



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 90

Bogotá, D. C., miércoles, 12 de febrero de 2025

EDICIÓN DE 37 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTA DE COMISIÓN

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 12 DE 2024

(octubre 16)

Cuatrenio Constitucional 2022-2026

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2024 al 20 de
junio de 2025

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

Presidente, Hernando González:

Quiero, saludar a los queridos Representantes, a sus equipos de UTL, al equipo del Gobierno nacional, a los Alcaldes invitados y a todos los presentes, un saludo también, para los que nos oyen y nos ven por los canales de la Comisión Sexta Constitucional Permanente. Siendo las 10:11 minutos del día miércoles 16 de octubre, se abre la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, señor Secretario, sírvase llamar a lista.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Buenos días señor Presidente, buenos días señora Vicepresidenta, buenos días a los funcionarios de la Comisión Sexta de la Cámara, a los funcionarios de las Unidades de Trabajo Legislativo, a los miembros del Gobierno nacional que hoy nos acompañan, buenos días honorables Congresistas; señor Presidente, procederemos a llamar a lista de acuerdo a lo indicado.

Caicedo Angulo Cristóbal

Caicedo Navas Diego Fernando

Carvalho Mejía Daniel
García Ospina Pedro Baracutao
Gómez Castaño Susana
González Hernando
Herrera Rodríguez Irma Luz
López Tenorio Julián David
Ochoa Tobón Luis Carlos
Rincón Gutiérrez Haiver
Salamanca Torres Jaime Raúl.

Señor Presidente, certifica la Secretaría que se ha realizado el primer llamado a lista, en el cual han contestado a lista 11 honorables Representantes, Presidente, de conformidad con la Ley 5ª de 1992, el estatuto orgánico del Congreso, tenemos quórum decisorio Presidente. Buenos días al señor, Director General de Invías doctor Juan Carlos Montenegro Arjona.

Cuello Baute Alfredo Ape
Hernández Palomino Dorina
Montaño Arizala Gerson Lisímaco
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Sánchez Carreño Yulieth Andrea
Sogamoso Ingrid Marlén
Torres Romero Dolcey
Triana Rincón Eduar Alexis
Ochoa Tobón Luis Carlos.

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

Presidente, Hernando González:

Señor, Secretario gracias, por favor, dar lectura al orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Cuatricenio Constitucional 2022-2026

Lugar: Salón de sesiones “José Fernando
Castro Caicedo”

Legislatura del 20 de julio de 2024 al 20 de
junio de 2025

(Primer período de sesiones del 20 de julio al
16 de diciembre de 2024)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992.

ORDEN DEL DÍA

para la sesión ordinaria del día miércoles, 16
de octubre de 2024

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum.

II.

Citación a servidores públicos

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

PROPOSICIÓN NÚMERO 004

-Aprobada-

(30 de julio de 2024)

Presentada por los honorables Representantes:
*Luis Carlos Ochoa Tobón, Daniel Carvalho Mejía,
Alejandro García Ríos, Susana Gómez Castaño,
Yulieth Andrea Sánchez Carreño, Haiver Rincón
Gutiérrez, Pedro Baracutao García Ospina y
Gerson Lisímaco Montaña Arizala.*

PROPOSICIÓN

Con fundamento en el numeral 3 del artículo 6º
de la Ley 5ª de 1992, proponemos citar a debate
de control político al Ministerio de Transporte,
a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)
a Invías, a Covipacífico S. A. S., a la Autoridad
Nacional de Licencias Ambientales (ANLA),
a la Secretaría de Infraestructura Física del
departamento de Antioquia, a la Corporación
Ambiental Corantioquia y a los Alcaldes de
los municipios de la subregión del suroeste
antioqueño, con el objetivo de analizar las
problemáticas generadas y buscar soluciones
alternativas al posible cierre de la vía Caldas-
Amagá, que se ha propuesto realizar durante 20
meses y días horas diaria y afectaría gravemente a
más de 373.000 antioqueños.

CUESTIONARIO

**Ministerio de Transporte, ANI, Invías,
Covipacífico S. A. S.**

1. Exponer de manera clara el procedimiento adelantado en el seguimiento a la problemática generada en el sector de la Arenera, en la vía Caldas-Amagá.
2. ¿Cuántas alternativas ha presentado Covipacífico S. A. S. al Ministerio de Transporte para darle solución definitiva a la problemática que se presentan en el sector la Arenera, en la vía Caldas-Amagá?
3. Por favor exponer cada una de las propuestas presentadas y las razones técnicas que han llevado a escoger como alternativa para solucionar la problemática de derrumbes en el sector de la Arenera, en la vía Caldas-Amagá, la propuesta de cerrar la vía durante 20 meses, 10 horas diarias, como se ha comunicado públicamente por parte de la Gobernación del departamento de Antioquia.
4. ¿Cómo se garantizará la comunicación de la subregión del suroeste con la capital de departamento durante el tiempo de cierre propuesto?
5. ¿Cuál es el costo proyectado que valdrá la atención de esta problemática, en la propuesta presentada por Covipacífico S. A. S. a la Gobernación de Antioquia el 17 de julio de 2024?
6. ¿Quién asumirá los costos generados por estas obras propuestas, y las mismas afectan el valor total del contrato de concesión?
7. ¿Se ha analizado la propuesta realizada por la Gobernación de Antioquia, la cual no implica un cierre de la vía? Exponer las razones técnicas y de viabilidad sobre estas propuestas o las razones técnicas para no aceptarla.

Agencia Nacional de Licencias Ambientales

1. ¿Su entidad conoce la intervención propuesta por Covipacífico S. A. S., para atender la situación de derrumbes presentadas en la vía Caldas-Amagá?
2. ¿La ANLA ha analizado la intervención propuesta por Covipacífico S. A. S. para atender la situación de derrumbes presentadas en la vía Caldas-Amagá? Exponer si esta intervención requiere licencia ambiental o puede generar afectaciones ambientales.

Corantioquia

1. Exponer si desde su entidad se ha realizado algún análisis o estudio sobre posibles afectaciones ambientales generadas en el sector de la Arenera, en la vía Caldas-Amagá, durante el desarrollo del proyecto vial Pacífico 1.
2. ¿Su entidad conoce la intervención propuesta por Covipacífico S. A. S. para atender la situación de derrumbes presentadas en la vía Caldas-Amagá?

3. Exponer si desde su entidad se ha realizado algún análisis sobre una posible afectación ambiental que pueda generar esta propuesta de obra realizada por Covipacífico S. A. S. para atender la situación de derrumbes presentadas en la vía Caldas-Amagá.

Secretario de Infraestructura Física del departamento de Antioquia

1. Exponer la alternativa de obra propuesta para la atención de la problemática de derrumbes en el sector la Arenera en la vía Caldas-Amagá, que se ha publicado en medios de comunicación, como alternativa para evitar el cierre de esta importante vía en el departamento. Por favor exponer los costos proyectados de esta propuesta, los beneficios sociales y ambientales.

CUESTIONARIO ADITIVO

Presentado por el honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina

1. Para cuando se prevé por el Ministerio de Transporte, La ANI o Invías la asignación de recursos incluidos en el Presupuesto General de la Nación para el inicio de la intervención o terminación de las siguientes obras o actividades viales, a saber:
 - A. ¿Construcción de *boxcoulvert* y el diseño y construcción de intersección en el corregimiento de San Cristóbal, Distrito de Medellín en procura de evitar el riesgo o amenaza a frecuentes accidentes en el acceso a la Calle 61?
 - B. ¿Construcción del espacio de separador central de la vereda Loma Hermosa, corregimiento de San Cristóbal, Distrito de Medellín, el cual impide el adecuado retorno vehicular para ingresar a Medellín?
 - C. Rehabilitación y mantenimiento rutinario a cargo de Invías de la vía San Cristóbal-Palmitas con 51 puntos críticos identificados (antigua vía al mar), ubicados en el Distrito de Medellín.
- ¿Se incorpora el rubro presupuestal y la inclusión en el inventario vial nacional para vigencia 2025?
- D. Construcción del retorno a 600 metros en ambas de direcciones para garantizar el acceso directo a la comunidad de Tafetanes, municipio de San Jerónimo. ¿Cuándo se obtendrá respuesta con relación a la solicitud de consulta previa?
- E. ¿Construcción del puente peatonal para la vereda Piedra Negra, municipio de San Jerónimo, aprobado desde marzo de 2022?
2. ¿Se cuenta con un plan de contingencia para atender el proyecto de rehabilitación del puente Amarillo sobre el río Cauca, así como el estudio de cargas para los puentes alternos?

3. ¿Qué acciones se pretenden ejecutar frente a la problemática de accesos a las comunidades de Sopetrán, Olaya, Liborina y Sabanalarga través de los puentes del Sabanazo y Puente Blanco donde se involucra a la Gobernación de Antioquia por competencia?
4. ¿Por qué no se ha garantizado el diseño y la construcción de una infraestructura segura para facilitar la movilidad de los niños y las 150 familias afectadas con el retorno de la comunidad afrocolombiana que habita en la vereda Juntas en el municipio de San Jerónimo?
5. ¿Por qué no se realizó con la vereda Juntas del municipio de San Jerónimo, consulta previa? ¿Se estableció como obligatorio que esta se hubiese constituido como Consejo Comunitario o se atendió o no a la condición del tipo de comunidad étnica?
6. ¿Se tiene pensado, por ustedes, buscar contribuir en la relocalización de los habitantes de la comunidad de La Esmeralda - Paso Real ubicados en el municipio de Santa fe de Antioquia a las estribaciones del río Cauca para garantizar la intervención para la rehabilitación del puente Amarillo o para sustentar la vida social, económica, ambiental y de gestión del riesgo de estas familias vulnerables identificadas como afrocolombianas?
7. Se puede indicar, por qué motivo se excluyó del trámite de determinación de procedencia y oportunidad de la consulta previa, a la comunidad de La Esmeralda - Paso Real, comunidad afrocolombiana que fuera constituida forzosamente hoy como consejo comunitario para ser tenida en cuenta en la toma de las decisiones sobre el territorio ancestral, dado que fue afectada directamente por las obras de la Concesión Vial Mar 1, puesto que está ubicada al margen derecho de río Cauca y debajo del puente Amarillo o del Paso Real entre Santa Fe de Antioquia y Sopetrán. ¿Por qué la comunidad de los Almendros **sí tiene derecho**, ubicada al frente de estos, y la comunidad de la Esmeralda Paso Real **no tiene derecho**?
8. Que mención le corresponde hacer frente a las respuestas recibidas por los funcionarios de su cartera vinculados a la Mesa de Concertación Regional de las Vías 4G (Mar 1 y 2) donde se limitan a señalar “que ellos no son competentes, o que deberán dirigir las solicitudes o las peticiones individuales de la comunidad al correo institucional fijado en la página de la entidad”, situación que evidencia la animadversión a coadyuvar en la búsqueda de respuestas y soluciones prontas y oportunas, en una constante que lleva más de 3 años sin la atención eficaz y eficiente.

9. ¿Se puede, interinstitucionalmente con el Ministerio de Minas y Energía, garantizar que la comunidad ancestral de La Esmeralda - Paso Real de Santa fe de Antioquia, que desarrolla la práctica tradicional de la extracción de arena (paleros), pueda formalizar y garantizar acceso al río para promover la digna subsistencia a 60 familias pertenecientes al consejo comunitario?
10. ¿Se puede interadministrativamente apoyar el procedimiento para la titulación colectiva de las tierras ancestrales ocupadas por el Consejo comunitario La Esmeralda-Paso Real ante la Agencia Nacional de Tierras, inscrito en el libro de la Alcaldía de Santa fe de Antioquia a través de la Resolución número 529 de 12 de octubre 2022?
11. ¿Se puede interadministrativamente apoyar con la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo para que este adelante estudios que determinen, mediante un concepto técnico, la definición o no como zona de alto riesgo del territorio ancestral ocupado, así como los diseños de las obras de protección necesarias frente a las inundaciones del río Cauca, si fuese necesario?
12. ¿Cómo aportar a la solución de la imposición por parte de la Gobernación de la vía Manglar Giraldo cuya obra no ofrece los estándares de seguridad vial para la conexión al túnel del Toyo, y que además impacta la vida económica cuya tradición afecta a más de 150 familias sin alternativa de subsistencia digna? ¿Se pueden adicionar recursos para optar por otra alternativa?
13. ¿Por qué, a la fecha, no se ha intervenido la infraestructura del puente San Antonio, ubicado en el municipio de Dabeiba, así como la construcción de los puentes menores sobre el río Riosucio que conducen a las veredas de Tascón y otros, que fueran destruidos por el accionar de la Fuerza Pública para la época del conflicto armado? ¿En cabeza de quiénes recaen las competencias para iniciar trámites de recuperación de estos pasos importantes para las comunidades de las veredas afectadas?
14. ¿Cómo y cuándo se entregarán los estudios y diseños en Fase III, así como el cierre financiero para lograr desarrollar el intercambio vial en la zona urbana de Dabeiba y dentro de la Concesión Vía al Mar 2?
15. Favor enunciar las acciones realizadas por este Ministerio y entidades adscritas (ANI e Invías) durante los años 2022, 2023 y 2024, dirigidas a los territorios con presencia de comunidades afrocolombianas, campesinas e indígenas para lograr el mejoramiento de sus condiciones de vida. Favor anexar cuadro Excel con proyectos específicos y sus recursos asociados identificados mediante el marcador presupuestal especial dentro de sus competencias en las vigencias 2022, 2023 y 2024, y especificar el objeto de cada proyecto, el monto y su inversión real, su estado actual y el impacto generado hacia las comunidades.
16. En virtud de la Sentencia T-039 de 2024 proferida por la Honorable Corte Constitucional, ¿es posible reiniciar el trámite de procedencia para la consulta previa con las comunidades de La Esmeralda - Paso Real de Santa Fe de Antioquia y Juntas del municipio de Sopetrán excluidas por la autoridad de la Dirección de Consulta Previa del Ministerio del Interior en el proceso de Concesión Vía al Mar 1 operada por Devimar S. A.?
17. ¿De cuántos recursos dispone, para las vigencias 2025 y 2026, el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para atender los requerimientos ciudadanos y las contingencias en la región del occidente antioqueño? ¿Cuál es la fuente de dichos recursos?
18. ¿Se suscribirán convenios interadministrativos con la Gobernación de Antioquia para adelantar los programas de construcción, mejoramiento, mantenimiento y/o rehabilitación de las vías secundarias y terciarias del departamento? ¿Cuáles vías estarán priorizadas en el Plan Nacional Vial y cómo están articuladas con el Plan de Desarrollo Departamental de Antioquia?
19. ¿Cuántos recursos de inversión para las vías terciarias y kilómetros lineales se priorizarán en la vigencia 2025 para las regiones del occidente y suroeste antioqueño?
20. Para lograr mayor eficiencia técnica y económica, ¿se ha contemplado la utilización del sistema de estabilización con químicos no tradicionales reconocido por la norma Invías 237 de 2022?
21. ¿Está previsto el giro de recursos en las vigencias 2025 y 2026 para la terminación de las obras del túnel El Toyo?
22. ¿Para qué fecha o vigencia fiscal está prevista la apropiación o licitación de los quinientos mil millones (500.000.000.000) anunciados para la terminación de la vía Bolombolo-El Carmen de Atrato-Quibdó?
23. ¿Es posible institucionalizar una mesa de seguimiento y concertación permanente de alto nivel con funcionarios directivos facultados para la toma de decisiones, y que atiendan a las súplicas y problemáticas provenientes de las afectaciones sociales, ambientales, culturales, económicas y espirituales de las comunidades de la región del occidente y suroeste antioqueño?

CUESTIONARIO ADITIVO**Debate control político****(Cierre vía Caldas-Amagá, departamento de Antioquia)****Presentado por el honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón****1. Cuestionario para la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)**

- 1.1. Por favor informar, ¿cuál fue el valor total inicial proyectado para la construcción del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico (Contrato de Concesión 007 de 2014)?
- 1.2. Por favor informar, de acuerdo a la pregunta anterior, ¿cuántos recursos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido aportados por el Concesionario para la construcción del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico (Contrato de Concesión 007 de 2014)?
- 1.3. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado al Contrato de Concesión 007 de 2014 para la construcción del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 1.4. Por favor informar, de acuerdo a la pregunta anterior, ¿cuántos recursos han sido adicionados por la Nación y cuántos han sido adicionados por el Concesionario para la construcción del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico?
- 1.5. Por favor informar de manera resumida, cuáles han sido las situaciones o afectaciones que han generado cada una de las adiciones (otrosíes) de recursos al Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico (Contrato de Concesión 007 de 2014).
- 1.6. Por favor informar, de acuerdo al Contrato de Concesión 007 de 2014, ¿cuál es la fecha de terminación del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico?
- 1.7. Por favor informar desde el inicio del Proyecto Pacífico 1 (2014) a la actualidad (2024), ¿durante cuántos días se ha cerrado la vía Caldas-Bolombolo, en cualquiera de sus trayectos, ya sea por construcción del proyecto o por un efecto natural no controlado, causado por la construcción del Proyecto Pacífico 1?

Sobre Unidad Funcional 1

- 1.8. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 1 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.9. Por favor informar, ¿se han presentado dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 1 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.

- 1.10. Por favor informar, ¿en qué porcentaje de avance de construcción se encuentra actualmente la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.110 Por favor informar, ¿cuántos kilómetros hay construidos de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.12. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros están en operación y a servicio de la comunidad de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico? Por favor especificar en la respuesta, desde dónde y hasta dónde está habilitada la operación.
- 1.13. Por favor informar, ¿para qué fecha está proyectada la terminación de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.14. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 1.15. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 1.16. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1?
- 1.17. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados para construir la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 1.18. Por favor informar sobre la contingencia presentada en la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico en el sector del Sinifaná, por el derrumbe que ocurrió en el año 2018:
- 1.19. ¿En qué estado se encuentra actualmente la solución a esta afectación?
- 1.20. ¿Se cuenta con algunos diseños o propuestas aprobadas para solucionar la afectación generada en este sector de la Unidad Funcional 1?
- 1.21. ¿Quién asumió el valor de los nuevos diseños para solucionar la afectación y cuánto fue el valor total de esos diseños?
- 1.22. ¿Cuánto cuesta la construcción del túnel que se plantea hacer en el sector de Sinifaná, para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2018?

- 1.23. ¿Quién debe colocar los recursos para la construcción del túnel que se plantea hacer en el sector de Sinifaná, para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2018?
- 1.24. ¿El proyecto ya cuenta con estos recursos para poder construir el túnel que se plantea hacer en el sector de Sinifaná, para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2018?
- 1.25. ¿Cuál es la fecha, o existe un plan de obra para determinar en qué momento estará construido el túnel propuesto, o solucionada esta dificultad generada en el sector de Sinifaná por el derrumbe del año 2018 y terminada totalmente la Unidad Funcional 1, del Proyecto Covipacífico?
- 1.26. ¿Qué afectaciones al cronograma inicial de obra ha representado esta afectación?
- 1.27. Mientras se resuelve definitivamente el problema del Sinifaná, por el derrumbe generado en el año 2018, los vehículos vienen transitando por la vía antigua; sin embargo, varios gremios han denunciado que en esta vía se presenta una pérdida de banca en el sector entre Titiribí y Bolombolo, que se relaciona en la siguiente imagen.



Por favor informar, ¿cuáles han sido las acciones adelantadas para atender este punto crítico y cuándo estaría solucionada esta afectación?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 2

- 1.28. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 2 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.29. Por favor informar, ¿se han presentado dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 2 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 1.30. Por favor informar, ¿en qué porcentaje de avance de construcción se encuentra actualmente la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.31. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros hay construidos de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.32. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros están en operación y a servicio de la comunidad de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico? Por favor especificar en la respuesta desde dónde y hasta dónde está habilitada la operación.
- 1.33. Por favor informar, ¿para qué fecha está proyectada la terminación de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.34. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 1.35. Por favor informar, ¿en la actualidad se viene recibiendo la infraestructura de la Unidad Funcional 2 del Proyecto Pacífico 1 por parte de la ANI y la interventoría?
- 1.36. Por favor informar de manera resumida y clara, ¿en qué consiste el proceso de entrega de la infraestructura por parte de Covipacífico y de recibo por parte de la ANI y la interventoría?
- 1.37. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 1.38. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1?
- 1.39. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados para construir la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 1.40. Durante el primer semestre del año 2024 se generaron diferentes informaciones sobre una diferencia entre la ANI y el Concesionario, sobre un tramo de 400 metros, por el cual no se había podido colocar en funcionamiento el tramo entre Camilo C y la intersección de Titiribí. Por favor informar al respecto, ¿cuál era la causa de esa diferencia?, ¿ya está solucionada?, ¿cuándo se colocará en operación y a servicio de la comunidad este tramo de la Unidad Funcional 2?
- 1.41. De acuerdo a información pública, hubo una discordia por un tramo en la Unidad Funcional que tuvo que llegar a un Tribunal de Arbitramento, al respecto, por favor informar, ¿en qué avanza este proceso, a qué se debió la necesidad de llegar

hasta este punto y ese proceso afecta la puesta en operación del tramo Camilo C - intercambiador de Titiribí?

- 1.42. Por favor informar sobre la contingencia presentada en la Unidad Funcional 2 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico en el sector el Líbano, por un movimiento en masa, derrumbe que ocurrió en el año 2023:
- 1.43. ¿En qué estado se encuentra actualmente la solución a esta afectación?
- 1.44. ¿Quién asumió el valor de los nuevos diseños para solucionar la afectación y cuánto fue el valor total de esos diseños?
- 1.45. ¿Cuánto cuesta la construcción del túnel falso que se está construyendo para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2023?
- 1.46. ¿Quién debe colocar los recursos para la construcción del túnel falso que está construyendo para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2023?
- 1.47. ¿Cuál es la fecha o existe un plan de obra para determinar en qué momento estará construido el túnel propuesto, o solucionada esta dificultad en la Unidad Funcional 2, del Proyecto Covipacífico?
- 1.48. ¿Qué afectaciones al cronograma inicial de obra ha representado esta afectación?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 3

- 1.49. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.50. Por favor informar, ¿cuándo fue terminada la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.51. Por favor informar, ¿ya, la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico, fue recibida por la ANI y la interventoría? Explicar si este proceso se viene adelantando actualmente para esta Unidad Funcional.
- 1.52. Por favor informar, ¿se presentaron dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 1.53. Por favor informar, ¿para qué fecha estaba proyectada la terminación de la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.54. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?

- 1.55. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 1.56. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1?
- 1.57. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados para construir la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 4

- 1.58. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 4 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.59. Por favor informar, ¿se han presentado dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 4 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 1.60. Por favor informar, ¿en qué porcentaje de avance de construcción se encuentra actualmente la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.61. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros hay construidos de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.62. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros están en operación y a servicio de la comunidad de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico? Por favor especificar en la respuesta, desde dónde y hasta dónde está habilitada la operación.
- 1.63. Por favor informar, ¿para qué fecha está proyectada la terminación de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 1.64. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 1.65. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?

- 1.66. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1?
- 1.67. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados para construir la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 1.68. Por favor informar sobre la coyuntura presentada en la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico en el sector de Areneras, por el requerimiento ambiental de construcción del retorno de paso nivel, la siguiente información:
- 1.69. ¿Cuál era trazado inicial en el sector Areneras, antes de que la licencia ambiental obligara la construcción de un retorno? Por favor agregar a la respuesta un mapa o diagramas de este trazado propuesto.
- 1.70. ¿Cuál es trazado actual en el sector Areneras, para dar cumplimiento a la obligación de la licencia ambiental sobre la construcción de un retorno? Por favor agregar a la respuesta un mapa o diagramas de este trazado propuesto.
- 1.71. ¿Qué otras alternativas o propuestas se analizaron y/o evaluaron para la construcción del retorno en paso nivel y la vía en doble calzada en el sector de Areneras, de la Unidad Funcional 4? Exponer resumidamente las razones que llevaron a escoger una propuesta sobre las otras.
- 1.72. ¿En el trazado inicial, antes de la obligación de la construcción del retorno de paso nivel, era necesario tumbar la montaña y generar estabilización de taludes en este sector?
- 1.73. El material que se está extrayendo de la montaña para la estabilización del talud, es una cantera de arena, por tal razón, el material extraído puede ser tratado y comercializado posteriormente, al respecto informar: ¿el aprovechamiento de esta materia prima está contemplado dentro del objeto contractual de la concesión o del otrosí No. 10? ¿Los recursos generados por el aprovechamiento de este material, se incluyen en los costos del proyecto o son una ganancia adicional de quien los explote? ¿Cuánto es el valor aproximado proyectado que puede costar la comercialización de la arena extraída?
- 1.74. ¿Cuántos metros cúbicos de arena se deben extraer de la montaña para lograr la estabilización del talud y la construcción del tramo pendiente en el sector las Areneras de la Unidad Funcional 4?
- 1.75. De acuerdo a la licencia ambiental o los compromisos contractuales, ¿dónde se va a depositar el material extraído de la montaña?
- 1.76. De acuerdo a los estudios adelantados por el Concesionario, ¿cuántos metros cúbicos de arena se pueden extraer aproximadamente cada hora en el proceso de tumbar la montaña y estabilización del talud?
- 1.77. ¿Quién asumió el valor de los nuevos diseños para dar cumplimiento a la obligación ambiental de construir el retorno de paso nivel, y cuánto fue el costo total de esos diseños?
- 1.78. ¿Cuántos recursos adicionales para el proyecto, cuesta cumplir con la obligación ambiental de construir un retorno en paso nivel y quién debe aportarlos? Por favor incluir todos los recursos, incluyendo diseños, adquisición de predios, valores constructivos y otros a que haya lugar.
- 1.79. ¿Ya se tienen los recursos asignados para poder construir el retorno de paso nivel y el tramo pendiente de la Unidad Funcional 4 en el sector de las Areneras? En caso que la respuesta sea afirmativa, informar la fecha desde que se cuentan con los recursos, en caso que la respuesta sea negativa, por favor informar, cuándo se proyecta contar con estos recursos.
- 1.80. ¿Hay un plan de obras o una fecha pactada para finalizar la construcción de este tramo de la Unidad Funcional 4 y el retorno de paso nivel?
- 1.81. ¿Qué afectaciones al cronograma inicial de obra ha representado el cumplimiento de esta obligación ambiental?
- 1.82. ¿Ya se tienen respuestas de la solicitud realizada el pasado 2 de agosto de 2024, mediante el radicado 20243060272001, para que Covipacífico, para analizar las propuestas presentadas por la Gobernación de Antioquia para evitar el cierre de la vía por la construcción del retorno de paso nivel y el tramo de doble calzada faltante en el sector de Areneras de la Unidad Funcional 4? Por favor exponer los resultados de la evaluación de estas propuestas.
- 1.83. ¿Cuáles serían las variaciones en términos financieros entre la propuesta actual y las propuestas presentadas por la Gobernación de Antioquia? Por favor en la respuesta, informar cuánto valdría cada propuesta, incluyendo al que actualmente tiene el Concesionario.
- 1.84. ¿Cuáles serían las variaciones en tiempo para la ejecución de este tramo (sector las Areneras) con las propuestas de la Gobernación de Antioquia? Por favor, en la respuesta informar cuánto sería el tiempo de construcción de cada propuesta, incluyendo al que actualmente tiene el Concesionario.
- 1.85. Por favor informar, ¿se han analizado otras alternativas de construcción del tramo

en doble calzada del sector Areneras y el retorno a paso nivel que no impliquen el cambio de la propuesta actual, como tampoco cierre de la vía? Se habla de alternativas de sobrestaqueado con malla Suiza que pueden evitar que el material de la montaña ponga en riesgo los usuarios de la vía. Si se han analizado, exponer las razones para descartarlas y, si no se han analizado, exponer las razones por las que no se hizo.

- 1.86. En información pública se ha manifestado que se había llegado a una solución temporal para solucionar la problemática que representa peaje de Amagá (no se ha construido el nuevo peaje, porque Invías no ha terminado sus tramos). Por favor informar, ¿cuál es la solución temporal para el tema del peaje que fue aprobada por la interventoría el 10 de noviembre de 2022?
- 1.87. ¿Por qué no se ha resuelto la solución de viabilidad temporal presentada por el Concesionario y viabilizada por la interventoría, en noviembre de 2022 sobre el peaje de Amagá?

SOBRE LOS TRAMOS PENDIENTES DEL INVÍAS

- 1.90. Por favor informar, ¿en qué acta, contrato u otro documento oficial, quedó estipulado el compromiso de Invías para la construcción del intercambiador vial de Primavera y 3.2 kilómetros de doble calzada divididos entre el sector de Cuatro Palos y el sector de Primavera?
- 1.91. Por favor informar, ¿desde qué año el Invías tiene este compromiso (intercambiador vial Primavera y 3.2 km de doble calzada) y cuáles han sido las razones que ha tenido para no cumplirlo?
- 1.92. Por favor informar si en los compromisos adquiridos por Invías (intercambiador vial Primavera y 3.2 km de doble calzada), ¿existe alguna cláusula de responsabilidad que lo obliga a cumplir con esta obra?
- 1.93. Por favor informar, ¿qué acciones han tomado la ANI para dar solución a este incumplimiento del Invías y lograr finalizar los tramos pendientes?
- 1.94. Desde el Concesionario Covipacífico se informa que se requieren 676 mil millones adicionales para la construcción de este tramo pendiente y 136 mil millones para trámites prediales y de licencias ambientales. Según esta información, ¿existe una decisión de entregarle estos tramos (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada), al Concesionario para que el adelante su terminación?
- 1.95. Por favor informar, ¿estos tramos pendientes (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada) ya tienen diseños y licencias?
- 1.96. Por favor informar, ¿estos tramos pendientes (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada) ya tienen recursos asignados o comprometidos para su terminación?
- 1.97. Por favor informar, ¿cuál sería la fecha de entrega aproximada de estos tramos pendientes (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada)?

SOBRE LA INTERVENTORÍA

Por favor, comedidamente solicitamos, por intermedio de su entidad, se puedan tramitar las respuestas al siguiente cuestionario por parte de la interventoría del Contrato de Concesión 007 de 2014.

- 1.98. Por favor informar de manera resumida y clara, ¿cuáles fueron las razones para rechazar las reiteradas solicitudes de Covipacífico de cerrar la vía Caldas-Amagá en el sector Areneras por 20 meses durante 10 horas diarias?
- 1.99. Por favor informar si dentro del Contrato de Concesión 007 de 2014 y los diferentes otrosíes aprobados, ¿existe algún mecanismo para evitar que el Concesionario socialice propuestas no aprobadas por la interventoría ni por la ANI?
- 1.100. Por favor informar como interventoría, ¿qué acciones tomó frente a la posición del Concesionario de socializar una propuesta de cierre de la vía Caldas-Amagá en el sector Areneras por 20 meses durante 10 horas diarias? La cual usted consideró, cito textualmente, *“improcedente el inicio de unas “socializaciones” de un cierre que no tiene ni justificación técnica, ni aprobación ni aval de la Interventoría, por lo cual no puede completar su trámite ante el Invías”*.
- 1.101. Por favor informar, ¿actualmente la interventoría viene avanzando junto con la ANI, en el proceso de validación de la infraestructura ya construida en la Unidad Funcional 3, en el sector entre Camilo C y el intercambiador de Titiribí? Por favor informar el avance de este proceso y cuándo podría completarse para poner en funcionamiento para la ciudadanía este tramo.
- 1.102. De acuerdo a información pública, hubo una discordia por un tramo en la Unidad Funcional 3, que tuvo que llegar a un Tribunal de Arbitramento, al respecto, por favor informar, ¿en qué avanza este proceso, a qué se debió la necesidad de llegar hasta este punto y ese proceso afecta la puesta en operación del tramo Camilo C - intercambiador de Titiribí?
- 1.103. En información pública se ha manifestado que se había llegado a una solución temporal sobre el peaje de Amagá, por favor informar, ¿cuál es la solución temporal para el tema del

peaje que fue aprobada por la interventoría el 10 de noviembre de 2022?

- 1.104. ¿Por qué no se ha resuelto la solución de viabilidad temporal presentada por el Concesionario y viabilizada por la interventoría, en noviembre de 2022 sobre el peaje de Amagá?
- 1.105. Por favor informar, de acuerdo al plan de obra, ¿cuáles eran las fechas iniciales de entrega de cada una de las 4 Unidades Funcionales del Proyecto Pacífico 1? Por favor informar las fechas por cada una de las Unidades Funcionales.
- 1.106. Por favor informar, de acuerdo al plan de obra, ¿cuáles son las fechas actuales, proyectadas de entrega de cada una de las 4 Unidades Funcionales del Proyecto Pacífico 1? Por favor informar las fechas por cada una de las Unidades Funcionales.
- 1.107. Por favor informar desde el inicio del Proyecto Pacífico 1 (2014) a la actualidad (2024), ¿durante cuántos días se ha cerrado la vía Caldas-Bolombolo, en cualquiera de sus trayectos, ya sea por construcción del proyecto o por un efecto natural no controlado, causado por la construcción del Proyecto Pacífico 1?

2. CUESTIONARIO PARA CONCESIONARIA VIAL DEL PACÍFICO, COVIPACÍFICO S. A. S.

- 2.1. Por favor informar, ¿cuál fue el valor total inicial proyectado para la construcción del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico (Contrato de Concesión 007 de 2014)?
- 2.2. Por favor informar, de acuerdo a la pregunta anterior, ¿cuántos recursos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido aportados por el Concesionario para la construcción del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico (Contrato de Concesión 007 de 2014)?
- 2.3. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado al Contrato de Concesión 007 de 2014, para la construcción del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico?
- 2.4. Por favor informar, de acuerdo a la pregunta anterior, ¿cuántos recursos han sido adicionados por la Nación y cuántos han sido adicionados por el Concesionario para la construcción del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico?
- 2.5. Por favor informar de manera resumida, cuáles han sido las situaciones o afectaciones que han generado cada una de las adiciones (otrosíes) de recursos al Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico (Contrato de Concesión 007 de 2014).
- 2.6. Por favor informar, de acuerdo al Contrato de Concesión 007 de 2014, ¿cuál es la fecha

de terminación del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico?

- 2.7. Por favor informar desde el inicio del Proyecto Pacífico 1 (2014) a la actualidad (2024), ¿durante cuántos días se ha cerrado la vía Caldas-Bolombolo, en cualquiera de sus trayectos, ya sea por construcción del proyecto o por un efecto natural no controlado causado por la construcción del Proyecto Pacífico 1?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 1

- 2.8. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 1 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.9. Por favor informar, ¿se han presentado dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 1 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 2.10. Por favor informar, ¿en qué porcentaje de avance de construcción se encuentra actualmente la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.11. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros hay construidos de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.12. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros están en operación y a servicio de la comunidad de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico? Por favor especificar en la respuesta desde dónde y hasta dónde está habilitada la operación.
- 2.13. Por favor informar, ¿para qué fecha está proyectada la terminación de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.14. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 2.15. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 2.16. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1?
- 2.17. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados,

para construir la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?

- 2.18. Por favor informar sobre la contingencia presentada en la Unidad Funcional 1, del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico en el sector del Sinifaná, por el derrumbe que ocurrió en el año 2018:
- 2.19. ¿En qué estado se encuentra actualmente la solución a esta afectación?
- 2.20. ¿Se cuenta con algunos diseños o propuestas aprobadas para solucionar la afectación generada en este sector de la Unidad Funcional 1?
- 2.21. ¿Quién asumió el valor de los nuevos diseños para solucionar la afectación y cuánto fue el valor total de esos diseños?
- 2.22. ¿Cuánto cuesta la construcción del túnel que se plantea hacer en el sector de Sinifaná, para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2018?
- 2.23. ¿Quién debe colocar los recursos para la construcción del túnel que se plantea hacer en el sector de Sinifaná, para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2018?
- 2.24. ¿El proyecto ya cuenta con estos recursos para poder construir el túnel que se plantea hacer en el sector de Sinifaná, para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2018?
- 2.25. ¿Cuál es la fecha o existe un plan de obra para determinar en qué momento estará construido el túnel propuesto, o solucionada esta dificultad generada en el sector de Sinifaná por el derrumbe del año 2018 y terminada totalmente la Unidad Funcional 1, del Proyecto Covipacífico?
- 2.26. ¿Qué afectaciones al cronograma inicial de obra ha representado esta afectación?
- 2.27. Mientras se resuelve definitivamente el problema del Sinifaná por el derrumbe generado en el año 2018, los vehículos vienen transitando por la vía antigua, sin embargo, varios gremios han denunciado que en esta vía se presenta una pérdida de banca en el sector entre Titiribí y Bolombolo, que se relaciona en la siguiente imagen.



Por favor informar, ¿cuáles han sido las acciones adelantadas para atender este punto crítico y cuándo estaría solucionada esta afectación?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 2

- 2.28. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 2 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.29. Por favor informar, ¿se han presentado dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 2 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 2.30. Por favor informar, ¿en qué porcentaje de avance de construcción se encuentra actualmente la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.31. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros hay construidos de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.32. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros están en operación y a servicio de la comunidad de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico? Por favor especificar en la respuesta desde dónde y hasta dónde está habilitada la operación.
- 2.33. Por favor informar, ¿para qué fecha está proyectada la terminación de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.34. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 2.35. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 2.36. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1?
- 2.37. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados para construir la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 2.38. Durante el primer semestre del año 2024 se generaron diferentes informaciones sobre una diferencia entre la ANI y el Concesionario,

sobre un tramo de 400 metros, por el cual no se había podido colocar en funcionamiento el tramo entre Camilo C y la intersección de Titiribí. Por favor informar al respecto, ¿cuál era la causa de esa diferencia? ¿Ya está solucionada? ¿Cuándo se colocará en operación y a servicio de la comunidad este tramo de la Unidad Funcional 2?

- 2.39. De acuerdo a información pública, hubo una discordia por un tramo en la Unidad Funcional 3, que tuvo que llegar a un Tribunal de Arbitramento, al respecto, por favor informar, ¿en qué avanza este proceso, a qué se debió la necesidad de llegar hasta este punto y ese proceso afecta la puesta en operación del tramo Camilo C – intercambiador de Titiribí?
- 2.40. Por favor informar sobre la contingencia presentada en la Unidad Funcional 2, del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico en el sector el Líbano por un movimiento en masa, derrumbe que ocurrió en el año 2023:
- 2.40.1 ¿En qué estado se encuentra actualmente la solución a esta afectación?
- 2.40.2 ¿Quién asumió el valor de los nuevos diseños para solucionar la afectación y cuánto fue el valor total de esos diseños?
- 2.40.3 ¿Cuánto cuesta la construcción del túnel falso que se está construyendo para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2023?
- 2.40.4 ¿Quién debe colocar los recursos para la construcción del túnel falso que está construyendo para solucionar la afectación generada por el derrumbe del año 2023?
- 2.40.5. ¿Cuál es la fecha o existe un plan de obra para determinar en qué momento estará construido el túnel propuesto, o solucionada esta dificultad en la Unidad Funcional 2, del Proyecto Covipacífico?
- 2.40.6 ¿Qué afectaciones al cronograma inicial de obra ha representado esta afectación?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 3

- 2.41. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.42. Por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.43. Por favor informar, ¿cuándo fue terminada la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.44 Por favor informar, ¿ya la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico, fue recibida

por la ANI y la interventoría? Explicar si este proceso se viene adelantando actualmente para esta Unidad Funcional.

- 2.45. Por favor informar de manera resumida y clara, ¿en qué consiste el proceso de entrega de la infraestructura por parte de Covipacífico y de recibo por parte de la ANI y la interventoría?
- 2.46. Por favor informar, ¿se presentaron dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 3 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 2.47. Por favor informar, ¿para qué fecha estaba proyectada la terminación de la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.48. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 2.49. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 2.50. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1?
- 2.51. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados, para construir la Unidad Funcional 3, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?

SOBRE UNIDAD FUNCIONAL 4

- 2.52. por favor informar, de acuerdo al plan de obras, ¿cuál era la fecha de terminación inicial de la Unidad Funcional 4 del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.53. Por favor informar, ¿se han presentado dificultades o afectaciones que hayan postergado la construcción de las obras de la Unidad Funcional 4 del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico? Por favor explicar resumidamente las afectaciones presentadas.
- 2.54. Por favor informar, ¿en qué porcentaje de avance de construcción se encuentra actualmente la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.55 Por favor informar, ¿cuántos kilómetros hay construidos de la Unidad Funcional 4, del

Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?

- 2.56. Por favor informar, ¿cuántos kilómetros están en operación y a servicio de la comunidad de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico? Por favor especificar en la respuesta desde dónde y hasta dónde está habilitada la operación.
- 2.57. Por favor informar, ¿para qué fecha está proyectada la terminación de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo del Concesionario Covipacífico?
- 2.58. Por favor informar, ¿cuál fue el valor inicial proyectado que costaría construir la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 2.59. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos iniciales proyectados para construir la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 2.60. Por favor informar, ¿cuántos recursos se han adicionado para la construcción de la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1?
- 2.61. De acuerdo a la respuesta anterior, por favor informar, de ese total de recursos adicionados, para construir la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1, ¿cuántos han sido aportados por la Nación y cuántos han sido asumidos por el Concesionario?
- 2.62. Por favor informar sobre la coyuntura presentada en la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1, a cargo de Covipacífico en el sector de Areneras, por el requerimiento ambiental de construcción del retorno de paso nivel la siguiente información:
- 2.63. ¿Cuál era trazado inicial en el sector Areneras, antes de que la licencia ambiental obligara la construcción de un retorno? Por favor agregar a la respuesta un mapa o diagramas de este trazado propuesto.
- 2.64. ¿Cuál es trazado actual en el sector Areneras, para dar cumplimiento a la obligación de la licencia ambiental sobre la construcción de un retorno? Por favor agregar a la respuesta un mapa o diagramas de este trazado propuesto.
- 2.65. ¿Qué otras alternativas o propuestas se analizaron y/o evaluaron para la construcción del retorno en paso nivel y la vía en doble calzada en el sector de Areneras, de la Unidad Funcional 4? Exponer resumidamente las razones que llevaron a escoger una propuesta sobre las otras.
- 2.66. ¿En el trazado inicial, antes de la obligación de la construcción del retorno de paso nivel, era necesario tumbar la montaña y generar estabilización de taludes en este sector?
- 2.67. El material que se está extrayendo de la montaña para la estabilización del talud, es una cantera de arena, por tal razón, el material extraído puede ser tratado y comercializado posteriormente, al respecto informar, ¿el aprovechamiento de esta materia prima está contemplado dentro del objeto contractual de la concesión o del otrosí No. 10? ¿Los recursos generados por el aprovechamiento de este material se incluyen en los costos del proyecto o son una ganancia adicional de quien los explota? ¿Cuánto es el valor aproximado proyectado que puede costar la comercialización de la arena extraída?
- 2.68. ¿Cuántos metros cúbicos de arena se deben extraer de la montaña para lograr la estabilización del talud y la construcción del tramo pendiente en el sector las Areneras de la Unidad Funcional 4?
- 2.69. De acuerdo a la licencia ambiental o los compromisos contractuales, ¿dónde se va a depositar el material extraído de la montaña?
- 2.70. De acuerdo a los estudios adelantados por el Concesionario, ¿cuántos metros cúbicos de arena se pueden extraer aproximadamente cada hora en el proceso de tumbar la montaña y estabilización del talud?
- 2.71. ¿Quién asumió el valor de los nuevos diseños para dar cumplimiento a la obligación ambiental de construir el retorno de paso nivel y cuánto fue el costo total de esos diseños?
- 2.72. ¿Cuántos recursos adicionales para el proyecto cuesta cumplir con la obligación ambiental de construir un retorno en paso nivel y quien debe aportarlos? Por favor incluir todos los recursos, incluyendo diseños, adquisición de predios, valores constructivos y otros a que haya lugar.
- 2.73. ¿Ya se tienen los recursos asignados para poder construir el retorno de paso nivel y el tramo pendiente de la Unidad Funcional 4 en el sector de las Areneras? En caso que la respuesta sea afirmativa, informar la fecha desde que se cuentan con los recursos, en caso que la respuesta sea negativa, por favor informar cuándo se proyecta contar con estos recursos.
- 2.74. ¿Hay un plan de obras o una fecha pactada para finalizar la construcción de este tramo de la Unidad Funcional 4 y el retorno de paso nivel?
- 2.75. ¿Qué afectaciones al cronograma inicial de obra ha representado el cumplimiento de esta obligación ambiental?
- 2.76. De acuerdo a la ANI, desde el pasado 2 de agosto de 2024, mediante el radicado 20243060272001 se ofició a Covipacífico

para analizar las propuestas presentadas por la Gobernación de Antioquia para evitar el cierre de la vía por la construcción del retorno de paso nivel y el tramo de doble calzada faltante en el sector de Areneras de la Unidad Funcional 4.

2.77. 12.1. ¿Ya se analizaron las propuestas presentadas por la Gobernación? Por favor exponer las principales conclusiones de la evaluación a las propuestas presentadas por la Gobernación de Antioquia.

2.78. ¿Cuáles serían las variaciones en términos financieros entre la propuesta actual y las propuestas presentadas por la Gobernación de Antioquia? Por favor, en la respuesta informar cuánto valdría cada propuesta, incluyendo al que actualmente tiene el Concesionario.

2.79. ¿Cuáles serían las variaciones en tiempo para la ejecución de este tramo (sector las Areneras) con las propuestas de la Gobernación de Antioquia? Por favor, en la respuesta informar cuánto sería el tiempo de construcción de cada propuesta, incluyendo al que actualmente tiene el Concesionario.

2.80. La interventoría y la ANI, mediante los oficios **CO-COSE-0326-2024-VT**, **O-COSE-0461-2024-VT**, **CO-COSE-0509-2024-VT**, rechazó las solicitudes del Concesionario de cerrar la vía Caldas-Amagá, sector las Areneras, por 20 meses 10 horas diarias. Sin embargo, el Concesionario mediante el Radicado 4-01-20240628017262 (RA-COSE-0620-2024- VT del 02-jul-24) informó que iba a iniciar la socialización del cierre de la Ruta Nacional 6003 entre el PR84+000 y el PR88+100 para la ejecución de las obras de construcción del retorno 2 de paso nivel. Al respecto, por favor informar, ¿por qué, si no se contaba con autorización de la ANI y de la interventoría, se inició el proceso de socialización de una alternativa de cierre, rechazada 3 veces por la interventoría?

2.81. Por favor informar, ¿se han analizado otras alternativas de construcción del tramo en doble calzada del sector Areneras y el retorno a paso nivel que no impliquen el cambio de la propuesta actual, como tampoco cierre de la vía? Se habla de alternativas de sobrestaqueado con malla suiza que pueden evitar que el material de la montaña ponga en riesgo los usuarios de la vía. Si se han analizado, exponer las razones para descartarlas y, si no se han analizado, exponer las razones por las que no se hizo.

2.82. En información pública se ha manifestado que se había llegado a una solución temporal para solucionar la problemática que representa peaje de Amagá (no se ha construido el nuevo peaje, porque

Invías no ha terminado sus tramos), Por favor informar, ¿cuál es la solución temporal para el tema del peaje que fue aprobada por la interventoría el 10 de noviembre de 2022?

2.83. ¿Por qué no se ha resuelto la solución de viabilidad temporal presentada por el Concesionario y viabilizada por la interventoría, en noviembre de 2022 sobre el peaje de Amagá?

3. CUESTIONARIO PARA INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVÍAS)

3.1. Por favor informar, ¿en qué acta, contrato u otro documento oficial quedó estipulado el compromiso de Invías para la construcción del intercambiador vial de Primavera y 3.2 kilómetros de doble calzada divididos entre el sector de Cuatro Palos y el sector de Primavera?

3.2. Por favor informar, ¿desde qué año el Invías tiene este compromiso (intercambiador vial Primavera y 3.2 km de doble calzada) y cuáles han sido las razones que ha tenido para no cumplirlo?

3.3. Por favor informar si en los compromisos adquiridos por Invías (intercambiador vial Primavera y 3.2 km de doble calzada), ¿existe alguna cláusula de responsabilidad que lo obliga a cumplir con esta obra?

3.4. Por favor informar, ¿qué acciones han tomado la ANI e Invías para dar solución a este incumplimiento del Invías y lograr finalizar los tramos pendientes?

3.5. Desde el Concesionario Covipacífico se informa que se requieren 676 mil millones adicionales para la construcción de este tramo pendiente y 136 mil millones para trámites prediales y de licencias ambientales. Según esta información, ¿existe una decisión de entregarle estos tramos (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada) al Concesionario para que el adelante su terminación?

3.6. Por favor informar, al día de la respuesta ¿estos tramos pendientes (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada) ya tienen diseños y licencias?

3.7. Por favor informar, ¿estos tramos pendientes (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada) ya tienen recursos asignados o comprometidos para su terminación?

3.8. Por favor informar, ¿cuál sería la fecha de entrega aproximada de estos tramos pendientes (intercambiador vial Primavera y 3,2 km de doble calzada)?

3.9. Por favor informar, desde el inicio del Proyecto Pacífico 1 (2014) a la actualidad (2024), ¿durante cuántos días se ha cerrado la vía Caldas-Bolombolo, en cualquiera de sus trayectos, ya sea por construcción del proyecto o por un efecto natural no

controlado causado por la construcción del Proyecto Pacífico 1?

4. CUESTIONARIO PARA LA AGENCIA NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES (ANLA)

La ANLA, a través de la Resolución número 1782 de 10 de octubre de 2018, consideró viables las alternativas de movilidad en relación con la construcción de dos retornos. el primero en el K28+250 (sector Carcafé) y el segundo **en el K30+250 (sector Areneras).**

De acuerdo a información pública, Covipacífico ha informado que debe demoler una montaña de 110 metros de altura y extraer aproximadamente 600.000 m³ de material de esta montaña, para poder construir el retorno del sector Areneras aprobado por la ANLA. Al respecto, me gustaría conocer la siguiente información.

- 4.1. ¿Qué implicaciones ambientales tiene demoler una montaña de más de 110 metros de altura?
- 4.2. ¿Cuál es el trazado o diseño aprobado por la ANLA para dar cumplimiento a la obligación de la licencia ambiental sobre la construcción de un retorno en el sector Areneras? Por favor agregar a la respuesta un mapa o diagramas de este trazado aprobado.
- 4.3. En el licenciamiento ambiental, otorgado para la construcción del retorno de paso nivel en el sector de Areneras, ¿se contempló o quedó establecido la obligatoriedad del cierre de la vía para poder adelantar esta obra?
- 4.4. En el licenciamiento ambiental otorgado para la construcción del retorno de paso nivel, en el sector de Areneras, ¿se contempló o quedaron establecidos otros métodos constructivos que no implicaran el cierre de la vía? Informar las alternativas de construcción que no implicaran el cierre de la vía.
- 4.5. En el licenciamiento ambiental otorgado para la construcción del retorno de paso nivel, en el sector de Areneras, ¿se contempló o quedó establecido dónde se va a depositar el material extraído de la montaña? Informar las alternativas.
- 4.6. En el licenciamiento ambiental otorgado para la construcción del retorno de paso nivel, en el sector de Areneras, ¿se contempló o quedó establecido el manejo que se le darían a las partículas de arena que en el proceso de demolición y deposito final de este material pudieran afectar a las comunidades? Por favor explicar, de acuerdo a la licencia ambiental, cómo deben ser manejadas estas partículas.
- 4.7. Por favor informar, desde el inicio del Proyecto Pacífico 1 (2014) a la actualidad (2024), ¿durante cuantos días se ha cerrado la vía Caldas-Bolombolo, en cualquiera de sus trayectos, ya sea por construcción del proyecto o por un efecto natural no controlado, causado por la construcción del Proyecto Pacífico 1?
- 4.8. ¿Qué otras alternativas o propuestas se analizaron y/o evaluaron para la construcción del retorno en paso nivel y la vía en doble calzada en el sector de Areneras, de la Unidad Funcional 4? Exponer resumidamente las razones que llevaron a escoger una propuesta sobre las otras.
- 4.9. La ANLA en un proceso de colaboración armónica, ¿estaría dispuesta a contribuir, en caso de encontrar una alternativa de solución diferente, a cambiar el licenciamiento ambiental, logrando que se pueda cumplir con la obligación ambiental, sin que este proceso constructivo implique el cierre de la vía?

5. CUESTIONARIO PARA LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA

- 5.1. Por favor informar de manera clara y resumida, en la medida de lo posible acompañado de algún boceto, plano o diagrama, ¿cuáles son las propuestas de solución que como Gobernación de Antioquia proponen para la construcción del retorno de paso nivel en la Unidad Funcional 4, del Proyecto Pacífico 1 a cargo de Covipacífico?
- 5.2. Por favor informar si las propuestas de la pregunta anterior, ¿son temporales para evitar el cierre de la vía, mientras avanza el proceso constructivo del retorno de paso nivel y el tramo faltante de la Unidad Funcional 4 en el sector de las Areneras?, o, ¿son definitivas para cambiar los diseños y la metodología constructiva que actualmente está planteando el Concesionario Covipacífico?
- 5.3. Por favor informar, cuáles serían los costos proyectados estimados, que tendrían las alternativas de solución propuestas.
- 5.4. Por favor informar, cuál sería el tiempo de ejecución proyectado que tendrían cada una de las soluciones propuestas.

III

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

IV

Lo que propongan los honorables Representantes.

El Presidente,

Hernando González.

La Vicepresidente,

Susana Gómez Castaño.

El Secretario General,

Raúl Fernando Rodríguez Rincón.

Presidente, ha sido leído el orden del día.

Presidente, Hernando González:

Gracias señor Secretario, leído el orden del día, se abre la discusión. Representante Julián tiene la palabra.

Honorable Representante Julián David López Tenorio:

Gracias Presidente, hay una proposición de modificación del orden del día para pasar el punto 3 al 2 y los demás se corren un punto.

Presidente, Hernando González:

Gracias, Representante; tenga la amabilidad, señor Secretario y lee la proposición.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

“PROPOSICIÓN

MODIFICACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

Por medio del presente escrito de proposición, presento a consideración de la honorable Comisión Sexta Permanente, la modificación del OD en el siguiente sentido:

Que el punto IV, “Lo que propongan los honorables Representantes”, pase al Punto II. Así las cosas, el Punto II pasa al Punto III, y el Punto III al punto IV”.

*Julián David López Tenorio,
Representante a la Cámara.*

Presidente, ha sido leída la proposición.

Presidente, Hernando González:

Gracias, señor Secretario, sigue abierta la discusión con el cambio de colocar: punto 3, cambiar el orden del día, pasando el punto 3, el 4 a número 3; sigue la discusión, al 2, pasando el punto 4 al punto 2, sigue abierta la discusión, anuncio que va a cerrarse, ¿aprueban los honorables Representantes?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobado, por unanimidad, el orden del día propuesto por el Representante a la Cámara, en el sentido de sustituir el punto 4 al punto 2, señor Presidente.

Presidente, Hernando González:

Gracias, señor Secretario. Antes de continuar, quiero presentar mi saludo y el de la Comisión a la señora Ministra de Transporte, María Constanza García, bienvenida a esta, su Comisión; al señor Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, doctor Francisco Ospina, bienvenido; al Director General del Instituto Nacional de Vías, Invías; al doctor Juan Carlos Montenegro, bienvenido; al Director General de la Autoridad Nacional de Ciencias Ambientales, ANLA; doctor Rodrigo Elías Negretti, está, a la Directora encargada, bienvenida doctora, a la Directora General de Corantioquia, Liliana María Taborda González, y a todos los invitados, Alcaldes, Secretario de Infraestructura de la Gobernación de

Antioquia y a todos los presentes, muy buenos días; señor Secretario, siguiente punto del orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente, se registra la asistencia del doctor Dolcey Torres Romero, del doctor Montaña Arizala, Gerson Lisímaco y de la doctora Sogamoso Ingrid Marlen, señor Presidente. Presidente, de acuerdo con la modificación del orden del día, segundo punto del orden del día:

Lo que propongan los honorables Representantes, Presidente.

Presidente, Hernando González:

Bueno, entonces señor Secretario, sírvase leer las proposiciones que han traído los señores Representantes.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente.

“PROPOSICIONES

En mi condición de Representante a la Cámara, solicito se cite a debate de control político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Sergio París Mendoza, con el objetivo de que explique a detalle. ¿qué medidas se están tomando en materia de seguridad aérea en el país?

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

*Hernando González,
Representante a la Cámara.*

Siguiendo proposición.

“PROPOSICIÓN

DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

Julián David López Tenorio, en mi condición de Representante a la Cámara por el departamento del Valle del Cauca, propongo a los honorables Representantes aprobar la proposición para la realización de un debate de control político al Ministerio de Educación, con el objetivo de que responda el cuestionario adjunto relacionado con las inversiones comprometidas y contratadas en lo correspondiente a infraestructura, cobertura y calidad educativa de las Instituciones de Educación Superior en el país. Asimismo, lo relacionado con inversiones para infraestructura educativa, en cuanto a mejoramiento, adecuación y remodelación de sedes educativas de la zona urbana y rural del municipio de Palmira, Valle del Cauca.

Para tal efecto, cítese a los siguientes funcionarios

1. *Doctor, Daniel Rojas Medellín, Ministro de Educación*
2. *Doctor, Juan Carlos Muñoz Pacheco, Presidente de Findeter*
3. *Magíster, Germán Colonia, Alcalde, Rector de la Institución de Educación Técnica Profesional de Roldanillo, Valle del Cauca.*
4. *Doctor, Guillermo Murillo Vargas, Rector de la Universidad del Valle*
5. *Doctor, José Reinaldo Sabogal Pinilla, Rector de la Universidad del Valle Sede Tuluá*
6. *Doctora, Luz Estella Cadavid Rodríguez, Rectora de la Universidad Nacional Sede Palmira*
7. *Doctora, Ruth Sánchez de Perea, Rectora de la Universidad del Pacífico*
8. *Doctor, Carlos Andrés Pérez Galindo, Rector de la Universidad Santiago de Cali*
9. *Doctor, Hugo Alberto González López, Rector de la Institución Universitaria Antonio José Camacho”,*

**Julián David López Tenorio,
Representante a la Cámara.**

Asimismo, señor Presidente, adjunta cuestionario al Ministerio de Educación, contentivo de 41 preguntas al Findeter, contentivo de 6 preguntas y a universidades, contentivo de 3 preguntas; señor Presidente, han sido leídas las proposiciones radicados en esta Mesa Directiva.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Perdón, Presidente, siguiente proposición, ya han sido leídas las proposiciones en el orden del día.

Presidente, Hernando González:

Leídas las 2 proposiciones, se abre la discusión. Representante Caicedo pide la palabra.

Honorable Representate Diego Fernando Caicedo Navas:

Gracias Presidente, muy buenos días a todos los asistentes a esta Comisión, por supuesto a mis colegas. Presidente. si me lo permite, quisiera adherirme a su proposición de control político a la Aeronáutica Civil, creo que es importante para esta Comisión conocer también qué es lo que está haciendo esa cartera en el país, muchísimas gracias.

Presidente, Hernando González:

Así será Representante. Sigue abierta la discusión, la Representante Dorina tiene la palabra.

Honorable Representante Dorina Hernández Palomino:

Bueno, buenos días para todos y todas, en una de las 68 lenguas que hablamos en el país, que es la lengua palenquera, saludos a todos por iniciar hoy

esta semana, Presidente, para también adherirme a ese debate de control político, por favor.

Presidente, Hernando González:

Así será Representante Dorina, sigue abierta la discusión, doctor Julián está pidiendo la palabra, la tiene.

Honorable Representante Julián David López Tenorio:

Bueno, muy buenos días, ahora sí formalmente, bienvenidos a los funcionarios del Gobierno, buenos días Ministra de Transporte, aquí a su Comisión; al Presidente de la ANI, al Director del Invías, a su equipo de trabajo, a usted Presidente, a los colegas, a los periodistas, a todos los que están en este recinto y por supuesto a los colombianos que nos ven a través de las redes sociales. Miren, este debate, control político que yo he radicado con el apoyo de varias firmas al Ministerio de Educación Nacional, no es un tema menor, es un tema bastante delicado, es un tema que me tiene altamente preocupado y que yo quisiera, la verdad, que el Ministro, el doctor Daniel que está nuevo en su cartera, venga y nos explique.

En estos momentos se han aprobado 16 proyectos que valen medio billón de pesos en diferentes universidades, lo contó ayer el Ministro en su red social de Instagram, inclusive dijo que para el 2023, habían quedado aprobados 11 proyectos, es decir, que hay 27 proyectos hoy en curso, de los cuales, yo sí quisiera saber cuál es su desarrollo, cómo se adelanta este tema, cuál es el cronograma, y al final del día, hacerle seguimiento y mirar si eso, esos 27 proyectos nos van a cambiar la vida a todos los colombianos, especialmente a los jóvenes, hombres y mujeres que estudian en las universidades públicas de este país.

Entonces, yo sí quisiera que el Ministro venga, el Ministro, y nos cuente aquí el doctor Daniel, cómo funciona esa estrategia, qué es lo que va a hacer, cómo lo está haciendo, y qué podamos nosotros tener seguimiento al detalle de esa inversión y de los diferentes proyectos, entonces, aquí por supuesto, que en este documento pues está radicado, especialmente el tema del Valle del Cauca, cada uno de ustedes puede hacer lo propio, anexando el cuestionario para su región, ayer él anunció 2 inversiones en el Valle del Cauca, una para la ESAP y otra para la Universidad de Tuluá, la ampliación de la sede de Tuluá, yo sí quisiera dejar los criterios, dónde va a mandar la plata y además dice él en su video, no lo digo yo, lo dice el Ministro Daniel en su video, una plata la vamos a mandar a través de Findeter y otra plata la vamos a mandar directa a las universidades, entonces, yo sí quiero saber el criterio de asignación y el porqué de toda la filigrana que compone este programa, y pues, que nos cuente, para que podamos los miembros de la Comisión, y todos los colombianos, y sobre todo los jóvenes que estudian la universidad, es tener claridad sobre este tema, el Gobierno nacional hace un gran esfuerzo por sacar adelante estos proyectos, pero desde la

Comisión, hay que hacerle seguimiento, muchas gracias señor Presidente.

Presidente, Hernando González:

Gracias Representante, sigue abierta la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrada. ¿Aprueban las proposiciones, los Representantes?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Señor Presidente, han sido aprobadas por unanimidad las 2 proposiciones que han sido leídas, Presidente.

Presidente, Hernando González:

Señor Secretario, siguiente punto del orden del día.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, querido Presidente, de conformidad con la proposición modificatoria del orden del día, el siguiente punto del orden del día es:

Citación a servidores públicos, de conformidad con el artículo 135 numeral 8 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª del 92, y en desarrollo de la Proposición 4 aprobada el 30 de julio de 2024, presentada por los honorables Representantes: Luis Carlos Ochoa Tobón, Daniel Carvalho Mejía, Alejandro García Ríos, Susana Gómez Castaño, Julieth Sánchez Carreño, Haiver Rincón Gutiérrez, Pedro Baracutao García y Gerson Lisímaco Montaña; proposición fundamentada en que en el numeral tercero del artículo 6º de la Ley 5ª del 92, citar a debate de control político al Ministerio de Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura, a Invías, a Covipacífico, a la ANLA, a la Secretaría de Infraestructura Física del departamento de Antioquia, a la Corporación Autónoma Ambiental Corantioquia, y a los Alcaldes de los municipios de la subregión del suroeste antioqueño, con el objetivo de analizar las problemáticas generadas y buscar soluciones alternativas al posible cierre de la vía Caldas-Amagá, que se ha propuesto realizar durante 20 meses y días horas diaria, que afectaría, señor Presidente, indican los honorables Congresistas que suscriben la presente proposición, a más de 370.000 antioqueños, querido Presidente. En ese orden de ideas, Presidente, ha sido leído el siguiente punto del orden del día, Presidente.

Presidente, Hernando González:

Gracias señor Secretario, para ordenar el debate, vamos a darles la palabra a los citantes, posteriormente le damos la palabra a los citados, empezando por la señora Ministra, y de ahí en adelante seguimos en el debate. Entonces, en consecuencia, el doctor Luis Carlos Ochoa tiene la palabra hasta por 10 minutos.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias, señor Presidente, con los buenos días, bueno, yo no sé si en 10 minutos alcancemos a abordar un debate, yo agradecería que, a los compañeros, que no vayan a hablar de pronto me regalen los minuticos. Entonces, con los buenos días

para todos, agradecerle, antes que nada, agradecerle a Dios por un día más de vida, por la oportunidad de estar acá. Saludar de manera pues muy, pero muy especial, a la señora Ministra de Transporte, a la doctora María Constanza, qué bueno, otra vez aquí en su casa, muy diligente, siempre muy diferente con nosotros, al doctor Francisco Ospina, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, doctor Francisco Ospina, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, al doctor Juan Carlos Montenegro Arjona, Director General de Invías, que nos acompaña, y por supuesto, a la Directora Encargada Natalia Sanclemente de la ANLA, muchas gracias por acompañarnos en representación de la Directora, del doctor Rodrigo Elías, y por supuesto, desde la distancia entonces a la otra Liliana Taborda, quien ha delegado a Andrea Restrepo, jefe de la Oficina Territorial Laboral Sur, no sé si estará, saludar de manera muy especial a la Secretaria de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, quien representa hoy a la Gobernación y a través de él un saludo especial, el señor Gobernador, el doctor Andrés Julián Rendón, un saludo especial, doctor Horacio Gallón, el Representante a la Cámara también que hace parte de ese proceso y que hoy nos acompaña, saludar a Mauricio Villandrén, Gerente General de Covipacífico, muy diferente siempre, también acompañándonos, a los Alcaldes de la región del sureste antioqueño, a los Congresistas que seguramente algunos pueden que nos acompañen, de la bancada antioqueña, a los líderes, a los lideresas, a toda la comunidad antioqueña, a las lideresas que han sido afectados en este proceso en el suroeste antioqueño, por supuesto, a los honorables Representantes Congresistas, que hoy nos acompañan, a la comunidad general, a todos los colombianos que hoy nos acompañan, yo y a los Alcaldes, que seguramente algunos podrán estar, algunos no podrán estar.

Yo quiero agradecerles de manera muy especial, por supuesto, a todas las entidades que dieron respuesta oportuna, quedamos muy contentos, tengo que decirlo, con las respuestas oportunas, por su deferencia, siempre el Ministerio de Transporte, a la ANI, al Invías, por supuesto a Corantioquia, por supuesto a la ANLA, a la conexión de Antioquia, bueno, lamentamos mucho pues que Covipacífico no nos envió la respuesta al cuestionario, y digo también, que solamente las respuestas que uno, a este cuestionario al que se propuso, Presidente, sino que también mandamos otros después, y hubo mucha diferencia, la verdad, tengo que decirlo, que así haya, como lo van a ver en la exposición, algunas ideas encontradas entre instituciones, y no tienen que ser iguales, pero lo voy a plantear, fueron muy oportunas, pero además muy juiciosas. Un saludo muy especial a la Senadora Berenice, también que nos acompaña en el día de hoy.

Muy bien, entonces, acogiendo la preocupación de los antioqueños y antioqueñas, al Gobierno departamental y específicamente a los empresarios y habitantes del sudeste antioqueño, pues nos

encontramos reunidos hoy en este debate, este gran debate de control político, citado por quien les habla, pero además también por el doctor Daniel Carvalho, que también nos acompañó, el doctor Alejandro García, la doctora Susana Gómez Castaño, a la doctora Julieth Sánchez que no ha llegado, a Haiver Rincón, muchas gracias, a Pedro Baracutao, a Gerson Lisímaco, también no solamente acompañando estos temas, sino que por lo demás, algunos temas que comunican algún territorio, para analizar los avances del proyecto Pacífico 1 y también aquí dejar claridad que lo que buscamos no es poner a nadie contra la pared, ni mucho menos, al contrario, lo que queremos es que le busquemos una salida en conjunto, así como siempre lo hemos planteado; que hagamos temas de concertación, que creo que es fundamental, para analizar, por supuesto, los avances del proyecto, que parece que es importante, y la propuesta de Covipacífico que ha planteado, y es cerrar la vía Caldas-Amagá durante un tiempo indeterminado, para la construcción de un tramo en doble calzada de menos de un kilómetro. Yo también quiero agradecer al doctor Carvalho porque preside la comisión seguimiento de obras del departamento, ha estado muy juicioso, estas entidades también, precisamente hace ocho días una reunión también, se llegaron también a unos acuerdos y, bueno, a lo que queremos es venir a tocar ese tema hoy también, seguramente nos van a acompañar algunos Congresistas antioqueños, gracias a la Senadora pues que nos acompañan, es básicamente ese tema.

Este proyecto hace parte, por supuesto, de los proyectos 4G del Pacífico 1, 2 o 3 que busca facilitar el comercio exterior y conectar los puertos del Pacífico y el Caribe, además, con los proyectos, Proyectos de Mar 1 y Mar 2, que van a permitir conectar al puerto Urabá, que está en construcción, y los puertos del Pacífico, estos proyectos, hay que decirlo aquí claro, van a beneficiar a más de nueve departamentos, a integrar los centros de producción y consumo de Magdalena medio, del Atlántico, de Bolívar, de Córdoba, de Sucre y por supuesto, de Antioquia, y con la zona cafetera y el Valle del Cauca y el Pacífico.

Ese Pacífico 1, es un proyecto fundamental para garantizar la movilidad de 23 municipios del departamento y la movilidad de aproximadamente 400.000 habitantes, es muy importante que tengamos en cuenta eso. El Proyecto Pacífico 1, Pacífico único está a cargo hoy de Covipacífico, contempla la construcción de 33.33 kilómetros de vía nueva en doble calzada, con dos túneles, uno en Sinifaná, de 1.4 kilómetros en Amagá, en el que ya está construido la operación, y otro de 3.6 kilómetros en Amagá que ya está construido, pero aún no está en operación y 3 intercambiadores viales, un desnivel a nivel ya construidos en Sinifaná, entre Titiribí y Camilo C.

Esto también además incluye la construcción de 67 puentes, de los cuales, a febrero de este año, se habían construido 57, es muy importante tener en cuenta, por supuesto, eso igualmente contempla

la operación y el mantenimiento de la vida actual de 16.9 kilómetros de doble calzada existente, a la cual, tengo que decirlo, para que lo tengan en cuenta, faltan 3.2 kilómetros por construir y 1 intercambiador vial en Primavera, que está por fuera del alcance del Concesionario. Esos 3.2 kilómetros, pues supuestamente en las respuestas, pues nadie dice quién va a ser el responsable en la construcción, tengo que decir aquí también entonces, importante mencionarlo rápidamente como contexto, el valor inicial de este contrato era de 2 billones de pesos, 2 billones 87.000 millones, con mes de referencia de diciembre del 2012, eso es importante tenerlo en cuenta.

De acuerdo a la ANI, Covipacífico ha aportado hoy 2 billones 773 millones de pesos a la cuenta del proyecto, es una cuenta que se consigna para ir a la ejecución, es decir, un 31% más de lo proyectado a la firma del contrato. Nos llama la atención, nos llama la atención que Covipacífico en su página, pues habla en su página web, dice que ha invertido 4 billones de pesos en el Proyecto Pacífico. Entonces, uno se preguntaría cuál es la inversión entonces exacta de recursos de Pacífico 1, aparte de estos recursos, la ANI ha invertido 134.000 millones de pesos para eventos inminentes de responsabilidad, que lo ha hecho por supuesto la ANI, que incluyen diseños del posible túnel en el derrumbe del Sinifaná y el proceso constructivo de diseños de retorno del paso nivel y carretable.

Sin embargo, a pesar de mayores inversiones a las proyectadas, estos recursos, pues tengo que decir, lo que no van a garantizar la construcción del proyecto, pero mi presentación entonces tengo que decirlo hoy aquí de manera especial, este proyecto se divide en cuatro Unidades Funcionales, la propuesta del cierre de Covipacífico está en la Unidad Funcional 4, y yo voy a hablar rápidamente de las Unidades Funcionales para poder entender el problema, yo creo que es importante que lo miremos y mi presentación abordará el proyecto completo, pero es para demostrar que el cierre planteado en la Unidad 4 Funcional, definitivamente no resuelve los problemas estructurales que plantea esta concepción, que a pesar de tener avances superiores al 90% en cada una de estas Unidades Funcionales, más adelante veremos que hay unos problemas que están sin resolver, que afectan sin lugar a dudas, la conexión total del proyecto.

La Unidad Funcional 1, por ejemplo, contempla la construcción de 13.5 kilómetros de doble calzada, hay construidos aproximadamente 11 kilómetros, pero solo están en operación 5.2 kilómetros desde el intercambiador de Bolombolo hasta la conexión con Pacífico 2. Esta Unidad Funcional se empezó a construir el 10 de mayo del 2018, debía ser terminada el 23 de abril del 2021, estamos en 2024, se dio un plazo adicional para terminar las obras que no tuvieran relación con el derrumbe del Sinifaná, que era el que se planteaba que tenía un problema, hasta el 11 de abril del 2023; se dio un nuevo plazo

adicional hasta el 19 de diciembre del 2023, pero a la fecha, hoy Covipacífico no entregó las obras.

Yo quiero dejar planteado ese tema, es porque, al final decir, venga, ¿en qué nos tenemos que concentrar más? Hoy la Unidad Funcional presenta, primero, un incumplimiento por parte de Covipacífico en las obras pendientes en el derrumbe del Sinifaná; segundo, un problema estructural sin una solución definitiva, originada por un derrumbe de grandes proporciones en el año 2018, la solución del derrumbe de Sinifaná debe ser financiada por la ANI, pues se aceptó como un evento, por supuesto, que exime de responsabilidad, y ahí ya se han invertido 3.971 millón de pesos para los diseños. Los cuales, están siendo realizados por la interventoría todavía.

Dicen que esta Unidad Funcional estará terminada el 18 de mayo del 2026, es decir, 8 años después, 18 años después de haber iniciado su construcción y 5 años después de su primera fecha de terminación, hoy no estamos en el debate sobre eso, yo quiero simplemente hacer el contexto general, el por qué, en dónde es que nos debemos concentrar. Pero como no hay diseños aprobados, ni costos aproximados, ni asignación de recursos para su construcción, la fecha de finalización de la Unidad Funcional, pues hoy está incierta. Estamos hablando de la Unidad Funcional 1.

La Unidad Funcional 2 inició su construcción el 9 de julio del 2018 y se debía terminar el 13 de abril del 2023, se dio un plazo adicional hasta el 19 de julio del 2023 y hoy no se ha entregado, lleva más de un año, entonces de retraso, de 13.2 kilómetros, se han construido 12.9 kilómetros, pero ninguno está en operación. Aún se desconoce la fecha de terminación y puesta en funcionamiento de la Unidad Funcional 2, a pesar de que pues, obviamente, se está hablando ya de un 99.64% de avance. Covipacífico dice que lo va a entregar a finales de octubre y la ANI y la interventoría dicen que se entregará en diciembre.

O sea, ahí hay una, que es importante que lo revisemos. Hablo de las respuestas que cada uno, por supuesto, entregó, Covipacífico está solicitando que se reconozcan los costos de construcción del túnel falso, que es necesario para superar la contingencia del derrumbe del talud en el 2023 y la ANI dice que ese costo adicional debe ser asumido por Covipacífico, la invitación que yo estoy haciendo es, cómo nos ponemos de acuerdo para que le busquemos una salida al tema, actualmente esta diferencia se encuentra en un tribunal de arbitramento y no se sabe pues, por supuesto, si va a afectar la apuesta en operación, hay aproximadamente 5 kilómetros de doble calzada construidos entre el intercambiador del Titiribí y el sector de Puerto Escondido, que no se podría utilizar hasta que no se resuelva el problema del derrumbe de Sinifaná en la Unidad Funcional 1, que no tiene fecha de construcción. Ahí vamos en la Unidad Funcional 1 y 2, ¿cierto? Hasta el momento, no me ha llegado al problema, que es la Unidad 4 y los usuarios, tengo que decirlo, hoy esos usuarios están recorriendo 10.8 kilómetros en

calzada sencilla, entre el intercambiador del Titiribí y el intercambiador del Sinifaná.

La Unidad Funcional 3 es la obra que menos dificultades presenta en su etapa constructiva, hay que decirlo, pero se ha visto afectada por los retrasos de la Unidad Funcional, por supuesto, de la dos, que contemplaba la construcción de uno de los tubos del túnel de Amagá, que inició su construcción el 9 de junio del 2018, que debía ser terminado el 13 de abril del 2023, pero que su finalización se dio apenas el 31 de agosto del 2023, esta obra ya cuenta con acta de finalización y solo está pendiente de que determinen la obra pendiente de la Unidad Funcional 2, para hacer puesta en servicio para los usuarios, que la gente lo está esperando.

En la Unidad Funcional 4, que es donde creo que nos tenemos que centrar, lo demás era un contexto, Covipacífico debía construir 5.4 kilómetros de vía nueva en doble calzada, de los cuales, ha construido 4.4 aproximadamente, solo pendiente del tramo en el sector de las Areneras donde se plantea el cierre, que es hoy el tema de lo que nos tiene aquí sentados, igualmente, debe operar y mantener aproximadamente 16.9 kilómetros de su construcción que estaba a cargo del Invías, de los cuales, 3.2 kilómetros que ahorita mencioné, se quedaron sin construir y hoy lo que está planteando todos, es que no hay quién asuma la responsabilidad de esos 3.2 kilómetros.

Lo que he venido diciendo entonces, que quiero que me vayan teniendo en cuenta, es que hay un montón de problemas atrás en los cuales no nos hemos detenido, y hoy nos estamos centrando en un tema de un cierre que considero yo, no habría necesidad de hacerlo igualmente entonces, como lo he expuesto, en el Proyecto Pacífico 1, presenta problemas estructurales que no tienen soluciones claras, en lo que hemos planteado, tramos sin construir a cargo del Invías, pues estaba a cargo el Invías según el contrato, pero que hay 3.2 kilómetros sin hacer, retrasos, ah, bueno, y tiene que ver con la Unidad Funcional 4. Retrasos en la entrega de obras de la Unidad Funcional 2 y 3 y fechas de terminación indefinidas, sin recursos de financiación claros que no permiten la conexión completa en las Unidades Funcionales, como el derrumbe del Sinifaná y la Unidad Funcional 1.

Entonces, empiezo a preguntar, yo creo que es importante que empecemos a tener como aquí en el contexto, ¿por qué apresurarse a cerrar la vía para construir un kilómetro, si van a seguir existiendo los problemas estructurales de todo el proyecto? Porque, aunque hoy el debate no era de todo el proyecto, habría que conocer todo el contexto del proyecto, para saber en qué nos estamos centrando. En un lapso de ocho años, la vía entre Caldas y Bolombolo ha estado cerrada, óiganme bien, por más de un año y 383 días se contabilizan de cierres, por lo cual un nuevo cierre 383 días en más de un año, un nuevo cierre pues tendría que, tengo que decirlo, sería revictimizar a esas comunidades más de lo que han estado, y tengo que decirlo aquí, son

más de 2.500 millones de pesos diarios de pérdidas, 75.000 millones de pesos mensuales y cerca de 900.000 millones de pesos anuales, serían las pérdidas aproximadas que puede generar el cierre de esa vía, de acuerdo a estudios de la Cámara de Comercio de Antioquia.

Como lo mostré entonces anteriormente, de acuerdo a los datos de Covipacífico, se han invertido más del 92% de recursos adicionales a los pactados inicialmente. Ah, seguramente para solucionar problemas, algunas pendientes o actualizar precios de mercado, y la invitación que quiero hacer hoy a la ANI por supuesto y a Covipacífico, y se lo quiero hacer a las demás entidades, al Ministerio de Transporte que pueda hacer de garante, por supuesto Invías, por supuesto a la ANLA, es plantearle, lo siguiente, si se avanza en el cierre de la vía, para construir el tramo de un kilómetros de doble calzada en las Areneras.

Al final esta afectación, al finalizar esta afectación para las comunidades y aun abriendo el túnel de Amagá, el proyecto va a quedar inconcluso con el 29% de su trayecto en calzada sencilla, que son 11.4 kilómetros entre los intercambiadores de Titiribí y Sinifaná y 3.2 kilómetros entre Primavera y Palos, Cuatro Palos, aun cerrando la vía, tengo que decir que aun cerrando la vía, para perjudicar a las comunidades del suroeste antioqueño, ah y las demás que se conectan para el resto del país, sigue sin resolverse la problemática de la ampliación de las casetas del peaje de Amagá, que es un tema que está ahí contemplado. Desde el 4 de julio del 2023, la ANI, ya recibió las obras a cargo de Covipacífico, de la Unidad Funcional 4, con acta de finalización, es decir, ya Covipacífico puede acceder a su retribución mensual. Las obras actuales son responsabilidad de la ANI, que es importante que lo tengamos en cuenta.

Esto quiere decir que como no hay afectación económica, ni incumplimiento al contrato de concesión, la ANI puede tomarse el tiempo necesario para buscar una alternativa, que es lo que yo quiero plantear aquí y que creo que los compañeros quieren plantear, una alternativa constructiva que no implique el cierre, porque es lo que no queremos, que no haya cierre, así como se ha tomado el tiempo para solucionar el derrumbe del Sinifaná y los tramos inconclusos del Invías, que son muchos, y por eso dice el contexto de los demás tramos, por supuesto.

Tengo que decirlo, que no hay claridad sobre los metros cúbicos de arena de extraer, el estabilizar el talud, ni tampoco sobre el aprovechamiento comercial de este material. Nos hemos encontrado que Covipacífico ha dicho públicamente en medios de comunicación, que debe extraer 600.000 metros cúbicos. En el estudio del pacto ambiental, según la ANI, según la ANLA perdón, Covipacífico le solicitó a la ANLA, que debería disponer 455.625 metros. La ANI respondió que son aproximadamente 320.000 metros. Cada vez estoy más perdido. Que deben estar sin que este material no puede ser

comercializado sin ninguna licencia ambiental. Pero venga, en la foto que yo publico en esa diapositiva, que fue tomada hace 15 días, se puede ver un posible aprovechamiento comercial del material. Yo sí quisiera que lo revisáramos, de ese material que se extrae de ese talud, entonces, lo que yo quiero decir, por qué no aprovechar estos recursos para explorar, explorar una alternativa constructiva que definitivamente, insisto, no cierre la vía, que creo que es fundamental.

Finalizo mi presentación, Presidente, muchas gracias por el tiempo que me ha dado, dejando unas preguntas y redirecciones, el pasado 4 de octubre en una comisión presidida por el Representante Carvalho, que ahorita lo mencioné, se quedó en el compromiso de que la ANI, Covipacífico, la Gobernación y Alcaldes revisarían una alternativa diferente en la construcción. Les pregunto, yo quiero dejarlo aquí en toda esta Comisión, si ya hubo reunión y si se llegaron algunas conclusiones, sería importante que podamos decir al suroeste, Antioquia y al país en qué vamos en ese tema, porque el doctor Carvalho ha estado demasiado juicioso pues con las reuniones, como se ha demostrado a lo largo de la presentación, el Proyecto Pacífico tiene problemas estructurales sin solución, o sea, el tema no es el cierre, no hay necesidad de cerrar ahí la vía, para solucionar el problema de lo que ya se viene haciendo.

Al sector del transporte yo le quiero plantear, si hay voluntad política, para modificar la alternativa. Yo quisiera preguntarle a la Ministra, qué posibilidad hay, el Ministerio de Transporte, que si hay posibilidad de que se pueda modificar la alternativa constructiva en el sector de las Areneras, que no implique el cierre de la vía, porque lo que escuché en esa reunión era que la ANLA no lo permitía y ahorita le voy a preguntar a la ANLA si es posible no cambiar la licencia, si es posible hacer modificaciones, porque también yo estuve en la autoridad ambiental y con Antioquia, y también sabía que las modificaciones que sean necesarias, sí habrá que hacerlas, si hay voluntad y recursos, para el Ministerio de Transporte, para resolver el problema del derrumbe del Sinifaná que está ahí a Covipacífico, con el mayor de los respetos, ustedes han mantenido explícitamente la única solución y es el cierre de la vía, siempre lo hemos escuchado, nunca se ha demostrado una alternativa diferente que no implique el cierre de la vía a pesar de, como se dijo hoy, Covipacífico, ustedes, ya cuentan con alta determinación de la Unidad Funcional 4, por lo cual su redistribución no se está afectando desde ningún punto de vista. La pregunta es ¿tienen ustedes Covipacífico la voluntad de buscar una alternativa constructiva que no implique el cierre de la vía? Yo sigo insistiendo y creo que eso es lo que los antioqueños y la gente del suroeste está pidiendo a gritos.

A la ANLA le quiero pedir de manera respetuosa, porque sé que no es imponer ni mucho menos, la ANLA tampoco en las respuestas que dieron, que

ellos no diseñan ni proponen, no, al contrario, ellos lo que hacen es que a quien le presente la licencia, pues miran si se puede o no se puede. La pregunta que quiero hacer es, en caso de que el titular de la licencia decidiera modificarla o presentar en esa licencia una modificación para implementar una alternativa constructiva que no implique el cierre de la vía, insisto, la pregunta que le quiero dejar a la ANLA es, ¿si usted les ayudaría a Antioquia a agilizar ese trámite de modificación? Que creo que es importante, cómo le buscamos una solución concertada. Finalizo entonces recogiendo lo que...

Presidente, Hernando González:

Termine, termine Representante.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias, Presidente. Yo me demoro ya 3 segundos, finalizo recogiendo todo lo que dije en mi intervención y es si somos coherentes con el desarrollo de todo el proyecto de Covipacívico 1, existen todos los elementos y argumentos para tomarse el tiempo necesario, para buscar una alternativa de construcción que no implique el cierre de la vía y que permitan la construcción del retorno, que las comunidades también lo están pidiendo, porque se dijo en esa reunión con Carvalho, que entonces habría que cambiar o el retorno o esto, lo que hemos podido analizar, es que no implica nada, no hay necesidad de cerrar la vía, no hay que dejar de hacer los retornos, no hay que dejar de cumplir a las comunidades. Lo que hay que hacer, es concentrarnos en todo lo que ha pasado en todas las Unidades Funcionales, resolverlos y lo que yo quiero decir es que, si nos hemos tomado todo el tiempo, años, para resolver o no resolver problemas de las Unidades Funcionales, por qué hoy tenemos que salir rápido a cerrar la vía, que va a implicar el cierre y la construcción del no el retorno. Si se han tomado ese tiempo y no se han resuelto los problemas estructurales, la pregunta es, ¿por qué nos acosan con un cierre en tramo en menos de 1 kilómetro que va a afectar a más de 300.000 habitantes, que va a afectar la economía no solamente del suroeste, sino de Antioquia y del país? Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente, Hernando González:

A usted, Representante Luis Carlos Ochoa. Tiene la palabra el doctor Daniel Carvalho.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Presidente, muchas gracias, muy buenos días, compañeras y compañeros, un saludo a todos los funcionarios del Gobierno nacional que hoy nos acompañan, saludo a la paisana Berenice, voy a ser muy breve, porque me parece que el debate que propone el Representante Luis Carlos está claro en varios puntos.

Señora Ministra, por favor, lo hemos insistido muchas veces, lo vamos a repetir, las vías 4G no son de Antioquia, son vías nacionales estratégicas que

están pasando por Antioquia, en el caso de esta que hoy se trae aquí a colación. Es decir, este no es un debate que solo les incumba a los antioqueños; en segundo lugar, los problemas que está habiendo en este momento en esta vía Pacífico 1 en particular, no son culpa del Gobierno nacional actual, pero sí son su responsabilidad, porque para eso se hace elegir uno, y es para asumir las responsabilidad; entonces, sí les corresponde a ellos. En tercer lugar, quiero decir que por parte, tanto del Ministerio de Transporte como de la ANI, ha habido muchísima disponibilidad y diligencia en este tema, hemos encontrado funcionarios presentes, hemos encontrado respuestas oportunas a los cuestionarios que se hacen y hemos encontrado una muy buena participación en la Comisión Accidental de Seguimiento de las obras de infraestructura del departamento de Antioquia, que ya lleva varias reuniones, en particular en la última, que fue hace unos 15 días, que abordó exactamente este mismo problema, se pudieron dar cuenta los funcionarios del Gobierno nacional que había, llamémoslo un clamor por parte de la gente sobre la solución de esto, y lo digo porque estaban Representantes departamentales, es decir, estaba el doctor Gallón, Secretario de Infraestructura, había Diputados antioqueños, había 5 o 6 Alcaldes de los municipios del suroeste antioqueño, había Representantes de 8 o 10 gremios diferentes, y estábamos 6 o 7 Congresistas antioqueños también, y estábamos todos muy de acuerdo en esto que acabamos de decir, y esto, y es que no es culpa de ustedes, pero estamos pidiendo que ayuden a resolver el problema.

Sabemos que lo que se está haciendo en este momento, ese posible cierre, viene de una decisión de la ANLA, motivada por una misma petición de los propios ciudadanos de Amagá, pero hoy en día, esa solución ya no se considera la adecuada, y por eso, estamos pidiendo sus buenos oficios, para que encontremos una alternativa diferente. La ANI y el Concesionario han mostrado voluntad, de hecho, de los cierres inicialmente planteados, referidos a 20 meses, 10 horas al día, ya se ha logrado reducir, si no estoy mal era como a 16, 17 meses por 6, 7 horas al día, es decir, sí hay posibilidades de hacerlo mejor, sin embargo, como muchos dijeron o dijimos en esa última reunión, creemos que puede haber una solución técnica, que no incluya, que no implique el cierre de esta vía; eso es lo que queremos explorar acá, la conclusión que quedó de esa Comisión Accidental, fue la organización de una Mesa Técnica, entre los funcionarios de la ANI y de Mintransporte, el doctor Gallón por parte de la Gobernación de Antioquia y los Alcaldes o los Secretarios de Infraestructura de los municipios directamente concernidos por esto, entiendo que esa reunión se dio la semana pasada, esa Mesa Técnica el jueves pasado, entonces, para mí lo más importante del debate del día de hoy, por lo que estamos acá, es poder escuchar las conclusiones de dicha reunión, saber si llegaron a acuerdos, si hay algún cambio en lo que estaba previsto, y escuchar entonces por parte de los funcionarios de la Gobernación de Antioquia

y del Gobierno nacional, cuál es la conclusión sobre esto, no nos podemos quedar debatiendo pues un año entero sobre este tema, es una obra que ya está en curso, es un tema urgente, entonces, termino, señor Presidente, diciendo, que estoy muy atento a las respuestas que hoy nos van a dar los funcionarios presentes, y muchas gracias al doctor Luis Carlos Ochoa por traer aquí este debate.

Presidente, Hernando González:

Gracias doctor Daniel. Tiene la palabra el doctor Pedro Baracutao García.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Buenos días Presidente, con los buenos días para usted, para toda la Mesa Directiva, para todos mis colegas, para los equipos de las UTL, para la Ministra, gracias Ministra por estar acá, el Presidente de la ANI, el Director de Invías y la que vino de la ANLA, muchas gracias por estar acá. Presidente, nosotros nos hemos sumado y nos hemos adherido a este debate de control político con el objetivo de obtener algunas respuestas de situaciones concretas que se han presentado en la zona de Urabá y la vía Medellín-Urabá y Medellín-Chocó, por eso quiero que primero coloquemos un videíto que está allí y luego la presentación, por favor, para poder continuar.

Como vemos, Ministra, Presidente de la ANI y Director de Invías, nosotros hemos realizado 3 audiencias públicas, una realizada en el municipio de Riosucio, para tocar el tema de la vía Caucheras-Bajirá, Bajirá- Riosucio, esta vía está en el Plan Nacional de Desarrollo, pero aún no se sabe cómo y cuándo se va a comenzar, entonces, en Dabeiba, la audiencia de Dabeiba que fue aprobada por esta Comisión es sobre Mar 2, en agosto, el 12 de agosto del 2023, allí hizo presencia la ANI, hizo presencia Invías, hizo presencia el Ministerio y el Alcalde. Demandas de la comunidad, como ustedes pueden ver, son demandas que aun en este momento todavía no se han solucionado, por eso traemos a colación, Ministra, y queridos funcionarios y Congresistas, que por favor, por favor, tengamos respuestas de estas demandas de las comunidades en función, nosotros no estamos en contra del desarrollo, como ya lo han dicho los colegas, como lo han dicho los colegas que intervinieron anteriormente, no estamos en contra del desarrollo, ni estamos en contra de las vías 4G, simplemente que necesitamos también que la...

El tiempo es muy cortico, Presidente, yo entiendo que estamos de prisa, pero voy a tratar de resumir lo que más pueda.

Presidente, Hernando González:

Sí, es que quiero que todos me colaboren y ajuste sus presentaciones, porque sabe que estamos citados a las 12 y hay que escuchar las respuestas de los funcionarios, por qué...

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Bueno, listo, sí, porque como decía Carvalho, es muy importante lo que vamos a escuchar de los

diferentes Ministros, de la Ministra y de los diferentes funcionarios, entonces, aquí necesitamos es cómo avanzar en las respuestas, cómo avanzar en respuestas concretas para las comunidades, cómo avanzar en respuestas frente al tema de Mar 1 y Mar 2.

Nosotros también realizamos la audiencia pública aprobada también por esta comisión en marzo 10 del 2024, frente al mar, audiencia que se realizó en el municipio de Santa Fe de Antioquia, allí también quedaron unos compromisos, las comunidades adelantaron unas demandas, demandas de las comunidades que están allí pendientes, posterior a ello, se hicieron unas mesas de trabajo, se hicieron 3 mesas de trabajo, sí, con el siguiente objetivo, para poder solucionar esta problemática que se está presentando, entre ellas, varios puntos, entre esos, los de acceso que tienen que ver con acceso a Giraldo, acceso a Sopetrán, acceso a Liborinas, acceso al corregimiento de Riogrande en Turbo, accesos en Dabeiba, accesos en los corregimientos de Palmitas y San Cristóbal del Distrito de Medellín, es decir, son estas las motivaciones que nos traen a nosotros sumarnos a este debate, Ministra, sumarnos a este debate señor Presidente de la ANI y señor Director de Invías, porque de que hicimos las 3 mesas, hemos realizado las 3 mesas que han estado con el acompañamiento de la curul, la gente todavía no se siente que se le ha respondido a todas estas inquietudes, a todas esas demandas que los líderes y las lideresas están haciendo en el territorio; entonces yo quiero que escuchemos y por último decirles, señores funcionarios, que hagamos una mesa de trabajo real, para que de verdad se le solucionen los problemas a la población en este territorio, a esa gente que ha demandado tantas, tantas cuestiones, nosotros hemos hecho ya 3 esfuerzos Ministra, hemos hecho 3 esfuerzos con los líderes, para evitar que los líderes salgan a protestar, a paralizar la vía, es decir, aquí lo que estamos haciendo con esto, es ayudar al Gobierno del cual hacemos parte, del cual apoyamos, el cual nos comprometimos, entonces, también queremos que así mismo se escuche a estas comunidades y sobre todo se le haga soluciones.

Sobre la vía de Quibdó, Ministra, el Presidente se comprometió con medio billón de pesos para la solución del problema de la vía Quibdó-Medellín, hasta este momento yo he pasado 5 veces después de ese pronunciamiento del señor Presidente, y no se ven avances concretos en función de que esta vía se termine, de que esta vía de la muerte de verdad se corrija y se evite que sigan teniendo estos problemas, ustedes en la respuesta me dijeron que hasta el 31 de diciembre estaba el compromiso del contratista, créame, Ministra, que a 31 de diciembre no va a ser posible que los chochoanos cuenten con la terminación de esta vía, entonces necesitamos que por favor nos dé respuesta a eso y, por último, Presidente, para ver si hay posibilidad de una sesión informal para escuchar 2 personas que están desde los diferentes territorios. Muchas gracias, Presidente.

Presidente, Hernando González:

Gracias a usted Representante Pedro, y ahoritica después de que hablen los funcionarios, bueno,

ya han hablado los Representantes citantes, por lo tanto, queremos oír a los funcionarios del Gobierno en cabeza de la señora Ministra, y posteriormente tendrán la palabra los señores invitados y quienes quieren virtualmente también participar de la discusión, entonces, tiene la palabra la señora Ministra de Transporte.

Ministra de Transporte, María Constanza García Alicastro:

Presidente, muy buenos días todavía para todos, para todas, para los citantes, yo, Presidente, voy a hacer una intervención general y después le voy a dar la palabra al Presidente de la ANI para que pueda referirse de manera particular a los temas que expuso el Representante Ochoa sobre Pacífico 1, también el Representante Daniel, y voy a dar algunas respuestas frente a la intervención del Representante Pedro, listo, entonces, lo primero y voy a tomar el comentario que hizo el Representante Daniel cuando dice, las vías 4G no son solo de Antioquia, y eso es claro, para nosotros, recuerden ustedes, las vías 4G son 30 proyectos, 5.000 kilómetros, una inversión en Capex de 63 billones de pesos, una inversión en Opex de 63 billones de pesos, quiere decir que estamos hablando de un programa que suma entre inversión, en infraestructura y operación más de 120 billones de pesos y que, Presidente, cuando nosotros llegamos al Gobierno, tenía un avance del 67% y que, hoy 2 años después, podemos decir que reportamos un avance y que esperamos cerrar a diciembre con un 89%, con algunas excepciones particulares, lo saben ustedes, lo hemos también mencionado en esta Comisión, proyectos como Bucaramanga-Pamplona, que tomamos la decisión por fallo de un tribunal de arbitramento de hacer la terminación con solo un 11% de avance este proyecto.

Proyectos como Mulaló-Loboguerrero, que hoy están en un 0% de ejecución, proyectos como la IP Autopistas del Caribe, que hoy está en un 0 % de ejecución, proyectos como Perimetral de Oriente, que el Representante Caicedo siempre ha estado muy pendiente del desarrollo de este proyecto, que tiene unas dificultades particulares en la Unidad Funcional 4 y 5, entonces, frente al desarrollo de las 4G, es claro, para nosotros lo que ha sido esta, lo que significa esta inversión y un comentario muy importante, el Gobierno y recuerden ustedes, estos proyectos tienen vigencia futuras y el Gobierno año a año, 2022, 2023 y 2024, ha honrado las vigencias futuras, el año entrante, saben ustedes, y me imagino han tenido oportunidad de revisar en detalle la asignación presupuestal de cada uno de los sectores, nuestro sector tendrá un presupuesto de 13.5 billones, de los cuales, 7.4 billones están en la ANI, de los cuales, 7.1 billones son para honrar vigencias futuras de la 4ª Generación y de la 5ª Generación.

Pero no solamente eso, Representantes, estaba preguntándole ahorita al Presidente de la ANI, no alcanzó a darme el dato general, pero también tienen, saben ustedes que tuvimos que hacerle frente, Representante Daniel, a los diferenciales de recaudo, de estos 30 contratos de la 4 generación, de los cuales

hacen parte los 3 pacíficos y los 2 mares que se han mencionado acá, recuerden ustedes que 20 contratos son de iniciativa pública y el riesgo comercial está asignado al estado, y hemos pagado más de 4 billones de pesos, diferencial de recaudo en Pacífico 1 Representante, Representante Ochoa, Representante Daniel, se reconocieron 365.000 millones de pesos de diferencial de recaudo, entonces, todo esto lo traigo a colación porque a una de las respuestas de las preguntas que nos hacen y es la asignación de los recursos para los 3.2 kilómetros que conectan Pacífico 1 y que llegan al intercambiador de la Primavera, que efectivamente en algún momento se tomó la decisión y pienso yo, hasta una mala decisión, debo decirlo, nunca lo debieron haber sacado de la concesión, pero pues esas decisiones ya están tomadas y ejecutoriadas en lo que hoy estamos gestionando, hoy contamos con estudios y diseños, que el Concesionario hizo los estudios y diseños para estos 3.2 kilómetros hoy contamos con licencia ambiental, pero hoy también tenemos que revisar pues de dónde vamos a generar los recursos, porque Representante Ochoa no son menores, no, ustedes saben que aquí todo vale medio billón de pesos, entonces medio billón para Sinifaná, que es más de medio billón, creo que son como 650.000 millones 700.000, para los 3.2 kilómetros, entonces ahí malas cuentas, ya me están dando 1.1 billones, pero también hay que pensar en lo que nos hace falta en el túnel del Toyo, solo por quedarme en Antioquia, pero si vamos y nos salimos de Antioquia y acaba de decir el Representante Pedro y ahí una buena noticia, nosotros en el corredor Quibdó-Medellín sacamos vigencia futura, si estamos, no sé, y ahorita el director nos puede confirmar si ya abrimos la licitación para poder atender el corredor Quibdó, Medellín, Quibdó, Pereira, los 17 kilómetros que están faltando entre los 2 corredores y además atender los puntos críticos del, sobre el corredor Quibdó-Medellín, entonces, ante su inquietud particular de honrar el compromiso que hizo el señor Presidente, están garantizados recursos para que se puedan aperturar las licitaciones y podamos avanzar en la atención de esos 2 corredores, este año hicimos una adición y además una licitación con la que estamos atendiendo algunos, avanzando en las obras que quedaron faltantes en el corredor Quibdó-Medellín.

Entonces, regresando al tema de los 3.2 kilómetros. Y aprovecho acá, para volver a traer al debate la necesidad de nuevas fuentes de financiación, lo hemos hablado con la gobernación, con la misma Contraloría, en el caso del túnel del Toyo y aplica también en este caso a mi juicio, para lo que estamos conversando y es la posibilidad de cobrar valorización alrededor de las inversiones de la 4 generación de carreteras, donde podamos evidenciar beneficios generados por estas inversiones y en el caso particular de Antioquia, poder regar una valorización alrededor de los pacíficos y de los mares, nos van a posibilitar Representante Ochoa, encontrar los recursos que se requieren, para el tramo de Sinifaná, que hoy no

tenemos estudios y diseños hoy concluidos, espero poder atender en el caso además y esto también lo tendremos que revisar, las proyecciones de tráfico, porque ahí también hay otro elemento importante, no hemos cumplido las proyecciones de tráfico, estos proyectos se estructuraron, para unas demandas que entiendo, solo el proyecto Mar 1, cumplió sus proyecciones de tráfico, los 29 proyectos adicionales no han cumplido sus proyecciones de tráfico, o sea, los TPD con los cuales se diseñaron las segundas calzadas, con los cuales se diseñaron las obras de capacidad adicional de infraestructura.

Entonces, yo también creo, Presidente, tendremos que revisar a profundidad desde el punto de vista de tráfico, de movilidad, la pertinencia, y esto va a sonar un poco a herejía, de esa segunda calzada en este momento, producto también del volumen de tráfico que se está recorriendo sobre la obra, entonces, importante saber hoy se nos informa que estos 3.2 kilómetros pueden estar del orden de 700.000 millones de pesos, a la pregunta Representante, están los recursos hoy garantizados, la respuesta es no, no están garantizados ni en el presupuesto de la ANI, ni en el presupuesto del Invías, lo que nos lleva a que necesariamente tenemos que buscar recursos que nos permitan comprometer estas obras y pongo pues insisto, sobre la mesa la necesidad de evaluar fuentes, como es el caso de la valorización.

Antes de darle la palabra al Presidente de la ANI, para que se pueda pronunciar frente al tema del cierre de la vía de Caldas-Amagá. Efectivamente, nosotros, desde el sector transporte pues hemos estado primero entendiendo, este es un otro sí, el otro sí número 10, firmado el 6 de agosto del 2022, si no estoy mal en la fecha, donde quedaron pues unas definiciones donde producto de estas mesas, de las propuestas que se han revisado de la gobernación y ahorita pues Francisco y de pronto el Concesionario tendrá oportunidad de referirse frente a la solución que se está proponiendo, que entiendo, Representante Daniel, nosotros nos mantenemos en la solución de las terrazas que se están planteando pues sobre, para hacer el corte, estabilizar este talud, hacer un terraceo y poder construir el retorno, y ahorita lo van a poder revisar y ver con detalle en la presentación que nos haga el Presidente, pero sí hemos encontrado avances, como usted lo menciona, inicialmente teníamos un cierre planteado a 20 meses, hoy estamos hablando de 12 meses, quiere decir que casi que la mitad del tiempo, y esto va a requerir obviamente, pues intensificar los frentes, pues el trabajo y pasar de 10 horas que estaban inicialmente planteadas a 6 horas, 3 en el periodo de la mañana, 3 en el periodo de la tarde y pues tendremos que mirar con los equipos técnicos cuáles son esas ventanas de tiempo más eficientes y efectivas, pues, para poder avanzar en las obras como queremos, porque yo creo que lo que no puede pasar acá, Presidente y Gerente del Concesionario, es que entremos a una obra con una promesa de tiempo, diciendo que la vamos a hacer en 12 meses y que después terminemos allá 24 meses, más allá de los 20 meses

que nos tienen hoy acá preocupados y sentados en esto. Frente a estos temas generales, entonces, pues reafirmar nuestro compromiso con el desarrollo de las obras, nosotros, como les digo, cuando llegamos al Gobierno, estos eran los avances, nosotros hubiéramos querido, y no me no me canso de decirlo también en estos espacios, el 7 de agosto de 2022, todas las obras, sin excepción de la 4 generación, debían estar en operación y mantenimiento, todas, porque a ese momento ya estaban vencidas las fases iniciales de preconstrucción, que habían sido estimadas en el año 2014 2015 a excepción de la IP Autopistas del Caribe que se firmó en el año 2021, el resto de proyectos todos son de fecha 2014 - 2015 pero todos sabemos qué proyectos de esta envergadura, de estos volúmenes de inversión, pues tienen a lo largo de su desarrollo retos que hay que superar, y en esto también debo decir, este Gobierno encontró cualquier cantidad de eventos eximentes de responsabilidad sin atender, que han sido resueltos, no necesariamente positivamente, pero han sido resueltos por la ANI, hemos hecho frente a los tribunales de arbitramento, en este proyecto Pacífico 1, tenemos 2 tribunales de arbitramento instalados está la discusión Representante del pago de las obras de los 400 metros del derrumbe, que se realizó donde nosotros consideramos no es responsabilidad de la ANI y pues en ese tipo de casos lo que queda es establecer la figura que tiene el contrato, ya sea un amigable componedor, o sea, un tribunal de arbitramento, y que sea el tercero el que decida finalmente quién debe costear las obras.

La buena noticia es que el Concesionario ha seguido ejecutando las obras, nosotros esperamos que, hacia el mes de noviembre, diciembre, ya se terminen las obras, se pueda hacer el recibo y podamos dar al servicio estos 13, 14 kilómetros de la Unidad Funcional, pues, para el servicio. Ahora, nadie lo ha mencionado, pero también quiero contarles que aquí también hay unos retos desde el punto de vista de los peajes, aquí hay un peaje, el peaje de Amagá, que tiene también, Representante Daniel, unos compromisos contractuales frente a unos incrementos que así como nos pasó ahí en Pacífico 3, cerca en el peaje de Supía, no sé si recuerdan que una noche nos acostamos con unas tarifas y al otro día amanecemos con las tarifas al doble, aquí también vamos a tener que pues revisar lo que significa el término de estas Unidades Funcionales y las obligaciones que se tienen contractuales en términos de incrementos que deben hacerse en los peajes entonces, creo también que esta mesa accidental y los temas que se están conversando, amerita, Presidente, también pues aprovechar ese espacio para dar una discusión integral las obras, pero también la financiación de las obras que tiene que ver pues con lo que está pactado en el contrato desde el punto de vista de la financiación, en este caso pues lo que implican los peajes dentro del proyecto.

Y cierro, Representante Pedro, nosotros pues hemos estado siempre muy atentos a las

convocatorias a las audiencias que usted ha hecho, vamos, usted tenía ahí relacionadas varios puntos, queremos revisar junto con el Presidente, a través de las subcuentas de obras complementarias que tienen estos contratos, qué obras de estas y en atención pues a estos requerimientos que se hacen desde el punto de vista social, podamos dar alguna respuesta positiva, siempre entendiendo, Representantes, que aquí hay un marco contractual, que pues esto no es infinito, que aquí están acotadas unas obligaciones, están acotados unos valores, unas subcuentas, y que pues, para nosotros también el contrato se convierte en nuestro derrotero, y en el marco del contrato pues siempre y contando también pues con el concurso de los, de quienes hoy tienen la responsabilidad en cabeza de cada uno de los concesionarios, pues hasta dónde lo encontremos pertinente, procedente, viable, que el contrato pueda atender estas peticiones que se hacen desde las comunidades.

Yo voy a dejar acá mi intervención y, Presidente, quiero darle la palabra al Presidente de la ANI, para que ella pueda dar unas respuestas más puntuales frente al principalmente, pues a lo que nos estaban requiriendo los Representantes Ochoa y Daniel Carvalho, ya de Pacífico 1 de este cierre.

Presidente, Hernando González:

Gracias señora Ministra María Constanza, Ministra de Transporte. Tiene la palabra el doctor Francisco Ospina, Presidente de la ANI.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, Francisco Ospina Ramírez:

Muchas gracias, señor Presidente, Vicepresidente, Secretario, respetados Representantes, señora Ministra, Director de Vías, ANLA, Alcaldes y demás que nos acompañan el día de hoy, yo inicio viendo el vaso medio lleno con respecto a las intervenciones en el departamento de Antioquia relacionadas con las obras 4G, hay 11 proyectos 4G, 10 proyectos 4G, y un proyecto de la primera generación que toca en el departamento de Antioquia, o que están de manera íntegra en el departamento de Antioquia, de estos 11 proyectos, 7 se encuentran hoy al 100% de su ejecución de obras, 4 tienen algunas cosas por terminar que esperamos se terminen durante el año 2024 y 2025. Así que esperamos, salvo casos muy puntuales o intervenciones muy puntuales, que las vías 4G estén terminadas en el departamento de Antioquia durante los dos próximos años. ¿Cuáles faltan? Pues faltan algunas gestiones particulares en el proyecto Mar 2, algunas intervenciones de río Magdalena 2, Antioquia, Bolívar y Pacífico 1.

En ese sentido, pues sí hay un cumplimiento con la región antioqueña en materia infraestructura estratégica en los proyectos de 4ª Generación y de 1ª Generación, muy puntualmente con el proyecto de Bimet.

Ya pasando a los temas que nos convocan el día de hoy, vamos a hablar del proyecto conexión Pacífico 1 y vamos a hablar específicamente de los asuntos puntuales de las obras en cada una de las Unidades Funcionales, conforme nos lo plantea el

Representante Ochoa, no sin antes hablar de qué es lo que ocurre con los valores de los proyectos, porque es muy común que haya diferencias en los valores, dependiendo de los meses de referencia, con la cual se estiman los costos de los proyectos. Cuando se adjudicó o cuando se hizo el cálculo del valor del proyecto en el año, en el mes de diciembre del 2012, este proyecto valía 2.087 billones, si simplemente traemos, actualizamos ese valor en el tiempo y lo llevamos a diciembre del 2023, esos 2.087 billones a diciembre del 2023 ya son 3.68 billones, y simplemente aquí no hay un sobrecosto, no un incremento en las intervenciones, simplemente una actualización de esos 11 años del dinero del tiempo, a diciembre del 2023 son 3.68 billones.

Y acá vamos a hablar de las cuatro Unidades Funcionales y vamos a hablar de 4 eventos muy puntuales; el primero de ellos, en la Unidad Funcional 1, el derrumbe o el movimiento de tierras de gran magnitud de Sinifaná, hace que hoy el avance sea del 91.89% en kilómetros construidos en esta Unidad Funcional en la Unidad Funcional 2, el deslizamiento del Líbano hace que hoy vayamos con un avance del 99.64%. Ya les voy a hablar concretamente de cada uno de estos asuntos la Unidad Funcional tres está al 100% en su construcción y la Unidad Funcional 4, que es el arenero, básicamente estamos al 96.33%, es decir, el 96.48% de avance de este proyecto se puede explicar en tres eventos puntuales en cada una de esas Unidades Funcionales. Ahora nos vamos a referir puntualmente al Sinifaná, la señora Ministra, ya lo tocó, el Sinifaná es un deslizamiento de gran magnitud, en este punto hay tráfico vehicular por la vía existente, y como muy bien lo refería la señora Ministra, estas son intervenciones del orden de 600.000 millones de pesos aproximadamente, que el proyecto hoy no lo contempla, para su ejecución. En la Unidad Funcional 2 tenemos el deslizamiento, vamos a la siguiente, tenemos el deslizamiento a la altura del Líbano, en este punto, el Concesionario está adelantando la construcción del túnel falso, para poder, digamos, atender la situación ocurrida en este tramo de 13.2 kilómetros, ese es un tramo de 400 metros, algo así como 400 metros, y por no haberse terminado esos 400 metros, no se ha puesto a disposición en los 13.2 kilómetros de la Unidad Funcional y los 3.6 kilómetros de la Unidad Funcional 3. Lo que tenemos reportado hoy es que el avance de esa construcción es de aproximadamente el 85%, esperamos que entre el mes de octubre el mes de noviembre, a más tardar en diciembre, se termine la construcción de este túnel falso se pone a disposición de la interventoría, y creo que ese tema también es importante respetar Representante Ochoa, y es que una cosa es terminar la intervención y otra cosa es ponerla al servicio. Entre el término de la intervención y la puesta en servicio, está la verificación de la interventoría y la aceptación de la supervisión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura, una medición de indicadores y demás y eso toma corrientemente uno o dos meses desde que la concesión pone a disposición la infraestructura.

Así que lo esperado es que entre el mes de noviembre y diciembre se entregue a la interventoría para su verificación, y entre el mes de diciembre o el mes de enero, debería estar a disposición, conforme los plazos que nos ha planteado la concesión, ahí quedarían utilizables los 13.2 kilómetros de la Unidad Funcional 2, y los 3.6 kilómetros de la Unidad Funcional 3.

Vamos ahora al Arenero, el Arenero hace parte de un riesgo nación, derivado del proceso de licenciamiento ambiental de la época, durante el proceso de licenciamiento ambiental, a solicitud de las comunidades, se pidieron unos retornos a nivel, unos pasos a nivel, y estos pasos a nivel los avaló el proceso de licenciamiento ambiental, y por ende, no es una responsabilidad del Concesionario, cuando son temas que están por fuera del Concesionario, pues los debe pagar el Estado, en este caso, se está pagando del Fondo de Contingencia, no hace parte, las intervenciones de la Unidad Funcional 4 contractuales, hoy están al 100% y están retribuyendo. Este punto particular del Arenero, es un punto que, reitero, hace parte de un riesgo nación, se está retribuyendo, se pagará a través del Fondo de Contingencias y pues hace parte de las intervenciones que se han comentado en esta sesión de debate de control político.

Así que, el resumen de cada Unidad Funcional se puede evidenciar en temas muy puntuales, Unidad Funcional 1, Sinifaná, se reconoció un evento eximente de responsabilidad, es decir, el deslizamiento no es responsabilidad del Concesionario. En la Unidad Funcional 2, a criterio de la Agencia Nacional de Infraestructura, sí hubo el deslizamiento, se genera producto de las intervenciones que estaba haciendo el Concesionario, ello hace que no reconozca o no, el Estado, no considere inicialmente que la retribución la debe hacer el Estado derivado de esto, pues se inician dos controversias, la Ministra comentaba ahorita que en el mes de julio, en el mes de agosto, la concesión presentó dos tribunales de arbitramento, dos demandas a la Nación por consideraciones específicas en torno al proyecto, y también la Agencia Nacional de Infraestructura pues tiene 5, está en trámite de 5 procesos presuntamente sancionatorios por temas de cumplimientos y de plazos relacionados con el proyecto.

Bueno, el contrato efectivamente, respetado Representante Ochoa, el inicio de la construcción por Unidades Funcionales inició entre el 2018-2019, inicialmente la previsión, como lo refería la señora Ministra, entre el 21 y el 23 debía terminar todas las obras constructivas y acá se empezaron a reconocer unos eventos eximentes de responsabilidad que llevaron derivados, por ejemplo el Sinifaná, derivados del COVID y derivados del paso a nivel nos incrementaron los plazos de ejecución reconocidos en su momento y hoy esperamos que la Unidad Funcional 1 y la Unidad Funcional 4 está extendido hasta el 18 de mayo del 26 y la Unidad Funcional 2 y la Unidad Funcional tres debieron terminar en el 2023 como no ha terminado la Unidad

Funcional 2, pues ahí estamos en uno de los procesos sancionatorios referidos anteriormente.

Entonces, como lo mencionábamos, estos son procesos dinámicos, son procesos complejos, el COVID generó unos eximentes de responsabilidad de la época, los deslizamientos han cambiado, los plazos de ejecución, las controversias que también existen, también reconociendo que en medio de las controversias hay un trabajo mancomunado con la concesión, con el departamento de Antioquia, por sacar esto adelante. Hay que entender que no necesariamente las controversias son falta de voluntad de alguna de las partes, simplemente los proyectos son complejos, atraviesan comunidades, atraviesan temas, digamos, centros de interés ambiental, y todo esto pues hace que las controversias sean parte casi que natural de muchos de estos proyectos.

Vamos a hablar ahora de los cierres de la Unidad Funcional 4, relacionada con el arenero, que es lo que refiere el respetado representante inicialmente, vamos a las últimas *slides* Juan, se tenía previsto un cierre de 20 de meses 10 horas/día de esta, del tramo del sector del arenero, llevémoslo a la, para precisamente generar estos dos retornos, estos dos pasos a nivel, y pues elaborar las obras, adelantar las obras de protección relacionadas con ese talud que se encuentra en ese punto.

La Nación, junto con el Concesionario, acordaron un cierre de 20 meses 10 horas/día, derivado de las Mesas de Trabajo que se han venido adelantando entre los diferentes actores, hoy estamos en un escenario de un cierre de 12 meses con 3 horas por la mañana y 3 horas por la tarde, para adelantar las intervenciones, esto es del pasado viernes de la comisión accidental, esa es la conclusión que tenemos del viernes y estamos trabajando, para tratar de que, pues evaluar las posibilidades de que varias de estas, de esos cierres se den en horario nocturno, para evitar, pues, para reducir el efecto sobre la transitabilidad de la zona así que, como lo refería la señora Ministra, ya estamos casi en la mitad voluntad del Concesionario, apoyo de la región, apoyo de la bancada parlamentaria, de los gremios, y pues esperamos que estas definiciones las podamos tener muy pronto. ¿Cuándo se van a dar los cierres? Creo que eso también es importante, derivado de lo que comenta el Representante Ochoa, una vez se entregue la Unidad Funcional 2 y se entregue, se ponga al servicio de la Unidad Funcional 3, pues se hará los cierres para intervenir la región del Arenero, para lograr pues terminar con estos retornos. O sea, que no se va a generar un cierre adicional a lo que ya está ocurriendo hoy, simplemente vamos a trabajar con el supuesto de la terminación de estas Unidades Funcionales y las puestas al servicio, para poder avanzar con estos cierres.

No sé, respetados Representantes, si hay alguna, creo que aquí nos podría ser apropiado que la concesión, doctor Millán, nos cuente, nos socialice el porqué la solución técnica de las terrazas, es la solución que se ha considerado la mejor para esa

situación, porque creo que ese es uno de los puntos importantes a tener en consideración.

Presidente, Hernando González:

Señor Presidente, yo ahora le doy la palabra a él, en este momento tiene la palabra el doctor Juan Carlos Montenegro, Director General del Instituto Nacional de Vías, Invías, hasta por 5 minutos. Hágame el favor, Luchito, y póngame el cronómetro, por favor, sí, porque realmente, mire, si abre sesión Cámara, inmediatamente tengo que levantar, entonces, me colabora, por favor, gracias.

Director General del Instituto Nacional de Vías, Invías, Juan Carlos Montenegro Arjona:

Presidente, muchísimas gracias, muy buenas tardes para todos en los temas que son competencia del Invías, respecto a la complementación de la intersección y de la doble calzada en el tramo, que de los tramos que están a cargo todavía del Invías y que no han sido pasados a la responsabilidad de la ANI y de su Concesionario, como lo mencionó la ingeniera María Constanza, la Ministra, los recursos disponibles para esta zona, no han sido agenciados ni han sido contemplados dentro de la ejecución del Plan Nacional de Desarrollo o dentro de las condiciones que tiene el Plan Nacional de Desarrollo en la ejecución del Invías para el año 2024 y 2025.

En su momento, el Instituto tuvo un contrato, estuvo allí identificando la construcción de esa doble calzada, para la ejecución de esos tramos y por las condiciones en las que se desarrollan los contratos, las situaciones que allí se identificaron respecto a los avances contractuales, los alcances originalmente establecidos, no pudieron ser completados en la totalidad de la doble calzada que se estaba allí identificando. Esta situación obligó o generó los pendientes que hoy tenemos en el tema de la intersección y la doble calzada, que están siendo revisados a la luz de unos diseños que la Agencia Nacional de Infraestructura solicitó al Concesionario, entiendo que están allí establecidos e identificados, y sobre estos diseños y los recursos allí planteados, estamos verificando, junto con la ANI, cuáles serían los caminos, para poder intervenir lo más prontamente, en función del relacionamiento contractual Concesionario-ANI, o la disponibilidad de recursos que desde el Gobierno nacional podamos agenciar a través del Invías; señor Presidente eso en respecto a lo que se nos planteó en el debate el día de hoy.

Presidente, Hernando González:

Gracias, señor Director. Tiene la palabra, la Directora encargada de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, le pido el gran favor, 3 minutos.

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, Directora encargada:

Buenos días, un cordial saludo a la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara, a los honorables Representantes citantes, a los Representantes de esta Comisión, a las demás entidades presentes,

bueno, agradeciendo este espacio y pues dada la premura del tiempo, voy a intentar ser muy puntual, sea lo primero referirme a los cierres viales que ha manifestado el Representante Ochoa, estos cierres viales están planteados como una medida, una medida de manejo ambiental en el plan de manejo, que fue aprobado por la autoridad nacional, esto no lo hace de obligatorio cumplimiento, es decir, no hace su ejecución obligatoria, sino que puede hacerse o no, hay cierres temporales y hay cierres definitivos y se ejecutarán en la medida que sean necesarios o no. Ahí usted mencionaba que si la autoridad ambiental, si la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales está dispuesta a participar en un trámite de modificación, la respuesta es sí, nosotros por ley estamos abiertos y estamos obligados a tramitar las modificaciones de licencia ambiental, esto tiene un término, que son 60 días, lo que puede hacer la autoridad ante su manifestación de agilizar, es que nosotros nos comprometemos a participar en Mesas Técnicas, podemos antes de radicar la solicitud de modificación, realizar Mesas Técnicas con participación de la ANI, con participación del Concesionario, y eso lo que nos va a permitir es un trámite mucho más ágil, llegar a una reunión de información adicional, en la que los requerimientos sean muy puntuales o que no tengamos que hacer una reunión de información adicional, con eso, entonces, vamos a cumplir los términos y vamos a poder pronunciarlos en el momento oportuno.

Ahora bien, esto debe partir del Concesionario, la Autoridad actúa a ruego y en esa medida pues esperaremos la invitación a participar en las Mesas Técnicas o a tramitar la solicitud de modificación. Respecto a las inquietudes del Representante Baracutao en temas de 1% y compensación, pues los criterios para ejecutar la obligación de inversión del 1%, son unos criterios bien particulares que tienen que ver con la equivalencia a los ecosistemas, que tienen que ver con las líneas de inversión, en esa medida, la autoridad ha estado muy atenta al cumplimiento de la obligación y justo en el mes de marzo aprobamos, o nos pronunciamos sobre una solicitud de línea de inversión, estamos a la expectativa, a la espera del cumplimiento, pero estamos haciendo constante seguimiento.

Respecto a la compensación por pérdida de la biodiversidad, estamos en este momento evaluando una solicitud que nos hizo la empresa, el titular y *ad portas*, digamos, de nuestro pronunciamiento, esto no significa que si no están...

Presidente, Hernando González:

Termine por favor.

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, Directora encargada:

Que haya planteado la comunidad no puedan ser tenidas en cuenta, en esa medida lo que hacemos es invitamos al Concesionario, a que tengan en consideración pues las propuestas de la comunidad, las incluyan en su plan de compensación y pues

serán evaluadas por la autoridad, eso es todo, muchas gracias.

Presidente, Hernando González:

Muchas gracias. Tiene la palabra la doctora Liliana María Taborda, de Corantioquia, muy bien, entonces, como no está, entonces le damos la palabra y la bienvenida al Senador Juan Felipe Lemos.

Senador Juan Felipe Lemos Uribe:

Muchas gracias, señor Presidente, seré muy breve, para no abusar de la generosidad suya y del debate que ha adelantado con seriedad y rigor el Representante Luis Carlos y el Representante Carvalho, valoro mucho, señora Ministra, señor Director de la ANI, el ánimo que le está asistiendo en este momento al Gobierno, de avanzar en una conversación con los diferentes actores de la región, desde luego la Gobernación de Antioquia, que ha cumplido un papel a través de su Secretaría de Infraestructura muy importante, para explorar esos escenarios de consenso que permitan que las obras se desarrollen en los términos previstos y que no vayan a generar un daño económico a esa región a la que pertenecemos, espero que muy pronto ustedes puedan plantear ese acuerdo y que sea el más beneficioso para las comunidades.

Voy a referirme, señor Presidente a 3 temas puntuales, le puse mucha atención, señor Director, usted hace alusión a que efectivamente lo que pasó con la Unidad Funcional 1 de Pacífico 1, obedeció a lo que en la teoría y doctrina se denomina *una causal de restablecimiento económico y financiero de los contratos*, reglamentada en el artículo, si no estoy mal, creo que es el 27 de la Ley 80 y de más normas que la reglamenta. Y al advertir eso, significa entonces que ese derrumbe por causa de sujeciones materiales hechos de la naturaleza que eran imprevisibles al momento de planear el contrato, que no tenía la capacidad del Concesionario resolver, pues los costos de acuerdo a lo que establece la ley, la doctrina y la jurisprudencia, los asume el Estado, que será el beneficiario de las obras que allí se están realizando. En ese orden de ideas, cuando uno observa, señora Ministra, los problemas que van enfrentando esa concesionaria, ese contrato de concesión, a diferencia de los demás desde hace muchos años, se da uno cuenta de que a pesar de que hay diseños, no hay recursos, para poder hacer ese *bitún*, ustedes advierten que las obras terminarán a más tardar en dos años, pero no tiene sentido una vía de última generación, son la terminación de ese bitún en la Sinifaná y quiero concentrarme en eso particularmente, porque si bien es cierto no es responsabilidad de este Gobierno, es responsabilidad del Estado garantizar esos recursos. Ustedes, señora Ministra, porque son los que están hoy en el Gobierno y tienen esa responsabilidad de finalizar esas obras.

Presidente, Hernando González:

Un minuto, honorable.

Senador Juan Felipe Lemos Uribe:

Son los que tienen el deber de garantizar esos recursos, para que eso pueda cumplirse y no pueda

quedar esa obra inconclusa, acaba de expresar el Director de la Agencia Nacional de Vías, allá hacen falta 3.2 kilómetros de vía de doble calzada, Secretario de Infraestructura, 3.2 kilómetros de vía que no fueron incorporados en el contrato de concesión inicialmente, porque el Gobierno del Presidente Santos en la época, luego el Presidente Duque y ahora el Gobierno del Presidente Petro, tenían la obligación de acometer esa obra de los 3.2 kilómetros que son responsabilidad también de la Nación y del Estado. Si no hay plata, pues hay que explorar un mecanismo para que sea el Gobierno departamental, o vía valorización o vía otro mecanismo, pueda terminar eso, pero no tiene sentido una inversión, como usted lo advertía, de 3.6 billones aproximadamente, para que esa obra quede con unos embudos que no va a cumplir los fines previstos en materia de reducción de tiempos de transporte, en materia de competitividad y en materia de conexión de una de las regiones más importantes del país con toda Colombia y los puertos más importantes.

Presidente, Hernando González:

Con mucho gusto, honorable Senador. Tiene la palabra y saludo al honorable Representante Juan Fernando Espinal, por 3 minutos.

Honorable Representante Juan Fernando Espinal Ramírez:

Presidente, muchas gracias, un saludo muy especial a los colegas de la Comisión Sexta, el Senador Juan Felipe Lemos, felicitaciones al doctor Luis Carlos y al doctor Carvalho por este importante debate de control político; Ministra, y a los altos funcionarios del Gobierno, un saludo y yo voy a tratar de no repetir lo que ha manifestado el Senador, a los dos nos une algo bien importante, Ministra, y es que los dos somos de la subregión del suroeste, el Senador de Andes y yo soy del municipio de Jericó.

Y este fin de semana, Senador, estuve en Jericó, en Pueblo Rico y en Hispania, y lo reciben a uno, Representante Susana, usted que es antioqueña, con la pregunta, con la pregunta: y es qué va a pasar con el cierre en el suroeste doctor Mauricio, entonces yo creo que aquí hay tres puntos importantes Ministra, fundamental, claro, todos queremos que esa obra se termine, que se ejecute, porque sin duda esa vía va a conectar el departamento de Antioquia con el Eje Cafetero, con el Valle del Cauca, doctor Luis Carlos, pero además, Ministra, usted como líder de su cartera, lo sabe perfectamente, estas vías van a conectar al puerto Buenaventura con el puerto que se está terminando de construir en el Urabá antioqueño, puerto Antioquia, que en el primer trimestre del 2025 va a despachar el primer buque y que sin duda va a mejorar la competitividad no solamente de Antioquia, sino de todo el país entonces yo que aquí hay algo elemental, nadie se opone, doctor Horacio Gallón, usted como Secretario de Infraestructura, a que terminemos la obra.

Pero acá también hay un lado, y esa es mi segunda reflexión, Ministra, un reclamo válido de

más de 400.000 habitantes del suroeste antioqueño, de los transportadores, de los campesinos del sector turismo, en la subregión del suroeste, de los tres municipios patrimonio cultural que tenemos en el departamento de Antioquia, dos están en el suroeste antioqueño: Jardín y Jericó. El tercero está en el occidente antioqueño, Santa Fe de Antioquia, que perfectamente se unen y se mueven por este eje vial Pacífico 1, Pacífico 2 y las vías al mar. Lo segundo, Ministra, todo siempre se traduce en voluntad política. Y esa voluntad política, como lo decía el Senador Juan Felipe Lemos, se traduce con recursos.

Nosotros en esta bancada de Congresistas antioqueños, en estos 26 meses de Gobierno, el Presidente Gustavo Petro, doctor Luis Carlos, lo único que hemos hecho es tocar la puerta al Gobierno nacional, para que destine los recursos para terminar las vías 4G en el departamento de Antioquia, que no son vías departamentales, son vías nacionales que recae la responsabilidad en el Gobierno nacional de turno. Esto no son vías del expresidente Santos o el expresidente Duque, o del actual Gobierno, no, acá todos tienen que responder para terminar con estas vías que son fundamentales y que nosotros como.

Presidente, Hernando González:

Termine Representante.

Honorable Representante Juan Fernando Espinal Ramírez:

Y que nosotros como antioqueños, pues no tenemos la culpa de que sea nuestro departamento donde estén concentradas y se inicie el desarrollo de las vías 4G de gran importancia a nivel nacional, pero yo creo, Ministra, que usted ha manifestado voluntad, y la manifestación de voluntad también se vio en el momento en que usted con el Gobernador de Antioquia tomaron la decisión de ceder el contrato, para terminar la vía que nos va a conectar con el túnel del Toyo, el más largo de la región, que en los próximos días se va a inaugurar y que se tiene que terminar, obviamente las vías complementarias, para que eso no quede como un elefante blanco. Y usted manifestó su voluntad con el Gobernador de Antioquia, para que se termine esta vía.

Acá el llamado es en nombre de los habitantes del suroeste antioqueño, los habitantes del Eje Cafetero, del Valle del Cauca, es, Ministra, necesitamos voluntad política, y esa voluntad política se traduce en la estrategia de buscar recursos, presupuesto nacional, valorización, que haya obviamente una fórmula económica, para terminar estas vías que finalmente van a beneficiar a todos los ciudadanos, no solamente a los antioqueños, a todos los colombianos y que además va a mejorar y está dirigida a mejorar obviamente la competitividad del departamento de Antioquia, pero de todos los departamentos, el Departamento del Chocó, Ministra, es fundamental ahí entonces estamos hablando de Chocó, Eje Cafetero, Valle del Cauca, y conectar estos dos puertos que son fundamentales, para la vida económica de todos los colombianos, gracias, Presidente, por la palabra, y gracias a todos

por permitirme dirigirme a la Ministra. Muchas gracias.

Presidente, Hernando González:

Gracias, Representante Espinal. Tiene la palabra el Gerente General de Covipacífico, el doctor Mauricio Millán, hasta por 3 minutos.

Gerente General de Covipacífico, Mauricio Millán Drews:

Buenas, buenas tardes ya a todos, muchas gracias por la invitación, para los Representantes citantes un saludo muy especial a la Ministra, la ANI, y a los demás funcionarios públicos que nos acompañan hoy, yo voy a ser muy breve, como complementando un poco, porque yo creo que el Director de la ANI presentó en forma muy resumida cuáles son las situaciones particulares del contrato, y mi intención básicamente es como completar, complementar como 4 cosas: primero, en relación con las inquietudes planteadas por el Representante, reafirmar el compromiso de la concesionaria en relación con la UF2 donde está ejecutando, sin perjuicio la discusión contractual que tenemos con la ANI, está ejecutando el túnel falso, eso queda en el municipio de Titiribí, y digamos, hoy en día ya, con un avance incluso superior al 90%, digamos, estamos trabajando y por lo tanto la controversia que haya entre la ANI y la concesionaria no genera una diferencia en la posibilidad de entregar la Unidad Funcional que, digamos, ya esperamos muy próximamente, ya sea a finales de octubre o en el mes de noviembre.

El segundo punto que yo sí quería y que también quedó, y de pronto que lo vi como un punto importante dentro de la presentación, es la inquietud del peaje, en relación con el peaje, ya estamos en trámite conjuntamente con la ANI, para utilizar unos recursos que están al interior del contrato y poder hacer la ampliación del peaje de Amagá. También era una segunda inquietud que usted tenía y de pronto yo la vi que no estaba bien complementada digamos en las respuestas anteriores. En relación con los cierres que manifestó, que han sido más de un año, los cierres explican el 90 % por dos eventos, el evento de Sinifaná, una gran parte, eso fueron alrededor de 200 días por el evento de Sinifaná y el segundo cierre es por una situación que yo creo que en Antioquia y en muchas partes del país tenemos que seguir.

El segundo cierre se da en la vía existente, un cierre grande en el lugar conocido como La huesera, que fue un cierre que se dio en el año 2016 y fue como consecuencia de la mala explotación por parte de unos mineros al borde de la vía, y eso generó un cierre muy importante en ese momento, incluso ese tramo todavía está a cargo del Invías, y entre la Invías y la concesionaria se dieron algunas soluciones y posteriormente han existido nuevos cierres en ese sector de La Husera, en la medida en que nunca esos taludes fueron tratados y la concesionaria ha podido, digamos, disponer, para que haya esa apertura.

Finalmente, para llegar un poco y complementar la pregunta del...

Presidente, Hernando González:

Un minuto.

Gerente General de Covipacífico, Mauricio Millán Drews:

En relación con la reunión que se solicitó en la Mesa Técnica, el pasado jueves en horas de la tarde se llevó a cabo la reunión, presidida por el Secretario de Infraestructura, y en el que participaron gremios de ingeniería de Antioquia, la concesionaria, el Ministerio de Transporte y los Alcaldes representantes de la subregión. En esa reunión tuvo una primera parte en que los gremios de la ingeniería presentaron estudios de algunas alternativas; sin embargo, se llegó a dos conclusiones: una, que las alternativas técnicas que se presentaban no permitían el cumplimiento de las especificaciones técnicas del Contrato 4G, o sea que haría un retorno que no permitiría, por ejemplo, tráfico pesado y dos que en todo caso, con las alternativas técnicas que había estudiado, era necesario realizar un cierre en la medida en que el talud 23, en todo caso se requería realizar un cierre.

Presidente, Hernando González:

Gracias, doctor Mauricio, excúseme, es por el tiempo, muchas gracias, tiene la palabra el doctor Luis Horacio Gallón, Secretario de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, hasta por 3 minutos.

Secretario de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, Luis Horacio Gallón Aragón:

Muchas gracias, señor Presidente, un saludo muy especial a todos los honorables Representantes, el doctor Luis Carlos, doctor Daniel, al doctor Juan Yulieth, al Senador Juan Felipe Lemos, la Ministra, al Presidente de la ANI, el doctor Juan Carlos del Invías, al doctor Mauricio. Nosotros seguimos con una posición y hoy la reafirmamos, es que hemos venido trabajando de manera mancomunada con el Ministerio, con la ANI, con la Concesión, para buscar cómo salimos de esta dificultad del cierre, que nosotros no estamos de acuerdo con dos temas esenciales desde la Gobernación, inicialmente es que tumbar la montaña lo creemos que es un tema antiambiental, que creemos que puede existir un método constructivo que se puede evaluar más, y máximo hoy cuando escuchamos a la Directora de la ANLA doctora, que nos dice que podemos hacer una Mesa Técnica, para revisar las alternativas y que no nos vamos a demorar dos años, porque nos decían que cualquier modificación a la licencia se podría demorar hasta dos años. Nosotros creemos que ahí podemos hacer una Mesa Técnica entre la concesión, solicitada por la concesión, si así lo ven a bien por el Ministerio, por la ANI, y nosotros, doctora, para buscar el otro método constructivo o inclusive lo que se propuso en no construir ese retorno debido a que vamos a tener la ampliación del peaje y que tenemos el retorno de Carcafé a un kilómetro, entonces, estaríamos con un retorno que lo

vamos a hacer y no va a ser así lo haya solicitado la comunidad, creemos que después la misma comunidad puede solicitar el no construirlo si la ANLA a bien lo ven hacerlo y mejorando el acceso a las vías terciarias del municipio de Amagá. Ahí nos ahorramos un recurso, Ministra, que nosotros lo podemos socializar con la comunidad en compañía de la ANLA y de la concesión, para colocar esos recursos en otro sector que tanto lo requieren el Pacífico 1 nosotros estamos no estamos de acuerdo con tumbar la montaña, es un riesgo. Las montañas del suroeste, los suelos no han sido fáciles, mire que se nos fue lo del sector del Líbano, se nos fue lo de la Sinifaná y aquí tendríamos un riesgo.

Y lo segundo, el cierre de 20 meses es inaudito, ya hemos bajado a 12 meses y 6 horas, pero doctor Mauricio, usted sabe que en el último año al suroeste ha llegado más del 12% del tráfico normal doctor Carvalho, este puente festivo, comparado con el de hace un año, tuvimos un tráfico adicional y hemos venido sintiendo una creciente tráfico y tránsito hacia este sector, disminuyendo en algunas otras subregiones del departamento y del país, y el suroeste ha venido creciendo, nosotros necesitamos esta vía pronta. No estamos en desacuerdo con la vía, pero sí podemos buscar otro método constructivo y si nos dicen realmente que hay que cerrar 2, 3 o 4 horas, hasta ya nosotros podríamos acceder, pero 6 horas todavía lo vemos exagerado, entonces...

Presidente, Hernando González:

Termine.

Secretario de Infraestructura de la Gobernación de Antioquia, Luis Horacio Gallón Aragón:

Propongo acceder a esa Mesa Técnica, que nos ofrece la Directora de la ANLA, para que busquemos la mejor alternativa para el suroeste, para la Concesión, para la ANI y para el Gobierno, muchas gracias.

Presidente, Hernando González:

Muchas gracias doctor. Tiene la palabra el doctor Luis Carlos Ochoa.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias señor Presidente, no, para pedirle de manera muy especial, que podamos pasar la sesión informal con la posibilidad de que podamos escuchar a la comunidad, aquí está presente el doctor Juan Pablo, que es representante de la región de pasajeros y hay unas personas también conectadas también desde Antioquia, en representación también de esta población importante del suroeste, así que pido de manera muy especial, Presidente.

Presidente, Hernando González:

Con mucho gusto, le pregunto a los honorables Representantes, ¿sí quieren declararse en sesión informal?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente, se registra la asistencia del Representante Alfredo Ape Cuello, un saludo especial al Senador Juan Felipe Lemos Uribe.

Presidente, Hernando González:

Así las cosas, tiene la palabra el doctor Juan Pablo Acosta, de la Agremiación de Pasajeros y Director Ejecutivo de Utrans, hasta por 3 minutos cuéntenlos por favor.

Agremiación de Pasajeros, Juan Pablo Acosta:

Muy buenas tardes, para todos, un saludo muy especial, Senadores, Representantes, Ministra, para nosotros la movilización de pasajeros, nosotros como transporte público intermunicipal movilizamos cerca de 5 millones y medio de pasajeros al suroeste antioqueño, aclararle que esta es una vía que conecta no a Antioquia, sino al suroccidente del país. Para nosotros Pacífico 1, tiene una gran importancia, toda vez que, si Pacífico 2 y Pacífico 3 no funcionan, si Pacífico 1 no funciona, Pacífico 2 y Pacífico 3 serían insuficientes.

Nosotros en diferentes comunicados hemos expresado diferentes apreciaciones, una de ellas es que, para nosotros es fundamental el convenio con policía de carreteras, que hoy varias concesiones del país no lo tienen y que hoy si se si se busca realizar un cierre, quién más que la policía de carreteras, para poder realizar o, para poder controlar esto. También hemos informado que no tenemos vías alternas, las vías alternas que se presentan por parte de la concesión hoy son insuficientes. Hay vías terciarias como lo es la vía de Yarumal, es una vía muy estrecha que solo contempla, para un vehículo 4x4 la vía Bolombolo-Santa Fe de Antioquia, si bien es una vía concesionada, es una vía que solo contempla limpieza, más no contención de taludes, que es una vía que históricamente tiene unas fallas de desprendimientos, es una vía que en altas temporadas de lluvia se presentan cierres. Y la vía Pintada Santa-Bárbara-Primavera, es una vía bien importante para el país, pero con la carga que presentaría el cierre Pacífico 1 no sería capaz, porque esa vía ya presenta un deterioro, es una vía muy estrecha y que por ese motivo se ha contemplado la construcción de Pacífico 1. Adicional a ello, tenemos que la importancia de la Sinifaná...

Presidente, Hernando González:

Termine, por favor termine.

Agremiación de Pasajeros, Juan Pablo Acosta:

Participante:

La importancia del peaje, pedirles mayor celeridad con ese tema, ya que nos permite tener mayor competitividad para el suroeste. Los vehículos de nosotros generalmente se quedan estacionados en el peaje, lo que hace que no podamos en ciertas temporadas atender a los usuarios de la mejor manera, muchísimas gracias.

Presidente, Hernando González:

Gracias a usted doctor Juan Pablo. Ahoritica saludamos a los señores que están conectados con esta sesión y que quieren participar, le damos la palabra al doctor Juan Pablo, no, Juan Alejandro Villada, Representante del Movimiento Defendamos el Suroeste.

Representante del Movimiento Defendamos el Suroeste, Juan Alejandro Villada:

Buenos días honorables Representantes a la Cámara, señor Presidente de la Comisión Sexta Constitucional, buenos días al doctor Juan Felipe Lemos, al doctor Daniel Carvalho, que han sido bastiones muy importante referente a esta lucha que estamos dando por las vías del suroeste, yo he notado que realmente han tocado temas muy importantes como lo es el comercio, como lo es la producción agrícola del suroeste, pero como lo dije en la Comisión Accidental del Congreso, del Congreso en Medellín, expresé mi inconformidad porque no he escuchado referente a la ANI o a Covipacífico que se ha tomado, para mitigar un poco en el cierre con temas de la salud, los traslados de las ambulancias, nosotros en el suroeste tenemos alrededor de eso 15.000 personas que viajan regularmente a hacerse...

Presidente, Hernando González:

Bueno, entonces continuamos, le pido excusas a al doctor Juan Alejandro, continuamos con el doctor Hernán Saldarriaga de la Organización Encuentro de Dirigentes del Suroeste, que es el micrófono de Hernán Saldarriaga, a ver mientras corrigen allá, entre cabina y las personas que van a participar, vamos con el siguiente punto por favor.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias, señor Presidente, le solicitamos a los Representantes que se declaren nuevamente en sesión formal.

Presidente, Hernando González:

Le pregunto a los Representantes, ¿sí quieren declararse en sesión formal?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren señor Presidente, siguiente punto del orden del día Presidente. Anuncio de proyectos de ley de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003.

Proyecto de Ley número 031 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se regula el transporte público de perros y gatos domésticos dentro del territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 09 de 2024 Cámara, *por la cual se regula el uso de grúas u otro medio idóneo en la inmovilización de vehículos por parte de las autoridades de tránsito y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 054 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se promociona el turismo comunitario en paz y sostenible y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 121 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se declara el Día de la Cultura Vallenata y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 08 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 078 de 2024 Cámara, *por la cual se declara Patrimonio Nacional Inmaterial. la Loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa del departamento del Atlántico y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 119 de 2024 Cámara, *por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial, la celebración de la Semana Santa en el municipio de Piedecuesta Santander y se dictan otras disposiciones.*

Proyecto de Ley número 322 de 2024 Cámara, *Pedagogía de la Paz, por medio de la cual se modifica la Ley 1732 de 2014 para actualizar los parámetros de aplicación de la pedagogía de la paz y adoptar su modelo.*

Señor Presidente, han sido anunciados los proyectos de ley, para la siguiente sesión en el orden del día se le pregunta a la cabina si se ha verificado el sonido con los ciudadanos. Nos indican, Presidente, que todavía no se ha logrado conexión, Presidente.

Presidente, Hernando González:

Bueno, tiene la palabra el doctor Ochoa y entonces no tenemos más, tiene la palabra doctor Ochoa.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Me gustaría que al menos respondan si están conectadas, porque el problema no es de ellos, sino que el problema es de cabina, entonces sí me gustaría que no, que los escucháramos, pero mientras que se resuelve de cabina, porque lo están resolviendo, le pido la palabra a ver si hago unos planteamientos al final del cierre, como pues obviamente, o lo hago ahorita.

Presidente, Hernando González:

No, sí, yo quiero que usted haga el cierre, voy a ver.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Ah, bueno, perfecto.

Presidente, Hernando González:

Sí, la Ministra, si el señor Presidente o el señor Director de Inviás van a pronunciarse ya cada uno, dos minuticos y terminamos.

Presidente, Hernando González:

Entonces, señora Ministra tiene la palabra.

Ministra de Transporte, María Constanza García Alicastro:

Presidente, gracias, yo pues quiero concluir, y pues a partir de las otras intervenciones que se hicieron principalmente, bueno el Senador Lemus, que veo que ya no está en la sala, pero él pues planteaba la posibilidad, y en eso coincidimos también, fue mi intervención frente a la necesidad de buscar recursos adicionales hacer una claridad el tramo de Sinifaná no cuenta con estudios y diseños, no cuenta con licencia ambiental, eso es importante porque pues dependiendo de eso, también está

la oportunidad de las obras y ahí me refiero pues a la posibilidad de gestionar recursos para los 3.2 kilómetros que están por fuera de la concesión, que están pues como una obligación del Estado, que sí cuentan con estudios y diseños, que sí cuentan con licencia ambiental y que en una fuente y el mismo Senador Lemus lo mencionó como la valorización, que nosotros desde el Gobierno nacional la estamos dejando como una posibilidad de financiación y esperamos además pronto poder iniciar el proceso de cobro, de valorización de las inversiones de los Pacíficos y de los Mares que pues tienen todo que ver con esta conversación.

Yo, quiero dejar sobre la mesa y viendo que esto tiene además una comisión accidental y pues aquí se nos ha explicado por varias fuentes tanto el Representante Ochoa, como el Presidente de la ANI, como el mismo Concesionario y la intervención del Secretario y es aquí hoy estamos atendiendo una obligación del contrato y es la construcción de estos retornos que están financiados, no como una obligación directa de las obras a cargo del Concesionario sino que el contrato y esto es el Fondo de Contingencias debe reconocer el valor de estas obras que son del orden de casi 170 mil millones de pesos y me parece importante Presidente de la comisión, Representante Ochoa, Representante Daniel y partiendo de la última intervención que hace el Secretario, es no construir el retorno, o sea, yo considero que cambiar la solución, que irnos a una modificación de un valor que ni siquiera sabemos cuánto pueda costar, después entonces vamos a estar ante una obra que ya no vale 170 mil millones, sino que vale 300 mil; 350 mil; 400, no sabemos, porque es un incierto, es un incierto acá pues hay que hacer diseños y uno solo tiene el valor de las obras cuando se tienen diseños hasta tanto, y eso pasa si ustedes miran, yo arranco en una prefactibilidad, puedo variar el 50, cuando llego a la factibilidad puedo estar al 30% de diferencia, solo para saber cuánto vale un proyecto, hay que hacer estudios y diseño, de resto siempre habrá incertidumbre, y yo quiero aprovechar y dejar sobre la mesa y plantearlo como parte de la discusión de la Comisión Accidental, que miremos si ese retorno que hoy estamos construyendo, hay que definitivamente construirlo, y eso creo que es algo que habría que trasladarles al tema de la comunidad.

Sí, porque aquí hay una exigencia que hace parte de un compromiso con las comunidades que nosotros desde la ANI, desde el sector transporte no podemos desconocer porque además nos lo imponen y esa es la expresión en el mejor sentido de la palabra, como parte de nuestra licencia ambiental. Pero señor Secretario de Infraestructura del departamento de Antioquia, si ustedes hoy desde la Gobernación ven que hay un ambiente positivo y favorable para no acometer las obras del retorno y sustituir esa necesidad, esos movimientos de otra manera dentro del corredor, pues yo creo que eso es lo que tenemos también que entrar a abordar y creo que esa es la discusión ya sí y aquí me decía el Presidente bueno,

esto está en un otrosí, bueno, esa es otra discusión, si después hay que ir al ANLA con, mire, nosotros logramos este acuerdo ya lo del ANLA pues es un tema de trámite que nosotros tenemos que hacer.

Yo creo que esto ni siquiera es una discusión creo ahorita de mesas de trabajo con ANLA, eso es un paso posterior aquí hay es un acuerdo con las comunidades que la ANI y el Concesionario no pueden deshonrar que la ANI y el contrato están cubriendo son cerca de 170 mil millones. Si llegamos a un acuerdo diferente después miramos esos 170 mil millones, cómo se pueden reinvertir, qué se puede hacer, pero hoy la conversación es esa y yo invitaría a Representantes a que en el marco de esta comisión revisemos si eso es una posibilidad, porque creo que eso cambia la conversación totalmente. Si es una posibilidad como lo dice el Secretario de Infraestructura de Antioquia, que no se construya el retorno, pues yo creo que demos esa discusión abiertamente y miremos si eso sí es una posibilidad, si lo es haremos nosotros las gestiones ante nuestro Concesionario, ante el ANLA porque tendríamos que ir a modificar nuestra licencia y miraremos cuáles son los siguientes pasos. Hoy, insisto, y aquí también, no lo considero conveniente, o sea, puede que al final del resultado la obra valga menos, todo sea favorable, no nos gastemos dos años sino nos gastemos seis meses, pero eso tiene un nivel de incertidumbre alto, sí, no sabemos si llegáramos a optar porque entiendo además y aquí me estaba diciendo el Presidente, hay conceptos de que el tipo de suelo no es conveniente para un túnel.

O sea, hoy técnicamente nuestra interventoría, nuestra concesión, nos dicen y nos recomiendan mantengan la solución para poder atender el retorno que es el corte de un talud que tiene 110 metros de alto, estabilizar con el terraceo esta montaña y construir el retorno. Entonces hoy nosotros técnicamente pues todos nuestros asesores técnicos nos dicen esa es la mejor solución. Además, porque uno en ingeniería Secretario sabe usted pues que termina es diseñando la mejor solución. Entonces en algún momento debieron haber visto si era mejor un túnel, y llegaron a esta solución a la que da la mejor relación beneficio costo entonces, en ese sentido Presidente, pues yo propongo que abordemos entonces esa posibilidad y nos hagamos esa pregunta hay posibilidad de que no se construyan los retornos.

Presidente, Hernando González:

Muchas gracias señora Ministra, el Presidente del ANI no, bien, bueno, listo, entonces le pido a los señores, le pido a los señores Representantes, si quieren volver a sesión informal, entonces.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Así lo quieren, señor Presidente.

Presidente, Hernando González:

Vamos a darle la palabra al señor Hernán Saldarriaga de la Organización Encuentro Dirigentes del Suroeste.

Organización Encuentro Dirigentes del Suroeste, Hernán Saldarriaga:

Muchas gracias por permitirnos participar en este, en esta audiencia, muy claro, han sido varias personas en lo que han tocado y a eso me refiero corto, el Representante Juan Espinal cuando dice la importancia de todo este sistema de movilidad para la Nación, que hay que terminarlo, lo dice el Senador Juan Felipe Lemus Uribe, que hay que acometer esos pequeños baches, esas gargantas que quedan, porque si no, entonces, no funcionan bien, no tendríamos sino un pequeño proceso de avance y necesitamos hacerlo completo, y lo que dice el señor Secretario de Infraestructura, con el que estoy de acuerdo y que coincide la Ministra para el tema de las areneras revisemos si es necesario ese intercambio.

En la audiencia anterior nos habían dicho que posiblemente no era necesario, y yo creo que es revisarlo y revisarlo con representación de la comunidad de todo el suroeste, porque es que aquí no está solamente una comunidad de un municipio, es toda la región la que está afectada por un lado eso, y quiero dejarlo sobre la segunda parte, sobre el bitúnel que nos permite la conexión, porque es que hay un tema que hay que resolver y no está resuelto aún, que es el bitúnel si se construye o no se construye los 3.2 kilómetros ya lo tenemos el intercambiador Primavera y ojalá la conexión Bolombolo, para que todo este sistema funcione bien. Ministra, le agradecemos la forma como usted ha abordado con el Gobernador de Antioquia, en unos caminos de entendimiento para que funcionen el resto ojalá en este también se puedan sentar y tener claridad sobre esos cuatro puntos 3.2 kilómetros bitúnel, más conexión Bolombolo, y resolver si no es necesario o se puede hacer de otra forma mejor que no sea tan traumática la solución en el tema de las arenas, muchas gracias.

Presidente, Hernando González:

Gracias a usted, señor Hernán Saldarriaga. Tiene la palabra el señor Juan Andrés Álvarez de Mesa de Concertación Regional.

Mesa de Concertación Regional, Juan Andrés Álvarez:

Muchísimas gracias, buenas tardes, un saludo para la Ministra, para los Directores, para los Representantes que nos acompañan y para la comunidad del suroeste y del occidente que sigue esta transmisión.

Yo traigo la voz de varias comunidades a lo largo del corredor vial hacia el Urabá en el occidente de Medellín y en el occidente de Antioquia, los saludo desde el municipio de Santa Fe de Antioquia, con varias demandas o varias exigencias que tiene esta comunidad desde hace muchos años, por ejemplo, la comunidad en el occidente antioqueño, en el occidente de Medellín está exigiendo atención inmediata a la problemática de la gestión predial que en algunos casos lleva cerca de 20 años sin solución, personas pagando prediales que no les corresponde.

Exigimos una solución a la falta de accesos adecuados a los municipios y veredas y corregimientos en este corredor vial, exigimos que se construyan puentes peatonales, que son compromisos, entre otras cosas, sobre la vía que está representando un peligro enorme para familias, para comunidad rural de varios municipios de la subregión en San Sebastián de Palmitas, en San Jerónimo, en Sopetrán exigimos la inmediata rehabilitación del Puente Paso Real en Santa Fe de Antioquia una obra cuyo estado representa hoy un peligro inminente, para más de 40 familias en el barrio la Esmeralda, en Santa Fe de Antioquia y un perjuicio, para toda la subregión, exigimos que la Gobernación de Antioquia construya una vía óptima, una vía óptima, una vía de calidad, para la conexión del municipio de Giraldo con el túnel del Toyo, en lugar de la vía que están adecuando, que es una trocha peligrosa llena de curvas, llena de pendientes.

Este año hicimos una mesa de concertación con las instituciones citadas a este debate qué nos encontramos nos encontramos funcionarios desconectados de la realidad de la subregión soberbios en muchos casos nos encontramos con generalidades a las preguntas que hacíamos, pero sobre todo nos encontramos con negativas nos encontramos a un Gobierno nacional y departamental absolutamente cerrado al diálogo con la comunidad cerrado a la concertación dispuestos solo a oír lo que les conviene eso muy particularmente lo decimos con respecto a la Agencia Nacional de Infraestructura y también a la Gobernación de Antioquia que en una socialización en Giraldo con respecto a la conexión con el túnel del Toyo, escuchó clamorosamente a la comunidad de Giraldo decir y expresar que no quería la vía que le están construyendo por considerarla insegura y que va en contra del desarrollo y la economía de ese municipio cuál fue la respuesta de la Gobernación de Antioquia, levantarse, no volver a la mesa de concertación con nosotros, es decir, no llevar ningún tipo de respuesta, cosa que lamentamos mucho, aprovechamos esta oportunidad, para pedirle a ustedes que por favor como funcionarios públicos...

Presidente, Hernando González:

Le doy las gracias al señor Juan Andrés Álvarez y la última intervención, el doctor Juan Alejandro Villada, a quien se le cortó la comunicación y agradezco a todos los que nos oyen y nos...

Representante del Movimiento Defendamos el Suroeste, Juan Alejandro Villada:

Buenos días, reitero mi más sincero saludo a los honorables Representantes a la Cámara, a los integrantes de la Comisión Sexta, a la Ministra, al Director de la ANI, bueno, yo quiero aclarar un punto que me parece demasiado importante, ya que gracias a los honorables Representantes Daniel Carvalho, Juan Espinal y al Senador Juan Felipe Lemus y al doctor Luis Carlos Ochoa han aclarado mucho el tema de la necesidad de más de 370 mil habitantes, pero noto que por parte de la Concesión y por parte de la ANI no se ha tenido en cuenta la problemática

no solamente económica y turística sino también la problemática que se va a tener en problemas de salud o sea nosotros tenemos más de 30 mil habitantes en este momento que se desplazan a la ciudad de Medellín por ese corredor vial a realizarse diálisis no han pensado en eso no han tenido en cuenta el impacto que generaría a nivel salud a una subregión tan importante, a una subregión que realmente así mucha gente no la conozca es de pura gente humilde que realmente necesitaría enormemente ese corredor vial para eso no he visto que hayan tenido como una alternativa o brindar una opción, para eso.

Entonces, yo sí le pido encarecidamente a ustedes honorables Representantes, que tengan en cuenta eso, para que usted desde su comisión y desde la Cámara de Representantes y del Senado puedan infundir una presión directa a la Agencia Nacional de Infraestructura, al Ministerio de Transporte y a la Concesión Pacífico 1 para que tengan en cuenta este punto tan importante, porque es que estamos hablando desde las vías de los suroestanos, no solamente pensar en lo económico, sino pensar en un efecto tan pesado que se puede causar, como lo es la salud de los suroestanos, porque es que realmente veo que no se ha tomado en cuenta, yo pienso que no han analizado el tema de lo que es pasar o dar un paseo de la muerte a los habitantes del suroeste que viajan en una remisión primaria o es que piensan llevarlos a dar una vuelta por todo el suroeste de Antioquia.

Presidente, Hernando González:

Gracias Juan Alejandro, tiene la palabra Ana María Restrepo, 2 minutos.

Ana María Restrepo:

No, en realidad la intervención mía ha sido pues como ya tratada como por todos en el equipo y por los Representantes y también por el Senador, entonces, en este momento no, no tengo ninguna intervención, muchas gracias.

Presidente, Hernando González:

Gracias a usted señora Ana María, cerramos el debate con la intervención, con la intervención del doctor Luis Carlos Ochoa, no sé si el doctor Carvalho se va a referir, le pido a los, le pregunto a los señores Representantes si quieren volver a sesión formal, así lo quieren entonces, doctor Luis Carlos Ochoa hasta por 2 minutos tiene la palabra.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Gracias señor Presidente. No, lo mío ya es como para cerrar, para agradecer, agradecerle a Dios, a cada uno de ustedes, a los Congresistas, a los compañeros que nos acompañan, el doctor Carvalho en el debate, al Senador, al Secretario de Infraestructura del Departamento de Antioquia, a la Ministra, el Presidente de la ANI, por supuesto a Invías agradecerles, pero además agradecerles la deferencia, no solamente en las respuestas dadas por escrito, sino también las que se han planteado hoy

en la atención que han tenido en abrir las puertas a buscar un tema de concertación.

Aquí no se busca poner a nadie contra la pared, sino que le busquemos una salida, yo simplemente quiero plantear 4 o 5 puntos decirle a la gente de Coipacífico que ya no está, que sobre el cierre de los 383 días nunca se habló de que era alguien personal, no, se habló de que es la afectación que han tenido por más de 383 días no es buscar a nadie culpable, sino que, al contrario, es un año de cierre y cerrarlo más pues implicaría más problemas.

Al Gerente de la ANI, decirle Presidente, es cierto, la operación de la Unidad Funcional 2 y la tres van a beneficiar el territorio y no hay duda aquí no hay discusión en que hay que hacerlo, pero por las fallas de la Unidad Funcional 1 no se hace posible que se puedan aprovechar entonces esos kilómetros esos 13,2 kilómetros que es donde está la dificultad y obviamente la Ministra lo ha dicho, que lo ha planteado que es terminarlo, habrán cerca de 5 kilómetros entre el intercambiador de Titiribí y el sector de Puerto Escondido que no se podrá operar entonces ahí la idea es que se pueda avanzar en el tema.

A la ANLA decirle, pues agradecerle que nos han escuchado y han abierto la puerta a, para buscar alternativas que permitan reducir aún más los tiempos de cierre, pero creo que tenemos tiempo aun de seguir explorando alternativas, obviamente ustedes no lo definen, obviamente tendrá que ver el Concesionario, pero además con la apertura que ha hecho hoy la Ministra, la señora Ministra muchas gracias, pero además el Presidente de la ANI venga, sentémonos a hablar qué alternativas hay y con la propuesta que ha hecho el doctor Gallón Secretario de Infraestructura, así que agradecemos en que se busque una salida, agradecemos que hoy se esté contemplando la posibilidad de hacer cierre en horas nocturnas, eso será una posibilidad si en lo que hay que hacer es eso, pues cómo hacerlo y que importante avanzar y lograr que parte de los cierres sean en horas de trabajo de bajo flujo vehicular.

Aclaremos que en ninguna parte de este debate, se ha concluido que se vaya a hablar del cobro de valorización, o sea, no se ha concluido ese tema, eso creo que es importante y es necesario seguir buscando los recursos, la doctora lo ha planteado....

Presidente, Hernando González:

Termine, termine.

Honorable Representante Luis Carlos Ochoa Tobón:

Definitivamente el tema de recursos, si faltan hay que seguirlos buscando, ahí nos tocará a todos, pues como desde la comisión, como desde la Plenaria, buscar cómo complementar, porque sabemos que es difícil, para definir los problemas estructurales que son responsabilidad de equis o ye Gobierno, aquí podemos hablar si es el presente será el pasado otros Gobiernos, yo creo que más que señalar quién es el responsable, es que hoy nos toca asumir esa responsabilidad, sino que por el contrario son compromisos del Estado, somos nosotros quienes debemos responder, agradecer pues de manera pues

muy especial el compromiso que se ha tenido yo creo que aquí no hay sino cariño y gratitud y sobre la última intervención de la Ministra, yo creo que pues son los, finalmente las comunidades, porque se hizo una pregunta que quedó como en el aire, si usted volvió a la pregunta, entonces, hay que dar los retornos o no, yo creo que pues lo que hay que decir es que serán las comunidades, fueron ellos los que propusieron, los que propusieron que se hicieran los retornos, lo que está, lo que se haga sin necesidad de cerrar la vía, es lo que estamos planteando, y lo que estamos planteando más allá, es que se busque una alternativa que ha planteado el doctor Gallón, en el sentido de que no se tumbe esa montaña, cierto que no vamos a tener un tema ambiental ahí porque con o sin el retorno pues se debe estabilizar el talud.

Por lo demás, mil gracias, yo me voy, la verdad muy contento con las respuestas, con lo que se ha abierto hoy, con la apertura, esto no define nada, pero da la posibilidad de seguir conversando y que el doctor Carvalho, que es el Presidente de la Comisión de Seguimiento, tenga aquí una herramienta más para que, me lo decía el Gerente de Coipacífico aquí antes de irse, que se tenía que retirar, me dijo que estaba presto y dispuesto a seguirse sentándose con el doctor Gallón y buscar todas las alternativas, así que muchísimas gracias.

Presidente, Hernando González:

Gracias a usted doctor Luis Carlos Ochoa. Tiene la palabra y cierra el doctor Daniel Carvalho.

Honorable Representante Daniel Carvalho Mejía:

Muchas gracias, nuevamente señor Presidente, muchas gracias a todos los participantes del debate, me parece que queda claro de que sí somos capaces de concertar, se ha avanzado muchísimo, miren cómo van saliendo soluciones; en segundo lugar, creo que tiene toda la razón la señora Ministra, muchos gremios de ingenieros opinaron que no es necesario ese retorno, entonces podríamos evitarnos esa construcción y gastarnos esa plata en otra cosa más necesaria.

Yo soy de ese punto de vista, creo, compañeros de la Gobernación de Antioquia, que en algún momento hay que renunciar a la opción del túnel, si no se está dando, pues hay que pasar adelante, no nos podemos quedar atrancados en eso ,y ojalá que entonces la mesa, esta técnica vuelva a reunirse y trabaje alrededor de la posibilidad de no hacer ese retorno, y así podemos avanzar en lo demás. Lo demás, muchísimas gracias a usted Presidente, por la paciencia y a todos los participantes.

Presidente, Hernando González:

Con mucho gusto Representarte. Daniel, un citante me dice, yo quiero hacer el cierre y es el honorable Representante Pedro Baracutao García, tiene la palabra.

Honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina:

Gracias Presidente, darle los agradecimientos a los citantes, a mis compañeros citantes, el agradecimiento a usted Presidente, por ser tan generoso, a la Ministra, al Presidente de la ANI, al

Director de Invías por esas respuestas que han dado, contundentes, digamos, a este debate, la altura que lo han hecho, eso es lo que necesitamos de parte de nuestro Gobierno y por último decirle a la población que queda entonces como compromiso también el tema de seguir con las mesas de trabajo que ya hablaba con la Ministra y quedó pendiente seguir en esa articulación para poder ayudar a solucionar esos problemas que aún siguen persistiendo en el territorio, producto de las audiencias públicas y las mesas de trabajo, muchas gracias, Presidente, y eso sería lo que quería decir para cerrar.

Presidente, Hernando González:

Gracias doctor Pedro, en cumplimiento del artículo 252 de la Ley 5ª, se abre la discusión de la proposición que tiene por objeto declarar satisfactorias las explicaciones de los funcionarios citados a este debate. Anuncio que está abierta la discusión, sigue abierta la discusión, anuncio que va a cerrarse queda cerrado, ¿aprueban y declaran satisfactorias las declaraciones y explicaciones dadas?

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Ha sido aprobada por unanimidad, señor Presidente.

Presidente, Hernando González:

Entonces, le doy gracias a la señora Ministra, al señor Presidente de la ANI, al señor Director de Invías, a la señora Directora encargada de la

Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, al señor Secretario de Infraestructura de Antioquia y a todos los presentes. Señor Secretario, siguiente punto del orden del día.

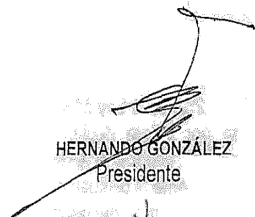


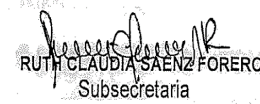
Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:
Presidente, se ha agotado el orden del día.

Presidente, Hernando González:

Así las cosas, señor Secretario, siendo las 12:48 minutos del día, se levanta la sesión y citaremos por Secretaría, gracias a todos los aquí presentes y los que nos escucharon y nos vieron por las redes de la Cámara de Representantes.

Secretario, Raúl Fernando Rodríguez Rincón:

Gracias señor Presidente, siendo las 12:49 de la tarde del día 16 de octubre de 2024, se levanta la sesión.

 HERNANDO GONZÁLEZ Presidente	 SUSANA GÓMEZ CASTAÑO Vicepresidente
 RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario	 RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO Subsecretaria