viene y lo que necesitamos, pero los otros con presupuestos de medio billón, de 200.000 y con necesidades en todos los territorios.

Entonces, cuando uno mira en términos de equidad sectorial, esa decisión que nosotros acompañamos porque obviamente dota de infraestructura, pues dejó a los otros sin espacio, y entonces por eso tenemos municipios sin agua, por eso tenemos problemas de cobertura en salud con hospitales de segundo y tercer nivel y están levantando la mano para decirme –oiga y de ese cupo déjeme un espacio– y entonces nosotros estamos diciendo –y qué hacemos con los trenes, y qué hacemos con el recurso adicional que falta y qué hacemos con Pasto-Popayán–. Y entonces Hacienda y DNP están tratando de cerrar esos números, tal vez por eso nos hemos demorado en el marco fiscal que es el ingreso esperado de los próximos 25 años y en el marco de gasto que es la disposición para los próximos 3 años que es nuestro gobierno para concretar estas apuestas. Nosotros estamos listos, los estudios en fase 2 para abrir la APP están listos, tenemos otros proyectos allí, Villeta-Guaduas, que yo cada vez lo veo más lejos por justamente esto, porque ese recurso de Villeta-Guaduas, de pronto me dice Vivienda –lo voy a consumir para hacer 300 acueductos en tales municipios– y cómo pongo yo a competir un cuello de botella de 15 o 20 minutos más con un problema de suministro de agua potable, no tengo cara para hacerlo, esos son los básicos para que la población subsista, lo demás son mayores tiempos, listo, tiene un impacto en la tarifa y en el costo logístico no baja al 18 sino al 19, pero esa es la discusión y la conversación que en los Consejos de Ministros ambientamos.

Pasemos, creo que ya estamos terminando. Este es el marco fiscal, el que nosotros estamos buscando con renegociación bajar un poquitico para liberar parte de ese marco para que otros sectores lo consuman y en el otro, valorización que está creo que, planteado allí, creo que no está, que estamos esperando activarla porque ahí hay una fuente fresca que esperamos, esperamos no, tiene aplicación en el sector, pero no implica que no se pueda aplicar a otros sectores. Porque en últimas fue en un momento el Estado el que tomó la decisión de invertir los recursos de todos en un sector, en el 95%, en el 98%

y en los otros sectores en el 2% y ahora dice –listo, recuperar riqueza de la que generaste y me pones la plata acá y yo te voy diciendo cómo la distribuimos–, porque es que en últimas, esa plata que nosotros administramos es del Estado, no es del sector; la riqueza que generamos con las obras del sector las generó el Estado con su esfuerzo allá y cuando el Estado recauda dice –listo, el recurso viene a mí, cómo lo distribuimos– y esa es la conversación con Hacienda y Planeación que estamos ambientando. Creo que ya con esto terminamos.

Ah bueno, escenario de trabajo, pasemos, que creo que el primero ya está cubierto, pero tenemos todas estas fuentes, esto es lo que les vamos a presentar, esto es un, como es que se llama, los muchachos hoy en día...spoiler de lo que les vamos a presentar en la reunión con la gobernación, qué fuentes alternas tenemos para cubrir entre los dos la cofinanciación, obras por impuesto, valorización, regalías, titularización de peajes, que nos reciben unos tramos, perfecto, los reciben pero sin fuente, no hay peaje para eso, te lo devuelvo porque esa es la otra conversación. Un activo construido, lo chévere es recibirlo ya para simplemente operar y mantener y recibir todo el recaudo, y entonces ese recaudo se va el 25% para ¿y el resto?, ah! para obras y no ve que ese activo se construyó con el esfuerzo de todos los colombianos. Y eso es lo que nosotros queremos en blanco y negro, porque no nos sentiríamos cómodos teniendo esta conversación con Cauca, cuando le digamos –es que todo el recaudo de la se quedó en Antioquia– porque Cauca va a decir –pero un momentico, yo también tengo necesidades y resulta que no me han mirado con esa misma generosidad en los últimos 15 años, solo hasta ahora me van a poner Pasto-Popayán, y es más, me deben 15 kilómetros de San Juan... esos 15 kilómetros de la comunidad de San Juan, etc., y ese es un poco el escenario que nosotros movemos. Creo que con esto ya terminamos, yo les agradezco por un lado las garantías, Presidente, y a todos por escucharme, si soné muy pedagógico me disculpan, pero la docencia la traigo en las venas y prefiero usarlo así para que todos quedemos con la misma información. Cualquier inquietud, estamos con la mejor disposición, yo le pasaría el micrófono al Presidente de la ANI y después a la Viceministra para que cerremos o como lo considere Presidente, para cerrar el debate o para lo que usted considere. Perdóneme.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A nosotros nos han surgido algunas inquietudes con respecto a la intervención suya; vamos a darle, doctor Nicolás, el uso al Director de la ANI y ya después reabro los micrófonos ¿les parece?, ah bueno y a la...su exposición fue muy clara; si la Directora de Invías va a aportar algo adicional, bienvenida su intervención también entonces. Entonces, primero usted apreciada Directora. Es costumbre, señora Viceministra, que no intervengamos nosotros desde

esta posición, entonces le pido el favor que pase al atril. Hay que guardar aquí la tradición.

**Señora Directora General del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctora María Constanza García Alicastro:**

Bueno, muchísimas gracias Presidente, un saludo a todos los presentes, Vicepresidenta, a mis compañeros, a los diferentes Senadores y a las personas que ya han hecho uso de la palabra. Yo me voy a tomar solo, Presidente, cinco minutos, quiero hacer algunas referencias y claridades en específico a temas presupuestales, yo también celebro que estemos justo en esta Comisión, en la Comisión Cuarta, que es una de las Comisiones Económicas, porque desde el año pasado cuando estuvimos revisando el presupuesto de esta vigencia 2024, oyes tuvimos la oportunidad de revisar cuáles eran las cifras y me voy a tomar un momento para poder también hacer un blanco y negro frente al tema del Invías, yo creo que ya está claro el tema del Túnel del Toyo, como dijo el Ministro ayer, por convocatoria de la Contraloría hicimos presencia en el departamento, recorrimos las obras y en 15 días debemos entregar a la Contraloría Delegada de Infraestructura el cronograma de cómo vamos a concurrir y cómo vamos a ejecutar los recursos para poder culminar estas obras. Pero sí me parece importante dejar sobre la mesa cuál es la realidad también del Invías, el Invías es hoy una entidad de 4.3 billones de pesos, que representa el 35% del presupuesto asignado al sector transporte; y como lo dijo el Ministro, este sector hoy, en inversión tenemos 98 billones de pesos para todo el país y este sector hoy representa el 14%, 14.15% de esos recursos y esto es lo que el Invías hoy representa. Entonces yo quiero dejar sobre la mesa también y en este ejercicio de los recursos adicionales, solo para que ustedes tengan una referencia de ese presupuesto del Invías quien debe administrar 10.200 kilómetros de red vial de este país que hoy se enfrenta a una realidad y es el estado de la infraestructura, cuál es el estado de los puentes de nuestro país, más de 1.800 puentes que no han tenido un mantenimiento adecuado y que hoy también necesitamos empezar a mirar dónde están los recursos para poder atender esta infraestructura. Una infraestructura, además, que se está viendo golpeada permanentemente por los efectos del cambio climático, en este momento la red vial del Invías tiene 130 pasos operando a media calzada porque hay pérdidas de banca, entonces estos recursos que se asignen al Invías, en un alto porcentaje se deben ir a mantenimiento. El Invías es una entidad ejecutora, en la medida que se le asigne recursos prioriza las inversiones y lleva las inversiones a donde el país las necesita. Hoy los recursos y para que sigamos hablando del Túnel del Toyo, el 8% de los recursos hoy del Invías, 340.000 millones están comprometidos con el Túnel del Toyo y lo hemos dicho de todas las maneras y es –vamos a honrar los compromisos, todos los compromisos que tenemos en vigencias futuras–. Pero no es solamente los recursos del Túnel del Toyo, en Antioquia en este momento estamos ejecutando 34 convenios

con gobernación y con alcaldes que hoy tienen en la vigencia de este 2024 más de 160.000 millones de pesos ejecutando. Tenemos otros proyectos, ustedes lo han mencionado, el intercambiador de Niquía y de Bello, 280.000 millones. Entonces no es solamente estos recursos, sino también cerca de 1 billón de pesos con recursos al año 2030 y ahí aparece otro instrumento que estamos trabajando desde el sector, que nos lo han pedido muchísimo y es la posibilidad de adelantar vigencias futuras, el Invías también tiene vigencias futuras, 1.7 billones de pesos en vigencias futuras, 58 proyectos que atienden más de 4.000 kilómetros de nuestra red vial nacional y estamos revisando para que obras como el intercambiador de Niquía y como el intercambiador de Bello, podamos adelantar esas inversiones a través del mecanismo de vigencias futuras, entonces esa también es la realidad que hoy tiene el Invías en el caso, Senadora Liliana, efectivamente el tramo de Pasto-Popayán, 6.5 billones de pesos que vamos a fasear y a ejecutar hasta el año 2030 para estos 169 kilómetros. Pero solo quiero cerrar y es, y me uno a las palabras del Ministro, Presidente, Vicepresidenta, y es el tema presupuestal, ustedes acaban de ver nuestros cupos fiscales, nuestro marco fiscal de mediano plazo y en la medida que nosotros logremos y aquí vamos a tener que ser todos supremamente creativos para lograr hacer concurrencia de fuentes, encontrar nuevos recursos que nos permitan seguir ejecutando la infraestructura que el país necesita, pero como dijo el Ministro también, entendiendo las otras prioridades de otros sectores que tiene nuestro país.

Y cierro simplemente con una referencia a otras obras aquí, vamos a entregar a través del Invías un reporte tanto para el departamento de Nariño, para el Valle, para el Cauca, qué obras adicionales se están ejecutando desde el Invías, pero cierro con el dragado de Buenaventura, me parece importante comentarles, en esta vigencia 25.000 millones para sacar licencia ambiental, para hacer consultas y poder avanzar en la profundización del canal de acceso del dragado de Buenaventura. Y ya para finalizar, una vez logremos ya con la gobernación cerrar, pues cuál va a ser nuestro acuerdo para poder finalizar las obras, estaremos comunicando también a la Comisión pues cuál es finalmente nuestro plan de trabajo en el caso del Túnel del Toyo y esperamos, Senador, ya en las conversaciones del presupuesto 2025, volver a poner en blanco y negro pues la realidad presupuestal del país y cómo vamos a poder hoy y lo dijo el Ministro muy bien, para nosotros la valorización es la fuente que nos va a permitir a nosotros seguir avanzando en las infraestructuras que necesita hoy nuestro país y creemos firmemente en que logremos esta valorización, logremos operativizarla y poner este recurso en el presupuesto de nuestro sector. Eran esos puntos Presidente, creo que el Ministro fue muy claro en su exposición, pero quería dejar estos puntos. Muchísimas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias señora Viceministra. Tiene el uso de la palabra el Presidente de la ANI. Recuerden por

favor el tema de Unidad Funcional 2, bypass y el acuerdo en que vienen avanzando, que nos habían dicho desde diciembre que muy seguramente en febrero estaría ya definido y ha pasado el tiempo y no ha habido razón de eso.

**Señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Francisco Ospina Ramírez:**

Muchas gracias señor Presidente, señora Vicepresidente, muchas gracias a todos los honorables Senadores, Representantes, Alcaldes, representantes de las regiones, señor Ministro, señora Viceministra y todos los invitados a esta mesa. Muchísimas gracias por el espacio para poder hablar, yo creo que, en gran medida, el contexto general de las concesiones, el señor Ministro lo dice de una manera muy clara, con datos, con números, yo no me quiero centrar, quiero tratar de dar una información adicional a todo lo que han comentado, precisamente para esta alocución tenga un valor. Pero no quiero dejar de dar un dato, solo para que tengamos alguna referencia global de lo que significa parte de lo que estaba comentando el señor Ministro. El presupuesto de inversión de la ANI en el año 2024 son 5.9 billones de pesos, ese presupuesto si bien de esta bolsa no salen los recursos de los que voy a hablar, solo por tener una referencia de lo que implican todas esas cosas que hablaba el Ministro, en solo dos contratos de concesión que tuvimos, de todas las concesiones que tenemos que hacer los pagos de los diferenciales de recaudo en el año 8, autorizamos el pago de un poco de 2 billones de pesos, es decir, el 33...el equivalente es otra fuente de recursos, el Fondo de Contingencias, pero el equivalente al 33% del recurso de inversión de la ANI se fue en el pago de dos diferenciales de recaudo de solo 2 concesiones, ese es el gran impacto que tiene financieramente para el sector pues todo este fenómeno que el señor Ministro estaba comentando.

Voy a explicar muy rápidamente en contexto cómo funciona un modelo de concesión, el modelo de concesión, el modelo de APP nace de dos orígenes, nace de una iniciativa pública y una iniciativa privada donde o el estructurador es el Estado, o el estructurador es un privado, este estructurador encuentra que hay una posibilidad de inversión en una determinada zona por los motivos que él encuentre; si es el Estado, hace toda su maduración del proyecto a fase 1 y a fase 2 y lo saca a un proceso de licitación, ese proceso de licitación lo puede ganar un privado, cuando lo gana ese privado pues inicia la fase de preconstrucción, es aproximadamente un año dependiendo de la complejidad del proyecto, en esa fase de preconstrucción lleva los estudios a nivel de detalle, los estudios de diseños a fase 3 y posteriormente inicia una fase de construcción, dura unos 4 o 5 años y de ahí en adelante empieza la fase de operación y mantenimiento. Ahí en esa fase de operación y mantenimiento los proyectos pueden ir a 25 años, 20 años dependiendo el modelo financiero y técnico que se haya acordado entre el Estado y este privado. ¿Esto por qué es relevante comentarlo?,

porque normalmente lo primero que ocurre después de que el proceso es adjudicado, es que empieza una fase de preconstrucción donde ahí se pueden empezar a materializar ciertos riesgos porque ahí es donde se piden, por ejemplo, las licencias ambientales porque ahí pueden surgir temas de consultas previas porque ahí se pueden dilatar los inicios de los proyectos y ahí se puede perder en muchos escenarios el equilibrio financiero o el cierre financiero que ya se había encontrado para ese proyecto, incluso después de haber sido adjudicado.

Una vez se cierra toda esta parte social, toda esta parte predial, ambiental y demás e inicia la construcción, 4, 5, dependiendo la escala del proyecto, hasta ahí normalmente no se han empezado a ejecutar o a cobrar peajes porque esto se hace una vez se hace el cierre de la unidad funcional, se entrega la unidad funcional dependiendo de la generación misma de las concesiones, estoy hablando específicamente de cómo ocurre con las 4G, ahí empiezan a cobrarse los peajes y ahí inicia una nueva problemática social porque las comunidades perciben –oiga pero si ya hay obra, usted no me está generando nada, ya la obra está ahí, si ya la pagaron, usted por qué ahora viene a generarle un beneficio a unos concesionarios–, sí, ya la comunidad entiende o cree que ahí existe ya una obra paga por el Estado. Lo que ocurrió antes de todo esto es que los concesionarios tuvieron que hacer un trabajo de financiación, muchas veces normalmente son financiadores internacionales para cubrir todo este Capex, para poder hacer unas obras que no nazcan en gran medida de un presupuesto general de la nación y es lo que diferencia en gran medida este modelo de concesiones, es decir, uno tiene que entenderlo como una integralidad, como un ciclo de vida de un proyecto que nace desde una iniciativa privada a una iniciativa pública y que cualquier distorsión que se le pueda generar durante la vida del proyecto pues va a tener un impacto que nos lleva, precisamente a los 25 tribunales que el Ministro nos contaba ahorita.

Voy a ir respondiendo, voy a ser puntual con algunos de los puntos que tocaron en las intervenciones, respetada Senadora Aída, creo que es relevante comentarle precisamente que todas estas modificaciones contractuales se deben a lo que hemos venido hablando. Cualquier deslizamiento, cualquier situación social, cualquier no entrada en operación de un peaje, cualquier situación que distorsione el modelo, lleva a una serie de modificaciones que se acuerdan en un acuerdo de voluntades con otrosíes que, pues naturalmente lo ideal sería que nunca existieran, pero es una realidad de nuestro modelo y una realidad de nuestra geología y voy a tratar muy puntualmente con Pacífico 1 para ejemplificar lo que estoy diciendo.

El contrato de concesión Pacífico 1 hoy va al 96.4% de avance, eso se refiere a los kilómetros que deben estar pavimentados en condiciones de seguridad, de acuerdo a los estándares técnicos de la Unidad Funcional y le faltan unos tramos en la

Unidad Funcional 1 y en la Unidad Funcional 2 que son bien complejos de que vayan a terminar particularmente los de la Unidad Funcional 1, que ya me voy a referir a ellos. La Unidad Funcional 2 tuvo un deslizamiento, un derrumbe en 400 metros, acá el concesionario solicitó el reconocimiento de una causal eximente de responsabilidad, quiere decir que el concesionario a su entender considera que ese deslizamiento se da por una causal diferente a una falta de previsión o unos, digamos, en los diseños unas consideraciones que ellos tienen que no me quiero referir muy ampliamente a ellos porque hace parte en este momento de una discusión; y la Agencia dice –no considero así, yo considero que esto fue un tema que usted debía prever desde sus diseños, así que no hay un acuerdo inicial sobre ello y usted tiene que avanzar con su unidad funcional–.

Por la ley, las unidades funcionales se reciben una vez toda la unidad funcional esté completa, en condiciones de seguridad y en las condiciones técnicas en las que fue considerada, es decir que por estos 400 metros y por la discusión que existe con el concesionario sobre esa causal eximente o no de responsabilidad que tuvieron ellos, no es posible en este momento recibirla. No obstante, ayer tuvimos una discusión con el concesionario, el lunes esperamos continuarla porque una alternativa que se llama puntualmente una... bueno, se me perdió el sitio pero es una aceptación parcial sin una apuesta al servicio, es decir, que no la estamos recibiendo para ponerla al servicio, la estamos aceptando parcialmente, la estamos habilitando parcialmente y esa es una posibilidad que si hay voluntad del concesionario, voluntad del Estado, es probable que la podamos consolidar y en esa discusión estamos en este momento con el concesionario. Sinifaná hace parte de la unidad funcional 1, aquí tuvimos un deslizamiento de gran magnitud, entonces mire otro ejemplo de una modificación muy sustancial al contrato, acá tuvimos un deslizamiento de gran magnitud y acá se genera, eso fue en el 2019, se generó la necesidad de establecer nuevos estudios y diseños.

La interventoría objetó los estudios y diseños, la interventoría considera que los estudios y diseños son sobredimensionados frente a la intervención que hay que realizar ahí y esto nos lleva a un amigable componedor para que ese amigable, un tercero, defina si realmente hay una sobredimensión o no de esos diseños. Una vez eso se surta, acá viene la gran complejidad de los recursos porque hoy esa obra no consideró 580.000 millones a precios del 2019 sobre ese bitonel, entonces ahí va a venir una nueva discusión que se nos sale en este momento a nosotros de las manos, traídos esos 580.000 millones a precios del 2024, creo que no va a ser menos de 750.000 solo con indexación, cuánto valdrían esas intervenciones para poder terminar Sinifaná. Y adicional, también comentar que las obras se prevén que duren 4 años en ejecutarse desde que se acepte los estudios y diseños hasta que estén terminadas. Intercambiador de la Primavera, ese es un tema básicamente de diseños, 130.000 millones a precios

del 2021 una vez se prevea una asignación de recursos bien sea para que ejecute el Invías o ejecute... si cabe dentro del marco del contrato de concesión, que lo haga la concesión, 130.000 millones a 2021, tenemos que traerlos a valor presente y ahí subirá un poco. El intercambiador de Primavera también tenemos 630.000 a precios del 2021, todos estos temas terminan siendo temas financieros, así que nosotros de nuestra parte con toda la disponibilidad para avanzar en ellos en cuanto se puedan adjudicar los recursos. Les quedé debiendo el término, se llama puesta a disposición anticipada, es diferente a la entrega de la unidad funcional, eso es lo que podríamos hacer con los casi 14 kilómetros de la Unidad Funcional 2 de Pacífico 1 y en esa discusión, el lunes esperamos avanzar con la concesión.

Senador Roldán, le quería comentar que, en esta nueva generación, que no la hemos bautizado aún, de estructuraciones de iniciativas públicas que estamos haciendo la ANI, ya hemos identificado más de 320 mejoras frente a las generaciones pasadas. Digamos que las 4G suenan bastante porque lo que ha venido ocurriendo es que la uno, la dos y la tres ya están en operación, ya están en mantenimiento, digamos que ya acabaron las obras, las 4G son las que están o en controversias porque no arrancaron, como ocurre específicamente con Mulaló y Loboguerrero y voy a hablar de una vez de Mulaló y Loboguerrero, estas obras debían haber terminado... el contrato se firmó en 2015, debían haber terminado en septiembre del 2021 y a hoy en intervención de obra no hay un avance, o sea, estamos a 0% en avance de obra. En su momento se materializaron riesgos ambientales y mientras se conseguía zanjar los asuntos ambientales, pues se perdió el equilibrio económico del contrato y hoy ese contrato está en discusión de una eventual terminación porque no pudo arrancar, reitero, hoy ya por temas que no tienen el equilibrio económico para el...

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Señor Presidente, me da mucha pena interrumpirlo y acosarlo, reconociendo el gesto que tuvo la Cámara de Representantes de permitirnos adelantar este debate hasta la 1 de la tarde y posibilitar que ustedes estuvieran aquí escuchando las inquietudes de todos. Me acaban de informar que allá los están esperando a ustedes, le ruego el favor de concluir y dos intervenciones, la suya y la del citante y la de la doctora Aída, muy breves para que honremos el acto de generosidad, Aída, que tuvo la Cámara de Representantes y los Representantes citantes, el Representante Espinal y los demás, ah bueno y la doctora Liliana claro. Los citantes inicialmente y le entrego el uso de la palabra Doctor Nicolás. ¿Le parece?, muy corticos todos. Adelante Doctor Francisco.

**Señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Francisco Ospina Ramírez:**

Mulaló-Loboguerrero pues ya es un contrato que en este momento financieramente no tiene cierre, las

discusiones con el contratista...tenemos 1.8 billones en fiducias porque el Estado ha ido cumpliendo sus obligaciones y pues la discusión en este momento es la eventual terminación de ese contrato, estamos con el concesionario en esa discusión. Popayán-Santander debía haber terminado en 2020, por licencias ambientales y consultad previas arrancó en el 2022, vamos al 25%, esperamos que termine en el 2026. Timbío-El Estanquillo, 7.8 billones a precios del 2022, hoy por lo menos son 9 billones si hacemos una indexación, 101 kilómetros 14 túneles, 18 kilómetros de túneles, en este momento se encuentra en valoración de obligaciones contingentes en el Ministerio de Hacienda, es decir, que si tenemos el espacio fiscal pues seguramente esto en el segundo semestre pasaría a un proceso de publicación de los pliegos.

Los recursos de las fiducias muy rápidamente, el modelo de concesiones exige que se vayan haciendo unos giros a las fiducias, esos giros van soportando financieramente la financiación que le dan a los concesionarios para que ellos tengan unas tasas de interés particulares, una garantía de los Estados y en esa discusión pues seguramente muchos recursos se han quedado estancados en unas fiducias porque no pudieron arrancar las obras. Pero pues el Estado ha cumplido con sus responsabilidades. Por poner un ejemplo, en esta Unidad Funcional de Pacífico 1 tenemos cerca de 800.000 millones en fiducias, o sea, no es falta de recursos para Pacífico 1, los recursos están en la fiducia, lo que pasa es que ellos no los pueden tomar hasta tanto no se reciban las unidades funcionales.

Bueno, yo creo que acá comentamos lo que debíamos comentar, si se me queda algo pues las puertas de la ANI están siempre abiertas, quiero acortar un poco acá los comentarios, abiertas y siempre dispuestos a avanzar y a comentar cuáles son las complejidades porque indiscutiblemente esos proyectos solo salen adelante si tenemos una convergencia de voluntades desde lo político, desde lo social, desde las regiones, desde el trabajo de los alcaldes, de los gobernadores, entender que si no hubiera una fuente de ingresos a través de peajes, pues digamos que el modelo de concesiones no sería un modelo que tuviera un fondo, un fin último porque pues serían básicamente modelos de obra pública. Así que tenemos que hacer unos trabajos interesantes, nosotros estamos con las puertas abiertas y muchas gracias señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A usted señor Director. Vamos a intervenir por el término de uno o dos minutos. Entonces Doctor Nicolás, doctora Liliana, ya usted me ha hecho esa recomendación muchas veces; Doctora Liliana, la doctora Aída...

**Director de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación Doctor, Nicolás Rincón Munar:**

Presidente muchas gracias. Yo creo que cuatro observaciones puntuales Ministro, es un diagnóstico

y es un estudio muy serio y muy profundo de la infraestructura en Colombia y del presupuesto del Gobierno actual. Pero a eso le faltan unas diapositivas con todo respeto. Lo primero es que, cuando dice que le da 19 billones a Antioquia, no es del todo real, le está entregando 19 billones en unos proyectos en los que hay un gran esfuerzo fiscal del departamento como en el tema del metro y donde hacemos grandes esfuerzos de nuestras rentas para hacer el metro, es el único departamento que el porcentaje no se cumple.

En segundo lugar, es un departamento que le aporta a la productividad y a la competitividad; qué pasaría en el resto de Colombia si esas vías quedaran inconclusas, cuánto costaría la carga, cuánto disminuimos de tiempo y son vías de orden nacional, no antioqueñas, esas no son vías ni son inversiones, que, si bien se hacen en Antioquia, podríamos estar diciendo que son del orden nacional. Faltan muchas cosas por analizar, el tema de haber congelado los peajes, ahí hay un hueco de casi 10 billones de pesos, ese tema no está claramente explicado y creo que ahí tenemos mucha tela por cortar.

Y el tema de la valorización pues que es muy importante, nosotros lo hemos puesto en funcionamiento Ministro, pero son actos condición que servirán para obras futuras porque son actos que tienen que ser concertados con anterioridad a las obras, yo no veo un mecanismo que pueda decir que de la noche a la mañana para unas obras inconclusas podamos recurrir al tema de la valorización.

Yo le recomendaría con todo respeto, Ministro, revisar muy bien ese concepto de decir que son 19 billones a Antioquia y que el resto del país, porque no es la rebatiña entre un territorio y el otro, son unas obras nacionales que complementan y que ayudan en la productividad y en la competitividad de nuestro país y que tal pues obviamente revisaríamos los 30 últimos años donde se ha invertido en departamentos como el Valle, en departamentos diferentes, donde tienen sus dobles calzadas Presidente, y que estas son obras de cierre, de cierre de vías nacionales que pasan por el departamento de Antioquia.

Quisiera hacerle esa sugerencia porque la exposición es muy técnica, es muy puntual, yo creo que deja satisfacciones, pero se vuelve injusto con un territorio como Antioquia que hace un gran esfuerzo fiscal, además hay que mostrar cuanto invertimos desde el municipio de Medellín, del área metropolitana del departamento de Antioquia en estas obras.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Nicolás, regáleme el minuto mijo... bueno no... adelante señor Ministro, le agradecemos. La Viceministra le permitirá con mucho gusto los reparos nuestros. Registramos la presencia del Senador Andrés Guerra que también ha ayudado mucho en la defensa de los temas del departamento, particularmente en el tema de vías. Doctora Liliana y

finalizamos. ¿Usted desea intervenir, doctor Andrés Guerra?

**Honorable Senadora, doctora Diela Liliana Benavides Solarte:**

Presidente yo sí quiero preguntarle al Ministro, a la señora Viceministra, a la Directora de Inviás y al Director de la ANI unos temas muy puntuales. Se habla que en la APP que va a ser por 9 billones, obviamente dice si Hacienda tiene cupo en el marco fiscal, se asignará en el trimestre de julio. Lo que nosotros hemos buscado hace mucho rato atrás es que nos expliquen con claridad o que nos entreguen un cronograma claro de esta vía, señora Viceministra, que nos digan cuándo vamos a empezar y cuál es el cronograma. Y una pregunta muy concreta, tenemos o nos asalta la duda de que, si nadie se presenta a esta concesión, qué estrategia tiene el Ministerio de Transporte para este proyecto de APP de concesión desde la vía Timbío-El Estanquillo que es por 101 kilómetros. Pero, además, Viceministra, en la vía Pasto-Popayán son 6.5 billones que usted nos ha manifestado, lo vamos a fasear, necesitamos es mirar ese cronograma, si efectivamente contamos con esos recursos hasta el 2030 como nos lo ha indicado. Muy concretos, necesitamos el cronograma de la vía Pasto-Popayán por Inviás, cómo se va a fasear y cuándo vamos a hacer la adjudicación y la licitación de esta obra, también lo de la APP, cuándo se haría la adjudicación real porque se nos ha dicho que en julio si hay cupo dentro del marco fiscal. Gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Muchas gracias a usted Doctora Liliana por el buen uso del tiempo. Doctora Aída, sigámosle el ejemplo a la doctora Liliana, por favor. Adelante.

**Honorable Senadora, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Muchas gracias señor Presidente y gracias también a los funcionarios del Gobierno y a los compañeros que han intervenido. Yo sí creo que vamos a tener que hacer aquí también una profunda reflexión, es una de las Comisiones que reparte la pobreza y reparte la falta de ingresos también de la nación, pero también tiene la obligación de que los dineros que están en algunas partes también pues se inviertan a la mayor brevedad. Yo quisiera decirle, porque no alcanzamos, lo hemos discutido en otras partes y tal vez en reuniones privadas, la vía que comunica de Sogamoso a Aguazul, que conecta todos los departamentos de Boyacá, de Casanare, de Guaviare, de Vichada y de Arauca, es media Colombia. Aquí cuando hablaron de los llanos orientales, no hay que menospreciar esas vías, yo creo que son de una utilidad enorme porque están en todo el oriente del país. Y estas regiones son realmente una despensa de Colombia, las más cercanas, además, con una vía que nunca se acaba de hacer, 30 años y estábamos en la Asamblea Constituyente cuando visité el primer cable que pusieron ahí para todas esas vías y no las acabamos de construir. Nosotros tenemos unos

sobrecostos enormes, los peajes más grandes del país, etc., esto también ya se sabe, la gente que estaba de congresista precisamente por el oriente del país pues lo habían hecho decir. Pero yo sí creo que aquí vamos a tener que pensar en el país todo. Vengo del Eje Cafetero, doctor Merheg, vengo del Eje Cafetero, recorrí todas esas carreteras, pasé también por la carretera que viene, esa grande que viene un poco de Neiva pero que se conecta con esas carreteras a la altura de Girardot y esto es una cosa impresionante. Pero, bueno, vamos a tener, yo por lo menos saco como conclusión de que hay necesidad de mirar con mucho tino, no solamente en esta Comisión sino en otras, todo el problema de las licitaciones, la forma como se están haciendo y todo.

En otros países con igual geografía, prácticamente el Estado es el que diseña, el Estado es el que escoge el contratista y escoge el interventor porque es que aquí no es ningún secreto, los contratistas llevan el interventor y sus amigos y eso es un secreto a gritos en este país. Yo sí creo que vamos a tener que hacer un enorme esfuerzo porque las licitaciones no sean como esté, nos ha explicado debidamente el Ministro, yo creo que hay que hacer con el Ministerio, pero también con los parlamentarios y la sociedad civil otra forma y pienso que las asociaciones público-privadas como nos lo han explicado, pues tienen realmente una gran preocupación. Y lo del sur ni hablemos, yo siempre he peleado por el Aeropuerto de Ipiales para que se vuelva internacional, esto también es del Ministerio, pero no lo acá. Yo creo que vamos a hacer un día una discusión muy seria sobre los aeropuertos en este país y los ferrocarriles, que los quitaron todos en Antioquia, desgraciadamente un departamento que tenía muchos ferrocarriles y que están cerrados pero que todavía hay algunas vías. Muchas gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

A usted doctora Aída. Por un minuto el doctor Samy Merheg, luego el doctor Fuelantala y cerramos no, sometemos a...no, venga hagamos antes algo, excúseme doctor Samy. Vamos a someter a consideración una proposición de la doctora Claudia antes de que el hambre le pueda a la mayoría de ustedes. Sírvase leer, señor Secretario, con la anuencia de mis compañeros, las proposiciones que hay.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

Cítese a sesión descentralizada de la Comisión Cuarta del Senado de la República en el corregimiento de Guáimaro municipio de Salamina, departamento del Magdalena el día 14 de junio de 2024, para escuchar al señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, doctor Ricardo Bonilla González; al señor Ministro de Transporte, doctor William Camargo Triana; a la Directora General de Inviás, doctora María Constanza García Alicastro; al Director del Departamento Nacional de Planeación (DNP), doctor Alexander López; al Director de

la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Francisco Ospina Ramírez; al Director de la Unidad Nacional del Riesgo y Desastres, doctor Carlos Carrillo; la señora Ministra de Agricultura, doctora Jennifer Mojica Flórez; a la señora Ministra de Vivienda, Ciudad y Territorio, doctora Catalina Velasco Campuzano; a la señora Ministra de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, doctora María Susana Mohamad González; al Viceministro de Agua y Saneamiento Básico, doctor Aníbal Pérez García; al Ministro de Salud y Protección Social, doctor Guillermo Alfonso Jaramillo; Director del Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, doctor Gustavo Bolívar Moreno; al señor Gobernador del Departamento del Magdalena, doctor Rafael Alejandro Martínez; al señor Gobernador del Departamento del Atlántico, doctor Eduardo Verano de la Rosa; Director Ejecutivo de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande del Magdalena (Cormagdalena), doctor Álvaro José Rendón; en relación a los problemas viales, fluviales en todo el territorio del departamento del Magdalena, los cuales vienen impactando el desplazamiento, la comunicación terrestre e incidiendo en la dinámica de la economía rural del departamento y varios temas más de interés general para el departamento. Invístese al señor Contralor General de la República interino, doctor Carlos Zuluaga Pardo; la señora Procuradora General de la Nación, doctora Margarita Cabello Blanco; al señor Alcalde del Municipio de Salamina, doctor Edwin Pabón Charry; a los miembros del Concejo Municipal del municipio de Salamina, a las autoridades locales, al sector privado, y comunidad representativa. Firma la Senadora Claudia María Pérez. Para cada uno de los invitados y citados hay cuestionarios. Los puede poner a consideración.

**Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Se somete a consideración, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada, ¿aprueba la Comisión esa proposición?

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

La aprueban señor Presidente. Hay que hacer ese debate en una semana con tanto citado. Doctor Samy adelante.

**Honorable Senador, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias Presidente. Presidente yo quisiera pues primero hacer referencia a las respuestas del Ministro y del Director de la ANI, yo creo que es importante el planteamiento que hace el Ministro frente a la discusión de las priorizaciones frente a las obras que se deben ejecutar, Viceministra, pero yo también creo que esa discusión la hemos dado en el Congreso. Cuando discutimos el Plan de Desarrollo, John Jairo, y cuando discutimos los presupuestos anuales, esa es parte de la discusión. Lo que no nos pueden llevar es a que a pesar de que esas discusiones las damos de manera amplia, terminen no siendo tenidas en cuenta. Yo estoy seguro que la vía a Chocó es prioritaria para todo

el Chocó y para el país y yo estoy seguro que hay muchas obras que son muy importantes para el país, pero este es el escenario para dar esa discusión, porque si no entonces para qué nos ponemos a discutir en qué vamos a ejecutar esos recursos. por eso le pido Viceministra, que esa observación que no es del todo certera, digámoslo de alguna manera, de que es que a un departamento se le están asignando muchos más recursos que a otro, tiene que tener un análisis distinto, adicional, esas vías a quién le están sirviendo, claro, le sirven a Antioquia, le sirven a Cauca, le sirven a Nariño, pero, ¿a quién le están sirviendo?, ¿por dónde va a salir el preproducto de los del campo del Eje Cafetero?, con toda seguridad el Eje Cafetero se va a beneficiar de esas vías, mucho, con toda seguridad conectar el país desde el Pacífico, desde los puertos del Pacífico con los puertos del Atlántico le tiene que servir muchísimo al país. si el Estado encuentra otra ruta distinta donde pase por Boyacá más bien, donde se vaya por Cundinamarca y sea más eficiente en términos de ahorro, en términos de tiempo, de reducción del costo de la carga, en términos de tener una mejor competitividad para el país, estoy de acuerdo que demos esa discusión. Pero yo creo que esas vías están planteadas, se plantearon porque era el camino más rápido o el camino más eficiente para poder generar esas soluciones.

Entonces aplicarle el recurso a un departamento cuando es una solución nacional para mejorar la competitividad, para salir de la pobreza, para llegar a esos puertos que hoy existen, cómo los vamos a conectar si estas no son las vías o estos no son los trazados, que son, digamos, tienen mayor estudio y mayor posibilidad de reducir los costos, pues es válida la discusión que plantea el Ministro. Pero si sí son estas vías las que nos van a generar esa solución, yo creo que no podemos medir la inversión en un proyecto de esos sino solamente son un referente y es que ya le estamos dando mucho a un departamento o a otro. Viceministra y no estoy defendiendo ninguna obra hoy del Eje Cafetero porque esas obras se han hecho, se han construido y digamos que lo que necesitamos es tener salidas, en el caso nuestro, salidas al Pacífico, mejorar la salida al Pacífico, a los puertos del Pacífico que ya están en construcción y las salidas también al atlántico que es por donde yo vería una gran oportunidad para toda esa región del norte del Valle, del Valle mismo, del Eje Cafetero y toda la región del Tolima, para poder llegar a esos puertos que hoy ya existen, que hoy ya existen en la zona atlántica. Segundo, Viceministra, me parece interesante esa discusión, vea, me parece tan interesante esa discusión de ver qué obras deberíamos priorizar, en este caso en los temas de transporte que deberíamos darla en la discusión del presupuesto; dice, esto no puede ser como se hacía antes, es que acá hizo carrera que eso no lo podíamos discutir sino que eso tenía que quedar, digamos, en renglones generales que porque de pronto era delicado hablar de obras porque nos beneficiaban a uno o a otro, yo creo que eso hay que liquidarlo y hablarlo claramente, que el Congreso defina cuáles son las obras prioritarias, que el Gobierno esté en

esa discusión para que exponga las razones de por qué sí o por qué no y de una vez podamos tomar determinaciones.

Pero lo que no puede pasar es que de acá salgamos pensando que va una obra que se va a ejecutar, que tenemos la tranquilidad que vamos a resolver unos problemas y que en el camino haya otra revisión que diga otra cosa o que ponga en duda esas decisiones, me parece que ahí cometemos el error de volvernos absolutamente ineficientes. Eso frente a las decisiones de las obras. Y lo otro, que es el otro capítulo de esta discusión, como lo decía la Senadora Liliana, acá ya hay unos compromisos que el mismo gobierno ha dicho que los va a ejecutar; en el caso de la vía de Pasto a Popayán, lo que necesitamos saber es frente a ese otro capítulo donde ya están, digamos, definido que sí se van a hacer, cuando vamos a tener la respuesta de los tiempos porque es que esto venimos diciéndoselo, ojo, y no es un problema de este Gobierno no más, ojo, es un problema de muchos gobiernos. Pero como estamos en este Gobierno, en su gobierno Ministra, Vice, pues queremos saber claramente qué le decimos a la población –vea, esos estudios sí se van a contratar y se van a contratar tal fecha, esos estudios sí se van a hacer–, para después vía discusión de presupuesto mirar qué recursos podemos asignarle a esas obras que también son prioritarias al igual que las de todo el país, Vice, pero sí sería importante tener esas claridades. Muchas gracias Presidente y mil gracias Presidente y felicitarlo por este debate, por esta convocatoria, a los ponentes, decirles que esto abre la puerta para un debate mucho más amplio, mucho más extenso donde sí tendremos que aclarar o resolver o definir cómo vamos a seguir priorizando esas obras para no generar, digamos, falsas expectativas en las regiones, que yo creo que ese es uno de los temas que más le critican al Estado, no digo a este Gobierno sino al Estado en general. Gracias.

Señor Presidente, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:

A usted Senador Samy. Doctor Fuentantala. Por favor breve que...

**Honorable Senador, doctor Richar Humberto Fuelantala Delgado:**

Concluir este debate, señor Presidente y señora Viceministra y compañeros congresistas, la conclusión es que se debe evaluar el modelo de concesiones de APP, de iniciativas privadas debido a esas modificaciones, los sobrecostos, ampliación en tiempo, 130 años, las vías prácticamente se pagaron 2 veces y ese modelo de IP solo sirvió para resucitar contratos de los 80, de los 90 o del año 2000. Debemos evaluarla porque según el Foro Económico Mundial, Colombia está entre los 20 países con las peores carreteras del mundo y también según Fenalco Antioquia, en Colombia se pagan los peajes más caros de Latinoamérica. Solo para citar dos ejemplos, en la vía Bogotá-Villavicencio se puede recorrer con un dólar que se cancela, 8 kilómetros, mientras en nuestra vecina república de Ecuador, con ese mismo dólar podemos

recorrer 175 kilómetros. Sugerir al Congreso de la República, debemos avanzar en la modificación de la Ley 80 y la Ley 1508 que es lo que ha permitido todos estos despropósitos en los modelos de contratación y lo segundo, sugerirle al Gobierno nacional la modificación del Conpes 3076 sobre las concesiones. Se ha hablado muchísimo sobre el cambio, pero insistimos en que el modelo sea los mismos modelos que nos tienen en el atraso. De ahí que también es un llamado a la Superintendencia de Transporte para que se apliquen sanciones a los incumplimientos y a todas esas modificaciones que se han dado. Agradecer también que se abre el debate, creo yo que en dos horas es imposible abordar todos los compromisos que el Gobierno nacional ha asumido, muchos temas con nuestro departamento y con las diferentes regiones y solo decir, doctora Liliana y compañeros, que en Nariño seguiremos esperando respuestas; hasta el momento, en todos los escenarios que hemos tenido, tanto en Ipiales como en Pasto, igualmente aquí con el Ministerio de Transporte, jamás se concreta respuestas que nos den una esperanza para poder solucionar uno de los grandes problemas del departamento. Mil gracias señor Presidente.

**Señora Presidente, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

El señor Presidente tiene la palabra, tiene la palabra Doctor Lemos.

**Honorable Senador, doctor Juan Felipe Lemos Uribe:**

Bueno, primero agradecerles a los funcionarios del Gobierno nacional por la paciencia, también por las respuestas; a cada uno de los Senadores y representantes que han participado de manera activa en el debate. A los funcionarios del Gobierno departamental, al doctor Eugenio Prieto, por la seriedad que le han impuesto a este debate, sobre todo con los elementos técnicos, lo mismo que al Secretario de Infraestructura, el doctor Gallón; a los alcaldes de mi región, doctor Wilser, por estar aquí hasta el final y por hacer ese pronunciamiento en nombre de sus compañeros mandatarios, todos muy preocupados por lo que viene aconteciendo. Aquí está el Director de Covipacífico, representante, no intervino, gracias por estar aquí atentos, ustedes han sido muy acuciosos y siempre han estado muy dispuestos a atender los requerimientos, solicitudes de la comunidad del suroeste y de quienes la representamos en este escenario congresional.

Yo valoro señora Viceministra y apreciados Senadores, de este debate tres cosas: primero, que el diálogo, señor Secretario de Hacienda, que parecía haberse trasladado, que había hecho tránsito de los canales institucionales, de los canales técnicos argumentales a las redes sociales, al twitter o a "X" y a los discursos demagógicos Doctor Roldán, desde ayer haya vuelto a encontrar la ruta y el camino que no ha debido perder. Ya en un solo día de conversaciones entre los que saben y conocen las materias de fondo, han dado lugar a un anuncio que aquí ha ratificado el señor Ministro, que nos llena de esperanza a los antioqueños, de buscar una salida

para que el Túnel del Toyo pueda ser una realidad, así como las obras complementarias del mismo.

En segundo lugar, que se esté pensando en una alternativa para buscar, doctor Roldán, ya más adelantada que en otro momento de la discusión, de unas fuentes adicionales a la solidaridad de los antioqueños que valoramos para encontrar esos cerca de 1.2 billones de pesos necesarios para terminar Pacífico 1 y desde luego, doctora Liliana, las obras que hoy están enfrentando el mismo problema que están enfrentando las Autopistas de la Prosperidad que pasan por nuestro departamento. En privado le dije al Ministro, señora Viceministra, me gustó su intervención hasta cierto punto, ya al final entiendo que tiene que hacerlo porque hay que guardar lealtad a su jefe. Legar al escenario de las comparaciones odiosas, qué tantas polarizaciones están generándole al país. Una presentación técnica como la que él planteaba era suficiente, no había necesidad de decir que vale más 3.2, kilómetros de doble calzada que 180 kilómetros de carretera que va al departamento del Chocó. Porque no hubiéramos tenido nosotros la necesidad de tener que salir aquí a revertir ese argumento de aparente equidad que quieren esgrimir porque si habláramos de equidad, tendríamos que profundizar más, doctor Eugenio y apreciados Senadores, tendríamos que revisar cuántos antioqueños viven en el territorio del departamento, doctor Roldán, más de 6 millones de antioqueños, colombianos también. ¿Cuánto le aportan ellos al producto interno bruto de la nación?, y esa discusión es jarta señora Viceministra porque tener que decir aquí que los antioqueños le aportamos el 15.1% del producto interno bruto de la nación que equivale a más de 30 billones de pesos, doctora Aída, anualmente, de los que solo nos devuelven cerca de 5, 6 billones de pesos, pues eso se torna una discusión discriminatoria aburridora que en este buen ánimo de concertación, de consenso, de diálogo no es necesaria y eso tengo que decirlo como una recomendación porque hoy hay tanta susceptibilidad por esos discursos apasionados de algunos, que ya ese buen interés de las partes de avanzar en un diálogo y en un consenso hay que mantenerlo y las formas y las maneras y las palabras ayudan a garantizar y a lograr que ese principio de acuerdo pueda ser muy útil y efectivo para lo que viene.

Y finalizo, señora Viceministra, a mí me gusta el mecanismo de la valorización; nosotros más que nadie en esta Comisión que conocemos la realidad fiscal del país, que sabemos las dificultades presupuestales que empieza a enfrentar la nación, que conocemos también las voces de expertos, Senador Roldán, que no auguran un buen futuro en materia de recaudación de impuestos, entendemos las limitaciones que hoy tiene el Estado nacional porque no es el Estado una vaca lechera que tenga, doctora Aída, la capacidad de repartir recursos de manera infinita. Los recursos públicos, doctor Eugenio, lo sabe usted mejor que nadie, son finitos y el buen arte de gobernar es priorizar la inversión y administrar la escasez. Ha hecho un planteamiento el Gobernador de Antioquia, que es bueno que ustedes

lo analicen en esas mesas técnicas; Planeación plantea que la valorización puede ser el mecanismo adecuado para buscar esos recursos adicionales que se requieren.

El departamento, tengo entendido, también considera que la valorización puede ser un mecanismo para esos efectos. Ha insistido el Gobernador en pedirle a la nación que por que no le entregan esa facultad de que sea el departamento el que cobre la valorización, ese puede ser un elemento que se considere y si no lo hacen, señora Viceministra, que esos recursos de valorización que se van a cobrar por esas inversiones que ha hecho la Nación en el territorio nuestro, que reitero, no son para Antioquia exclusivamente sino para beneficio de los colombianos, pues se reinviertan exclusivamente en el territorio y yo creo que eso habrá que plantearlo en esa mesa de análisis. Pero esas honduras se las dejamos los técnicos. Finalizo agradeciendo por el debate y yo me voy, doctor Eugenio, tranquilo porque empiezo a ver nuevamente una luz al final del túnel. Muchas gracias a todos.

**Señora Presidente, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Gracias Presidente. Tenemos una proposición muy corta, la vamos a leer y luego si la aprobamos, nos vamos para la Plenaria. Por favor.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**

Perfecto.

#### **Proposición:**

Con fundamento en lo establecido en la Constitución Política en lo referente a las funciones de este Congreso y en relación de lo dispuesto en el artículo 249 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, me permito citar al doctor *William Camargo Triana*, Ministro de Transporte; la Ministra de Ambiente, *María Susana Muhamad González*; al Directo de la Agencia Nacional de Infraestructura, *Francisco Ospina Ramírez*; a la Directora General del Instituto Nacional de Vías, *María Constanza García*; al Presidente de Findeter, *Juan Carlos Muñiz*; y al Director de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, *Rodrigo Elías Negret*; el Director de Cormagdalena, *Alvaro Redondo Castillo*; para que en la sesión que la Mesa Directiva disponga, se lleve a cabo un debate de Control Político a fin de que se explique a esta célula legislativa sobre el estado, avance y ejecución de la inversión en proyectos de infraestructura de transporte, así como todo el portafolio de contratos para la ejecución de proyectos de asociación público-privada que consideren estratégicos para el departamento de Bolívar, se anexa el cuestionario para cada uno de los citados. Firma el Senador Enrique Cabrales Baquero. La puede poner a consideración.

**Señora Presidente, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

En consideración la proposición ¿la aprueban? Me ha pedido la Viceministra un segundo para

contestar algo que planteó el Presidente. Señora Viceministra tiene la palabra.

**Señora Viceministra Técnica del Ministerio de Hacienda, doctora María Fernanda Valdez Valencia:**

Gracias Senadora. Yo quiero aprovechar estos dos minutos de cierre porque quiero dejar un mensaje y contestar las preguntas puntuales que me hizo la Senadora Liliana y los otros Senadores y miren, yo creo que aquí la discusión y se lo estaba diciendo al Senador, es el tema de la financiación, aquí el reto que tiene el país y que tiene este sector es la financiación y antes de que los recursos lleguen a este sector, este país, las Comisiones Económicas de Tercera y Cuarta, tanto de Cámara como de Senado tendrán que definir cuáles son las prioridades del Gobierno en términos... la principal prioridad son las necesidades básicas, la principal prioridad es la producción o la principal prioridad son las vías y cuando el país, el Congreso, el Ejecutivo o el Legislativo, todos tengamos claras las prioridades y sepamos entonces cuáles son los recursos que vamos a dejar al sector transporte para infraestructura, pues tendremos claro otra discusiones y es marco fiscal de mediano plazo, cupo de APP, hoy y aquí... si me apagan la luz de allá para que me dejen ve los títulos de abajo por favor, ahí están Senadora Liliana, ahí está Pasto-Popayán, ahí está Timbío-El Estanquillo, ahí está Villeta-Guaduas, ahí está Sogamoso-Aguazul, que son esos proyectos que hoy son prioritarios para el país, ahí está Dorada-Chiriguaná, así está el Tren del Río, ahí están los proyectos. Y si me pregunta qué necesitamos para abrir la vía Estanquillo, necesitamos marco fiscal, hoy no hay marco fiscal, hoy esos cupos están al tope ¿qué necesitamos? que se suban los cupos de marco fiscal para que esa línea que está allá punteada rojita se convierta en la línea naranja de arriba y podamos meter estos proyectos que se financien a 25 o 30 años que es lo que está ahí en el cupo de APP. ¿Que si está lista?, esta lista, tiene listo Timbío-El Estanquillo, 101 kilómetros; tienen listo Tren de Dorada-Chiriguaná, 521 kilómetros; tienen lista Villeta-Guaduas, ¿de qué depende?, de lograr la financiación. Luego, el roto que tiene este país, que tiene esta Comisión, que tiene este sector es financiación y ahí es donde vamos a tener que conversar todos porque y cierro con esto, esto no es una discusión, lamentablemente nos hemos llevado a esto, lamentablemente hemos terminado en si pongo la plata aquí, pongo la plata allá, nadie lo ha mencionado. Hoy, terminar la variante San Francisco Mocoa que tiene 1.2 billones requiere 1.9 billones de pesos adicionales, no lo mencionamos ahorita en ningún momento. Y así les puedo sumar y sumar y sumar.

Entonces, hoy los recursos que tenemos que son ciertos pues los hemos llevado a vías terciarias que tienen grandes necesidades, los hemos llevado a muelles, los hemos llevado adicional a algunos contratos para tener metas físicas. Pero esto no es una discusión de si la pongo aquí o la pongo allá, después de que el país mire sus prioridades,

entraremos al sector y diremos entonces entre todos ¿qué es más importante, terminar esto o terminar esto?, porque lo dijo muy bien el Senador Lemos, los recursos son finitos y en este momento y esto no es una cosa de país solamente, tuve la oportunidad de estar en varias discusiones de la región, Consenso de Brasilia, todos los países están atravesando una crisis fiscal, todos.

Y ahí es donde está la discusión y es ¿están los recursos?, no señores, no están los recursos. pero ahí les dejo los proyectos, están estructurados y están listos para salir una vez tengamos marcos fiscales. Y me encanta porque usted realmente haciendo parte de esta Comisión entiende lo que significa presupuesto, marco fiscal, espacio fiscal, cupo de APP, eso es lo que necesitamos y lamentablemente nos hemos enfrascado en este tipo de conversaciones, que si es Antioquia, que si esto, cuando ese no es el problema, el problema es dónde está la plata, cuando aparezca la plata este es un sector ejecutor, lo que sabe hacer es ejecutar a través de sus entidades ejecutoras. Todos hablan de la ANI, el 99% del presupuesto de la ANI son vigencias futuras, la ANI no tiene recursos frescos, el 50% del recurso del Inviás son vigencias futuras; el 71% agregado a este sector son vigencias futuras. ¿Quién tiene recursos? la Aerocivil, destinación específica. Entonces, esa es la realidad y ahí la respuesta es estamos listos. Hay marco y sale Timbío-Estanquillo; hay marco y sale Dorada-Chiriguaná; hay marco y sale Villeta-Guaduas; hay marco... estamos pensando en Sogamoso-Yopal, estamos evaluando el tramo hacia Aguazul-Maní, pero está también estructurada, lista para irse a un contrato, el problema es financiación y ahí es donde creo que todos nos tenemos que unir hoy y le insistimos viendo las cifras del país, viendo las cifras de deuda, viendo las realidades fiscales, por eso es que hoy apostamos tanto el mecanismo de valorización, para traer recursos frescos y no pagar la inversión en infraestructura de nuestro país. Con eso cierro, Presidente, y muchísimas gracias a todos los Senadores por habernos abierto este espacio y poder poner en blanco y negro las cifras y la realidad del sector.

**Honorable Senadora, doctora Diela Liliana Benavides Solarte:**

Viceministra la preocupación enorme es entonces por qué el Presidente Petro nos dice cada vez que va a Nariño que la doble calzada Pasto-Popayán será una realidad si no tenemos marco fiscal, esa es la pregunta que nos seguiremos haciendo los nariñenses. Gracias.

**Señora Presidente, doctora Aída Yolanda Avella Esquivel:**

Muchísimas gracias a todos los Senadores, Senadoras y a la Viceministra y a todos los funcionarios del Gobierno. Levantamos la sesión, vamos para la Plenaria. Muchas gracias.

Siendo las 2:16 p. m., se dio por terminada la sesión en constancia firman:

**CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA**  
**JOHN MOISES BESAILE FAYAD**  
 Senador de la Republica

Bogotá 10 de abril de 2024

Doctor  
**ALFREDO ROCHA ROJAS**  
 Secretario comisión IV senado de la república.

**ASUNTO: RADICACION DE EXCUSA A INASISTENCIA A SESION DE COMISION.**

Reciba un cordial saludo,

Por medio de la presente y por instrucciones del Senador John Moises Besaile Fayad y conforme al artículo 90 de la ley 5ta de 1992 relativo al numeral 1, me permito allegar a su despacho la excusa a la inasistencia a la sesión de congreso pleno del día miércoles 10 de abril de 2024 ya que debido a un malestar de salud fue incapacitado el día martes 9 de abril y al momento de hacer el cambio del tiquete no se encontró disponibilidad de vuelo en horas de la mañana; por lo anterior no logro llegar a la sesión de comisión.

Adjunto incapacidad médica y del tiquete.

Agradezco la atención prestada.

Cordialmente,

*Lashmy Camargo*  
**LASHMY MARTINEZ CAMARGO**  
 Asesora UTIL

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA  
 Carrera 7ª No 8- 68 Edificio Nuevo del Congreso oficina  
 319 -320  
 Teléfonos 3824122 -3824123- 3824124  
 utjohnmoisesbesaile@gmail.com

Página 1 de 2  
 Fecha 08-abr-2024  
 Hora 1:11:22 p. m.

**ESE HOSPITAL SAN JUAN** Contrato POS-C  
 812003851-0 Código IPS 236600023201  
 CALLE 18 N°1-60 TEL. 7589700

**HOJA DE EPICRISIS No. 764806**

No. Historia 15048520 EDAD : 54 Años, 7 Meses 17 Dias Administradora SALUD TOTAL S.A. E.P.S.  
 Identificación 15048520 Tipo CC Nombres BESAILE FAYAD JHON MOISES  
 Sexo M Fecha nacimiento 22/08/1969  
 Dirección BARRIO CENTRO Teléfono 3157534816  
 Fecha y Hora de ingreso 8/04/2024 10:24:52 a. m. Fecha y Hora de egreso 8/04/2024 1:11:01 p. m.

**INGRESO**  
 Fecha y Hora 8/04/2024 10:24:52 a. m.  
 Servicio de Ingreso ALGICO CONSCIENTE ORIENTADO

**MOTIVO DE CONSULTA**  
 Motivo de Consulta "TENGO DOLOR DE ESOTOMAGO Y MUCHA DIARREA"

**ENFERMEDAD ACTUAL**  
 Enfermedad Actual PACIENTE MASCULINO DE 54 AÑOS DE EDAD CON ANTECEDENTE DE HTA EN TRATAMIENTO. INGRESA A URGENCIAS POR CUADRO CLINICO DE MAS O MENOS 12 HORAS DE EVOLUCION, CONSISTENTE EN DOLOR ABDOMINAL TIPO COLICOS ASOCIADA A EVACUACIONES DIARREICAS EN NUMERO INCONTABLES, ASTENIA DINAMIA

**ANTECEDENTES**  
 Patológicos HIPERTENSION ARTERIAL SISTEMICA  
 Quirúrgicos NINGUNO  
 Tóxico-Alérgicos NINGUNO  
 Traumas NINGUNO  
 Hospitalizaciones NINGUNO  
 Familiares NINGUNO  
 Gineco-obstétricos NINGUNO  
 Otros INGRESOS  
 Farmacológicos NINGUNO  
 Vacunas NINGUNO

**EXAMEN FISICO**  
 Mediciones Tc Art = 140/90 Pulso = 80 F. R. = 18 Temp = 37 Peso = 96 Talla = 170 IMC = 33.22  
 Cabeza NORMOCERDAL PARRAL, MUCOSAS SECS  
 Cuello MOVIL, SIN MASAS NI ADENOPATIAS  
 Tórax NORMOEXPANSIBLE  
 Cardio-Vascular RUIDOS CARDIACOS RITMICOS SIN SOPLOS  
 Pulmones VENTILADOS NO AGRGADOS  
 Abdomen BLANDO DEPRESIBLE DOLOROSO A LA PALPACION EN EPGSTRIO MARCO COLONICO, PERISTALIS AUMENTADA  
 Espalda SIN MASAS NI DEFORMIDADES  
 Genito-Urinaris NORMAL  
 Extremidades EUTROFICAS SIN EDEMAS  
 Neurológico SIN DEFICIT NEUROLOGICO APARENTE  
 Piel y Anexos SIN LESIONES

**DIAGNOSTICO PRESUNTIVO**  
 Diagnostico A09X=DIARREA Y GASTROENTERITIS DE PRESUNTO ORIGEN INFECCIOSO

**Recomendaciones**

**CONDUCTA**  
 EN OBSERVACION  
 HARTMAN 1000 CC 500 CC EN BOLO Y 500CC A 8 CC MINUTO  
 BUSCAPINA COMPUSTA IV AHORA  
 OMEPRAZOL AMP 40 MG IV AHORA  
 LOPERAMIDA 2MG 2 TAB VO AHORA  
 FLORATIL SOBRE VO AHORA  
 REVALORAR  
 CERVIC

**10 ABR 2024 ▶ 10 ABR 2024 DESTINO BOGOTA, COLOMBIA**

PREPARADO PARA **BESAILE/JOHN MR**

**subatours**  
 SUBATOURS SAS  
 Cra 92 # 147 b ofc 206-207  
 571-6803999

CÓDIGO DE RESERVACIÓN ADHJI  
 AIRLINE RESERVATION CODE 3PORLE (AV)

**PARTIDA: MIÉRCOLES 10 ABR** Por favor verifique el horario de vuelo antes de la salida

<b>AVIANCA</b> AV 8443	<b>MTR</b> MONTERIA, COLOMBIA	<b>BOG</b> BOGOTA, COLOMBIA	Avión: AIRBUS INDUSTRIE A320 JET
Operado por: /AVIANCA	Salte a la(s): 12:45pm	Llega a la(s): 2:00pm	Millaje: 302
Duración: 1horas 15minutos	Terminal: No disponible	Terminal: TERMINAL 1	Comidas: Comida y bebida para la venta
Cabina: Turista			Est. emission: 53.40 kg CO2
Estado: Confirmado			

Equipaje facturado: Adulto, 1x23kg (50lbs)  
 Equipaje de cabina: Adulto, 1x10kg (22lbs)

Nombre del pasajero:	Asientos:	Pasajero Frecuente:	Recibo(s) de boleto(s) electrónico(s):
» BESAILE/JOHN MR	Sin asignar	15048520001 / AVIANCA	1342040464433

**OTROS: MARTES 18 JUN**

<b>OTROS</b>	<b>BOG</b> BOGOTA, COLOMBIA
Estado: Confirmado	Información:

**Notas**  
 Las tarifas se garantizan con la emision de los tiquetes los tiquetes depues de emitidos aplican penalidades para salir del pais su pasaporte debe tener 6 meses de vigencia verificar que sus visas para el viaje esten vigentes verificar las vacunas en caso de ser requeridas en el destino menores de edad requieren permiso de salida del pais autenticado por padres requieren registro civil notarial inferior a 1 mes de expedici consulte la laey de proteccion al pasajero comunicado de prensa no 86 de 2015 aerocivil

SUBATOURS SAS  
 Cra 92 # 147 b ofc 206-207  
 571-6803999

Página 1 de 1  
 Fecha 08-abr-2024  
 Hora 1:11:33 p. m.

**ESE HOSPITAL SAN JUAN**  
 CALLE 18 N°1-60 TEL. 7589700  
 812003851-0

**FORMULA MEDICA**

No. Historia 764806 Edad EDAD : 54 Años, 7 Meses 17 Dias Administradora SALUD TOTAL S.A. E.P.S.  
 Id Paciente 15048520 Nombres BESAILE FAYAD JHON MOISES

Descripción/ Dosificación / Observación	Medicamentos	Cantidad
1980496-1	METRONIDAZOL 500 MG TABLETA TOMAR UNA TAB VO CAADA 8 HRS	15
19961961-10	HIOSCINA N-BUTIL BROMURO 10MG	10

A09X=DIARREA Y GASTROENTERITIS DE PRESUNTO ORIGEN INFECCIOSO

Medico JHON TOUB Reg N°: 871-69 Firma *[Firma]* Impreso por SALUD AL DIA PLUS

*[Firma]*  
**JUAN FELIPE LEMOS TORRE**  
 Presidente

*[Firma]*  
**AIDA YOLANDA AVELLA ESQUIVEL**  
 Vicepresidente

*[Firma]*  
**ALFREDO ROCHA ROJAS**  
 Secretario