



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - N° 165

Bogotá, D. C., jueves, 19 de abril de 2018

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 004 DE 2017

(agosto 22)

Cuatricenio Constitucional 2014 - 2018

Salón: Jose Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2017 al 20 de
junio de 2018

Artículo 78 Ley 5ª de 1992.

A las diez y cincuenta y seis (10:56 a. m.), el presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, honorable Representante Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, ordena dar lectura al Orden del Día y llamar a lista.

Secretario Jair José Ebratt Díaz:

Con mucho gusto, Presidente. Muy buenos días para todos y todas.

Agudelo Zapata Iván Darío

Alba Medina Pablo Eladio

Carrillo Mendoza Wilmer Ramiro

Castiblanco Parra Jairo Enrique

Correa Vélez Víctor Javier

Cuero Valencia Carlos Alberto

Guevara Villabón Carlos Eduardo

Osorio Botello Héctor Javier

Patiño Amariles Diego

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Responden doce (12) Honorables
Representantes al llamado a lista.

En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los siguientes cinco (5) honorables Representantes:

Anaya Martínez Fredy Antonio

Giraldo Arboleda Atilano Alonso

González Medina Hugo Hernán

López Flórez Inés Cecilia

Lozada Polanco Jaime Felipe.

Le informo, Presidente, que al llamar a lista han contestado doce (12) honorables Representantes, en consecuencia hay quórum decisorio.

Presidente Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza:

Se abre la sesión, proceda Secretario a dar lectura al Orden del Día.

Secretario:

Con mucho gusto.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER
PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2014-
2018

Salón: José Fernando Castro Caicedo

Legislatura del 20 de julio de 2017 al 20 de
junio de 2018

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Ordinaria del día martes 22 de agosto de 2017
 Hora: 10:00 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 007 de 2017

(Bogotá, D. C., agosto 9)

De conformidad con el artículo 4º de la Ley 3ª de 1992, cítese a los Ministros, Directores de Departamentos Administrativos y demás entidades del Estado de cuyos temas se ocupe la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, para que presenten sus inquietudes, comentarios y sugerencias en relación con el Proyecto de Ley de Presupuesto para la vigencia 2018, en fechas que determine la Mesa Directiva.

Para este efecto, se solicita que presenten en un documento ejecutivo la información de cada entidad, sobre: Ejecución presupuestal para la vigencia 2017, detallando aplazamiento del presupuesto, adiciones y créditos o contra créditos que se le hayan hecho al mismo. Igualmente la proyección presupuestal de la entidad para la vigencia 2018.

Firmado por: honorables Representantes *Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, Diego Patiño Amariles, Carlos Alberto Cuero Valencia, Iván Darío Agudelo Zapata, Víctor Javier Correa Vélez y Atilano Alonso Giraldo Arboleda.*

En virtud de lo anterior, para la sesión de la fecha han sido citados:

El Ministro de Hacienda y Crédito Público, Mauricio Cárdenas Santamaría; Ministro de Transporte, Germán Cardona Gutiérrez; Superintendente de Puertos y Transporte, Javier Jaramillo Ramírez; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade Moreno; Director General de la U.A.E. Aeronáutica Civil, Alfredo Bocanegra Varón; Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), Carlos Alberto García Montes y Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Ricardo Galindo Bueno.

III**Lo que propongan los honorables Representantes**

El Presidente,

Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza.

El Vicepresidente,

Ciro Antonio Rodríguez Pinzón.

El Secretario,

Jair José Ebratt Díaz.

Está leído el Orden del Día, Presidente, puede someterlo a consideración.

Presidente:

Se somete a consideración el Orden del Día, se abre la discusión, continúa abierta, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada ¿aprueba la Comisión el Orden del Día?

Secretario:

Ha sido aprobado, Presidente.

Presidente:

Siguiente punto del Orden del Día, Secretario.

Secretario:

Segundo, citación a servidores públicos de conformidad con el artículo 135 numeral 8 de la Constitución Política en concordancia con el artículo 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992, y en desarrollo de la Proposición número 007 del 9 de agosto de 2017, que ya fue leída, Presidente.

Presidente:

Bueno Secretario, muchas gracias. Nos informa, por favor, qué funcionarios se encuentran presentes en la Comisión.

Secretario:

Sí, señor Presidente. está citado el doctor Mauricio Cárdenas Santamaría, Ministro de Hacienda y Crédito Público; ha delegado al señor Viceministro General Dimitri Saninovich Victoria, debido a que el Ministro se encuentra atendiendo compromisos previamente adquiridos, el Viceministro no está presente, en este momento, el doctor Germán Cardona Gutiérrez, Ministro de Transporte, está citado y está aquí presente, señor Presidente y honorables Representantes; el doctor Javier Jaramillo Ramírez, el doctor Jaramillo ha presentado excusa y ha delegado al Secretario General de la Superintendencia, que es el doctor Alcides Espinosa, el doctor Luis Fernando Andrade Moreno, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), ha presentado excusa y delega al doctor Jaime García Méndez, Vicepresidente de Planeación Riesgos y Entornos; está citado el doctor Alfredo Bocanegra, Director de la Aeronáutica Civil; está aquí presente, el doctor Carlos Alberto García, Director General de Invías; está citado y se encuentra presente, el doctor Ricardo Galindo Bueno, Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, está citado y se encuentra presente también.

Presidente:

Ministro, Germán Cardona Gutiérrez, Ministro de Transporte, darle la bienvenida a esta su Comisión Sexta con todo su equipo de trabajo; también saludar y darle la bienvenida al Secretario General de la Superintendencia de Puertos y Transporte, Alcides Espinoza; al Vicepresidente de Planeación Riesgos y Entornos, Jaime García

Méndez, que viene en representación de la ANI, del doctor Luis Fernando Andrade Moreno; al doctor Alfredo Bocanegra, Director de la Aeronáutica Civil, bienvenido a la Comisión; de igual manera saludar al Director del Instituto Nacional de Vías, al doctor Carlos Alberto García Montes; darle la bienvenida al doctor Ricardo Galindo Bueno, Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial; bienvenidos a la Comisión Sexta su Comisión, ya la semana anterior avanzamos con otros ministerios como el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Educación y el Mintic; hoy le corresponde al Ministerio de Transporte doctor Germán Cardona y mientras llega el doctor Dimitri Saninovich, que nos va a acompañar por parte del Ministro de Hacienda. Tiene usted la palabra Ministro Germán Cardona Gutiérrez, bienvenido.

Ministerio de Transporte, Ministro Germán Cardona Gutiérrez:

Muy buenos días para todos, para usted honorable Representante Wilmer, para todos los Representantes de la Comisión Sexta la Comisión, precisamente que tiene que ver con estos temas del Ministerio de Transporte; me siento muy contento nuevamente regresando de un lado al Ministerio y de otro lado aquí, a estar con ustedes, a compartir; quisiera decirles que aproximadamente estos seis años que he estado por fuera del Ministerio, me he encontrado una situación sumamente positiva, desde el punto de vista de la gestión que han venido realizando todas las entidades adscritas al Ministerio de Transporte; las cuales están representadas todas aquí o por sus directivos o por sus representantes.

Y quiero decirlo, en el sentido de, que si bien es cierto, desde los años 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006, en adelante y especialmente desde el año 2010, ha venido creciendo la inversión en el sector transporte, la verdad sea dicha, lo que vimos en todos estos años teniendo el año 2013 como el año tope de mayor inversión de apropiación de recursos y de ejecución, cuando tuvimos casi ocho billones de pesos en apropiación y en ejecución, eso nos demuestra que efectivamente el sector transporte en Colombia, el Ministerio de Transporte le demostró al país que sí había un compromiso importante para el desarrollo de la infraestructura en Colombia; lógicamente y la presencia mía hoy aquí en esta Comisión, además de saludarlos, de decirles que el ministerio está completamente a sus órdenes y abierto para todas las propuestas e iniciativas que ustedes tengan; pues también nos trae alguna preocupación, la forma como han venido disminuyendo los recursos, entendiendo, lógicamente, que digamos desde el año 2014, 2015, en adelante tuvimos desafortunadamente una situación que es mundial como es lo que se nos ha presentado con el tema de la caída en los precios del petróleo y eso para Colombia ha sido dramático, por eso para el año 2014, tuvimos una

inversión de siete billones de pesos, o sea billón de pesos menos en apropiación.

Para el año 2015, bajamos a 6.6 billones, para el año 2016 ya estábamos en 5.2 billones de pesos, y para este año 2017 tuvimos 5.3 billones de pesos, pero lógicamente lo que viene para el año 2018 es mucho más delicado, y aquí con la compañía y el apoyo de los funcionarios que me acompañan, yo creo que vamos a poder lograr que ustedes, desde esta Comisión, desde la Cámara de Representantes, Congreso de la República, podamos lograr que el Ministerio de Hacienda nos colabore para tratar de buscar soluciones a algunas situaciones muy puntuales, que requieren definitivamente de una inversión importante, en recursos, por ejemplo, uno de ellos es el compromiso que tiene el Gobierno para el tema de la chatarrización; nosotros en ese tema y eso lo digo yo, que desde el año 2010, tuve unas reuniones importantes con el sector transportador, queremos cumplir a cabalidad con estos compromisos que se han adquirido y de hecho, necesitamos algunos recursos adicionales para todos estos proyectos de chatarrización, en los cuales, lógicamente, los señores pertenecientes al sector transportador, especialmente de camiones están muy interesados.

Con respecto al Instituto Nacional de Vías, yo le voy a pedir al señor Director, doctor Carlos García, que más adelante les comente un poco más sobre en qué necesitamos nosotros, o porque estamos desfinanciados en casi 1.5 billones de pesos para el 2018, con respecto a las inversiones del Instituto Nacional de Vías, y aquí me detengo muy especialmente, porque es un común denominador y el país entero lo reconoce así, que todas las gestiones que se han hecho en Invías desde el año 2010 hacia acá, han sido afortunadamente muy exitosas, a mí me tocó en calidad de Ministro de Transporte, iniciando el año 2012, finalizando el 2011, adjudicar unos contratos muy importantes, que afortunadamente para esa época, tenía ahí los funcionarios que hoy me acompañan.

El doctor Carlos para esa época no era el director del Instituto Nacional de Vías; pero ya me acompañaba desde el manejo de la Red Nacional de Carreteras y hoy ya, como director del Instituto, puede hablar muy claramente de cómo estas inversiones han sido exitosas, cómo no hemos tenido absolutamente ningún contratiempo desde el Invías, con el manejo de estos recursos, tanto a nivel de contratos, como a nivel de interventorías y hoy, digamos, que a nivel nacional y esto lo digo con mucho gusto, porque a pesar de que llevo ocho días, nuevamente, en el ministerio, sí observo que en todas las regiones se sienten contentos y sienten tranquilidad cuando se ven inversiones del Instituto Nacional de Vías.

Entonces, cuando hablamos de que necesitamos un poco más de setecientos noventa mil millones de pesos (\$790.000.000.000) para programas de conservación, mantenimiento y rehabilitación de la Red Vial Nacional, cuando estamos hablando de

aproximadamente ciento sesenta mil millones de pesos (\$160.000.000.000) para mantenimientos rutinarios, trescientos veinte mil millones de pesos (\$320.000.000.000) para el tema de red terciaria, que afortunadamente hoy con la aprobación del Acto Legislativo ya nos va a permitir tener unos recursos adicionales para invertir en esa red; ochenta mil millones de pesos (\$80.000.000.000) estamos necesitando para el tema de construcción, y aproximadamente unos ciento cincuenta mil millones de pesos (\$150.000.000.000) para el tema de rehabilitación de puentes, treinta mil millones (\$30.000.000.000) para el mantenimiento de la red fluvial nacional y unos veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000), que no es mucho dinero, pero es muy importante para un tema que nos ha servido muchísimo en el Invías, que son los estudios y los diseños que nos ha permitido, entonces, que las inversiones que se hagan sea inversiones realmente efectivas.

Con respecto a la Agencia Nacional de Infraestructura, desafortunadamente, no nos acompaña en la mañana de hoy, el doctor Luis Fernando Andrade, pero tenemos aquí a su delegado el doctor García, estamos hablando de recursos por más o menos cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), adicionales para la Ruta del Sol número 1, como ustedes saben ese proyecto de la Ruta del Sol número 1, se ejecutó en una parte muy importante; es una obra que ha sido muy bien recibida y la comunidad entera siente que esas son el tipo de obras que se tienen que hacer en Colombia; pero estamos trabajando una vía alterna para esa Ruta del Sol número 1, desde el sector entre Villeta y Guaduas, que sería absolutamente importante sobre todo, para organizar toda esta red vial que sale desde Bogotá, baja a Villeta y va hacia el Magdalena Medio; ahí, como les digo estamos pendientes más o menos de unos cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000) para las inversiones, treinta mil millones de pesos (\$30.000.000.000) para proyectos de la variante de La Calera, diecisiete mil millones de pesos (\$17.000.000.000) de unos predios que nos falta adquirir en la zona Metropolitana de Bucaramanga; se han hecho inversiones muy importantes, pero ustedes saben muy bien el interés del Gobierno, que se hagan inversiones efectivas en estas regiones, especialmente, en el oriente del departamento de Santander, Norte de Santander y demás.

Estamos hablando de veintisiete mil millones de pesos (\$27.000.000.000) que requerimos para el mantenimiento del corredor férreo Bogotá-Belencito, y La Dorada-Chiriguaná, ahí se han venido haciendo ya unas obras de mantenimiento en ese corredor férreo, necesitamos impulsar mucho más esos procesos, pero con esos dineros que se han venido invirtiendo por lo menos mantenemos una movilidad a través de esa línea férrea, estamos hablando de diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000) para reasentamientos de

esos corredores férreos del país; unos veintidós mil millones de pesos (\$22.000.000.000) para la red férrea del Pacífico, y dentro de la ANI estamos, también, pendientes de unos siete mil millones (\$7.000.000.000) para asesorías y consultorías, que también son muy importantes dentro del esquema que tiene planteado el Gobierno y el ministerio, y dos mil seiscientos millones de pesos (\$2.600.000.000) para la interventoría de la Red Férrea del atlántico y el pacífico colombiano.

Tenemos otra serie de necesidades que están desfinanciadas, digamos, los proyectos de atención a la infraestructura aeroportuaria, el Director de la Aerocivil, doctor Bocanegra, colega de ustedes en el pasado, les puede hablar de esos temas aquí; muy importante el apoyo para la función de la infraestructura aeroportuaria de los aeropuertos de Tolú, Leticia, Guapí en Nuquí, San Andrés, en Puerto Leguízamo, Mompóx, y en Neiva, y además para adquisición y mantenimiento de equipos y sistemas para la aeronavegación, yo estuve la semana pasada en una reunión de empalme en la Aeronáutica Civil, vi cómo se está trabajando en esta entidad y todo el apoyo que podemos con el Ministerio de Hacienda, doctor Dimitri, muy buenos días, y de ustedes aquí desde el Congreso, desde la Cámara, son muy importantes para esta entidad. En Cormagdalena, estamos requiriendo unos recursos para el mantenimiento del Canal del Dique, es un proyecto muy importante, y para apoyos para la gestión ambiental en la zona del Municipio de Barrancabermeja según la Ley 161 de 1994.

Haría como ese breve resumen, ya le pedí también a mis funcionarios en la medida en que usted les dé la palabra, para que ellos amplíen de lo que empezamos a hablar aquí en la mañana del día de hoy.

Presidente:

Muchas gracias, Ministro. No sé si quiera el doctor Carlos García, seguir con el uso de la palabra.

Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Carlos Alberto García Director General:

Muy buenos días, honorables Representantes de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, conforme a la presentación que nos hiciera el señor Ministro de Transporte, entonces, voy a referirme específicamente a lo que tiene que ver con el Instituto Nacional de Vías; el Instituto ha tenido una inversión de asignación de recursos del orden de 30 billones de pesos desde la vigencia del año 2010 y proyectada esta inversión hasta el año 2020, conforme al marco de gastos de mediano plazo y tal como lo dijo el Ministro de Transporte, las mayores inversiones del Invías, fueron durante los años 2013 y 2014, cuando se alcanzaron esas inversiones superiores a los 4 billones de pesos, en un aumento muy significativo de las que se realizaban en anteriores años; pero a partir del año 2015, estas inversiones han venido decreciendo

justificadas, todas ellas, por la caída en los precios del petróleo y en general de la minería; este sector, básicamente, es muy sensible a esas dinámicas de los mercados externos y es sacrificada cuando los mercados externos están dando un precio muy bajo teniendo en cuenta las necesidades que tiene el Gobierno nacional, de mantener los gastos recurrentes correspondientes a salud, educación, etc.

Si nosotros hacemos una comparación de lo que ha invertido este Gobierno, con relación al Gobierno anterior, en obra pública, hemos visto que sí hay un incremento significativo, alrededor de 10 billones de pesos; las inversiones del Gobierno anterior fueron del orden de 19 billones.

Estamos hablando de precios constantes del año 2015 y las que ha realizado este Gobierno son del orden de 27 billones de pesos.

Me voy a referir, entonces, a lo que inicialmente es el presupuesto de la actual vigencia fiscal, nosotros iniciamos un presupuesto de 2.1 billones de pesos aproximadamente y en la adición presupuestal se incorporaron recursos del orden de cuatrocientos mil millones de pesos (\$400.000.000.000) básicamente estos recursos estaban dirigidos a las reversiones que se tienen con relación a unos proyectos de infraestructura como es el caso de la vía entre Zipaquirá y Palenque y está a cargo del Instituto; a partir del mes de julio del presente año, mientras la Agencia Nacional de Infraestructura adelanta el proceso de estructuración de una nueva concesión, entre Zipaquirá y Barbosa, ya se tiene una iniciativa privada que está en estudio y en la etapa de factibilidad por parte de la ANI, pero para continuar la doble calzada entre Zipaquirá y Barbosa.

Pero, entre Barbosa y Palenque, está sujeto a esta nueva estructuración; por el momento el Instituto Nacional de Vías, desarrolla en esas zonas el proyecto de la doble calzada o calzada paralela entre Térese y Molinos y nosotros con recursos de esos peajes, vamos a garantizar todo el alcance contractual de esos dos kilómetros de ese corredor vial, e igualmente estamos adelantando retornos en la vía entre Girón y Florida Blanca, también garantizamos la construcción de esos dos retornos, hoy en día está en ejecución uno de ellos y luego hacia el segundo semestre o finalizando este, el siguiente retorno.

En la adición presupuestal nos incorporaron recursos, para el tema de la variante de San Gil, ya el gobierno de Santander había asignado recursos a través de Isagen de los que le correspondían del 10%, del orden de treinta y cinco mil millones de pesos (\$35.000.000.000), para cofinanciar esta variante de San Gil, que fue un compromiso que adquirió el Gobierno nacional al comenzar el presente año, debido a un accidente que se presentó allá en esa zona, en el mes de enero o febrero de este año.

¿Cómo hemos hecho las inversiones? nosotros tenemos una meta de comprometer prácticamente la totalidad del recurso que nos han asignado, es decir hoy en día de 2.5 billones de pesos, y adicionalmente en términos de obligaciones, teníamos una meta del 89%, de obligar todo ese recurso que nos habían asignado, pero debido a que tenemos estos recursos adicionales, en donde estos recursos básicamente van por licitaciones públicas; tenemos una política en el Ministerio de Transporte de no dar anticipos en las licitaciones públicas, cuando estas licitaciones superan el orden de los veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000), entonces, eso nos dificulta lograr esa meta del 89% y hemos estimado que se nos va a reducir la meta hacia el 80%, siendo muy significativo, de todas maneras, las obligaciones que vamos a obtener.

Y en términos de la reserva presupuestal, hemos disminuido significativamente los recursos de reserva, pasamos del orden del medio billón, a los seiscientos mil millones de pesos (\$600.000.000.000) y este año tenemos en reserva, trescientos ochenta y tres mil millones de pesos (\$383.000.000.000), de los cuales ya se han ejecutado para el 4 de agosto el 66% de dicho recurso.

Tenemos un proyecto que tiene alguna dificultad, que tiene recursos de reserva, que es el Proyecto de La Espriella Río Mataje, en el departamento de Nariño, casi lo llevamos a la caducidad, pero logramos la cesión del contrato y eso ha permitido la reactivación del contrato, tuvo dificultades también de orden público, allá se quemó maquinaria, la pilotadora, etc., pero ya el proyecto ha vuelto, otra vez, a una dinámica que es la que debe tener y hemos logrado avanzar en la apertura de la vía que nos lleva hacia Mataje, en donde ya está construido el Puente Internacional, conjuntamente con el Gobierno de Ecuador; nosotros esperamos un avance significativo de este proyecto en lo que resta del periodo del Gobierno del Presidente Santos y dejar prácticamente la obra muy avanzada para poder ponerla en funcionamiento; este es un proyecto de 19 kilómetros de longitud, pero que va a tener una enorme importancia no solamente para el departamento de Nariño y el sur del país, sino también de todo Colombia, teniendo en cuenta la relación que va a tener la vía con el vecino país del Ecuador, y en este sentido la dinámica de competitividad que esta vía va a generar.

Para el año 2018, lo vemos en esa imagen, tenemos muchísimas dificultades, porque los 1.4 billones que corresponden a recursos Nación, están prácticamente comprometidos; nosotros tenemos un billón cuatrocientos veintiún mil millones de pesos presupuestados, que corresponden exactamente a los recursos que ya están comprometidos en vigencias futuras, principalmente de todos los proyectos del programa de vías de equidad, aquí hay proyectos como la vía Mayapo-Manaure en el

departamento de La Guajira, como es el caso de Ciénaga-Tasajera, y de Salamina-Fundación en el departamento del Magdalena; como es la carrera 38 en el departamento de Atlántico; la doble calzada de obra pública que se está adelantando entre Cartagena y Barranquilla y la transversal de Montes de María que cubre también el departamento de Bolívar y que avanza hacia el departamento de Sucre; en Sucre la vía El Viajano-San Marcos, también tienen recursos asignados en el próximo año dentro de esas vigencia futuras; en el departamento de Córdoba la vía Kaquince-Tierra Alta; en Antioquia Granada-San Carlos; en Caldas la vía Manizales-Honda; en Risaralda las vías de Puerto Umbría-Guática, Isra-Quinchía, Anserma Nuevo-La Virginia; en el Chocó, tenemos las fases tres de los proyectos Medellín Quibdó, y Quibdó hacia el Eje Cafetero; Bahía Solano-El Valle, y terminamos un proyecto muy importante que fue el destronque del río Jiguamiandó.

En el departamento del Valle del Cauca, acabamos de entregar con el señor Presidente, lo que son los tramos correspondientes a obra pública de la vía Lobo Guerrero-Buenaventura, con la construcción de túneles y viaductos, el tramo entre Lobo Guerrero y Cisneros y también de Viaductos en los tramos entre Cisneros y Altos de Zaragoza y Altos de Zaragoza - Citronela.

En el departamento del Cauca, estamos en la fase tres de la vía que va de Popayán a Totoró y hasta el municipio de Inzá; en el departamento de Nariño, vamos a terminar la Circunvalar del Galeras, los últimos recursos son los asignados ya en la vigencia del año 2018; igualmente para el departamento del Putumayo, estamos buscando una reprogramación con el Ministerio de Hacienda, que nos permita adelantar recursos de la vigencia del año 2019, con el propósito de terminar la vía entre San Miguel y Santa Ana, faltando alrededor de unos 15 kilómetros de 101 kilómetros, todos pavimentados durante este Gobierno.

En el Caquetá, venimos adelantando lo que es el proyecto entre Florencia y Puerto Rico; adicionalmente terminando unos puentes, tenemos que buscar unos recursos para los accesos de esos puentes entre San José de Fragua y la Fragueta. En el departamento del Guaviare, terminamos todo el corredor vial que une a Guaviare con Granada, más de 200 kilómetros, 44 kilómetros realizados por el actual Gobierno, los últimos 4 kilómetros entre Puente Nowen y San José del Guaviare, lo hicimos y estamos también atendiendo un problema que se nos presentó en esa vía en la zona del Ariari, con recursos del Inviés, de esta vigencia y del año entrante; para poder recuperar un tramo de la vía en esta zona del país en el departamento del Meta.

En el departamento de Casanare, con Boyacá, seguimos avanzando en el proyecto del Corredor de Cusiana; vamos a terminar el puente de La Graja, estamos haciendo los trabajos de rehabilitación desde Aguazul hasta Pajarito, en el departamento de Arauca, aquí hay inversiones que garantizan la

terminación del tramo que estamos haciendo de rehabilitación de la vía entre Tame y Arauca.

En el departamento del Huila, el circuito turístico del Sur del Huila; en el departamento de Cundinamarca hasta el año 2019, seguiremos trabajando en el tercer carril de la vía Anapoima-Mosquera, y ya estamos terminando la vía Facatativá-El Rosal, esperamos que comenzando el año entrante se entregue esta vía completamente rehabilitada.

En el departamento de Boyacá, terminamos Puente de Boyacá-Samacá, alrededor de unos 7 kilómetros, igualmente avanzamos en la transversal de Boyacá.

En el departamento del Tolima, acabamos de terminar Espinal la Chamba, avanzamos en Ataco-Planadas; en Santander hay unos proyectos importantísimos no solo los dos que les mencioné anteriormente, sino también el proyecto en Quros-Málaga, los pavimentos de los pasos nacionales; el municipio de Guaque del municipio de San Andrés y completar y unir esos dos municipios por vía pavimentada muy cerca del Viaducto de la Hisgaura que construye el Fondo de Adaptación; estamos trabajando muy duro para sacar adelante el Proyecto de Suratá-California, que también teníamos el proceso de multar a los contratistas y ya están reaccionando, íbamos a llevar el contrato al incumplimiento definitivo, dimos un mes de plazo pero están reactivando las obras e igualmente en ese Departamento de Santander, venimos haciendo los trabajos para la terminación de la carretera entre Cimitarra y Landázuri, hay recursos adicionales de la adición presupuestal para mejorar el tramo entre Landázuri y Vélez.

En Norte de Santander tenemos el Puente Benito Hernández, que se está trabajando conjuntamente con la Agencia Nacional de Infraestructura; estamos terminando los últimos trabajos, de un recurso que se tenía para las carreteras Villeros-Tibú, en la adición presupuestal quedó un recurso para la carretera de la Soberanía, al menos para continuar labores de mantenimiento, y de algún avance que se pueda hacer de un proyecto muy importante para el país, pero que requiere de unos recursos también demasiado importantes que no los tenemos hoy en día; de tal manera que en la adición que nos llegó están garantizados cuarenta mil millones de pesos (\$40.000.000.000) de esta vigencia para lo que va a ser continuar la pavimentación de la carretera entre Quibdó-Medellín y Quibdó, hacia el Eje Cafetero.

Este Gobierno le va a entregar como nunca pavimentación de vías en el departamento del Chocó; nosotros hemos invertido del orden de 8 kilómetros por año, antes se hacía un kilómetro por año, nosotros hacemos 8 kilómetros y estamos garantizando con estos recursos 33 kilómetros más en la carretera Medellín-Quibdó y 13 kilómetros más entre la carretera entre Quibdó y el Eje Cafetero.

Y en el presupuesto del 2018 tenemos algunos recursos propios, trescientos noventa y seis mil millones de pesos (\$396.000.000.000), pero ya hay comprometidos doscientos treinta y cuatro mil (\$234.000.000.000) ¿Por qué? Porque nosotros tenemos la apuesta de la terminación del Túnel de la Línea, todo con recursos propios en la vigencia del año 2018, ahí hay recursos del orden de ciento veinte mil millones de pesos (\$120.000.000.000), que fueron autorizados por el Ministerio de Hacienda; pero en esos propios también hay recursos de contraprestación portuaria que tenemos que mantener para los canales de acceso de los puertos, e igualmente los recursos de los peajes de las carreteras que en la red nacional, no concesionada, tienen esos peajes.

Las necesidades, tenemos 1.5 billones como lo dijera el señor Ministro de Transporte, en este caso el mantenimiento y conservación son necesarios; tuve la oportunidad de visitar ayer la vía entre Hatillo y Caucasia, con una organización de camioneros ATC, debido a los problemas que se presentan en esa carretera en los puntos críticos como Ventana, La Frisolera, La Candelaria y otros, estamos buscando unos recursos para poder atender ese corredor este año; pero, es muy importante, porque esos gastos recurrentes es decir el mantenimiento es una labor necesaria y demandamos recursos del orden de ochocientos mil millones de pesos (\$800.000.000.000), adicionales a los que nos están proponiendo.

De Red Terciaria, el Congreso de la República, acaba de aprobar el proyecto de Acto Legislativo, que permite tener recursos del orden de 1.1 billones a 1.3 billones, proyectos que serán manejados a través de las OCAD regionales y la OCAD de paz. En términos de fuentes sí hay que hacer una inversión muy importante, no solamente en construcción sino en rehabilitación, en el departamento de Antioquia, tenemos una dificultad hoy en día con el puente de Bolombolo en el Suroeste Antioqueño; ese es un recurso que tenemos que buscar porque todo el cultivo de café y todo este movimiento del café requiere la utilización de este puente, mientras se desarrolla a través de Pacífico 1, las obras definitivas de la doble calzada, que sustituirán en un futuro este importante puente y además este puente, une todo lo que es Antioquia con el departamento del Chocó, y en rehabilitación, hay muchos puentes por rehabilitar en el país; siempre nos solicitan de los municipios cuando ocurren las temporadas invernales que el Instituto Nacional de Vías apoyen con puentes, con estructuras metálicas de puentes, que nosotros vamos adquiriendo, pero que muchas veces tenemos también que garantizar un stock que nos permita atender las emergencias invernales que se presentan, como fue el caso del departamento del Casanare, el Puente de Charte, que hubo necesidad de colocar unos puentes metálicos mientras se desarrolla el puente de la concesión que va entre Villavicencio y Yopal.

Eso, es en términos generales, de la necesidad de recursos, es muy importante; nosotros agradeceríamos mucho, señores Representantes, todo el apoyo que se pueda dar; sabemos de las dificultades presupuestales que se tienen, pero hay que garantizar al menos unos recursos mínimos, que permitan tener la tranquilidad durante la vigencia del año 2018, sobre todo cuando se presentan emergencias para poder reaccionar rápidamente y mantener las vías en buen estado, para la competitividad del país. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias a usted, doctor Carlos García. Tiene el uso de la palabra el doctor Alfredo Bocanegra, director de la Aeronáutica Civil.

Aeronáutica Civil, Director, doctor Alfredo Bocanegra Varón:

Gracias, señor Presidente, Secretario, señor Ministro, compañeros del sector de Infraestructura, honorable Representante Carlos Édward Osorio de la Comisión Primera, señores periodistas, agradezco inmensamente esta citación dentro del principio de ejercer control político que es muy útil para las entidades, sobre todo tratándose de los temas presupuestales, los cuales dependen gran parte de las ejecutorias como destino final las regiones; nosotros al igual que el Invías, somos una entidad tal vez de las que más impactamos las regiones; mirando la composición de los 18 integrantes de esta Comisión no veo una sola región, un solo departamento donde en este momento hallamos ejecutado en ciento por ciento una obra relacionado con el sector Aeronáutico, o la estemos ejecutando, o la vayamos a ejecutar en los próximos meses, lo que habla muy bien del compromiso que esta Comisión ha tenido y el Congreso con esta entidad y por eso ese planteamiento que han hecho, con el propósito de poder manifestar aquí nuestras inquietudes, nuestros comentarios, nuestras sugerencias respecto al Plan Nacional de Presupuesto del año 2018, me parece a mí muy importantes.

Del presupuesto del año 2017, nosotros tuvimos unos recursos de quinientos cincuenta y tres mil quinientos millones de pesos (\$553.500.000.000) para gastos de funcionamiento, para inversión de setecientos veintiséis mil quinientos sesenta y dos millones de pesos (\$726.562.000.000.000) para un total de un billón doscientos ochenta mil millones; dentro de la distribución del marco de gastos para el 2018 tenemos para funcionamiento quinientos treinta y dos mil doscientos sesenta y seis millones de pesos (\$532.266.000.000.000), con una reducción del 4%, y en inversión seiscientos veintisiete mil trescientos setenta y tres mil millones de pesos (\$627.373.000.000.), con una disminución del 16%, para un total de un billón ciento setenta y ocho mil seiscientos cuarenta (\$1.178.640.000.000.), lo cual constituye un presupuesto menos 10% comparado con el de la vigencia que estamos terminando.

En la ejecución, nosotros llevamos seguimientos por parte del sector de infraestructura los cuales nos permiten manifestar hoy, que en compromisos tenemos el 62%, es un poco más de setecientos cuarenta y ocho mil millones (\$748.000.000.000) en obligaciones estamos por encima del 38%, por cerca de cuatrocientos ochenta mil millones de pesos (\$480.000.000.000). Tenemos igualmente muchas inquietudes, el diseño institucional que el Congreso de Colombia le dio a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil es adecuado; la Aeronáutica Civil es una entidad; sin embargo, desde el punto de vista presupuestal tiene dos características, es superavitaria en ingreso cerca de 1.2 billones de ingresos, pero es deficitaria tenemos una carencia de aproximadamente setecientos noventa y siete personas en el plano misional, controladores aéreos, igualmente bomberos aeronáuticos, soporte técnico, metrología, que son personas de las cuales depende ciento por ciento la operación misional de la entidad.

El sector que más ha crecido de manera sostenida en los últimos años es el sector aéreo en Colombia, al lado del sector de la agroindustria, hemos crecido por encima de América Latina y hemos crecido por encima de los estándares internacionales; hemos pasado de 21 a 30, de 30 a 34 millones registramos este año, en lo que llevamos, aspiramos a cerrar entre 36 a 38 millones de personas movilizadas por el modo aéreo; el país ha sido consecuente con lo que se venía a través de la negociación del conflicto de volver atractivo y sacar de las listas de prohibición de los destinos internacionales a Colombia, y habilitar plataformas de aterrizaje en sitios muy distantes, y ya en los próximos días daremos funcionamiento en aeropuertos tan importantes como, por ejemplo, el de Florencia que tenía algunas dificultades como un contrato que fue siniestrado, igualmente San Vicente del Caguán, hoy el aeropuerto de Puerto Inírida es un aeropuerto controlado que antes no lo era; y así hemos venido impactando todas las regiones del país.

En Puerto Leguízamo, recientemente, iniciamos el proceso para adelantar las obras, igualmente en Villa Garzón, tenemos trabajos en Providencia, vamos a realizar unos trabajos que nos permita unas decisiones de carácter judicial que contemplan previsiones de carácter ambiental; e igualmente en todo el país, tenemos inversiones en el departamento del Huila, por ejemplo, estamos haciendo la climatización del aeropuerto en la ciudad de Neiva, también vamos a hacer la ampliación de la pista y vamos también a incursionar en el Aeropuerto Contador del municipio de Pitalito, que es una obra bien importante que nos habían solicitado.

El problema misional es para nosotros fundamental, de nada nos sirve tener unos recursos importantes en contraprestaciones por concepto de las concesiones que han sido exitosas para el país,

de nada nos sirve tener unos ingresos importantes si somos objeto de la aplicación del artículo 92 y la Ley 617 la cual determina un techo fiscal para nuestros gastos; nuestros controladores han cumplido unas edades que es un conocimiento que no podemos nosotros repudiar sin que dejemos de aprovechar en labores de supervisión, pero además el tema de la jubilación si bien existe la previsión de los 57, de los 62 años, las Cortes, en algo que nosotros respetamos profundamente han tenido unos pronunciamientos garantistas, las personas hoy no pueden ser obligadas a separarse de su cargo por el hecho de haber cumplido las mujeres 57 años, y los hombres 62 años, sencillamente, con una tutela la persona dice yo no me quiero ir, y resulta comprensible que una persona vaya a cambiar un 75% del ingreso frente a un ingreso mensual ciento por ciento, más unas bonificaciones en el caso de los controladores, unos sobre sueldos del 120% de la asignación salarial, en el caso de los demás funcionarios de una prima, una bonificación que se da mes de por medio del 80% del salario, eso nos ha llevado a poder trasladar el tema al Ministerio de Hacienda ¿por qué? Porque nosotros hemos identificado que entre controladores, bomberos aeronáuticos, y personal misional tenemos un déficit de 797 funcionarios, funcionarios que ya se capacitaron, que están en listado de acuerdo con los niveles de calificación y de rendimiento académico obtenidos, en lo cual no juega ningún papel, ningún tipo de influencia política, es un aspecto eminentemente técnico que no compromete la seguridad aérea, sino que, por lo contrario, la garantiza. Están de primero a últimos quienes tienen la posibilidad en los niveles exigidos de inglés y de pericia técnica para poder ser nombrados de controladores, igualmente, los bomberos aeronáuticos con su capacitación y el personal que tiene que trabajar en aspectos tan claves como la meteorología, el soporte técnico y las ayudas a la radiocomunicación lo cual es fundamental para la aviación.

En todos los procesos estamos haciendo infraestructura física en Colombia, en los aeropuertos que estamos empezando a controlar como les tocaba el ejemplo de Puerto Inírida, necesitamos recurso humano y no lo tenemos, hoy está pendiente una integración entre Valledupar, el aeropuerto Alfonso López Pumarejo, el aeropuerto de Corozal, el aeropuerto de Montería, y Avianca tiene toda la disponibilidad de vuelos, no tenemos el personal suficiente para poder tener los controladores necesarios para integrar esa triada de desarrollo tan importante para la Costa Atlántica si hoy tuviéramos en funcionamiento nuevamente de manera controlada el aeropuerto de Tolú, o realizando las inversiones necesarias para colocarlo como un aeropuerto importante en Colombia, tendríamos el déficit de personal adicional, es algo que solo se resuelve de manera estructural.

Los nueve sindicatos que tiene la entidad parecieran adjudicarle o endilgarle toda la responsabilidad al director, como si fuera fácil firmar contra la ley unos actos de vinculación teniendo las vacantes, teniendo los recursos, pero no teniendo el espacio de la política macrofiscal presupuestal que Colombia le definía; por eso hemos llegado a la conclusión con la dirigencia Congressional que es la que está pendiente de velar porque esta sea una aviación como la determinó el Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país”, una aviación incluyente que podamos romper esa inequidad de que solo el 4.3% de los colombianos alguna vez han montado en avión y podamos llegar al ciento por ciento, y también interconectar todas las regiones del país nos lleva a pedirle de manera absolutamente importante al Congreso de Colombia, que vamos a radicar un proyecto de ley de iniciativa del señor Ministro de Transporte, por medio del cual se nos permita a esta entidad que ha generado de manera continua cada vigencia unos excedentes financieros significativos, la posibilidad a través de diferentes fases, de poder incorporar este personal misional que está capacitado y que se está capacitando para poder hacer los relevos y llevar el servicio aéreo a todas las regiones de Colombia; para que no tengamos después, una cantidad de aeropuertos que no podamos dar en operación, porque no tenemos el personal suficiente para poderlo operar; de manera que ese es un tema de Estado, es un tema de país y ahí es determinante, absolutamente indispensable la decisión política no solo del Gobierno, sino también del Congreso de la República de Colombia haciendo eco de esta justificada reclamación.

En gastos de personal, el anteproyecto del 2018 presentamos trescientos veinticuatro mil ciento once millones de pesos (324.111.000.000.) son los lineamientos del marco del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, lo ajustamos en doscientos noventa y dos mil millones de pesos (\$292.000.000.000), eso nos genera un déficit de 2.081%, en gastos generales de sesenta y tres mil trescientos treinta y cuatro (\$63.334.000.000.), lo ajustamos a hoy, a treinta y cuatro mil ochocientos noventa y cinco (\$34.895.000.000.), en transferencias de treinta y un mil doscientos treinta y siete (\$31.237.000.000.), a seis mil setecientos sesenta y seis (\$6.766.000.000.), en gastos de comercialización de veinte un mil cero cuarenta y cinco (\$21.045.000.000.), a veinte mil ochocientos noventa y dos (\$20.892.000.000.), para un total de funcionamiento de cuatrocientos treinta y un mil setecientos setenta y siete (\$431.777.000.000.), y uno siguiendo lineamientos del Ministerio de Hacienda de trescientos cincuenta y cuatro mil quinientos ochenta y cuatro millones (\$354.584.000.000.), una inversión de setecientos sesenta y uno seiscientos ocho que cuesta (\$761.608.000.000) una del Ministerio de Hacienda de setecientos ochenta y uno seiscientos ocho (\$781.608.000.000.) mantenida, y un total

de la entidad de un billón doscientos un mil trescientos treinta y cuatro; esta es una entidad que es eminentemente técnica sobre la cual reposa el prestigio internacional, recientemente nos sometimos a la auditoría de la Waze a la cual Colombia no se sometía desde el año 2009, y a la cual Colombia no se sometía en la parte del aire desde el año 2005, y pasamos de calificaciones deficitarias del 59.62% a una del 73.83%, quedó Colombia como un país sin observaciones en temas de seguridad aérea, comparado con los niveles mundiales y nos acercamos en la seguridad aérea a estándares superiores al 73%, siendo nuestra meta con los planes de ordenamiento, poder llegar a los niveles de Brasil, es digamos la inspiración como potencia en aviación en América Latina.

Todos estos esfuerzos, quisiéramos que tuvieran la comprensión necesaria, entendemos las reclamaciones de las regiones, tenemos igualmente la idea, señor Ministro, señores Congressistas, de incentivar la aviación regional, recibimos las quejas que ustedes nos trasladan todos los días y todas las semanas, frente al mayor operador que es Avianca respecto a zonas como Manizales, como Florencia, Neiva, Ibagué, y por eso, hemos considerado, que si bien asiste muy bien a Colombia desde las grandes ciudades y también tiene una aviación internacionalmente reconocida, es la hora de incentivar la aviación regional, que el bajo costo pueda integrarnos entre regiones, nos pueda llevar a las zonas más complejas; por eso vamos a trabajar en ese proyecto generando incentivos, en el propósito de que se puedan establecer con unos requisitos de seguridad que sean apreciables, pero que no perturben la posibilidad de su constitución.

Dejo estas inquietudes, estas sugerencias con el propósito de absolver, igualmente, los interrogantes que puedan surgir; igualmente avanzan los procesos de concesión, que nos han dejado, señor Ministro Cardona, un aprendizaje, los primeros procesos de concesiones los cuáles han sido exitosos y en gran parte se debe el éxito de la misión en Colombia y la viva movilización de pasajeros; hubo tal vez una primera apreciación que no era posible nombrar, un concepto social de estas concesiones y es que estas se fueron solas, frente a los grandes aeropuertos y a las grandes infraestructuras, a las grandes movilizaciones de pasajeros, Bogotá, Río Negro, Barranquilla, Cartagena, y se nos olvidaron nuestros municipios, nuestras provincias, regiones, ahora la ANI, de la cual procedo como vicepresidente jurídico, ha diseñado nuevo esquema que ha tenido el acompañamiento del Ministerio de Transporte liderándolo; entonces el primer modelo va a ser el de Aerocali, que está en proceso de estructuración, va muy avanzado, Cali, Armenia, Neiva, Buenaventura y en la ciudad de Ibagué y a futuro cuando se agoten estas otras concesiones, las otras ciudades deben cobijar a aquellas que tengan menos operaciones con el propósito de

lograr mejores tarifas y una mayor integración y sobre todo la conservación de las estructuras.

De manera que hemos venido aprendiendo en el camino estos temas del aprendizaje de las concesiones y por eso viendo aquí al Representante Atilano, le quiero decir que no se quiso aplazar la inversión, que entre el operador concesionario en dos o tres años, sino que se empiecen a hacer las inversiones desde ahora en la parte internacional, hay 6 vuelos internacionales desde Armenia semanales hacia La Florida, el potencial del paisaje cultural cafetero es de más de un millón y medio de turistas anual, que supera la misma población de varios departamentos del Eje Cafetero; por eso son tan importantes estas inversiones que estamos realizando y que vamos a realizar en esta y en otras regiones.

Estaré dispuesto a responder las inquietudes que eventualmente me quieran formular, respecto al tema presupuestal, misionales o de ejecución de la infraestructura, y aspiro a lograr el concurso de esta corporación de la cual me honro. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Bocanegra, por su exposición. Es el turno para la ANI doctor Jaime García Méndez, Vicepresidente de Planeación.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Vicepresidente de Planeación Riesgos y Entorno, doctor Jaime García Méndez:

Muy buenos días Presidente, señores Congresistas, muy buenos días, señor Ministro, asistentes. Para nosotros es muy importante y muy necesaria esta reunión con todos ustedes; nosotros estamos haciendo esfuerzos importantes para que la ejecución de los proyectos, a pesar de las vicisitudes que se encuentran salgan adelante de la mejor manera posible, dentro del marco de los contratos que se establecieron; los proyectos que está adelantando la ANI son de fundamental importancia, no solo por el desarrollo que se pueden llegar a generar, sino por las circunstancias en términos de empleo, las circunstancias en términos de aporte a la recuperación del sistema ambiental y los aportes importantes que estamos logrando avanzar en términos de tejido social y de construcción de país.

Un dato importante y quiero compartir con ustedes, es que al principio de este año, teníamos 32 consultas previas de las cuales en este momento ya hemos cerrado 24, 22 de las cuales han sido protocolizadas con éxito y en beneficio de las comunidades con lo cual hemos garantizado la inversión de más de setenta mil millones de pesos (\$70.000.000.000) en el tejido social y las comunidades que están en el entorno y que rodean los proyectos de la ANI.

De manera que si la proyección del desarrollo futuro del país se basa en la colectividad que estamos logrando pero no estamos esperando

llegar a la última milla para que los beneficios empiecen a verse.

Hoy en día ya estamos invirtiendo de alguna manera y necesitamos algún apoyo de ustedes en adelante; para que ustedes tengan una idea de aproximadamente como vamos, nuestra apropiación de 2017 fue de 2.63 billones de pesos y a 30 de julio del 2017 ya tenemos una ejecución de 2 billones de pesos, es decir tenemos unos compromisos por 2.066 billones de pesos y unas obligaciones de 1.5 billones de pesos, los compromisos ya superan a 30 de julio el 78.5% y las obligaciones el 55.22%, como es usual en la ANI nuestra proyección en términos de compromiso superará el 99.3% y las obligaciones de este año superaran el 98.5% de la apropiación presupuestal anual.

Sin embargo para nosotros es muy importante tener un impulso adicional o una mano adicional para el 2018, el orden principalmente de los proyectos que hemos puesto en marcha y los que están avanzando exitosamente, tengan unas condiciones adicionales de conectividad no solamente con la región sino con los proyectos que están a su lado; nosotros vemos el desarrollo como la integración de los modos de transporte y vemos cómo particularmente por ejemplo, en el caso del tema férreo, después de tantos años de haber tenido una infraestructura básicamente abandonada y sin ninguna utilidad, nosotros ya logramos poner andar el tren y ese es un esfuerzo importante para el país, no solamente es un esfuerzo importante del sector y del Ministerio de Transporte y de la ANI, sino que el hecho de tener alternativas de comunicación y particularmente en el caso del férreo desde el Magdalena Medio hasta los Puertos del Caribe, va a incidir muy positivamente en el valor de los fletes que vamos a poder usar en adelante.

De manera que los esfuerzos que estamos llegando a hacer y los esfuerzos adicionales, requerimos pedirles a ustedes para el 2018, es en el caso del tren, no lo dejemos que vuelva a parar; ¡difícil muy difícil! fue ponerlo a funcionar, ¡difícil muy difícil! fue ponerlo en marcha y que alguien se hiciera cargo; lo logramos, no dejemos que el tren vuelva a parar; esa es una de las partes importantes, como mencionó el Ministro, de la priorización que se ha hecho, en términos de lo que necesitamos de recursos adicionales para el 2018.

Tenemos también, por supuesto, algunos temas en relación con la Ruta del Sol sector 1, lo mencionaba el Ministro, muy juiciosamente y es nosotros tenemos una inversión en Ruta del Sol 1 superior a 3 billones de pesos, y en ruta del Sol 2, superior a los 4 billones de pesos, y la conectividad que nos hace falta son cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), quiere decir los camiones que vienen con el crudo desde los Llanos Orientales, desde el Vichada suben a Bogotá por la doble calzada Villavicencio-Bogotá, en Bogotá

cogen la Ruta del Sol por el conector que hay por la parte occidental del aeropuerto y se conectan con la Ruta del Sol 1, llegan a Villeta en las mejores condiciones con unos ahorros importantes, y desafortunadamente por los problemas geológicos que encontramos allí, tenemos que desviarlos al taller contiguo del Alto del Trigo; el hecho de que no tengamos esa conectividad rompe la eficiencia del Proyecto Ruta del Sol 1, y en realidad si uno suma el valor de los dos proyectos, que tienen como función principal es llevar el crudo a la Refinería de Barranca; el esfuerzo es mínimo para lo que ya hemos invertido, incluso en términos de percepción esa carretera combinada y llegando hasta el Centro del Magdalena Medio, sería una de las rutas más utilizadas en términos turísticos para llegar a la Costa por parte de las personas que tienen vehículos.

Entonces, no es solamente el hecho de la infraestructura en términos de cómo se mide la rentabilidad, que quiere decir menores costos de gasolina, menores costos de mantenimiento, que son los indicadores con los cuales se miden los proyectos; también empezamos a desarrollar todas las externalidades que generan este tipo de proyectos, como por ejemplo, el reconocimiento de las obras que se están adelantando por parte del Estado, y cómo esto en realidad beneficia a todos los colombianos y a todos los que utilizamos las rutas en este tema. Entonces, son términos muy puntuales en los cuales un esfuerzo adicional que pedimos al Ministerio de Hacienda, con la anuencia de ustedes y con el apoyo de todos ustedes, vamos a lograr no solamente que las vías se vean, porque hoy el común denominador de las personas creen que las 4G es una utopía y que algún día van a llegar; el hecho es que ya en este momento desde el centro del Vichada nosotros podemos llegar hasta el Magdalena Medio, casi que por dobles calzadas, todo el tiempo y en este caso en particular la Ruta del Sol 1, nos hace falta el mínimo para poner a funcionar más de 8 billones de pesos, en infraestructura, creo que es un punto importante, creo que es un punto en el que queremos hacer énfasis en particular.

Otro aspecto que queremos resaltar son las obras que necesitamos para hacer la conectividad, particularmente de los proyectos que están ligados también con el Llano y de los proyectos que están ligados con algunos proyectos carreteros que les hace falta los diez mil (\$10.000.000.000), los quince mil millones de pesos (\$15.000.000.000), veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) para lograr mejores conectividades entre ellos.

Algunos de los proyectos que se han aprobado, adjudicado por iniciativas privadas, pasan cerca de proyectos realizados por apropiaciones públicas y por APPS públicas, de manera que la conectividad entre esos proyectos, llega a ser uno de los más importantes ajustes que debemos hacer y no son ajustes que tengan que ver con más del 5% o 6% del valor de los proyectos, en

realidad estamos contemplando dos proyectos muy importantes por cuarenta y seis mil millones de pesos (\$46.000.000.000), dentro de los cuales lograríamos una mayor conectividad, por ejemplo, también para el tráfico que se dirige desde los Llanos Orientales hasta el norte de la ciudad de Bogotá; eso haría que conectáramos no solamente la posibilidad de llevar la gente de Villavicencio a Bogotá, sino la gente de Villavicencio a Tunja, directamente, por la parte posterior de la cordillera oriental. Es un tema bien importante.

Con respecto a lo que les mencionaba anteriormente, el tema férreo, necesitábamos unas apropiaciones superiores a los sesenta mil millones de pesos (\$60.000.000.000), que son la conectividad entre Belencito-La Dorada - y Chiriguaná, que ya es funcional, como les digo; tenemos que hacer unas adecuaciones en la red férrea del pacífico para seguir avanzando y poder recuperar la transitabilidad que a diferencia de lo que se cree comúnmente es una transitabilidad que nunca se dio, de hecho hubo trenes de prueba, hace pocos años 4, o 5 años, desde Cartago hasta Buenaventura, entonces, ya hay una transitabilidad.

Tenemos unos problemas sociales que debemos solucionar, que están relacionados básicamente con el abandono del sistema férreo en Colombia durante tanto tiempo, y la gente se apropió de eso, pero no quiere decir que ellos no quieran el proyecto nuevamente, porque esto no solamente significa conectividad y menores costos para las exportaciones, sino que adicionalmente generan trabajo en las regiones, generan comercio en las estaciones de carga y descarga y en los puertos de transferencia.

Tenemos además la terminación del Puerto de Pereira La Felisa, que también es muy importante tener un Puerto Seco en esa zona; estamos hablando no solamente de conectividad, sino de la implementación y el desarrollo de zonas logísticas donde estamos confluyendo con proyectos importantes.

Lo mismo pasa en el Magdalena Medio, confluyamos los trenes, los desarrollos de puertos fluviales, estamos haciendo aeropuertos y casi que el único aeropuerto que estamos desarrollando, casi que de cero, es el Aeropuerto Witaca, donde también va a llegar una conectividad y ese es Magdalena Medio.

En la Felisa, tenemos absolutamente todo, tenemos las vías, los aeropuertos y nos hace falta el tren; no porque nosotros vayamos a bajar la carga del tren, a subirla al avión, eso no pasa, ni al contrario, pero sí tenemos mucha carga de vocación férrea que está en la parte norte del Valle del Cauca y en la parte norte del Eje Cafetero, que pudiéramos conectar y empezar a trabajar, si invirtiéramos el año entrante en solucionar algunos de los problemas sociales que tenemos.

Finalmente estos proyectos son de una envergadura y de una complejidad bastante amplia y puntualmente, necesitamos unos asesores en temas específicos, particularmente en desarrollo férreo, en atención de sismo resistencias para las infraestructuras y en un tema muy importante que estamos empezando a trabajar con la ANI, es empezando a mirar la infraestructura, como una infraestructura recibiente, quiere decir, si nosotros vamos a atravesar o a utilizar terrenos que están relacionados con los sistemas cenagosos, estamos en la obligación de aportarle al destrabe de los sistemas cenagosos que hoy en día, por interferencias del hombre, se han ido poco a poco poniéndole barreras y no existe la conectividad original en los sistemas cenagosos; con lo cual si nosotros volviéramos a tener niveles de lluvia como en el 2011 o superiores, los sistemas cenagosos no pueden prestar su labor de amortiguación, porque están interrumpidos por vías veredales, por carreteras y por todo lo demás; entonces, es la infraestructura que nosotros estamos en este momento proponiendo, no solamente es ese paso por las regiones, sino el aporte a la solución de algunos problemas que, en particular, en el caso de los sistemas cenagosos, no tiene recursos en ninguna parte del presupuesto nacional ni siquiera en las CARS.

Entonces, tenemos una orientación más allá y para eso necesitamos tener dos cosas en particular, algunos recursos relacionados con el apoyo para el desarrollo de la gestión institucional, asesorías, consultorías en temas muy específicos y un aspecto que para nosotros es importante y es el realizar los concursos para que las personas que son provisionales en la ANI que son cerca de 200, entren a los concursos y puedan acceder a los cargos; esto no solamente para la formalización, sino para la generación de un mejor ambiente de pertenencia dentro de los empleados de la ANI, para que tengamos el mejor recurso y no personas que vengán rodando de institución en institución, viendo a ver como se acomodan, de verdad, tenemos la posibilidad de tener el mejor personal calificado y el nivel de las inversiones que hoy estamos haciendo así lo requiere en Colombia, y en el país; de manera que para nosotros el tema de inversiones estamos solicitando un apoyo adicional en el presupuesto del 2018, para avanzar en los temas que les mencioné y en el tema de funcionamiento particularmente para avanzar en la profesionalización de la ANI, o digamos la asunción de los cargos de manera definitiva.

También, por supuesto, está el tema de la deuda, del servicio de deuda, nosotros tenemos unas obligaciones muy importantes contractuales derivadas de los sistemas de amortiguación, de los sistemas de contingencia de todas las vicisitudes que se presentan en un contrato de prestación, y tenemos unas responsabilidades, las cuales no estamos cumpliendo; eso nos pone en una situación algo delicada, pero es una situación

que se puede resolver, de manera que nosotros podamos atender las obligaciones desde un punto de vista presupuestal y con la tranquilidad de poderle cumplir al país con respecto a lo que está pasando.

Esa es nuestra intervención, nuestra ejecución va a estar muy bien este año al igual que los años anteriores, siempre hemos estado con una ejecución superior al 98.5% y este año va a ser igual, necesitamos solamente un apoyo de parte de ustedes y del Ministerio de Hacienda, para avanzar en estas tareas. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Jaime García. Es el turno para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tiene el uso de la palabra el doctor Ricardo Galindo.

Agencia Nacional de Seguridad Vial, Director, doctor Ricardo Galindo Bueno:

Muchísimas gracias, Presidente, Representante Wilmer Carrillo, demás representantes miembros de la Comisión, señor Ministro y compañeros directivos del sector transporte.

Me complace estar, nuevamente, hoy acá en esta Comisión; la primera vez que lo hice llevaba 24 horas en el cargo, habiendo asumido y convocado y aquí venimos obviamente a mostrar el interés y las mayores ganas que tenemos desde la Agencia; para empezar a actuar consecuentemente con lo que era el mandato de ley, y así lo hemos venido haciendo; en el año 2017 hemos empezado a disfrutar nuestro presupuesto, nosotros teníamos un presupuesto de ciento dieciséis mil seiscientos cuarenta y siete millones de pesos (\$116.647.000.000.) de los cuales fundamentalmente diecisiete mil (\$17.000.000.000), en números gruesos, era para funcionamiento y cerca de noventa y nueve mil millones de pesos (\$99.000.000.000) para inversión, el tema de funcionamiento ustedes saben que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, es una Agencia técnica relativamente pequeña, la planta es cerca de 114 funcionarios y a la fecha ya tenemos poco menos de 60 funcionarios ya en planta, estamos trabajando y a este ritmo creo que estaremos cumpliendo con nuestro propósito de tener para el próximo año la totalidad de la planta funcionando, ¿y a qué me refiero con esto? porque obviamente lo más importante de una entidad a sus inicios es darle una solidez y una arquitectura administrativa, financiera, legal para poderse, también, dedicar a lo misional y en eso hemos estado trabajando arduamente; yo creo que ya tenemos esa parte avanzada, tenemos ya unas instalaciones funcionando, tenemos toda la parte de equipos, correos, toda esa parte administrativa que es tan importante con la que hemos empezado, esa parte ya está sólida y eso nos va a permitir, obviamente, cada vez ir avanzando en lo misional, con mucha más solidez.

En el tema presupuestal, como les digo yo, estábamos en la parte de inversión con cerca de noventa y nueve mil millones de pesos (\$99.000.000.000) estamos ejecutando fundamentalmente en lo que tiene que ver los 5 pilares que están en el Plan Nacional de Seguridad Vial; uno que tiene que ver con la gestión institucional que es, obviamente, todo el fortalecimiento mismo de la Agencia, como tal, pero donde también hay el grueso, ha estado con los convenios, con los entes territoriales que hemos firmado, con la gran mayoría de las gobernaciones, y con muchísimas de las capitales, obviamente los recursos no son infinitos son agotables, y hemos hecho un esfuerzo importante por cubrir de acuerdo con los niveles de accidentalidad y de siniestralidad en el país, con los departamentos, que mayores cifras tienen en esta modalidad, al igual que con las capitales, en ese sentido mencionaré que para el 2018 hacemos un esfuerzo, digamos, mayor, para esa parte de inversión, con eso podremos cubrir aún muchísimos más entes territoriales y podremos trabajar con muchísimos más municipios en el país.

Por otra parte y ahí estamos hablando de que esos noventa y nueve mil millones de pesos (\$99.000.000.000), cerca de cuarenta y nueve mil millones de pesos (\$49.000.000.000) ya fueron destinados a esta parte de gestión institucional, tenemos cerca de treinta y un mil millones de pesos (\$31.000.000.000) de esos noventa y nueve mil millones de pesos (\$99.000.000.000) para la parte de comportamiento humano, que es lo que tiene que ver con todo el tema de las campañas que hemos venido desarrollando para todo el tema de comportamiento.

La parte de educación, sensibilización con todo el trabajo en el país a lo largo y ancho en esta parte, tenemos seis mil millones de pesos (\$6.000.000.000) para todo el tema de rehabilitación para víctimas, esa es la primera parte de lo que nosotros por ley tenemos que empezar a generar todo el sistema nacional de atención a víctimas; nosotros ya estamos empezando a mirar todo para poder hacer unos pilotajes ustedes saben no es lo mismo una víctima en Orito, Putumayo, que una víctima aquí en la capital, entonces, hay que hacer realmente un verdadero sistema sólido, bien robusto, que les permita a todas y cada una de las víctimas, en algún punto, una vez entre al sistema, ser atendido y reconocido a lo largo de cada uno de los procesos, desde el momento en que sufre el accidente, en la atención, digamos, del primer respondiente la parte pre hospitalaria, la hospitalaria, toda la parte de seguros hasta que la víctima sea reconocida, sea resarcida, sea indemnizada, si es el caso, o que obviamente pueda ser ya reincorporada nuevamente a la sociedad, etc.

Finalmente, vamos a trabajar, en lo que tiene que ver con infraestructura y con la parte de vehículos, ahí necesitamos obviamente tener

responsabilidades y corresponsabilidades en estos temas aquí lo fácil sería decir que la culpa es de todas las víctimas por su comportamiento, pero realmente no es así; yo creo que el país tiene que hacer unos esfuerzos muy importantes, en que la infraestructura de aquí en adelante sea una infraestructura muchísimo más perdonadora de los errores humanos, de las irresponsabilidades, muchas veces, por estos comportamientos humanos, que no sea que un error humano tenga que pagarse con la vida en el tema de los siniestros viales.

Yo creo que aquí hay un trabajo que tenemos que hacer y lo vamos hacer, desde la Agencia, en todo el tema de infraestructura y obviamente en tener vehículos más seguros, ahí hemos trabajado de la mano con el Ministerio de Transporte, ya obviamente ustedes saben que hay una resolución que impide la entrada al país de vehículos que no tengan frenos ABS o que no tengan los famosos Airbags, creo que vamos en una muy buena dirección y dando los pasos adecuados.

Nosotros para el año 2018 en el ante proyecto pusimos un presupuesto de ciento cuarenta y ocho mil millones de pesos (\$148.000.000.000), de los cuales ciento treinta mil millones de pesos (\$130.000.000.000) son para inversión, ahí realmente la única diferencia es que estamos aumentando cerca de un 30%, de noventa y nueve mil millones de pesos (\$99.000.000.000) a ciento treinta mil millones de pesos (\$130.000.000.000) para la parte de inversión para poder fortalecer lo que hemos venido trabajando ya con todas las regiones, con todos los convenios para trabajar con todos los municipios, las gobernaciones, los departamentos, con todos estos diferentes programas, esa es la diferencia; como ustedes saben, nosotros somos una entidad que funcionamos con recursos propios, en ese sentido los ingresos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, están soportados, fundamentalmente, por lo que dice el 3% del SOAT, que en el caso del año 2017 nos giraron en febrero de este año cerca de sesenta y cinco mil millones (\$65.000.000.000), y el otro ingreso que tendremos por ley y que hasta ahora empezó a percibirse a partir del mes de abril, son los recursos que se recaudan por los servicios prestados por los diferentes organismos de apoyo llámense los centros de automotriz, los centros de enseñanza, los centros de reconocimiento, esto por ley debió haberse implementado hace algún tiempo, pero solo la resolución salió a partir de abril de este año, eso quiere decir que de aquí a final de año la Agencia Nacional de Seguridad Vial, estaría recaudando un poco más de veinticinco mil millones (\$25.000.000.000), más los sesenta y cinco mil millones (\$65.000.000.000) del SOAT, digamos, en el año 2017 se habrán recaudado cerca de noventa mil millones (\$90.000.000.000), obviamente el presupuesto nuestro para el año 2018, es de ciento cuarenta y ocho mil millones (\$148.000.000.000) ¿qué estamos haciendo?

Nosotros traemos unos excedentes de liquidez, unos excedentes financieros de cuando venía el fondo de prevención vial, que son con lo que inició la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entonces, en este momento nosotros tendríamos en banco cerca de doscientos treinta mil millones (\$230.000.000.000), nosotros tendremos un presupuesto para ejecutar de cerca de ciento cuarenta y ocho mil millones (\$148.000.000.000), es decir que tendríamos un poco más de noventa mil millones (\$90.000.000.000), sobrando en el banco.

Nosotros, con la proyección que tenemos entre SOAT y los organismos de apoyo, estaríamos recibiendo fundamentalmente, unos cerca de cien mil millones (\$100.000.000.000), al año, y si seguimos en este orden de ejecución, de tener unos ciento treinta (\$130.000.000.000), ciento cuarenta mil millones (\$140.000.000.000) de presupuesto, tendremos para unos tres años más para gastarnos los excedentes financieros con los que veníamos; es decir que dentro de tres años tendremos que empezar ya, a operar simplemente con nuestros propios ingresos estamos hablando de cerca de esos cien mil millones (\$100.000.000.000) que tenemos por SOAT y organismos de apoyo.

Esto creo, es un poco el resumen de lo que es la ejecución presupuestal de 2017 y nuestro anteproyecto para 2018. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Ricardo Galindo. Nos queda pendiente de la Superintendencia de Transporte, tiene el uso de la palabra Alcides Espinosa, Secretario General.

Superintendencia de Transporte, Secretario General, doctor Alcides Espinosa:

Muy buenos días, señor Presidente, señor Ministro, Honorables Representantes a la Cámara y demás presentes. El presupuesto de 2017 tuvo una apropiación inicial de cuarenta y cuatro mil novecientos veinticuatro millones (\$44.924.000.000.) con una adición de ocho mil millones (\$8.000.000.000).

Para el 2018, estamos proyectando un presupuesto total de cuarenta y tres mil ochocientos treinta y siete millones (\$43.837.000.000.) un total de inversión incluida de catorce mil ochenta y tres millones (\$14.083.000.000.) ¿en qué hemos invertido esos recursos? esos recursos, básicamente, nos ha permitido mejorar el tema de la vigilancia integral, hacer presencia regional, tener una mejoría en el recaudo, los procesos sancionatorios que tenían una caducidad alrededor del 76%, hoy la caducidad está en cero por ciento, las inmovilizaciones de vehículos que tomaban días, hasta ocho días, en algunos casos, hoy está en cuestión de horas, gracias a la inversión que se ha hecho en materia de tecnologías, para facilitar o mejorar al usuario su situación, después de haber iniciado procesos por infracciones al tránsito; la entidad, en ese orden de ideas, en la que ha venido

mejorando precisamente el presupuesto que se está proyectando, es para continuar con la mejoría que hemos tenido a la fecha, lograr el desatraso de la entidad, que estaba en varios años, ya la llevamos a la fecha en unos ocho meses y la idea es poder continuar con ese tema.

Igualmente dentro de nuestra inversión, se ha logrado implementar el centro del monitoreo al transporte, el cual nos permite unos indicadores y variables, tener la información del sector que sirve para tomar medidas oportunas y preventivas, la idea es continuar con ese éxito que hemos tenido hasta el momento y poder tener un análisis de la información y de la estadística para ser más preventivo y menos reactivo.

En materia de tecnología, hemos podido implementar un sistema de integración gerencial, también con miras a facilitarle al usuario las operaciones con la entidad y evitar desplazamientos, en mejoramiento de infraestructura tecnológica, para el 2018, estamos proyectando cinco mil trescientos tres millones (\$5.303.000.000.) para el tema de continuar con el centro de monitoreo al transporte, dos mil seiscientos cincuenta millones (\$2.650.000.000), y para el apoyo y fortalecimiento institucional seis mil ciento treinta millones (\$6.130.000.000). Es importante resaltar que en el tema del centro de monitoreo, no solamente nos permitirá a la entidad, sino a todas las entidades del sector tener información que permita actuar de manera oportuna; igualmente, la entidad es pequeña como lo mencionaba el doctor Ricardo, la Agencia, la estructura, una planta que está integrada solo por 136 empleos, en este momento estamos trabajando en un rediseño institucional, que permita vincular las personas que están ya por su curva de aprendizaje en contratación pasarlos a planta.

Igualmente, también la entidad genera sus recursos propios derivado de tasa y contribución especial y multas, yo creo que de manera resumida esa es más o menos la ejecución del 2017, a la fecha la tenemos en el 73% y aspiramos a cumplir las metas programadas a 31 de diciembre. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Espinosa. Tiene el uso de la palabra el Viceministro, Dimitri Zaninovich Victoria, darle la bienvenida a la Comisión Sexta.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Viceministro, doctor Dimitri Zaninovich Victoria:

Muchas gracias, Presidente, a todos los Representantes muchas gracias, por esta invitación y decirles que me siento muy a gusto volviendo a acompañarlos en este espacio; después de todas las discusiones y los proyectos que hemos tenido, relacionados con el sector transporte, es un gusto siempre seguir construyendo de la mano de esta Comisión los proyectos que se tienen en infraestructura, en transporte y hoy desde

Hacienda; responder un poco con otro sombrero y otra visión muchas de las inquietudes que hoy se han planteado.

Yo creo que antes de entrar a responder, o ir a la puntualidad de los diferentes presupuestos, yo creería que es bueno poner un contexto de este presupuesto, y este es un presupuesto que responde a un contexto macroeconómico muy diferente al que teníamos hace varios años en este sector; el sector transporte llegó a tener un presupuesto de 8 billones de pesos en el 2013, año en el que coincide, también, con los precios del petróleo más altos en este ciclo, en junio del 2013 alcanzamos a tener un precio del petróleo de 146 dólares por barril, y en enero de 2016 se nos bajó aproximadamente a 28 dólares el precio por barril, y eso está ligado directamente con ese ciclo y ese comportamiento que se refleja en el presupuesto del sector y es una realidad que no podemos esconder, es una realidad a la que tenemos que responder y con mucha inteligencia, para no perder lo que ha ganado este país, y ha ganado confianza en los mercados internacionales, ha ganado unas buenas calificaciones que reconocen la disciplina fiscal, que reconocen la seriedad de sus instituciones en el momento de tomar decisiones, que son necesarias para la estabilidad macroeconómica y que reconocen además que este fue un Congreso que aprobó la Regla Fiscal; que en cierta forma nos puso una disciplina que no tenemos y que nos exige permanentemente estar reduciendo el gasto; eso nos exige replantear o reducir muchas veces el presupuesto de inversión esa es la situación que estamos viendo en este sector sobre todo cuando el sector transporte es un sector claramente que depende del componente de inversión, ya voy a entrar a esa explicación, pero no es un sector como los otros, que es el sector social, que depende más de las transferencias de unas destinaciones que están por ley; sino por lo que se encuentre disponible para la inversión, ¿también qué hemos ganado? no solo el reconocimiento de esa disciplina fiscal, sino que el país ya empieza a mostrar signos que pasó el choque, que pasó ese proceso de ajuste y que poco a poco empezamos otra vez a reorganizarnos; y no fue un ajuste menor, Fedesarrollo identifica que después de la guerra de los mil días este es el choque externo más grande que ha tenido el país, en el último siglo; no es un choque menor dada la caída de los precios del petróleo, que les estaba comentando de 146 dólares a 28 dólares, en el cual el ingreso del Estado que venía de la renta petrolera pasa del 3.3% del PIB, al 0.1% del PIB, y ante ese choque lo que ha mostrado la economía colombiana es una gran resiliencia, una capacidad de sobrellevar esa situación, por supuesto, no es un momento para celebrar, no es un momento de las cifras a las que veníamos acostumbrados, pero es un momento que empieza a mostrar que lo peor ya ha pasado.

Tuvimos el 2016, con un crecimiento del 2%, le estamos apuntando el 2017 otro 2%, y el 2018 empezar a ver unos niveles de crecimiento por lo menos del 3%, la inflación ya empieza a acomodarse en su rango establecido por el Banco de la República, una tasa de cambio alrededor de tres mil pesos por dólar que ya empieza a jalonar las exportaciones, para el 2017 esperamos que crezca en un 10% las exportaciones, cuando en el 2016 tuvimos una caída en las exportaciones y lo que vemos, es una economía que empieza a repuntar un ajuste que ya se logró, pero que de todos modos requiere que esa situación todavía se vea reflejada en un menor nivel de gasto por parte del Gobierno nacional y toda esa discusión viene de la Regla Fiscal, que nos puso unas restricciones en cuanto al nivel de gasto que estableció, que en el largo plazo el gasto estructural debíamos permanentemente irlo reduciendo y un componente de ajuste, en el cual en las épocas de vacas flacas o cuando teníamos un PIB, por debajo del PIB potencial, podíamos gastar más, o cuando los precios del petróleo estaban por debajo de su histórico, podíamos gastar más; así y todo el reto es reducir el déficit fiscal del 3.6% al 3.1%, así que nos toca reducir 0.5% del PIB, en términos de gastos ¿por dónde lo hacemos? uno diría, bueno, primero está el ingreso, por el lado del ingreso hicimos una Reforma Tributaria, que fue muy importante para reemplazar de forma sostenida ese ingreso petrolero al que veníamos acostumbrados, pero que no nos está brindando recursos adicionales sino que nos está cambiando la fuente, por una fuente sostenible; en el caso del gasto, entonces ¿cómo reducimos el gasto si los ingresos no son significativamente mayores? porque hicimos una recomposición de los ingresos y en el caso de ingresos tenemos que ir reduciendo y la idea es reducir 0.5% del PIB en este presupuesto.

Por el lado del servicio de la deuda, tenemos una variación muy baja de 1.1%, por el lado de los gastos personales y generales no podemos hacer una reducción, básicamente son salarios; son los compromisos que se han acordado, laborales, no pueden estar decreciendo y por el contrario, tienen un techo, que por lo general la inflación es, que es la Ley 617, pero tienen un nivel de crecimiento que no se puede modificar.

Por el lado de las transferencias, que es el monto más grande y más importante del presupuesto ciento ocho billones de pesos, tenemos pensiones, tenemos SGP, tenemos salud, temas que no se pueden modificar y que por ley tienen como una inercia que nos obliga a mantener y a preservar esos recursos que se están trasladando; entonces, qué variable termina siendo la variable de ajuste o ¿por dónde podemos terminar ajustando el gasto? por la inversión, esta termina siendo ese componente que se ajusta y que responde a las necesidades de reducción de gastos y en este caso ahora sí llegó al sector transporte, la inversión es el componente

más importante para así poder hacer las obras, para mostrar los proyectos, y una reducción de la reinversión total en el Presupuesto Nacional tiene un impacto directo sobre el presupuesto del sector transporte especialmente en inversión ¿qué ventaja tiene este sector? Yo diría que tiene dos ventajas, una, es un sector que tiene un monto importante de vigencias futuras, los grandes proyectos que tiene el sector transporte son proyectos de dos, tres, cuatro años, que fueron contratados con vigencias futuras y que a esas vigencias futuras se les está respetando y se les están manteniendo los recursos para garantizar la continuidad de esos contratos ¿qué otra ventaja tiene el sector? que es un gran ejecutor, este es un sector que se ha caracterizado por niveles de ejecución del 90%, 93%, 94%, 95%, y eso garantiza que la plata que se les está poniendo efectivamente se está traduciendo en las obras que aquí se han venido a presentar, y la tercera ventaja, es que es un sector que en esa ejecución, como se conoce también y es tan buen ejecutor, por lo general en el transcurso del año se hacen recomposiciones y traslados y Carlos García conoce muy bien esa operación, y a medida que hay contratos que van quedados se les va destinando espacio fiscal a los contratos que van bien y se va dando un manejo del presupuesto inteligente, que permita aprovechar los recursos que hay.

Así las cosas, tenemos un sector transporte con un presupuesto de 5.9 billones, por supuesto, es menor al presupuesto que llegamos a tener en algún momento de 8 billones de pesos en el 2013; pero es un presupuesto que responde a la situación macroeconómica y fiscal que tiene el sector y ahí hemos privilegiado la inversión de esos 5.9 billones, 4.3 billones son inversiones y de esos se ha respetado todos los compromisos de vigencias futuras de los contratos que venían en marcha; de eso quisiera destacar por el lado de la ANI todas las vigencias futuras de 4G Mutatá-Loboguerrero, Cartagena-Barranquilla, Bucaramanga-Yondó, Honda-Girardot, Rumichaca-Pasto, todos los proyectos de 4G con sus respectivas vigencias futuras, adicionalmente en la ley de adición que tramitó este Congreso, se le dio la facultad para que el Invías y la ANI pudieran hacer convenios y pudieran trasladar y mover los recursos que se requieren para garantizar la construcción y el avance Ruta del Sol 2, que ese era otro de los grandes problemas que teníamos y una de las prioridades a continuar en este año, y en el caso de Ruta del Sol 3, también se dejó un artículo que permita que la plata que no se ejecute de Ruta del Sol 3, que por dados los problemas que tenga en ejecución que son problemas más contractuales, puedan ser trasladados y utilizados para la ejecución de otros proyectos; en total solo con esta figura que le dio la ley de adición al sector transporte, ahí habrían quinientos cincuenta y cuatro mil millones (\$554.000.000.000) que podrían usarse para reprogramar; adicionalmente en la ANI cincuenta y seis mil millones de pesos

(\$56.000.000.000) para obras complementarias, concesiones viales, Santa Marta-Paraguachón, Bosa-Girardot, Cartagena-Barranquilla, Armenia-Manizales.

Ahora vamos al lado del Invías, en el Invías tenemos los recursos del Túnel de La Línea, Túnel Segundo Centenario, Túnel de La Línea cuatrocientos ochenta y tres mil millones (\$483.000.000.000), vías para la Equidad, que son todos los contratos que el Invías tiene en ejecución y sacaron recientemente las licitaciones cuatrocientos cincuenta y cuatro mil millones (\$454.000.000.000), Las Animas-Bogotá, Troncal de Occidente, Tribuga-Medellín, Puente San Miguel, Duitama-Aguazul, Puerto Boyacá-Chiquinquirá, Popayán-Inzá, Bogotá-Duitama entre otros.

Y de conectividad regional que también hace parte de esos proyectos cuatrocientos cincuenta y tres mil millones (\$453.000.000.000) Mosquera-Anapoima el tercer carril, Salamina-Fundación, Ciénaga-Tasajera vía al Puerto de Barranquilla, Cartagena-Barranquilla, Tebaida-Montenegro, Coveñas-Mumil y otros más. Y construcción de puentes que son los que están ahora de los muchos que se están haciendo estamos garantizando los recursos del Puente de Barranquilla, Puente Pumarejo, Puente de Honda, y así sucesivamente.

Que no quisiera entrar en un detalle, pero que quisiera es transmitir que esos grandes proyectos que le ha apostado a este país y que están en marcha, tienen los recursos garantizados.

La otra pregunta es, vías terciarias, donde también históricamente veíamos un monto importante para la construcción de vías terciarias, en vías terciarias no veremos los recursos en este presupuesto, pero sí en el Acto Legislativo que se está dando trámite, el cual ya pasó por Cámara, pasó por Senado y se encuentra en el proceso de conciliación de ambas Cámaras, para ser sancionado y posteriormente disponer de los 1.5 billones del Fondo de Ciencia y Tecnología; para uso de proyecto de transporte, ni siquiera el Acto Legislativo lo limita solo a vías terciarias, sino transporte, pensando en que hay muchos municipios de posconflicto donde la vía de comunicación no necesariamente es una carretera, sino muchos municipios de posconflicto donde también las vías fluviales son un medio de comunicación, de esos 1.5 billones los gobernadores pueden pasar desde el 60% hasta el 100%, pero cada gobernador tiene que definir cuánto adicional va a trasladar de la Ciencia y la Tecnología a las vías terciarias o a las vías fluviales.

De esos 1.5 billones tendrán una ejecución, un porcentaje en los OCAD regionales y otro porcentaje en los OCAD.... pero ahí es donde tenemos una prioridad de ejecutar rápidamente de la mano de Invías, de la mano de las entes territoriales esos recursos y traducirlos rápidamente en conectividad; eso sí vale la pena

aclarar que frente a Ciencia y Tecnología, no se modifica el 10% que seguirán recibiendo los entes territoriales. Aquí no se le quitó a los entes territoriales los recursos de Ciencia y Tecnología, siguen con el 10%, que seguirán llegando a la bolsa que no es menor, son alrededor de seiscientos cincuenta mil millones (\$650.000.000.000) al año que seguirán llegando para Ciencia y Tecnología.

Quedan algunos temas de los que se han hablado en el tintero y para seguir trabajando, yo creo que este es el objetivo de este espacio, y empezar a identificar esas prioridades a las que toca encontrarle una fuente, un espacio en el proceso de trámite del proyecto de presupuesto, identificar esos proyectos que son priorizados por las regiones, son priorizados por el Congreso y pongo varios ejemplos, el Ministro hacía referencia al tema de chatarrización, yo creo que hay que hacer un ejercicio de seguir buscando los recursos para ser incluidos en el tema de chatarrización, en todos los proyectos que fueron identificados en la ley de adición, allí quedaron cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) para proyectos de transporte; hay unos proyectos que van a ser financiados con esos cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000), hay que buscar los recursos que complementen esos cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) en el 2018 para poder abrir las licitaciones que están pendientes.

En el caso de Medellín-Quibdó, ahí tenemos una buena noticia y son los veinte mil millones (\$20.000.000.000), que se incluyen para garantizar las vigencias futuras en el que tendrían recursos 2017, veinte mil millones (\$20.000.000.000) en el 2018, y suben las vigencias futuras de ahí en adelante para cumplir con el compromiso que ha adquirido este Gobierno con la región.

Igualmente, me llevo varios comentarios de las anotaciones, de las solicitudes que han hecho las entidades; creo que es válido seguir digiriendo este presupuesto, digiriendo estas iniciativas y viendo qué diferentes ajustes se pueden seguir haciendo durante el trámite, aquí no solo veo miembros de la Comisión Sexta, veo además miembros que participan en esa construcción del presupuesto y creo que este es el objetivo, de este ejercicio; es un escenario con muchas restricciones, pero también este es un sector que tienen muchos proyectos andando que van a poder mostrarse y que de aquí al próximo año van a ser una realidad y van a mostrar el compromiso del Presidente Santos, con transformar la infraestructura, volverlo una herramienta de paz, una herramienta de desarrollo y conectar un país que históricamente ha estado desconectado.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Dimitri, Viceministro de Hacienda, con esta intervención del Viceministro, le damos paso a las intervenciones de los honorables Representantes que se encuentran en la Comisión. Me ha pedido el uso de la palabra

el Representante a la Cámara, Atilano Alonso Giraldo, posteriormente el doctor Héctor Javier Osorio y los voy a ir anotando acá para ir dándoles el uso de la palabra. Doctor Atilano, tiene el uso de la palabra.

Honorable Representante Atilano Alonso Giraldo Arboleda:

Muchas gracias, Presidente. Muy buenos días para todos los asistentes, el saludo cordial, Ministro, Germán Cardona, bienvenido nuevamente a esta Comisión, compartimos en el primer periodo 2010-2014, le deseo lo mejor, Ministro, al doctor Carlos García, aquí sí es muy conocido un sinnúmero de veces, en esta Comisión, muchas gracias, doctor Carlos García, que cada que lo invitamos y también a través de decisión de los colegas por control político siempre ha estado en esta Comisión; al Viceministro, doctor Dimitri, al doctor Alfredo Bocanegra, saludo cordial, doctor Galindo y a todos los demás funcionarios que nos acompañan.

Ministro, usted que lleva apenas ocho días en el Ministerio, pero no puedo desaprovechar este momento para contarle unas cosas y especialmente de mi departamento; estamos en el tema de presupuesto algo complicado, difícil, pero que es una realidad yo creo que hoy, lo claro, es que con los recursos con que cuenta el Estado hay es que sacarle el mayor beneficio, trabajar las prioridades que creo se deben hacer y ojalá toda esa cantidad de obras que están iniciadas, antes de iniciar otras, es más bien tratar de terminar esas obras; aquí hay que tomar una actitud muy seria, muy responsable y conozco de su planeación que le gusta doctor Germán Cardona y que debe ser así.

Decirle, mire mi departamento, el Túnel de la Línea qué difícil esa obra, qué complicada y creo que es una experiencia para no volver a repetir ese tipo de contratos llave en mano, creo que fue lo peor, perverso ¡ah! trasnochadas del doctor Carlos García, con esa obra, complicado, pero afortunadamente se ha dado ya una solución, ojalá esta sí sea ya la definitiva con la terminación de ese contrato que había inicialmente y esperemos que este nuevo contratista saque esta obra, lo más rápido posible y mejor terminada.

Doctor Carlos García, también le reconozco porque en mi departamento son muchas personas, muchos amigos, yo creo que usted ha ido a esa obra muchas veces, doctor García, esto no es desde un escritorio, aquí en la dirección de Inviás hay que ir a las regiones para tener claridad y ver la realidad de las obras; estoy seguro que por ese compromiso y todas esas visitas fue que finalmente se le pudo dar respuesta a esa gran obra, que no es para el Quindío, es para el país; a mis colegas cómo no agradecerles que allá estuvimos visitando esa mega obra, nos dimos cuenta de todos los problemas de verdad, mil gracias, pero hoy creo que ya es una realidad y la saquemos lo más rápido posible.

Vea, Ministro, usted estuvo y teníamos ese problema, es increíble, pero cierto mejoramiento vial Bogotá-Buenaventura, desde la administración pasada y se deja un cuello de botella Calarcá-La Paila, y esta es la hora, Ministro, que de esa obra prácticamente a hoy muy poquito, prácticamente no hay nada; le dejo esa inquietud porque me parece que si es una actitud seria y responsable no se puede hacer una inversión del 80%, que puede ser lo que a hoy está ya contratado y dejar un cuello de botella, eso hay que terminarlo, eso no es para el Quindío, eso es una obra que hay que terminarla y que es para el país; que hay un lío, entiendo, jurídico y que tiene que ver con eso, porque habían unos inversionistas que iban a presentar una propuesta, finalmente no la presentaron y lo que he logrado averiguar, investigar, es que hay un lío jurídico.

El mejoramiento vial Manizales-Armenia, que esa concesión creo que ya se debe estar terminada ojalá se le dé la solución lo más rápido posible, para que también se le pueda dar solución a esa doble calzada Calarcá-La Paila, que la necesitamos. Cómo no agradecerle a este Gobierno esas obras que están ejecutando en el departamento del Quindío, el Viceministro, ahora nombraba una de ellas, Montenegro-Tebaida, pero también Club Campestre-Armenia, y también el Paso Nacional; pero como este tipo de obras y por eso se dice presupuesto, es muy difícil sacar esos presupuestos y más cuando tienen que comprar los predios, ahí sí que se complica, y que nosotros desde esta Comisión legislamos, para que todos esos procesos le agilizaran la compra de predios, todo lo que antes era tan difícil, las licencias ambientales, yo creo que hoy eso se ha acelerado, doctor Carlos García, quiero compartirle, en mi departamento varias personas se me han acercado y en esas compras de predio yo sé que negociar no es fácil, pero este Congreso para agilizar, recuerde Víctor, que para no maltratar, que se les pagará sus predios al avalúo comercial y que si había daño emergente, ese lucro cesante se tenga en cuenta, pero de verdad que hay muchas críticas.

Yo sí los invitaría, Ministro, usted que acaba de llegar, a que de pronto revise ese tema; en mi departamento varios casos que me han abordado porque conocen que fui uno de los coordinadores de esa ley, para que se agilizará, y así fue que nosotros la aprobamos para que se agilice y el no maltratar a los ciudadanos, al contrario pagar lo que es lo justo, lo real.

Quería hacerle énfasis, doctor Carlos, porque he encontrado y esta es la oportunidad para contarles, porque nosotros que estamos en contacto con los ciudadanos, pues cómo no transmitirle todos estos casos.

Agradecerle, doctor Carlos García, qué bueno escucharlo en su intervención, con la seguridad que lo hace y sé que tiene conocimiento de todas las obras de este país, que agradable una por una ¿pero eso sabe por qué? Por ese compromiso y por

la visita que usted hace a todos los departamentos que no solo es al Eje Cafetero, es a todos los departamentos, me parece muy bien.

Decirle al doctor Bocanegra, le escuché muy bien su intervención gracias por esas obras que se van a ejecutar en el departamento del Quindío, las necesitamos, Aeropuerto Internacional el Edén y lo he dicho muchas veces, de internacional no tiene sino el nombre porque es una infraestructura supremamente pequeña y hoy es una necesidad ampliar ese aeropuerto ¿y por qué? No más el número de usuarios que hay en el departamento del Quindío, de verdad mil gracias; pero quiero decirle, en infraestructura algo que usted me ha escuchado y quiero nuevamente recordar, yo sé que usted es una persona muy responsable en este tipo de situaciones.

Ministro, cómo le parece que en el aeropuerto hace, creo, qué, como 8 o 10 años, no sé cuánto, hace mucho rato, en la pista se hizo una inversión ya muy grande, 300 metros más para ampliar la pista, y hay un problema en la parte final, es decir se invirtió un 80% y falta un 20%, no es justo hacer una inversión de un 80%, lo digo porque sé que a usted le gusta terminar ese tipo de obras y doctor Alfredo, yo sé que a usted también, esto en su administración, simplemente, lo heredó, pero sí le recomiendo que ese tipo de obras hay que terminar, colega; se hace una inversión el 80% y falta el 20% y se dejan 2, 3, 4, 5 o 10 años, eso se llama detrimento patrimonial ¡por Dios! una obra para terminar y por un 20% no se termina, hay que terminarlo, doctor Alfredo.

Le escuchaba que el 4.3% de los colombianos son los que viajan en avión; quiero decirle que en mi departamento ese 4.3% antes se va a bajar, y me voy este fin de semana ¡increíble Ministro! fuimos y yo creo que todos este fin de semana en el caso del Eje Cafetero, Diego, usted también viaja allí, primero, qué complicado, prácticamente no había posibilidad de viajar en avión, segundo, un millón de pesos (\$1.000.000) de Bogotá-Armenia, hasta un millón de pesos, ochocientos, setecientos, qué injusto, más caro que ir a Miami, al exterior, pero sabe qué pasó y en esto sí hay que tomar decisiones, en mi departamento hace dos años estaba EasyFly, estaba LAN, hoy Latam y Avianca y miren lo que hicieron, lo que pasa es que nosotros por la ingenuidad también les ayudamos; empezó una guerra de precios cuando estaba EasyFly, estaba LAN y Avianca, claro, entonces pasajes a noventa mil pesos (\$90.000) a Armenia, pero había por EasyFly, por LAN y por Avianca, entonces yo me voy por Avianca y qué bueno ese tipo de generosidad, pero resulta que esa generosidad de Avianca le duró hasta que sacó las pequeñitas y ahora ya no son noventa, ni cien mil pesos, sino un millón de pesos; claro y nosotros les hicimos el juego, porque si hubiéramos sido inteligentes viajábamos también en las pequeñas para que no las sacaran, y las sacaron del departamento, hoy solo está Avianca y mire el descaro, esa

generosidad de un mes, de dos meses les pasó y ahora es un millón de pesos (\$1.000.000).

Necesitamos otras empresas, otras aerolíneas, que vayan al departamento, porque no es justo, dígame, para viajar un millón de pesos, ochocientos Bogotá-Armenia, Armenia-Bogotá, eso de verdad que es exageradamente costoso.

Quisiera decir muchas cosas, pero sé que todos los colegas también tienen otras tantas cosas que decir; doctor Galindo, esta Comisión fue la que inició el estudio del Proyecto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, inclusive fui coordinador del proyecto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Yo lo escuché y me parece bien porque estamos con presupuesto y todo eso, pero sí quiero advertirle, así como nosotros aportamos, ayudamos y el 3% del SOAT, que el 1% para administración todo eso me lo sé, porque yo fui coordinador del proyecto, me parece muy bien su explicación hoy; pero sí quiero decirle, por ahí en un año lo estamos citando a esta Comisión, pero no para que nos diga cómo se va a gastar la plata y eso, lo que queremos es que usted nos diga, que en el país había tantos accidentes por velocidad, que es donde hay mayores accidentes y que nos pueda decir, Congresistas, bajé de este porcentaje a este otro y por eso se están salvando vidas, a eso es que queremos llegar y ojalá se pueda hacer departamento, por departamento, que es lo que todos queremos escuchar; porque si no es así, me parece que no valdría la pena haber sacado esta Agencia, porque es para salvar vidas y para mostrar resultados, por eso hoy lo entiendo, lleva apenas ocho meses y nos explicó lo de los gastos, todo eso me parece muy bien, pero la próxima citación, tenga la seguridad, que lo que queremos es que usted nos cuente los resultados de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Se me escapaba una cosa que habló Ministro, el doctor Carlos García, y qué buena decisión, contratos menores o mayores de veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) no deben de tener anticipo, ¿pero sabe qué es lo que me gusta? Que le entiendo que a los de menos de veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) hay que darles anticipo, claro que hay que darles anticipo ¡por Dios! Un joven que acaba de terminar su profesión de ingeniero va y le dan un contrato de doscientos millones de pesos (\$200.000.000) y de dónde va a tener ese joven para hacer su obra, cuál es el problema, yo soy Ingeniero Civil y cuando yo arranqué tenía lo de las pólizas, ¿qué problema hay? Ninguno.

Habían quitado, también, recuerda, Ministro, el CADE de contratación que lo habían dejado, hay que hacer justicia, hay que legislar también para hacer justicia; a mí me parece que en este Congreso debemos de legislar lo que tiene que ver con la Ley 80 y volver al anticipo ¡ah! que porque unos, y afortunadamente los que han manejado mal ese anticipo son los grandes empresarios de este país; pero por los grandes empresarios, entonces, los

pequeños hoy no pueden, prácticamente, trabajar, me parece que es absurdo, a los recién egresados a los contratos pequeños, yo sí les quiero decir, hay que darles el anticipo, para eso están las pólizas que responde la compañía de seguros, cuál es el problema y aquí históricamente quiero que, o bueno, lo dejamos para cuando se dé esa reforma, porque de los pequeños realmente no escucha uno ese tipo de problema. Son muchas cosas, pero vuelvo y repito, sería injusto con mis colegas. Muchas gracias, Presidente.

Presidente:

Muy bien, doctor Atilano Alonso Giraldo. Me pidió, antes de que intervenga el doctor Héctor Javier, el representante John Jairo Cárdenas, para hacer una pregunta.

Honorable Representante John Jairo Cárdenas:

Gracias Presidente. Primero que todo, un saludo respetuoso a mis colegas, en la Comisión Tercera, solamente ahora vamos a darle curso al debate al proyecto del Presupuesto General de la Nación, quise venir aquí precisamente porque me parecía útil recibir información de primera mano respecto de la situación del sector y de las perspectivas que se tienen fijadas en materia presupuestal para el 2018, así que voy hacerle una pregunta al Ministro, ¿Ministro, usted cree que las proyecciones financieras establecidas en el presupuesto del 2018 comprometen, de alguna manera, el desarrollo de este importante sector de la infraestructura del país? ¿En qué dirección habría que hacer un esfuerzo? Porque eso sí que es importante para nosotros.

Presidente:

Ministro, tiene el uso de la palabra.

Ministerio de Transporte, Ministro, doctor Germán Cardona Gutiérrez:

John Jairo, buenos días, y me alegra mucho volverlo a ver, después de tantos años de habernos conocido, yo sí estoy absolutamente seguro de eso que usted acaba de decir; pero igualmente escuché con mucha atención la intervención del Viceministro, Dimitri Saninovich, explicó muy bien todo lo que es el tema de parafiscal, pero sin duda lo que nosotros necesitamos en el Ministerio de Transporte y todas sus entidades es el apoyo de ustedes en el Congreso, me alegra mucho que usted se haya desplazado desde su Comisión Tercera de Presupuesto, a la Comisión Sexta; para conocer en vivo y en directo las necesidades que ya se plantearon por cada uno de los funcionarios, y en la medida de las posibilidades miren ustedes cómo nos pueden colaborar con estos temas; porque indiscutiblemente necesitamos el apoyo del Congreso para que esto salga bien y para que este país siga en esta senda de crecimiento de la infraestructura.

Presidente:

Ahora sí tiene el uso de la palabra el Representante a la Cámara, Héctor Javier Osorio Botello.

Honorable Representante, Héctor Javier Osorio Botello:

Gracias, Presidente. Yo tuve la oportunidad de estar este fin de semana en el Corregimiento de Galarga, en el municipio de Neiva, se hacía la fiesta del retorno en un corregimiento donde hacía más de veinte (20) años no había la posibilidad de hacer una fiesta del retorno, por el tema del oficio de la violencia, y fue de verdad extraordinario, fue emocionante ver la cantidad de familias que se volvieron a reencontrar, fue increíble cómo personas que desde hace muchísimos años habían sido desplazadas por la violencia, se reencontraron y esto de verdad que a mí me emocionó muchísimo, y sé que con el paso del tiempo, el país le dará al Gobierno todo lo que significa haber firmado los acuerdos de paz; pero ahora, la gente está pidiendo fundamentalmente vías, educación, Ministro, yo sí creo que usted, con el Ministerio de Hacienda, deben, así como usted inicio, en el Gobierno del Presidente Santos, el tema de la planificación del sector de los planes de Desarrollo, yo creo que usted debe terminar, también, el periodo del Presidente Santos, con la planificación del sector de transporte; porque indudablemente nosotros aquí hicimos la paz para sacarle recursos a la guerra para vías y para educación fundamentalmente entre otros sectores; pero vías y educación son sectores muy importantes y yo sí creo que usted debe planificar hacía el futuro con el Ministerio de Hacienda, que tantos recursos ya no van para la guerra, sino que tienen que ir fundamentalmente para el tema de la planificación del transporte, o sino nosotros vamos a seguir viendo presupuestos a cuenta gotas, grandes obras que siguen siendo inconclusas con el paso del tiempo y los colombianos van a ver el paso de un Gobierno y otro Gobierno y estas obras van a estar sin terminar.

En el caso del departamento del Huila, desde hace muchísimos años venimos hablando de la vía Pitalito-Isnos, Parentará-Popayán, la vía que decía el Director de Inviás por Popayán hacia la Plata, Puerto Toró, y por supuesto, una vía que es muy importante para nosotros como es la vía Colombia-Baraya, Colombia-La Uribe, en donde esta obra en buen momento se está ventilando diez mil millones de pesos (\$10.000.000.000) pero que faltan veinte mil millones de pesos (\$20.000.000.000) para terminar esta obra que es muy importante, lo mismo la vía La Plata-Belén, que son obras que serán las de más rápida construcción con el departamento del Huila.

Ministro, yo quiero hacerle varias preguntas, una, en el CONPES de Vías Terciarias está la posibilidad de que con soldados se puedan adelantar programas de red terciaria; yo no sé si

ustedes han avanzado en ese tema, si tienen de pronto un programa que permita a través de los soldados que ya no necesita la guerra, se puedan capacitar en el Sena y puedan trabajar en el tema de la Red Vial Terciaria; yo estoy seguro que se aumentaría hasta en un doble el kilometraje de red terciarias con los recursos que se han destinado de Ciencia y Tecnología, pero para eso se necesita una gran voluntad entre el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Transporte y el Gobierno nacional, para que estos soldados se puedan capacitar y puedan ir a trabajar al tema de la Red vial Terciaria.

Otra pregunta que quiero hacerle, es la siguiente, Ministro, el tema del turismo, hay muchas de estas vías de Red Vial Terciaria, que ahora se ha aumentado el turismo, es impresionante que el eclipse no resultó, yo creo que para los colombianos como se los había dicho, pero en el municipio de Villa Vieja, en el departamento del Huila, fue impresionante la cantidad de turistas que hubo a consecuencia del tema del eclipse; el turismo hoy es una realidad, como consecuencia del tema de la paz y creo que hay una reacción entre vías y turismo que hay que aprovechar, también; ciertos municipios que son turísticos donde pueden jalonar muchos recursos, que pueden generar mucha calidad de vida para estas regiones, en la medida en que también se establezcan estos criterios de distribución de los recursos al tema del turismo.

Por último, quería decirle señor Ministro, una mesita de trabajo, aquí hay iniciativa parlamentaria de mi colega de Santander, Fredy, un proyecto que también es muy importante ahorita, que escuchamos al Director de la Agencia de Seguridad Vial, y es el tema de seguridad de la cantidad de ciclistas de carretera que están hoy adelantando, que están haciendo deporte y que hay un proyecto de ley en donde busca distribuir, de alguna manera, unos recursos de peajes para fortalecer el tema de las carreras ciclísticas deportivas, de modo que en ese tema sí le vamos a pedir una mesa de trabajo, nosotros estuvimos ya comentándole, doctor Fredy, al Director de Inviás y la verdad, que encontramos un buen recibo en este proyecto de ley, pero que nos parece muy importante, porque le pega al tema de la seguridad vial, por lo demás lo dijo el Viceministro de Hacienda, entendemos la situación económica tan dura, el tema del bajón del precio del barril de 146 a 28 dólares, mirando la estrategia que le ha tocado hacer al Gobierno para habilitar recursos, pero más importante, Ministro, de verdad, es la planificación a mediano y a largo plazo de un sector que necesita de una gran inversión.

Aquí se nos habló el año pasado de un lanzamiento, en Cartagena, por parte del Vicepresidente Vargas Lleras, del Plan de Transporte Intermodal, ¿en qué va este plan de transporte? Es uno de los temas que nosotros le hemos solicitado y que fue aprobado en una reunión de trabajo con la Comisión Sexta, para hacer un

debate en el tema del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transporte, que se va a adelantar más adelante en esta Comisión, relacionado con el tema del Plan de Transporte Intermodal y hacia dónde va el futuro de este sector.

Muchas gracias, Presidente y de verdad a ustedes, porque nos sentimos muy complacidos de que toda la estructura administrativa institucional del Ministerio de Transporte, más el Viceministro de Hacienda, están atendiendo con juicio, seriedad y responsabilidad esta citación que hizo la Comisión Sexta.

Presidente:

Muy bien, Representante Osorio. Tiene el uso de la palabra el Representante Jairo Castiblanco.

Honorable Representante Jairo Enrique Castiblanco Parra:

Gracias Presidente, saludo especial a usted, a mis compañeros, Ministro, funcionarios del Gobierno, todas las personas que se encuentran presentes. Estas apreciaciones generales para todos los funcionarios que se encuentran presentes considero que van a ser de gran utilidad y que nos va a permitir a esta Comisión, que siempre he dicho, es la más importante, la que tiene que ver con la infraestructura, educación y las comunicaciones de los colombianos, nos permite tener una amplia radiografía, pero de igual manera informarnos para transmitirle a los colombianos y cada uno a nuestros paisanos de nuestras regiones de las inquietudes que tenemos en mente; se me fue el Ministro de Transporte y se me fue el Director de Inviás, que es la primera apreciación, empezamos por el resto y ahorita le vamos haciendo las sugerencias a él.

Doctor Alfredo Bocanegra, con el tema de Aerocivil dos temas fundamentales para Boyacá, que hace un momento le preguntaba, Sogamoso y Tunja, importantísimos, porque todos los colombianos saben que es casi que el único departamento que en este momento no cuenta con este servicio de aeropuertos, que son fundamentales no solo para trasladarse las personas del centro de Boyacá hacia la capital de la República, por gestiones de nuestros funcionarios, alcalde, etc. sino por el interés dada la importancia que tiene Boyacá, en algunos procesos agroindustriales, industriales y que necesitan comunicación con todo el país.

Al doctor García, importante que usted me regale la información de algo que inquieta, no solo a Cundinamarca, sino a Boyacá y Casanare es cómo va, en qué estado se encuentra nuestro proyecto de la vía del Sisga al Secreto, y algo que también va para el señor Ministro y el doctor García, porque entre todos podemos construir sin importar si está relacionado directamente con esa dependencia o no; es un proyecto de Ley 285 de 2017, donde me preocupa, que se le estaría entregando parte de esas instalaciones férreas a algunos municipios, aquí tengo el proyecto a la

mano y en sus artículos 21 y 22, me preocuparía que con ese gran esfuerzo, Ministro, qué está haciendo el Gobierno en esa recuperación férrea, que tanto necesita el país y lo digo por el interior del país, Ministro y doctor García, se mencionan ahí las inversiones importantes que se están haciendo en estos temas y quienes estamos en el interior del país, tenemos claro que no tenemos otra alternativa diferente al sistema férreo, para poder llegar a los puertos y poder sacar nuestros productos del interior del país, como es el caso de Boyacá y Cundinamarca, me preocupa mucho y los invito Ministro y doctor García, que por favor, estemos atentos, esto ya pasó en Senado, de que este proyecto hay que manejarlo con mucho cuidado, repito en los artículos 21 y 22, Ministro, porque se le daría la posibilidad de que a través de algunos convenios, los alcaldes pudieran montar otro tipo de infraestructura y eso podría en un momento dado lograr causar, diría yo, inconvenientes o trancones en estos corredores férreos.

Al doctor Galindo, me gustaría que nos contara con qué departamentos se han firmado convenios de seguridad vial, y decirle, doctor Galindo, que a solicitud de todos los compañeros de la plenaria vamos a adelantar muy pronto un debate de control político, porque esto es algo que se creó, como decía Atilano Giraldo, en beneficio de los colombianos, para prever el grado de accidentalidad y que por supuesto que hoy se vea que ha disminuido, pero que tiene que seguir disminuyendo, entonces, para que vayamos planteando ese debate, doctor, yo creo que en unos quince días se nos vendría eso a la mano.

Doctor Cardona, le repito y le pido el favor nos ayude con ese tema de ese proyecto; es muy importante que le pongamos cuidado a eso porque, le repito, de nada serviría que el Gobierno haga un esfuerzo grandísimo previendo cómo sacar estos productos hacia nuestros puertos y que solo encontremos que por el camino se nos vuelvan para otros oficios distintos a los que realmente está pensando el Gobierno.

Ministro, yo conozco su experiencia en el tema de transporte, pero quiero dejarle esta reflexión, ¿de qué manera le podemos ayudar a nuestros transportadores? hoy ya tenemos la infraestructura vial, un esfuerzo grande que ha hecho el Presidente Santos y de la cual formamos partes todos los parlamentarios de este Gobierno y del Gobierno anterior; el esfuerzo que se ha hecho es muy grande, Ministro, vamos a tener la infraestructura vial, para sacar nuestros productos que aunque, repito, estamos muy lejos, departamentos como Boyacá, estamos a 1000 kilómetros de llegar a Barranquilla o a Cartagena, para poder embarcar en estas ciudades, y ahora que vamos a tener la infraestructura vial, tenemos que prepararnos y ahí nos tienen que ayudar todos los funcionarios para que, por ejemplo, los señores de la chatarrización lleguen de verdad,

para que nuestros transportadores puedan adquirir vehículos nuevos y de esta manera facilitar sus costos y el mejoramiento de sus ingresos, porque con vehículos nuevos e infraestructura nueva, pues, menor consumo de combustibles y más rapidez en colocar nuestros productos hacia los puertos. Así que, Ministro, ese par de temitas.

Y al doctor García, le pregunto ¿tenemos tranquilidad en el cierre financiero de todos y cada uno de estos proyectos? porque lo que uno está escuchando es que la situación económica del país, y la entendemos, dada las circunstancias, es bastante difícil, yo hago esa pregunta mi querido doctor García, y algo que no tiene que ver porque sea Samacá mi municipio doctor García, porque de ahí es el corredor hacia el alto Ricaurte que está Sáchica, Villa de Leiva, Sutamarchán, desde ahí nos comunicamos con Chiquinquirá, etc.

La terminación de la pavimentación Puente de Boyacá-Samacá, Ministro, una obra muy importante, repito, no porque Samacá sea mi municipio, sino porque tiene que ver con el desarrollo turístico entre la provincia del centro y la provincia del Alto Ricaurte.

Doctor Dimitri, cuando usted nos dice que vamos hacer una reducción del 0.5%, no soy muy buen matemático, pero entendería que aunque se hace una reducción en el gasto del 0.5% y escuchando a cada uno de los funcionarios, se da uno cuenta que la situación económica va a ser bastante difícil, y bastante difícil, para que por lo menos estos proyectos que se iniciaron y que cada uno de ustedes, como funcionarios, están al frente de que esto sea una realidad se puedan cumplir.

Ministro, necesitamos de su ayuda para que esta Comisión, la más importante en lo que tiene que ver con el desarrollo y el crecimiento del país, pues, tenga el acompañamiento de parte suya; que no se quede apenas en una expectativa de los funcionarios que nos han estado acompañando, sino que de verdad usted lleve claro el mensaje al Ministro de Hacienda, y usted nos ayude para que estos proyectos sean una realidad. Muchas gracias, Presidente y compañeros, yo espero que mis apreciaciones sean con el único propósito de construir un mejor país. Gracias.

Presidente:

Muy bien, doctor Castiblanco. Tiene el uso de la palabra el representante Víctor Correa.

Honorable Representante Víctor Javier Correa Vélez:

Muchas gracias, Presidente. muy buenos días para todos y todas, siempre he dicho que en Colombia tenemos un problema y es que solemos planear para gobiernos y no planear como Estados, no tenemos planes a largo plazo y siempre estamos tratando de apagar incendios y tratamos de ver la coyuntura de en punto inmediato y no hacer un rastreo de que fue qué nos llevó a estar en lo que estamos actualmente, y eso jamás nos va a

permitir también ubicar las soluciones adecuadas, de tal manera que estas problemáticas que nos pasa hoy, producto precisamente, de la caída del petróleo no se repita; yo quisiera en la misma idea o metodología que planteó el Viceministro Dimitri, exponer algunos de los temas que a mí me preocupan frente a la realidad macroeconómica actual, y cómo el Presupuesto General de la Nación refleja un poco esa idea de atender la coyuntura, pero no nos ayuda a ubicar una solución a largo plazo del problema que estamos presentando actualmente con el presupuesto.

En materia de ingresos, por supuesto que los ingresos del Estado han caído significativamente producto de la caída del precio del petróleo, pero esa dependencia del precio del petróleo, se ha mantenido porque buena parte de los presupuestos generales de la Nación de este año, del anterior, de muchos de ahí para atrás de este Gobierno y de otros gobiernos, no se han preocupado por destinar la suficiente cantidad de recursos a sectores estratégicos que son parte de la vocación colombiana, como es el sector agropecuario, que año tras año es golpeado por el Presupuesto General de la Nación y es un sector que tiene todas las posibilidades de crecer y lo ha mostrado, incluso, con las carencias presupuestales que para las exportaciones de las que habla el Viceministro Dimitri, tiene un peso significativo en las exportaciones, más allá de otros sectores que no crecieron y que, por el contrario, se redujeron pese al golpe presupuestal que tiene este sector; lo decía en la Comisión pasada, hay muchos otros sectores como el de educación, el de ciencia, tecnología e innovación, el de turismo, que sufren fuertes recortes en el presupuesto este año también, y que nunca han sido materia de un trabajo juicioso por parte del Estado en su conjunto, para no decir exclusivamente de los ejecutivos, sino del Estado en su conjunto, en potenciar esas virtudes que tiene Colombia en materia de turismo, en materia de industria que incluso se ha debilitado y hay que mirar, cuál ha sido el papel que ha cumplido en este debilitamiento la política comercial del Estado colombiano; es decir tenemos un presupuesto que está hecho para responder a un problema actual de ingresos, pero que no está pensado para ubicar otras posibles fuentes, nosotros no estamos percibiendo ingresos por el fortalecimiento de otros sectores y seguimos dependiendo del petróleo de manera significativa y parece ser que la única solución en el corto plazo, va a ser, esperemos a que el petróleo suba, a ver si la condición mejora, porque los sectores que podrían jalonar no están siendo beneficiados, simplemente viene el presupuesto.

En materia de ingresos una estructura fiscal y tributaria a mi parecer bastante equivocada, que favorece la evasión, favorece la elusión, que está hecha o montada sobre una plataforma de enormes exenciones tributarias a grandes capitales en el país, mientras se continúan cargando los sectores populares, las clases medias que fue un poco lo

que sucedió con la pasada reforma tributaria en donde el IVA que fue la principal bandera de la Reforma Tributaria, que no fue una reforma estructural, sino que fue una reforma para poder solucionar problemas de caja, que se cargó sobre, precisamente, los sectores que pagan el IVA, que son las clases medias y los sectores populares, pues lo que hizo fue mantener la estructura regresiva desde el sistema fiscal y tributario de nuestro país, y generó un desincentivo muy peligroso para otras posibles fuentes de ingreso del país del fortalecimiento de esos sectores y ustedes lo pueden ver en las quejas que plantea Fenalco, incluso la ANDI, frente al impacto que está teniendo en la economía nacional el aumento del IVA, por la reducción en el consumo; porque además de eso hubo otra cantidad de cargas que tuvieron que asumir las familias colombianas y que a veces desincentivados el consumo, incluso, de productos de la canasta básica familiar, esto ha generado un freno en el comercio y en la industria significativo.

Podría ampliar aquí mucho más, en que tendríamos que estar haciendo como Estado para poder fortalecer nuestras fuentes de ingreso, para romper la dependencia con el extractivismo pero no se trata de eso este debate el día de hoy.

En temas de gastos, otros de los temas que creo yo que hay que controlar en Colombia, es sin duda la corrupción, este es un problema que nos tiene muy mal, me parte esta situación; uno mira aquí y haciendo las reclamaciones de los distintos sectores por veinte mil millones (\$20.000.000.000) para allí, setecientos cincuenta mil millones (\$750.000.000.000) para acá, son poquitos miren cultura cincuenta mil millones (\$50.000.000.000) y cuando uno pone esas reclamaciones de los ministerios, frente al monto que dice el Contralor sobre la corrupción en Colombia, uno dice, es que el problema también está ahí y es quizás el más grave de todos, cuando el Contralor dice que se pierde 50 billones de pesos por año en corrupción en el país, estos montos son irrisorios; entonces, es uno de los grandes problemas, no hay eficiencia en el gasto porque la plata se pierde y mientras la plata se siga perdiendo, tampoco vamos a poder encontrar una solución que nos permita darle al país un rumbo adecuado.

Frente a los temas concretos que nos recoge en el día de hoy, yo tendría como varias observaciones, la primera de ellas frente al tema de vías terciarias, si bien yo he sido uno de los grandes defensores de este acuerdo de paz, en mi región no es fácil, allí ganó el NO y yo me iba para los lugares más difíciles a hacerle campaña al SI, yo no estoy de acuerdo con el Proyecto de Acto Legislativo que modificaba el Sistema de Regalías y particularmente la sustracción de los recursos del Fondo de Ciencia de Tecnología e Innovación, para vías terciarias, primero, porque es un sector que ya está siendo golpeado y es un sector además estratégico para el desarrollo del país;

nosotros podríamos estar desarrollando industria fuertemente si tuviéramos un sistema de Ciencia Tecnología e Innovación, bien desarrollado, no tendríamos que estar dependiendo tanto del extractivismo, si le metiéramos educación.

Estaba reunido esta semana, en un evento que se llama Foro de Líderes Emprendedores, en la U, tuve la oportunidad de sentarme con el jefe de talento humano del Éxito, con una gente de Nestlé, con gente del sector industrial, y me comentaban que uno de los grandes problemas es que carecen de la mano de obra calificada, particularmente para la técnica y la tecnología; este país nunca ha invertido en técnica y tecnología, porque se hace escaso el Presupuesto General de la Nación, que se destina para universidades, es nulo, el que se destina para instituciones técnicas y tecnológicas el fortalecimiento de este tipo de formación y por supuesto esto tiene sus impactos en el desarrollo del país; y mencionaba que de alguna manera otras de las preocupaciones que yo tenía con ese proyecto además de la falta de recursos que tiene Ciencia de Tecnología e Innovación, es que no hay mucha claridad en inversiones vías terciarias en Colombia, y esto no lo digo yo, esto lo dice el Conpes frente a estos 57 del año 2017.

Yo tendría una pregunta para el Ministerio de Transporte, para el Director del Invías, porque por lo menos hay tres elementos del diagnóstico en este Conpes, que a mí me preocupan; una, que hay ausencia de transparencia en la contratación de vías terciarias, ahí hay un problema importante de corrupción, puede invertir la plata que sea y puede no tener el efecto que se está esperando, o sea para este nuevo recurso que se va a disponer para vías terciarias, cómo se va a garantizar que este diagnóstico se solucione.

El otro, es que en los esquemas de contratación no hay una buena sinergia entre la disponibilidad de los recursos y las necesidades territoriales, lo que lleva a que muchas veces la planeación no se haga de acuerdo a criterios de necesidad, sino que pareciera, en la mayoría de los casos, cuando uno mira esas gráficas que son criterios de orden político los que determinan en dónde se invierten vías terciarias y no criterios de necesidad, y esto hay que romperlo sobre todo en el marco de la implementación de los acuerdos de paz, porque estos recursos no pueden terminar, donde no deben ser, porque se supone que están hechos para romper brechas regionales en los lugares más golpeados, por el conflicto; y curiosamente pese a esa falta de transparencia de buenas prácticas en la contratación, aparece un tercer elemento y es largos periodos de contratación que disminuye la eficacia, y yo quisiera saber cómo vamos a evitar que esto ocurra con estos nuevos recursos que entran. ¿Y en términos de la planeación a largo plazo? aquí nos plantean dos temas que vale la pena revisar, probablemente ya no sea tema de este Congreso, pero hay que tenerlo sobre la mesa, siempre fui de los que dije que quizá la

mejor inversión que podíamos hacer no eran las autopistas 4G, eso era demasiada plata y que en últimas y eso es casi que una premisa básica del transporte de carga en todo el mundo y es que los sistemas más eficientes son, primero el fluvial, segundo, el férreo y tercero el carretable, y a mí me parecía un absurdo que estuviéramos escogiendo el menos eficiente teniendo enormes potencialidades en fortalecer la navegación fluvial en el país.

Y segundo, teniendo la necesidad, además, porque kilómetro de vía férrea es mucho más barato que un kilómetro de vía terciaria, toda la vida, y nos brindaba una mejor condición de fletes y nos brindaba mejores condiciones de movilidades; eso tendrá que expresarse a largo plazo, yo recojo el llamado que hace el director de la ANI, en que no podemos dejar que se pare el tren, por el contrario a esto hay que meterle los esfuerzos más grandes en los años que se vienen, y también lo dice aquí el director de la Aerocivil, si es una modificación de ley tocará meterle todo el apoyo del mundo porque evidentemente se necesitan los controladores aéreos, se necesitan y muchas regiones de Colombia, la única forma de conectividad que tienen es la conectividad aérea.

Me faltaba una cosita, tema de puentes, hay una problemática y es un tema puntual de mi región, que es el puente de Bolombolo, que lo mencionaba el director de Invías, hay un lío con esto, Viceministro, porque primero, estamos en época de cosecha en la región, pueden incumplirse, no me acuerdo cómo se llama este término, pero los contratos que tiene la Federación Nacional de Cafeteros, para cumplir con las cuotas por los problemas de logística que genera la ruta o desvío que se tiene que hacer y esto es un costo para el país, alto.

Segundo, la carga se está desviando por Santafé de Antioquia, por un puente que es más viejo que el puente que está en Bolombolo; entonces, a la final vamos a tener que terminar repotenciando dos puentes y no uno solo, yo le solicitaría, no sé cuánto vale eso, el Invías lo tendrá un poco más claro, pero ese puente nos tiene bloqueados en toda una subregión y hace también bastante ineficiente el gasto que se hizo, la inversión que se hizo, en términos de infraestructura, para Quibdó, porque es la ruta para que todo salga. Entonces, yo le sugeriría, señor Viceministro, por favor, revisen en el tema de presupuesto porque hay una solicitud que se tiene para el tema de puentes, revisen ese puente, porque de verdad es bastante necesario. Muchas gracias.

Presidente:

Muy bien, representante Víctor Correa. Tiene el uso de la palabra el Representante Carlos Edward Osorio.

Honorable Representante Carlos Edward Osorio:

Presidente, muy buenas tardes, un saludo muy atento para todos los presentes en este recinto. Saben ustedes que hago parte de la Comisión Primera, que no es esta mi Comisión natural, sin embargo me parece de gran interés el tema que están tocando en el día de hoy. Y señor Ministro, yo quisiera, básicamente, referirme a dos temas específicos, el primero, que es el que tiene que ver justamente con el del Acto Legislativo, que tramitamos en la Comisión Primera, yo fui coordinador ponente de ese proyecto, y quiero hacer unas breves menciones y plantearle algunas inquietudes sobre ese particular.

Y también quiero ponerlo en contexto de una manera muy breve sobre un tema de un gran interés para los departamentos del Tolima y el departamento de Caldas; como es una concesión que se encuentra en trámite en este momento, que se encuentra en ejecución y es la concesión conocida como la de la vía Cambao-Manizales; con respecto al primer punto, señor Ministro igual que el Representante Víctor, muchas discusiones se dieron en la Comisión, este es un proyecto que va bastante avanzado; el mensaje que le quiero transmitir el día de hoy, es la enorme preocupación de las razones por las cuales no se ejecutaron de una manera muy rápida y muy efectiva esos recursos en ciencia y tecnología que fueron los que nos llevaron y en ese sentido comparto con el doctor Carlos García, las razones que llevaron justamente al Congreso y especialmente a las Comisiones Primeras de Senado y Cámara, a darle el trámite a esta iniciativa, era justamente disponer de unos recursos de una manera transitoria, así lo dio el doctor Carlos García y así es; esos recursos seguirán siendo de ciencia y tecnología, pero vamos a disponer de ellos, importantísimos para que no se queden en el sistema financiero; pero importante que el ministerio, que su sector haga un plan de choque, muy importante, muy efectivo, muy ligero, muy ágil para que no se vayan a quedar esos recursos sin ejecutar. Nosotros aspiramos que ojalá a cada municipio del país, así sea con un pequeño monto les han irrigado recursos importantes, porque esto va a dinamizar, a ayudar, no solamente a los campesinos en el tema de las vías terciarias para que saquen sus productos, sino que también va a dinamizar la economía.

El segundo punto, señor Ministro, nosotros, y yo doy fe, porque alguna vez en la Comisión Primera, hace 7 años, este es mi segundo periodo, lo tuvimos a usted allí hablando sobre el tema de la doble calzada Ibagué-Bogotá, en esa época habían muchos inconvenientes doy fe, de sus buenos oficios, de su buena atención, de su buen talante para avanzar y sacar adelante y destrabar ese tipo de dificultades que habían en esa oportunidad, en ese momento yo era compañero del doctor Alfredo Bocanegra, aquí presente, éramos compañeros en la Comisión Primera de la Cámara;

doctor Alfredo, le estaba mencionando al señor Ministro, lo relacionado con el tema de la doble calzada, en su oportunidad el doctor Cardona, fue muy efectivo y puntual; yo quiero ponerle de presente hoy, como tolimense, de una manera muy sintética, una dificultad en la que tengo que reconocer que el ministerio ya está atento, quiero destacar, especialmente, a dos personas del ministerio, que nos han venido acompañando, al doctor Andrés Figueredo, Vicepresidente de Gestión Contractual de la ANI, y a la doctora Carolina Ochoa, que se encuentran aquí presentes, quienes nos ayudaron para que la semana pasada, el lunes 14 de agosto, tuviéramos la posibilidad de ir toda la bancada tolimense, señor Ministro, a hablar con el concesionario, con el interventor, con Parques Nacionales, con la ANLA, porque en el año 2015, ayer justamente se cumplieron dos años de suscrita el acta de inicio, que se firmó en el año 2015, un contrato de concesión que se ha venido desarrollando para sacar adelante varios tramos, especialmente el que tiene que ver con la vía Cambao-Líbano-Murillo- Ventanas-La Esperanza, el contrato se ha venido ejecutando, pero de un momento a otro el concesionario ha expresado que ya no le cuadran las cuentas, al parecer el negocio ya no le resulta tan rentable, presenta una demanda de liquidación del contrato, lo que ha generado una gran preocupación y una gran inquietud en la población, especialmente del norte del Tolima, y básicamente la estrategia o el planteamiento de estos señores de la concesión, yo tuve la oportunidad de escucharlo, por eso le hablo con propiedad del tema, es que no se hagan los primeros tramos y los últimos tramos, que son entre otras los de mayor interés, que no se desarrollen; lo decía el doctor Alfredo, hace un rato, a quien, por cierto, quiero exaltar y reconocer, porque en las ciudades donde hemos venido visitando amigos, Neiva, Pitalito, Florencia, Leticia, en Yopal, Armenia, pese y acompaño aquí al doctor Atilano, la necesidad de darle conclusión a esa obra.

El sector aeroportuario, en este país ha venido teniendo un despegue muy importante, muy vertiginoso y quiero exaltarlo no por ser paisano doctor Alfredo, sino porque es una realidad que se siente y se ve en las regiones, pero doctor Cardona, quiero decirle esto, estamos muy preocupados los tolimenses, con que este proyecto que ha sido un sueño, se frustre una vez más y nos preocupa mucho que en este Tribunal de Arbitramento, al que lo exhorto respetuosamente a que le pongamos todo el cuidado posible, nos salgan las cosas como corresponde, no es posible que se haga solo una parte del tramo, una cosa es la carne y otra cosa es el hueso; los señores de la concesión hoy quieren hacer solamente la parte que les resulta más productiva, más beneficiosa y no hacer la parte que quizás no les resulta tanto, pero el proyecto fue concebido como un todo, yo no podía desaprovechar esta oportunidad, señor Ministro, para llamarle la atención,

respetuosamente, sobre estos dos temas, sobre el tema de la importancia de que lo que aprobamos como Reforma Constitucional, que está en trámite para que las vías terciarias tengan una efectiva ejecución, ojalá este mismo año y para que usted tenga conocimiento de algo que la ANI ya viene trabajando, pero que usted como responsable, como cabeza más alta del sector, debe tener presente, para que esto no sea una desilusión, pero que adicionalmente, no sea una frustración y mañana o pasado mañana se convierta en un elefante blanco. Muchas gracias, señor Ministro.

Presidente:

Muchas gracias, al representante Carlos Edward Osorio. Tiene el uso de la palabra el Representante Ciro Rodríguez Pinzón.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias, señor Presidente, saludar muy especialmente al señor Ministro y los funcionarios quienes lo acompañan y resaltar la presencia de todo el sector de infraestructura en la Comisión Sexta.

Uno, Presidente, no puede dejar de reconocer los avances que ha existido en el país en materia de infraestructura, de transporte desde que se diseñó todo el Plan Maestro de Transporte para nuestro país; pero por esto, no deja de tener inquietudes que siempre se presentarán, en la medida que tengamos esta oportunidades y principalmente hoy, que para llegar, diría uno, que casi como el centro de operaciones, el municipio de Ocaña, me toca utilizar tanto el medio aéreo como el medio terrestre, para llegar hasta allá, y yo podría decir que sí ha habido una modernización y se ve en estos trayectos, principalmente cuando me dirijo ya sea por Bucaramanga, Barrancabermeja o Cúcuta es en materia de aeropuertos; vemos nosotros unos aeropuertos modernos en estas ciudades que avanzan realmente, diría uno, al ritmo que queremos nosotros el crecimiento de nuestro país.

De todas maneras, doctor Alfredo, ahí tenemos todavía algo pendiente y tiene que ver con el aeropuerto Acariñame, en el municipio de Aguachica, este es un aeropuerto, señor ministro, que une tres regiones muy importantes, el Sur del César, el Sur de Bolívar, Provincia de Ocaña y región del Catatumbo, que nos permite a nosotros estas 4 regiones, que históricamente han sido afectadas por este conflicto, por estos problemas de violencia en nuestro país y hoy que sentimos que se viene consolidando la paz, sería un aeropuerto estratégico, para lograr unir estas regiones a través del modo aéreo tanto del centro del país como con la región del Caribe; por eso las inversiones que hacen falta, principalmente, en materia de la terminal de transporte, ya que se entregó la pista y ponerlo a funcionar, sería muy importante para nuestra región.

En materia terrestre, nosotros seguimos como Nortesantandereanos, señor Ministro, con mucha esperanza que la vía Cúcuta-Ocaña, Ocaña-Aguaclara, que es la vía más estratégica del departamento Norte de Santander pueda ser una vía de 4ª generación; ahí se han hecho unas inversiones importantes a través del Fondo de Adaptación y a través de Invías, que podemos decir hoy, tenemos una debida transitabilidad por esta vía pero también tenemos esa gran esperanza que tengamos una vía con las características que está diseñada en el Plan Maestro de Transporte.

En materia de la Ruta del Sol 2, que es la otra vía muy importante, señor Ministro, esta vía creería uno, toda la Ruta del Sol, es la vía más importante de nuestro país; cada uno de los sectores, tanto de la Ruta del Sol 1, cómo 2 y 3, hoy en día tienen unos problemas que ojalá, Ministro, los podamos nosotros sacar adelante, a diario conocer que la Ruta del Sol 3, hoy tiene unos problemas financieros que nosotros necesitamos sacarlos adelante, la Ruta del Sol 2, se encuentra hoy prácticamente en liquidación y conocemos los problemas del sector 1 y por eso creemos que es el gran reto que tiene hoy en día el ministerio, sacar adelante esta Ruta del Sol 2, acompañada de los sectores Ocaña-Aguaclara y valdría la pena, señor Director, el doctor García de Invías, que nos comente cuáles son realmente los alcances de las inversiones que se van a hacer en esta retoma de la Ruta del Sol 2, por parte de Invías, por las inversiones que haría usted para terminar unas obras inconclusas que se quedaron y las proyecciones que nos dijera la Agencia Nacional de Infraestructura, cuáles son las proyecciones en la nueva estructuración de este proyecto Ruta del Sol 2, que ojalá en el menor tiempo posible la podamos nosotros tener al servicio de nuestro país.

Hay otra vía que toca tomar muy seguido y es la vía Bucaramanga-San Alberto, ahí hay un sector del Área metropolitana de Bucaramanga, en el sector Bucaramanga-Rionegro, que también está paralizada hace mucho tiempo, ojalá retomemos nosotros estas vías y las pongamos al servicio de nuestro país.

Hay otro tema que valdría la pena, como Congreso de la República, inclusive, como Gobierno, lo analicemos y tiene que ver con los ingresos que genera el sector, el problema no solo que tiene la Aeronáutica, que dice que tiene un superávit en materia de ingreso, lo tenemos en otros sectores como el sector TIC, que también lo genera el mismo sector, pero después de recaudado, se encuentra que cada uno de quienes tienen la obligación de ejecutar no lo pueden hacer, porque presupuestalmente no tienen el espacio fiscal para poderlos ejecutar.

Yo creo que valdría la pena, si nosotros a través de un proceso legislativo, les podemos dar esa viabilidad para que el sector tenga las inversiones necesarias, porque siempre la sustentación, cuando se han diseñado de esta manera, es que nosotros

generamos la independencia de su ejecución en estos sectores de las asignaciones presupuestales, para que estos sectores no puedan tener estas dificultades en materia de ejecución; por eso creería que valdría la pena entre el Gobierno y la Comisión, poder generar alguna propuesta legislativa, que nos permita a nosotros invertir estos recursos que le permiten a cada sector de nuestra Comisión. Muchas gracias, Presidente.

Presidente:

Muchas gracias, Representante Ciro Rodríguez. Tiene el uso de la palabra el Representante Hugo Hernán González.

Honorable Representante Hugo Hernán González Medina:

Muy buenas tardes, señor Ministro, Viceministro, señores directores funcionarios. En primer lugar, la verdad Ministro, de nuevo, que bueno tenerlo ahí permítame desearle la mejor de las suertes, ya estamos en una etapa donde hay que dedicarse es a ejecutar todo lo que nos mencionó el doctor Cárdenas, de lo que viene acumulado con las limitaciones en materia de plata, pero con lo que se ha incluido en el presupuesto, yo pienso que la cantidad de obras, su distribución en el país, lo que ha expuesto el doctor Carlos García, uno no puede decir algo distinto de que en medio de esta escasez es positivo lo que se va a hacer, dedicarnos a ejecutar, le deseamos mucha suerte.

Ministro, yo creo que si usted hubiera seguido, no habíamos llegado a cosas tan tristes como tener que ver la vía a Ocaña-Gamarra, por la vía de un otrosí, y que nos genere todas las dificultades que hay hoy día; creo que en buena hora, su seriedad, hoy aquí aunque tengo algo que plantearle, respecto a la ejecución en vías terciarias, pero, primero, de tantas cosas que uno quisiera decir, para mí sí hay una, que es prioridad de prioridades, bien lo han expuesto todos, que es la conexión del como lo dice usted, señor Director de la ANI, poner a operar ocho billones con cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), esa conexión Villeta-Guaduas, está en Cundinamarca, pero es que la necesitamos es todo el país, incluso, los del suroccidente, porque eso es descongestionar la vía de La Línea, eso es darle más fluidez también a la de La Línea, todos en occidente, es todo el país, lo hablada también usted, para la carga del Llano, es oriente-occidente, todo el país necesita esa vía, son cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), entonces, doctor Dimitri, yo no sé qué habrá que hacer allá en Minhacienda, yo haré lo pertinente con mis compañeros de Comisiones Económicas, pedirles a todos que insistan, que busquen la fórmula, pero cincuenta mil millones de pesos (\$50.000.000.000), que esos sí están bien aplicados, que si toca ceder en una región aspiraciones con tal que se haga una obra es esta, la vía Villeta-Guaduas; oiga, por fin poder conectar la salida a Bogotá con el Magdalena, la Costa, Occidente, a nosotros también nos sirve al

Eje Cafetero, repito, es de beneficio para todo el país, de alto impacto. Haré lo pertinente que es hablar con mis colegas de las distintas comisiones.

Unas preguntas que tengo, bueno, una ya la hizo el doctor Carlos Edward, referente a la solicitud del concesionario, de liquidarla, esa concesión que era financiada toda particular para Cambao-Manizales. La otra pregunta, señor Director de Aerocivil, doctor Bocanegra, en recién visita del Ministro de Hacienda a Manizales, se comprometió hablar con la Aerocivil, porque la única opción que él le veía a Aero Café, era que la platica saliera de las operaciones de Aerocivil; implica necesariamente vigencias futuras, por ende eso no sería viable, salvo que este mismo año uno pudiera disponer de setenta u ochenta mil millones de pesos (\$70.000.000.000), (\$80.000.000.000), de resto no habría posibilidad, entonces, por los tiempos que dijo el Ministro, ya deberían haber hablado de eso, aquí estamos es en un ejercicio, es de sincerarnos, de hablar con Minhacienda, de buscar opciones, ¿cuál es la respuesta? Minhacienda dijo, no hay manera, la única es que salga de recursos de operaciones de Aerocivil y para que eso sea posible, tendría que haber la disponibilidad de unos setenta u ochenta mil millones de pesos (\$70.000.000.000), (\$80.000.000.000), siquiera de este año, y poder comprometer vigencias futuras. Esa es mi pregunta, para el señor Director Bocanegra.

El otro tema, señor Ministro, lo decía con respecto a vías terciarias; es que cuando usted llegó preocupado por casos de corrupción, por casos de malas ejecuciones, lideró una propuesta que descentralizó recursos que usábamos los municipios para el gasto en vías terciarias; con mucho respeto, por su altísimo conocimiento, Ministro, creo que este país, para profundizar y potenciar bien la descentralización, la autonomía local, debe ante esos buenos ejemplos realzarlos, mostrárselos a todo el mundo, y promover e impulsar que todos los municipios o regiones ejecuten bien, que copien esos buenos ejemplos en lugar de decir venga yo más bien manejo la plata, se las quito, porque hay malos ejercicios.

Hoy día, si usted va a ejecutar recursos en vías terciarias, yo creo que en la mayoría, al menos en mi región cafetera, le van a proponer huellas porque el mismo Invías en algún momento dijo ¡hombre es mucho mejor que le trabajen a esto!, nos demoramos para atenderlos, si los alcaldes queríamos repartir la platica en muchas cosas, no de tanto impacto, hoy día, está probado que donde hicimos huellas, hicimos buen negocio, atendiendo esas sugerencias de Invías, y en Caldas, en particular en mi municipio, Marquetalia, llegamos a un esquema de ejecución concertado; Invías, municipio, comunidad y gremios en este caso Comité de Cafeteros; los resultados, las cantidades de obra son, pero sorprendentemente superiores a las que hoy se están logrando, aparte de que como lo dijo aquí mi compañero, Víctor Correa,

entramos en un esquema que se volvió para nosotros de mermelada, obras costosas y de poco impacto, la ejecución de esos recursos de vías terciarias, que usted no pudo ejecutarlos en el primer año, se le demoraron por ese cambio de esquema, y después resultaron ejecutadas en obras de alto costo y de impacto reducido.

Yo, con todo respeto, repito, por su conocimiento se del buen ánimo, de la seriedad que a usted lo mueve en esto y es que la plata quede bien ejecutada; ¿por qué no considerar para algunos casos, de manera particular, en huellas, con esquemas dónde ya participó Invías?, donde ya lo hicimos conjunto y fueron positivos, donde hay empoderamiento de comunidad, buenas ejecuciones locales, ¿Por qué no considerar esa posibilidad? para que esta platica, en medio de esta escasez, no se nos vaya con tan poca cantidad de obra, y repito, hacía dos preguntas de Edward, para el Invías y la del Aero Café, porque contrario a lo que usted expresó, en su comentario, señor director Bocanegra, puede que sí haya habido unas inversiones de mantenimiento, de operación regular en el Aeropuerto La Nubia; pero tengo que decirle que allí todavía no se pueden operaciones nocturnas, que lo común es que no puedan hacer las diurnas, que toque por Pereira, a veces, incluso, hasta Cali, y que el Aeropuerto de Palestina es una necesidad, no solo local nuestra, sino que tiene posibilidades en el futuro, en una segunda y tercera fase, de ser una aeropuerto complementario del de Bogotá y del de Medellín, para toda la región, el occidente colombiano y del de Cali. Ministro, muchos éxitos.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Tiene la palabra el doctor Pablo Alba.

Honorable Representante **Pablo Eladio Alba Medina:**

Señor Presidente, Ministros, Viceministros, compañeros, asistentes buenas tardes. Nunca había tenido la oportunidad de dirigirme a los personajes del Gobierno, que toman las decisiones sociales para la Nación; por eso en este momento, quiero hablar de mi departamento, del Guainía, empecemos con el doctor Bocanegra, ¡sí! es verdad, el aeropuerto César Gaviria, en el municipio de Inírida, departamento del Guainía, ha sido modernizado en cuanto a comunicaciones, pero, señor director, eso ha sido muy bueno para las radio ayudas de la aviación; de esa manera como se modernizó el Aeropuerto de Inírida, quisiera pedirle el favor, señor director, que nos ayude para el ingreso de otra aerolínea; porque es que Satena nos está matando, el costo es muy alto, aunque tiene un programa que se llama nativo para los nacidos en el departamento del Guainía, pero hay otros visitantes que tienen que pagar un alto costo por el pasaje, como lo decía el compañero Atilano, ir al Guainía, por el plan no nativo, cuesta más que ir a Miami; igual que eso,

ya que ahora estamos en la paz, doctor Bocanegra, pedirle la legalización de unas pistas de aterrizaje, que algunas comunidades las han hecho con su propio esfuerzo, comunidades como las de Campo Alegre, Punta Tigre, Berrocal, Tabaquín, Caranacoa, Tigre, San José, Venado y Sana; si usted bien desea profundizar en este tema, doctor, estoy dispuesto a acompañarlo.

Con el Ministerio de Transporte, el departamento del Guainía, es un departamento muy bonito; pero tiene unos accidentes geográficos muy grandes, vías terciarias, hablar de vías terciarias en el departamento del Guainía, es perder el tiempo; en este departamento no se pueden implementar las vías terciarias, porque nuestras carreteras son los ríos y las lagunas, son los caños, y estos ríos tienen unos accidentes geográficos muy grandes y muy peligrosas, entonces, la navegabilidad en esos ríos, es casi imposible, hay muchos raudales, o en otras partes dirían muchos rápidos; entonces que necesitamos nosotros, como habitantes de este departamento, porque valga la pena decir que estos raudales han cobrado muchas vidas humanas y se ha perdido mucho material, los bongos, las voladoras, los motores se hunden y es una pérdida muy grande, para las personas que navegamos en esta región, yo me asombro, cuando dicen construimos 200 kilómetros, pero yo en mi departamento solo necesito 15 kilómetros para hacer un carretable que vaya de Raudal Samuro a Kualet, y otro carretable que vaya de Raudal Payara a Raudal Alto; aquí escucho nombrar muchos sitios que yo no conozco, de pronto a ustedes les pasará lo mismo, a dónde quedará eso, carambas, dirán, entonces, eso me pasa a mí, acá con ustedes; cuando yo hablo de mi región, dirán ¿pero dónde queda eso?, son sitios muy hermosos, pero son difíciles de transitar, por eso le pido la ayuda al Gobierno nacional para que construyamos estos carretables allá.

Y para terminar, al Viceministro de Hacienda, en meses pasados la OCAD, de Oriente, aprobó casi doce mil millones de pesos (\$12.000.000.000), para construir dizque un Mirador Turístico, que para fomentar el turismo; un monumento de cemento en el municipio de Inírida, no nos sirve, señor Viceministro, si está en su haber, que no se viabilicen esos recursos, yo le pediría el favor, con todo el sentimiento, como guainiano, porque no podemos hacerle apología a un elefante blanco que van a construir allá. Muchas gracias.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Tiene la palabra el Representante Fredy Anaya.

Honorable Representante **Fredy Antonio Anaya Martínez:**

Gracias, Presidente. Bueno, en aras del tiempo, voy a ser muy conciso; quisiera que el Viceministro, nos regalara un dato muy sucinto, porqué en este país tenemos la expectativa de que el Presupuesto de la Seguridad Nacional el año

entrante, debe reducirse frente a la terminación del posconflicto, y que muchos de esos recursos van a ir a educación, a salud, o por lo menos eso, es lo que le hemos vendido al país; yo quisiera saber si eso va a ser realidad, o si el Presupuesto de la Seguridad Nacional sigue siendo el mismo que traíamos, o al contrario, se incrementa, ¿y qué va a pasar? porque pienso que ahí hay una expectativa de redistribución de dicho ingreso.

Con el tema de las placas huellas y el tema de las vías terciarias, pienso que todo el país lo reclama y lo espera, yo sí quisiera ser como solidario con nuestro colega de la Comisión Primera; ojalá, por primera vez en el país, un proyecto llegara a todos los cerca de mil ciento cincuenta y seis (1.156) municipios que tiene este país, por lo menos les alcanzaba de a mil millones a cada municipio; eso sería algo muy grato, porque si es un requerimiento, de ahí que un periódico en el que hablan de un asfalto natural a las vías terciarias y que el Ministro publicaba para discusión del público esa posible tecnología; digamos, que no invertimos en Ciencia y Tecnología para destinarlo a las vías terciarias, pero sería muy importante conocerlo.

Y por último, doctor Bocanegra, Bucaramanga ha tenido una gran atención en el tema de la infraestructura del aeropuerto, faltan algunos requerimientos, pero hoy puedo y debo hacerle un reconocimiento a la Aeronáutica, que ha hecho un gran trabajo; usted expresaba que los aeropuertos tienen una gran seguridad; pienso que Bucaramanga tiene la mayor inseguridad, por la amenaza que ustedes, en una resolución, de julio del año pasado, declararon como obstáculo prohibido el Carrasco; lo hacen en una resolución de manera muy diligente, como dicen comúnmente, mataron el tigre y se asustaron con el cuero, porque en efecto ordenan, la resolución de la Aeronáutica dice que se remueva el Carrasco, le ordena a los municipios de Bucaramanga, de Girón y de Lebrija, que lo remuevan de manera inmediata, dice la resolución de la Aeronáutica, y que si no lo hacen ellos, lo hace la Aeronáutica, al costo de ellos; hoy ni Bucaramanga, ni Girón, ni Lebrija, ni ustedes, por eso se da un debate que tenemos aplazado sobre el tema de residuos sólidos y sobre el cual si no da espera; el último incidente aviario y usted vio cómo quedó el avión, yo que vuelo 2 o 3 veces a la semana, todos los días me pregunto ¿el día que se caiga un avión, a quién le echamos la culpa? a la Aeronáutica, que dijo muy bien en una resolución que era un obstáculo prohibido por estar a 1.2 kilómetros de la cabecera 35, o la EMAT que nunca lo removió o a los alcaldes que nunca se han querido hacer responsables del tema. Lo dejo más como para que sea el abre bocas del debate que vamos a tener este mes sobre el tema de residuos sólidos. Muchas gracias.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Vamos a darles la palabra a los funcionarios, de una vez advirtiéndoles que la plenaria está citada

a las 2 de la tarde; por lo tanto no tenemos mucho tiempo, entonces, les pedimos el uso racional del tiempo. Tiene la palabra el señor Ministro.

Ministerio de Transporte, Ministro, doctor Germán Cardona Gutiérrez:

Honorables Representantes, quiero agradecerles las palabras que he escuchado de la mayoría de ustedes, de recibimiento nuevamente a este cargo, y referirme muy brevemente, no lo voy a hacer caso por caso, pero sí a cada uno de los temas por lo menos resumirlo, que cada uno de ustedes dijo; el doctor Atilano, tengo una relación desde hace mucho tiempo, John Jairo, el doctor Héctor Javier Osorio, el Representante Jairo Castiblanco, el Representante Víctor Correa, el Representante Carlos Édward Osorio, con quien tuve la oportunidad de compartir bastante el año pasado, Ciro, con quien he tenido la oportunidad de verme y estar anteriormente, el Representante Hugo Hernán González, de mi región, Representante Pablo Alba y Representante Fredy Anaya.

Veo que aquí, en general, están tocando todos los temas atinentes al Ministerio de Transporte, Atilano habló con mucho conocimiento del tema del Túnel de La Línea; sobre eso le quiero decir que ya tuvimos una reunión, la semana pasada, inclusive, con los señores contratistas de esa obra, para ver exactamente cómo vamos a evolucionar en estos 351 días que nos quedan de administración, si Dios nos lo permite, con el doctor Carlos García, estamos viendo muy juiciosamente, cómo se van a cumplir esos parámetros de construcción, y yo creo que en los próximos días se va a ver un incremento importante en esas obras del Túnel, tanto en lo que es el Túnel, como tal, como son los accesos tanto desde Cajamarca hacia el Túnel, como desde el Túnel hacia el municipio de Calarcá.

Igualmente, mencionó usted el tema de la vía Bogotá-Buenaventura y especialmente el tramo Calarcá la Paila, ese es un tema en el que actualmente se está trabajando y vamos a ver si con ese tema que usted también mencionó, de la terminación de ese contrato de la vía Manizales-Pereira-Armenia, que tal vez fue la primera concesión que se firmó en este país, me tocó a mí participar en ella como Alcalde de Manizales; pues vemos cómo vamos a incentivar esos procesos para terminar de una vez por todas las obras que faltan en la vía Manizales-Pereira-Armenia, especialmente en el sector de la Romelia-El Pollo, en el sector entre Chinchiná y Santa Rosa y de hecho darle mucha fuerza a ese tema entre Calarcá y la Paila.

Lo del aeropuerto, me acabo de enterar que tenemos el 80% construido, le falta el 20% eso ya me lo explicará el señor director de la Aeronáutica Civil, a ver qué vamos a hacer con esto. Lo que usted mencionó sobre la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creo que el director de esa Agencia ya lo tiene muy claro; también para mirar cómo él, dentro de 351 días, es decir por ahí en 280

va a responder a las solicitudes de la Honorable Cámara de Representantes y del Congreso, sobre cómo se ha hecho para rebajar la accidentalidad, yo se lo solicité también, la semana pasada en la reunión de empalme con esa Agencia, creo que tenemos recursos, tenemos gente y tenemos la capacidad de ser muy eficientes en esos temas; y bueno, en general, todo lo que usted mencionó me pareció muy importante.

Respecto a los demás temas, quisiera decir que el tema de vías terciarias, me voy a detener un poco; he visto que se ha mencionado mucho el tema de las placa huellas, eso está bien, donde esas placa huellas hayan sido eficientes ahí vamos a seguir trabajando; me dice el doctor Carlos García, que en la mayoría de los proyectos que se han hecho de placa huellas, se han hecho las cosas y se han hecho bien, y créanme una cosa, si al llegar al Gobierno en el año 2010, a mí me tocó, digamos, enfrentarme a un tema muy delicado que fue el tema del Plan 2.500, no va a suceder lo mismo ahora, vamos a ser muy exigentes en el manejo de esos recursos que en buena hora el Congreso de la República ha aprobado, para trasladar de Ciencia y Tecnología al tema de vías terciarias; esperamos que inclusive los gobernadores sigan aportando los recursos para estos temas, tenemos la capacidad de hacerlo, como lo mencionaban algunos de ustedes, con el cuerpo de Ingenieros del Ejército Nacional, mucho más ahora que estamos en un periodo de posguerra, llamémoslo así; ahí tenemos que trabajar con ellos, esta mañana no más en Consejo de Ministros, lo volví hablar con el Ministro Luis Carlos Villegas, y la voluntad de ellos existe toda; vamos a trabajar también muy de la mano con las comunidades, las interventorías las vamos hacer definitivamente todas a través del Instituto Nacional de Vías, a partir del Decreto Reglamentario correspondiente que el Presidente Santos expedirá estos días, y yo espero que este tema de vías terciarias le dé verdaderamente un impulso a Colombia, ya tenemos una distribución, el doctor Carlos la tiene ya muy organizada, en todos los departamentos de Colombia; cómo van a ser las inversiones, inclusive, en aquellos departamentos donde el tema no es vías, sino que es fluvial, también lo tenemos claro, para ver cómo vamos a trabajar en ese sentido y creo que Colombia en esto tiene una oportunidad y el Presidente Santos, me pidió al momento de invitarme a regresar nuevamente a este Ministerio, era que además de todo este tema de infraestructura, de vías de cuarta generación, de creación de la Ley de Asociaciones Público Privadas, de todos estos temas que hemos hecho en infraestructura y que en buena hora ustedes han visto que se están realizando cosas, pues él me dice que también quiere cerrar su Gobierno con un tema muy eficiente, en el tema de vías terciarias; estamos sobre el tiempo porque tenemos que presentar todos estos acuerdos que se van hacer, los tenemos que hacer antes del 11 de noviembre próximo, cuando llega la Ley de Garantías, ya

cuando esos recursos estén en manos de las regiones, con seguridad que se van a poder invertir de una manera muy eficiente, pero estos días que nos quedan de aquí en adelante nos exige ser muy ¡muy! eficientes en ese proceso.

Me refiero, brevemente, también, al tema de la chatarrización, como lo mencionó el Representante Castiblanco, estamos completamente de acuerdo que en el tema de la chatarrización, queremos todos cumplir, yo espero, doctor Dimitri, que usted como Viceministro de Hacienda, ahora que se me retiró del Viceministerio de Infraestructura, me dejó allá esa vacante y que afortunadamente está usted con un excelente funcionario también, que es el doctor César Peñaloza, pero usted desde el Viceministerio de Hacienda y desde el Ministerio, nos ayude para poder tener esos recursos para los temas de chatarrización y darle cumplimiento a esos temas.

Se habló, también, del tema de los trenes, en eso yo sí que soy un amigo del tema férreo, desafortunadamente, estamos ahí muy incipientemente trabajando con lo que actualmente tenemos en la red férrea central; tenemos un problema muy delicado en la red férrea del pacífico, pero aspiramos a buscar inversionistas, que quieran meterse en el tema férreo, en serio, en Colombia, y como les he dicho, este tema de la infraestructura, esto apenas está empezando; o sea cuando este Gobierno se compromete en el año 2010, a hacer una transformación completa de la contratación en infraestructura y afortunadamente esto ha tenido buen resultado, estamos simplemente iniciando un proceso que se va a demorar 30, 40 o 50 años de aquí en adelante, y esto, no nos llamemos a engaños, si pensamos que es que estamos demorándonos mucho, yo por el contrario, lo que le he dicho a algunos de los precandidatos a la Presidencia de la República, con los que he tenido la oportunidad de hablar, cuatro de ellos, tres digamos, que son de la oposición y alguno de ellos amigos del Gobierno, les he dicho, por qué no tratamos de sacar este tema de la infraestructura de la agenda de las discusiones política, por el contrario, pongámonos todos de acuerdo en que el país lo que necesita es seguirse desarrollando en infraestructura.

A mí, al llegar a este ministerio, yo jamás me imagine que iba a volver a ser Ministro de Transporte por segunda vez en el Gobierno del Presidente Santos, lo único que a mí me ocupa y me interesa es poder atender las inquietudes que ustedes tienen, todas las que han planteado, lo veo de una manera muy seria pero ante todo lo que me preocupa, es poderle decir al próximo Presidente o presidenta de la República, llámese como se llame, dentro del próximo mes de agosto del año 2018, aquí le entregamos un Ministerio de Transporte, con un grupo de gente eficiente, trabajadora que está ejecutando y ejerciendo las

cosas bien por Colombia; trabajando por este país y que las cosas continúen.

Y cerraría simplemente haciéndoles una breve reflexión el Presidente Dwight D. Eisenhower, de los Estados Unidos, en el año 1956, después de llegar de la Segunda Guerra Mundial, vino con la impresión de las autopistas que se hicieron en Alemania, y en ese proceso dijo tenemos que hacer el gran desarrollo de las grandes autopistas en los Estados Unidos y eso empezó hace apenas 60 años; estos pueden ser muchos en la vida de una persona, puede ser mucho en la vida, digamos, en muchas cosas de la vida, pero no es nada en la vida de un país, y hoy Estados Unidos, tiene uno de los desarrollos viales más importantes del mundo.

Si Colombia, que inició este proceso ya con mucha decisión en los últimos años y diría que al inicio de este Gobierno, nos dimos una de las pelotas más grandes que había que darse, para parar la gestión del Ministerio de Transporte y reiniciarla cuando ya teníamos proyectos en firme, le dimos vida a una entidad tan importante como la Agencia Nacional de Infraestructura, que hoy es un modelo a nivel mundial, como lo han dicho las informaciones de muchos sectores, como lo dijo el Viceministro, Dimitri, ahora lo ha dicho Fedesarrollo, también como ha sido el desarrollo de nuestro país; yo creo que si nosotros en este proceso que estamos iniciando, que va a ajustar los primeros 8 años, de un trabajo intenso, pensamos en que esto es para los próximos 4, 8, 12, 16, 20, 30 años, dentro esos años vamos a tener un país con desarrollo e infraestructura muy importante, y si a eso le sumamos este mejoramiento de vías terciarias yo creo que Colombia ya entra definitivamente en una senda de desarrollo bastante importante que creo que todos estamos esperando.

De parte mía me llevo aquí todas las inquietudes que ustedes han planteado, lógicamente las vamos a revisar muy juiciosamente y créanme que vamos a apoyar en esto, en todo lo que esté a nuestro alcance. Muchísima gracias.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Muy bien, señor Ministro. Tiene la palabra doctor Jaime García, Vicepresidente de la ANI.

Agencia Nacional de Infraestructura,
Vicepresidente, doctor Jaime García:

Con el permiso del señor Ministro, quisiera dar una información al Representante Castiblanco, me solicitó un informe sobre el contrato del Sisga-El Secreto, el cual llegará a esta Comisión lo antes posible, pero quería informarle, que sí hay un cierre financiero ya del Proyecto Sisga-El Secreto, y el contrato de crédito está prometido para el 28 de octubre de este año, lo demás se lo haré llegar a su oficina.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Agotado el Orden del Día, Secretario. Por favor, siguiente punto.

Secretario:

Sí, señor Presidente, lo que propongan los Honorables Representantes; tengo una proposición en la mesa, si usted me permite, le doy lectura, para que la someta a votación en conjunto.

“Proposición:

Cítese al Ministro de Hacienda y Crédito Público para que en sesión de la Comisión Sexta del mes de agosto absuelva el siguiente cuestionario:

Financiación de los recursos faltantes del presupuesto 2018 a los programas y proyectos de los sectores de educación, cultura y tecnología de la información y comunicaciones, previstos en las metas aprobadas en el Plan Nacional de Desarrollo.

Financiación en el pago de subsidios en el sector eléctrico y gas natural.

Proyección en el próximo quinquenio del gasto público ahorrado como consecuencia de la terminación del conflicto armado con las Farc.

Firma: honorables Representantes Héctor Javier Osorio, Hugo Hernán González Medina, Víctor Javier Correa Vélez, Carlos Alberto Cuero Valencia, Martha Patricia Villalba, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Ciro Antonio Rodríguez, Atilano Alonso Giraldo Arboleda”.

“Proposición:

Convóquese a un Foro Nacional sobre el Financiamiento de la Educación Superior Pública, para el día 6 de septiembre donde se abordarán los siguientes temas:

- *Financiamiento actual de la educación superior pública.*
- *Crisis estructural de las universidades públicas.*
- *Porque han fallado los intentos por fortalecer la financiación de la educación superior pública.*
- *Visión crítica de las estampillas pro universidades.*
- *Hacia un nuevo modelo de financiamiento que garantice la sostenibilidad en calidad y equidad social.*
- *Propuestas y alternativas para presentar un proyecto de ley que fortalezca el financiamiento de la educación superior pública.*

Con el fin de que el foro nacional sea productivo en propuestas concretas tendientes al fortalecimiento de la educación superior realícese una mesa de trabajo previa a la realización del foro con la participación del Gobierno nacional – Ministerio de Hacienda y Ministerio de

Educación Nacional, representantes del Sistema de Universidades Públicas y miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Créase un comité organizador encargado de establecer la metodología de la mesa de trabajo y el foro nacional conformado por la Mesa Directiva y 2 miembros de la Comisión Sexta designados por la Mesa Directiva. Este comité designará un coordinador de los eventos.

Firmada por:

Carlos Alberto Cuero Valencia, Héctor Javier Osorio Botello, Víctor Javier Correa Vélez, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, Carlos Eduardo Guevara Villabón, Fredy Antonio Anaya Martínez, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Jairo Enrique Castiblanco Parra, Martha Patricia Villalba Hodwalker, Pablo Eladio Alba Medina”.

“Proposición:

En virtud del artículo 4°, de la Ley 3ª de 1992 y, teniendo en cuenta las observaciones de los Ministerios y entidades de cuyos temas se ocupa la Comisión Sexta Constitucional Permanente, désignese por parte de la Mesa Directiva una Subcomisión encargada de elaborar el informe contentivo de las recomendaciones de esta Célula Legislativa en relación con el Proyecto de Ley de Presupuesto para la vigencia 2018, para ser entregado a las Comisiones Económicas Terceras y Cuartas.

Firman: honorables Representantes:

Víctor Javier Correa Vélez, Carlos Alberto Cuero Valencia, Hugo Hernán González Medina, Jairo Enrique Castiblanco Parra, Pablo Eladio Alba Medina, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, Atilano Alonso Giraldo Arboleda, y otra firma ilegible”.

“Proposición:

Propongo a la Honorable Mesa Directiva y a los congresistas miembros de la Comisión Sexta para que se sesione en Inírida, departamento del Guainía, en la fecha que se estime conveniente para tratar entre otros temas:

- *Problemática de las vías terciarias e implementación de sistemas de transporte fluvial en el departamento de Guainía, Amazonia y Orinoquia Colombiana.*
- *Tratar sobre la problemática de las pistas de aterrizaje en las Comunidades y Resguardos Indígenas.*
- *Se estudie la posibilidad de autorizar que presten sus servicios más aerolíneas comerciales, para con ello mejorar la cobertura y por ende un mejor servicio al turista y usuario, en el departamento del Guainía.*
- *Implementación de Políticas Públicas Etnoeducativas en la zona de frontera con población indígena.*

- *Ampliación y mejoramiento de la Infraestructura Educativa, para garantizar la cobertura en las Comunidades y Resguardos Indígenas.*

- *Financiación de la Educación, salud e incentivos a los Docentes en el Departamento del Guainía.*

- *Discusión para la búsqueda de soluciones en la cobertura de la señal y velocidad de la internet en la transmisión de datos y la telefonía.*

- *Solicito a la Mesa Directiva que por su conducto se cite a los señores Ministros de Transporte, Educación y las TIC, al igual que los señores Directores del Inviás y Aerocivil.*

Bogotá, D. C., 22 de agosto de 2017.

Pablo Eladio Alba Medina,
Representante a la Cámara,
Departamento del Guainía”.

Están leídas las proposiciones, Presidente, soméталas a consideración, por favor.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Se someten a consideración las proposiciones leídas, ¿las apruebalos Honorables Representantes?

Secretario:

Han sido aprobadas, por unanimidad, las proposiciones leídas, señor Presidente. En este orden de ideas queda agotado el Orden del Día.

Vicepresidente **Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:**

Se levanta la sesión y se cita para mañana a las nueve (9:00 a. m.) para debate de control político.

Secretario:

Dejando constancia que siendo las dos y trece (2:13 p. m.) se levanta la sesión.

WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA
Presidente

CIRÓ ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN
Vicepresidente

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario