



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVII - N° 343

Bogotá, D. C., miércoles, 30 de mayo de 2018

EDICIÓN DE 32 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

### ACTA NÚMERO 027 DE 2018

(abril 24)

Legislatura 2017-2018 Segundo periodo

En la ciudad de Bogotá, D. C., a los veinticuatro (24) días del mes de abril de dos mil dieciocho (2018), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron en el Salón de sesiones de la Comisión Quinta del Senado de la República, los honorables Senadores miembros de la misma.

- Asume la Presidencia la Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, Vicepresidente de la Comisión, luego del saludo inicial, solicita a la señora Secretaria General, doctora Delcy Hoyos Abad, llamar a lista a fin de verificar el quórum existente.
- **La señora Secretaria General de la Comisión, realiza el llamado a lista correspondiente, registrándose la presencia de los Senadores:**

Galvis Méndez Daira de Jesús

García Burgos Nora María

Macías Tovar Ernesto

Martínez Aristizábal Maritza y

Robledo Castillo Jorge Enrique e informa que se encuentran presentes cinco (5) honorables Senadores, habiendo quórum para deliberar.

- **En el transcurso de la sesión se hicieron presentes los honorables Senadores:**

Cabrales Castillo Daniel Alberto

Díaz Ortiz Gloria Stella

García Realpe Guillermo

García Turbay Lidio Arturo

Gómez Jiménez Juan Diego

Mora Jaramillo Manuel Guillermo

Rodríguez Sarmiento Milton Arléx y

Sierra Grajales Luis Emilio.

-Siendo las 10:58 a. m., la señora Vicepresidenta da apertura a la sesión y dispone que por Secretaria se dé lectura al Orden del Día programado para la fecha:

### ORDEN DEL DÍA

Periodo Legislativo 2017-2018

Día: martes 24 de abril de 2018

Lugar: Recinto de la Comisión

Hora de citación: 10:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación de quórum**

II

**Discusión y aprobación del Orden del Día**

III

**Debate de Control Político sobre el Colapso del Puente de Chirajara y otros problemas técnicos que viene presentando la vía Bogotá – Villavicencio, que afectan la Región de la Orinoquia, de Acuerdo con la Proposición número 36 de 2018 Aditiva a la número 24 de 2017.**

Citados: Ministro de Transporte, doctor *Germán Cardona Gutiérrez*; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor *Dimitri Zaninovich Victoria*.

Invitados: Director Nacional de Planeación, doctor *Luis Fernando Mejía Alzate*; Alcalde Municipal de Quetame, doctor *Wilder Enrique*

*Moreno Hernández;* Alcalde Municipal de *Chipaque*, doctor *Ariel Danilo Basto Trujillo;* Gerente de Coviandes, doctor *Alberto Mariño Samper;* Gerente de Ingeniería de Consorcio Interconcesiones, Ingeniero *Jaime Salcedo Castro* y Constructora Gisaico S.A.

Citante: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

#### **PROPOSICIÓN NÚMERO 24 DE 2017**

Cítese al Alcalde Mayor de Bogotá, doctor Enrique Peñalosa Londoño; al Ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez, y al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Dimitri Zaninovich Victoria, e invítese al Director Nacional de Planeación, doctor Luis Fernando Mejía Alzate, al Gobernador de Cundinamarca, doctor Jorge Rey Ángel y al Presidente del Concejo Distrital de Bogotá, doctor Horacio José Serpa Moncada; a un debate de control político sobre las implicaciones de los peajes urbanos y/o cobros por congestión aprobados en los artículos 74 y 133 del Acuerdo número 645 de 2016 del Concejo Distrital de Bogotá y que la Alcaldía Mayor planea instalar en algunas vías principales de la ciudad.

Sesión que deberá ser transmitida en directo por el Canal Institucional.

Se anexan cuestionarios presentados por la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal.

Presentada por los honorables Senadores Maritza Martínez Aristizábal, Ernesto Macías Tovar y Manuel Guillermo Mora Jaramillo, fue aprobada por la Comisión en sesión del día martes 26 de septiembre de 2017.

#### **PROPOSICIÓN NÚMERO 36 DE 2018 ADITIVA A LA NÚMERO 24 DE 2017**

Adiciónese a la Proposición número 24 de 2017, con ocasión del colapso del puente de Chirajara y otros problemas técnicos que viene presentando la vía Bogotá – Villavicencio, que afectan la región de la Orinoquia.

#### **Cuestionario presentado por la Senadora Maritza Martínez Aristizábal**

##### **Para el Ministerio de Transporte**

1. Remita las estadísticas del Tráfico Diario Promedio del corredor vial Bogotá-Villavicencio para el lapso 2005-2018. Desagregue para cada año y por tipo de vehículo.
2. Remita las estadísticas del recaudo de los peajes del corredor vial Bogotá – Villavicencio en el periodo 2005-2018, desagregando para cada año, caseta de peaje y por tipo de vehículo.
3. Remita la serie estadística de carga (expresada en toneladas), pasajeros y demás bienes y servicios que transitan por este corredor vial en el lapso 2005- 2018.
4. Con ocasión del colapso del puente atirantado en la vía Bogotá – Villavicencio el pasado 15 de

enero, ¿El Ministerio de Transporte tenía conocimiento de posibles fallas en esa estructura? Si es así, remita los informes generados que daban cuenta de esa situación y las acciones que emprendió el Ministerio para prevenir el suceso.

5. Explique las razones técnicas que justificaron el cierre temporal de la vía Bogotá – Villavicencio, con ocasión del desplome del puente Chirajara. Remita los actos administrativos que ordenaron el cierre de la vía y la posterior reapertura.
6. Remita las comunicaciones dirigidas a la ANI y a la concesionaria encargada del tramo Chirajara-Fundadores, con ocasión del desplome del puente atirantado. De igual forma, remita las respuestas dadas por estas entidades.
7. Remita la serie estadística de las inversiones gubernamentales en materia de infraestructura terrestre, fluvial, aérea y alternativas, financiadas con cargo al Presupuesto General de la Nación, Transferencias y demás fuentes para el lapso 2005-2018. Desagregue para cada año por departamento.
8. Remita el inventario de vías primarias, secundarias y terciarias del país y desagregue para cada departamento.

##### **Para la Agencia Nacional de Infraestructura**

1. Remita el contrato de concesión número 494 de 1994 y explique las características de los tres tramos que integran el corredor vial, señalando sus características, valor, nivel de ejecución y empresa ejecutora.
2. Relacione la totalidad de las obras civiles que integran el corredor vial Bogotá – Villavicencio, remita los contratos que han habilitado la concesión de dichos proyectos, especificando su estado actual y características (en construcción, entregado, suspendido).
3. Señale el nivel de ejecución y cumplimiento de las obligaciones de los contratos de obra y de concesión realizados en la vía Bogotá – Villavicencio. Remita informe desagregado de cada uno de los contratos y el estado actual en que se encuentra la ejecución del proyecto.
4. Explique la gestión y participación que ha tenido la Agencia en la supervisión de la ejecución de la obra del puente del sector Chirajara-Fundadores de la vía Bogotá – Villavicencio.
5. Informe cuáles fueron las acciones de apoyo que prestó la Agencia a la Concesionaria Coviandina en la ejecución de las obras que hacen parte del sector Chirajara - Fundadores.
6. Señale si la Agencia tuvo información de los riesgos estructurales que presentaba la obra del puente en el sector Chirajara – Fundadores. En caso de ser positiva la respuesta, remita reporte

de las acciones que emprendieron para superarlos.

7. Remita informe de los decesos, heridos y pérdidas económicas ocasionadas por la tragedia ocurrida el 15 de enero con el desplome del puente en el sector Chirajara.
8. Remita los informes de auditoría de la concesión para los tramos I, II y III de la vía Bogotá- Villavicencio de junio de 2017 y diciembre de 2017 y los que se hayan presentado en lo corrido del presente año.
9. En materia de responsabilidad civil, administrativa y penal, informe las gestiones adelantadas por la Agencia para establecer los responsables de los errores cometidos en la ejecución de la obra y que produjeron tan infortunado suceso.
10. Remita las comunicaciones dirigidas a la concesionaria encargada del tramo Chirajara-Fundadores, con ocasión del desplome del puente. Atirantado el pasado 15 de enero. De igual forma, remita las respuestas dadas por la firma.
11. Remita los informes y resultados de estudios que se han contratado para determinar las causas del desplome del puente atirantado de Chirajara el pasado 15 de enero.
12. Señale las acciones y obras proyectadas por la concesionaria en el marco del contrato de concesión para continuar avanzando con el proyecto global del tramo Chirajara –Fundadores. Explique el tiempo de retraso y demás implicaciones que conlleva la caída del puente colgante de Chirajara.

Presentada por la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, fue aprobada por la Comisión en sesión del día miércoles 21 de marzo de 2018.

#### IV

#### **Anuncio de proyectos para discusión y votación**

**(artículo 8° Acto Legislativo número 01 de 2003)**

#### V

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

-Leído el Orden del Día, la señora Secretaria informa que se encuentra presente en el recinto el señor Ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez.

**-La señora Vicepresidenta de la Comisión, Senadora Daira Galvis Méndez, señala:**

Bueno, dado que hay quórum deliberatorio, damos comienzo al debate. Le damos el uso de la palabra entonces a la Senadora citante Maritza Martínez quien convocó al debate de control político sobre el colapso del puente Chirajara y otros problemas técnicos que viene presentando la vía Bogotá – Villavicencio, que afectan la región

de la Orinoquia de acuerdo con la Proposición número 36 de 2018 Aditiva a la número 24 de 2017, por 40 minutos y luego tendrán el uso de la palabra los Senadores que vienen inscritos por 20 minutos, el primer inscrito es el señor Ernesto Macías de Centro Democrático.

**-En uso de la palabra, la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal, expresa:**

Un saludo para los colegas, para los medios que nos acompañan, para el señor Ministro de Transporte, Germán Cardona, muchas gracias, siempre tan puntual en su asistencia, al doctor Luis Fernando Mejía, Vicepresidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, a los señores alcaldes de Chipaque y de Quetame que hacen presencia hoy también y para quienes esperamos se concedan unos minutos para que puedan también contarnos otra problemática que presenta esta vía.

**-Apoyándose en diapositivas- la Senadora Maritza Martínez, inicia su exposición diciendo:**

Este debate de control político básicamente pretende hacer un nuevo requerimiento a las autoridades del sector transporte, queremos respuestas concretas, oficiales, sobre por qué una vía que ha recibido inversiones billonarias realmente muy importantes, viene presentando una serie de fallas técnicas pero no de cualquier magnitud, que son verdaderamente preocupantes porque no solo ponen en riesgo la conectividad de toda una región con el resto del país, no solo afectan la competitividad, la posibilidad de crecimiento económico de esta región de la Orinoquia o la región Llanos sino que adicionalmente ha tenido un costo en vidas humanas que es lamentable; entonces hoy más que un debate teórico como los que generalmente adelantamos acá en la Comisión, donde se plantean temas realmente relevantes, importantes, pero no se logra avanzar en las soluciones, yo hoy sí quisiera que este debate no quede en letra muerta porque de esto está dependiendo la seguridad de más de 10.000 usuarios diarios que tiene esta vía, además de las comunidades que están ubicadas, que son aledañas, al corredor vial Villavicencio – Bogotá.

Vamos a desarrollar esta agenda donde explicaremos en qué consisten los contratos que rigen actualmente la concesión o las concesiones que se presentan en el corredor, las problemáticas graves, las principales que venimos padeciendo los usuarios de esta vía y las consecuencias que ellas generan, un tema, un capítulo especial de peajes, y unas conclusiones que esperamos de verdad se conviertan en una hoja de ruta para avanzar en el mejoramiento de las condiciones de la vía.

Las obras que actualmente se adelantan, o que se adelantaron hasta el 2010 obedecieron a un contrato de concesión el número 444 del 94, que se firmó el 2 de agosto, entre Invías y Coviandes Sociedad Concesionaria Vial de los Andes, un valor inicial cercano a 80.000 millones de pesos, el plazo

inicial para la ejecución y el cumplimiento fue de 192 meses es decir 16 años que se cumplieron en agosto del 2010, este Contrato 444 es de los denominados de primera generación, concesiones de primera generación, que se celebraron entre 1993 y 1996, aunque era un poco atípico dentro de los mismos contratos, dentro de las mismas concesiones de primera generación porque no solo se suscribió para desarrollar labores de rehabilitación y ampliación de la calzada existente entre Cáqueza y Villavicencio, que eso era lo típico que ocurría con este tipo de contratos, sino que adicionalmente incluía la construcción de una vía nueva entre Bogotá y Cáqueza. En Colombia hemos presenciado 4 generaciones de concesiones y esta primera generación de ellas básicamente contenía unas condiciones bastante beneficiosas, benéficas para las concesionarias y con una carga muy alta para el INCO que era el ente rector en ese momento, porque el Estado asumía prácticamente todos los riesgos, el riesgo por tráfico si se disminuía el tráfico promedio entonces el Estado tenía que pagar esa disminución a la concesionaria; la gestión predial, el licenciamiento ambiental, la fuerza mayor no asegurada, todo corría por cuenta del Estado; además los diseños con que se daba la contratación y se iniciaban las obras eran bastante insipientes y eso ocasionaba que en el transcurso de la ejecución de los contratos se presentaran muchísimos siniestros y se variaran sustancialmente las condiciones del contrato, por ejemplo, este contrato de concesión 444 ha tenido o tuvo 60 reformas durante su ejecución.

El contrato anterior sufrió, o se suscribió un adicional en el año 2010, es decir cuando se concluyó, cuando iba a concluir el contrato inicial llegó este adicional 01 de 2010 que se suscribió el 22 de enero de ese año entre INCO y Coviandes, básicamente su objeto era la construcción de la doble calzada o mejor de una segunda calzada en el tramo 2 de la vía que va entre El Tablón que corresponde al municipio de Cáqueza y Chirajara que corresponde al municipio de Guayabetal, pero además incluía en la operación y mantenimiento de 45 un poco más de 45 kilómetros de la nueva calzada la construcción y operación de unas obras que no habían sido realizadas por Invías; además incluía un tramo de construcción, operación y mantenimiento en el sector que va de Puente Quetame a Caño Seco y también un mejoramiento de las condiciones de la antigua vía de acceso a Villavicencio; el valor de esta adición fue de más de 1.8 billones de pesos, y el plazo estimado de entrega de las obras en diciembre de 2017, pero el contrato seguirá vigente hasta el año 2023, nosotros estuvimos revisando un poco porque no es normal que un contrato inicial tenga un valor de 80.000 millones y el adicional de 1.8 billones, sin embargo, encontramos que la normatividad que regía en la época lo permitía, pero que esta hoy ya no existe, ya fue derogada desde el año 2012; este adicional es el que incluye la construcción de la doble calzada, que como mencioné va de El Tablón

hasta Chirajara y es donde está ubicado el puente atirantado de Chirajara que colapsó recientemente y que generó tantas pérdidas en vidas humanas y también en detrimento económico para la región.

El tercer contrato de concesión que rige esta vía es el 05 de 2015, es una asociación público-privada, cuyo alcance es la construcción de la segunda calzada del tramo 3 es decir, entre Chirajara que es donde culmina el tramo 2, entre Chirajara y el Parque Fundadores de Villavicencio, tiene 22.6 kilómetros de longitud y consta de 6 unidades funcionales, la primera se debe entregar en septiembre de 2019 y la última en marzo de 2022 es decir que el plazo para la entrega total de las obras va hasta marzo de 2022 pero el contrato continúa hasta el año 2054; su costo por estos 22.6 kilómetros más de 5 billones de pesos, a precios de 2013, es decir pues eso incrementa sustancialmente su valor a precio de 2018.

Este es el esquema general de la vía al Llano, es en resumen son 3 tramos, este es un corredor de 85 kilómetros que parte de Bogotá, pasa por 4 municipios de Cundinamarca en su orden son: Chipaque, Cáqueza, Quetame, Guayabetal, y llega a Villavicencio, estos 3 tramos, el tramo 1 está entre Bogotá y El Tablón en Cáqueza, tiene una extensión de cerca de 22 kilómetros, 26 kilómetros, pero tristemente no tiene aún ni estudios, ni diseños, a pesar de que actualmente constituye un gran cuello de botella en la movilidad de esta vía; yo le voy a recordar, ministro, que hace poco o hace unos meses, como en noviembre del año pasado, vimos unas declaraciones que siempre esperamos que la obra se hubiera realizado, pero aunque sea contar con los estudios y diseños y acá usted mencionaba que estos quedarían listos antes de que termine el Gobierno, ojalá, porque eso por lo menos permitiría tener la ilusión de verlos ejecutados en un próximo gobierno. El tramo 2, va entre El Tablón en Cáqueza y Chirajara en Guayabetal, es el que acabamos de mencionar, son más de 26 kilómetros, es una construcción de doble calzada a cargo de Coviandes y es el contrato adicional 01 de 2010; y el tramo 3, esta consta de 22 kilómetros entre Chirajara y Villavicencio, su concesionario es Coviandina.

Yo siempre he considerado importante resaltar ante esta Comisión y ante el país que esta no es una vía secundaria, es una vía realmente importante, fundamental, con decirle que esto es lo que conecta a Bogotá, a Bogotá con media Colombia, que está ubicada en los Llanos Orientales en la región de la Orinoquía, única vía que permite esta conectividad, única, porque ahora veremos que las vías alternas, las vías que el Gobierno llama alternas pues de ninguna manera pueden catalogarse como tales; esta es la única vía existente para comunicar la región de los Llanos, la región de la Orinoquía, que incluye los departamentos de Meta, Guaviare, Vichada, la zona sur de Casanare, porque ellos tienen una vía alterna o una vía que los comunica a través de Boyacá con Bogotá, pero

la zona sur utiliza esta vía al Llano, y Arauca por supuesto, que también hace parte de esta región de la Orinoquia, pero además yo resalté con un color naranja la franja que se denomina Altillanura, el país, yo no sé cuántos discursos ha oído sobre el tema de la Altillanura, sobre el desarrollo de la Altillanura y bueno, la verdad es que poco se concretó al respecto, sigue siendo una zona o una región, una subregión muy importante con la posibilidad de ampliar la frontera agrícola del país, en más de 4 millones de hectáreas y que sin embargo hoy, pues, ni la vía al Vichada, ni la vía de Puerto Gaitán a Puente Arimena, ni ningún avance que permita reconocer algún desarrollo vial en esta zona de país; toda esta región solo tiene para comunicarse con Bogotá y el resto del país la vía al Llano, de la que estamos hablando.

¿Qué circula por esta vía? también hemos sido insistentes en decirle al país que por esta vía circula buena parte de los alimentos, pero además circula lo que le permite el desarrollo a Colombia, circula el petróleo de los colombianos o con el que el Gobierno adelanta las obras para el país, y buena parte circula porque lo que no va por oleoducto va por esta vía Bogotá – Villavicencio; esta región que les mostraba ahora en el mapa tiene, cuenta con la mayor extensión nacional de área sembrada en caucho; es primer productor de aceite de palma del país, cada semana por esta vía circulan 14.000 toneladas de aceite de palma; el 80% de la producción nacional de soya está en esta área, 70% de la producción de arroz secano mecanizado, esta región del país, la Orinoquia, los Llanos, es productora, es la primera productora de alevinos del país, 80 millones de toneladas y el 30% de la producción piscícola también del país, se producen allí más de 2 millones y medio de aves para consumo humano; grandes productores de guayaba, cítricos, papaya, maracuyá, plátano, el 21% del inventario bovino del país está en la Orinoquia, de allí 600 toneladas semanales se transportan para surtir a Bogotá el 70% de ese ganado va para allí; 12.000 toneladas semanales de carne de cerdo circulan también para surtir a Bogotá, y lo que les mencionaba ahora, esta región produce el 73% de la oferta nacional de petróleo, imagínense la dimensión, la importancia, y tiene un crecimiento importante en materia turística, pero muy importante, que depende ciento por ciento de la vía; se ha hecho un gran esfuerzo para avanzar en este tema turístico pero cualquier esfuerzo en ese sentido requiere de la confianza de los turistas, de los usuarios de la vía, en la cual se ha visto resquebrajada en los últimos tiempos como ahora mostraremos.

En este capítulo quiero abordar unos temas puntuales que se están convirtiendo en un gran problema para la vía al Llano y para los usuarios y que han generado consecuencias bastantes graves, vamos a hablar por supuesto del puente atirantado de Chirajara, del puente Caridad, del túnel Buenavista 2, del túnel Quebrada Blanca 2,

de los maletines de Quebrada Blanca, de la vía antigua a Villavicencio, y de los problemas que presenta la concesionaria con las comunidades del sector.

Hoy convocamos con ocasión de este hecho, un lamentable error condujo a que ocurriera esta tragedia que pudo ser mayor, realmente la hora impidió que fuera, que los muertos se contaran por decenas, porque el colapso se dio a la hora del almuerzo donde prácticamente todos los operarios de una sección estaban de la sección precisamente que colapsó estaban en su hora de almuerzo mientras que la que no colapsó tenía 135 operarios en ese momento, el diseño de este puente atirantado está conformado por 2 columnas o pilones de 110 metros de altura cada uno que constituyen la base de toda la estructura, sosteniendo las calzadas con 26 tirantes o tensores, que menciona el Ministro cuando ha dado las declaraciones, que son cuerdas de acero, estas 26 cuerdas de acero hacia el exterior y 38 hacia el interior de las columnas, tiene 268 metros de alto y 446 metros de largo; yo no he podido establecer el valor de esta obra puntualmente, creemos que es un valor que se aproxima a 300.000 millones de pesos, pero seguramente el ministro nos podrá aclarar esta cifra; la pila B es la que colapsó allí había 22 operarios como les mencionaba ahora, y la pila A que sigue en pie contaba con 135 y sigue en pie en buena parte, gracias a esa grúa naranja que vemos en la fotografía que es la que la está sosteniendo.

Esta obra aparentemente maravillosa, reconocida así porque en el año 2010 tal vez, este tramo 2 de la vía Bogotá – Villavicencio, recibió el premio nacional de ingeniería, no por el puente, pero el puente era una de las obras que se destacaban para este reconocimiento, realmente era muy importante porque iba a ser el puente atirantado más largo del país, pero lo increíble es que esta obra pasó por las manos de un diseñador que era la firma Área Ingenieros Consultores SAS, de un constructor que era Gisaico S.A., e Istmo S.A., subcontratistas constructores de la obra, pasó por las manos de un interventor que era el Consorcio Interconcesiones y por las manos de la ANI, porque la ANI no puede soslayar el hecho de que le corresponde dentro de sus funciones la supervisión de las obras como guardianas del interés público en estas concesiones, así lo dice el artículo 14 numeral 15 del Decreto número 4165, pasó por las manos de los más grandes expertos de este país, de las autoridades de este país y sin embargo el 15 de enero colapsó, se desplomó ante los ojos de todos, 10 personas murieron y digo 10, porque 9 operarios que estaban allí en la columna que se derrumbó fallecieron en estos hechos, pero una persona más falleció, tomando la vía alterna que señaló el Gobierno para poder llegar a Bogotá, porque la vía alterna presentaba condiciones bastante lamentables también; es un precio supremamente elevado, por eso he

insistido tanto, Ministro, en la importancia de tener información oficial y responsables, un señalamiento de los responsables, si ustedes revisan todas las declaraciones que han presentado los distintos actores, van a encontrar que hoy no sabemos qué ocurrió, realmente no tenemos ni idea qué ocurrió, hay 4 hipótesis, pero seguimos sin un pronunciamiento oficial que nos diga ocurrió esto y la falla estuvo a cargo de esta empresa o de esta firma.

Acá están los principales argumentos que se han dado para explicar el colapso, el interventor general de esta obra es el Consorcio Interconcesiones que contrató a la firma Mexpresa una firma internacional y que señalan que la causa es un error de diseño, sin embargo a mí me llama tanto la atención de que el interventor o sea el Consorcio Interconcesiones se exculpa, elude su responsabilidad diciendo que cuando asumió las labores de la interventoría ya habían sido aprobados los diseños, yo no sé, una interventoría si simplemente es monitorear o si es a fondo visitar, revisar, hacerle pruebas a las obras que van avanzando porque decir que llegó cuando ya estaba el diseño aprobado y que no tienen ninguna responsabilidad a pesar de que acompañó durante meses la construcción de la obra es bastante asombroso por lo menos; Coviandes, Coviandes si nosotros vemos lo que ha dicho es que contrató una firma internacional también muy destacada, pero no existe un informe final que explique qué pasó, es decir Coviandes aún no ha establecido tampoco su responsabilidad con la firma que escogió para los diseños y para la construcción porque todo esto es subcontratado; el diseñador, Área Ingenieros Consultores, dicen que de ninguna manera se trata de un error de diseño, dice que el puente colapsó por la baja calidad de los materiales y que esto hizo que se presentaran fallas en la construcción, lo que ha venido pidiendo es que no se vaya a demoler la sección que aún está en pie que porque ella es la única que va a dar la respuesta de lo que realmente ocurrió, también quisiéramos saber porque yo sé hemos visto anuncios por parte del Gobierno de que será demolida en una fecha próxima sección; sin embargo el diseñador dice que en caso de demolerse se perderá cualquier posibilidad de conocer las reales fallas que presentó la construcción y no el diseño.

Yo quiero llegar hasta ahí con el tema del puente Chirajara porque como todos son interrogantes, lo que queremos es respuestas oficiales, puntuales, para poder avanzar en las soluciones, en conocer los costos, y la manera en que va a ser afectada la construcción de la vía con ocasión o el cronograma de construcción de la vía con ocasión de la caída de ese puente.

El Puente Caridad, este es un puente que está ubicado a 600 metros del puente Chirajara en el kilómetro 63 más 810 de la vía Bogotá – Villavicencio, tiene 290 metros de longitud, fue construido por Invías, pero se encuentra a cargo

de la concesión, pongamos el video a ver si logramos. Pasa Video.

Bueno, si observamos cuál es la discusión en este puente Caridad es que no hay 14.000 millones de pesos, todos reconocen que se está presentando un problema grave de desplazamiento, dice la ANI que son 18 centímetros, sin embargo el presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, el doctor Argelino Durán ha venido manifestando que este desplazamiento, esta dilatación ya va en 30 centímetros, lo que quisiéramos saber es porque ni los monitores, ni la observación permanente del puente es lo que se necesita, se necesitan la reparación, básicamente es la reparación, repotenciar el puente como dice el doctor Dimitri Zaninovich cuesta 14.000, yo creo que lo que hay que hacer señor ministro y esperamos que ojalá salga de acá una respuesta positiva es hacer esa inversión, que es urgente para que no corramos riesgos los usuarios de esta vía.

El otro tema que queremos mencionar es el Túnel Buenavista 2, este es un túnel que tampoco está en uso igual que Chirajara, son obras que están en ejecución y que está proyectado en 4.5 kilómetros, lo construye Coviandina, hace parte del tramo 3 que va desde Chirajara a Villavicencio, ¿qué pasó con este túnel?, pues que también colapsó, tuvo problemas que realmente, públicamente no se conocieron, yo me imagino que fueron reportados a las autoridades como es la ANI y por parte de la interventoría y quisiéramos preguntarle eso de manera específica al doctor Mejía porque según los medios de comunicación esta información se ocultó y reviste gravedad porque puede afectar a quienes están participando en la construcción y posteriormente a los usuarios si lo que ocurre es una falla técnica en la construcción, vamos al video. Pasa Video.

Bueno, lo que quería también mostrarles acá es que una de las razones que se esgrime es que son las condiciones geológicas del terreno; sin embargo, pues cuando se hace el diseño por supuesto debe partir del conocimiento de la zona, de las características de esta cordillera que pretende atravesar este túnel y al final termina siendo más una falla de construcción que una falla atribuible a unas condiciones geológicas.

Ahora vamos a ver el Túnel Quebradablanca 2, el último informe de la interventoría menciona que el segundo túnel de Quebradablanca en el sentido Bogotá – Villavicencio, se deben tomar acciones preventivas inmediatas porque las características de ser un túnel en piedra sin revestimiento y con unas filtraciones permanentes de agua propician que se formen cuñas o lozas que se puedan desprender sobre los usuarios, yo en esta, sobre este tema sí quiero expresar pues que estoy totalmente inconforme con la respuesta que recibí por parte de la ANI porque evidencia que no se han tomado medidas al respecto, tenemos video. Pasa Video.

¿Por qué la inconformidad? porque sin duda alguna lo que la interventoría le está pidiendo a la ANI son acciones inmediatas para prevenir la caída de lozas sobre los vehículos que están utilizando el túnel, no está pidiendo un revestimiento porque existe esta clase de túneles que son en el material rocoso y no necesariamente ofrecen un riesgo, sin embargo, la respuesta que nos envió la ANI es que en el 2012 ya habían adoptado medidas al respecto y las medidas a las que hace referencia de ninguna manera abordaban esta problemática, esas medidas del 2012 fueron adelantadas como consecuencia de un debate que adelantamos acá, en la Comisión Quinta, donde le mostramos unos problemas de movilidad que surgían con ocasión de unos andenes internos de estos túneles que no permitían el tráfico, el tránsito simultáneo de vehículos de gran dimensión por ellos y que entonces generaban trancones permanentes y logramos que se destinaran unos recursos por parte de la Ministra, de ese entonces, Cecilia Álvarez, para retirar los andenes y perfilar los túneles para ampliarlos, pero a esta, eso fue en el 2012, este requerimiento es reciente, es del año 2017, y sobre él no ha existido ningún adelanto sobre las obras que de inmediato solicita el interventor se realicen en este punto.

Esto es un tema que es bastante vistoso porque esta obra ha recibido inversiones billonarias para mejorar la movilidad, el tiempo de recorrido, y en una franja de 2 kilómetros donde finalmente ya tenemos en uso la doble calzada pues simplemente se tomó la decisión hace mucho tiempo de instalar estos maletines que ustedes ven allí para obstruir, para no utilizar, no hacer uso de 2 de los 3 carriles, es decir pagamos unos recursos inmensos, unos peajes, para mejorar la movilidad, para mejorar también las condiciones del desplazamiento en tiempo y seguridad, y lo que logramos es que se inhabiliten como ustedes pueden ver allí durante una parte importante de la vía, de la calzada, 2 de los 3 tramos, 2 de los 3 carriles que se han habilitado, que se han construido, esa fue una decisión de Coviandes y también de manera puntual le quiero solicitar señor ministro que nos expliquen si apenas se puede desplazar a 30 kilómetros como lo establece esa señal de tránsito que ustedes van viendo allí en una zona, en una franja de 3 carriles y lo limitan a 1, ¿qué pasó allí?, también hay un problema de diseño ¿o una inclinación inadecuada?, porque pues entendemos que el sentido de todas estas obras es ampliar la posibilidad y no restringirla y disminuir los niveles de velocidad en este tramo.

Un problema que ha sido recurrente, ha sido la afectación a las comunidades, pero problemas supremamente graves, yo acá tengo un resumen de los debates que hemos adelantado en esta Comisión sobre los abusos frente a las comunidades por parte de la concesionaria, hemos visto problemas en el precio, en los avalúos de los predios que adquiere la concesionaria, casas que fueron compradas

en su momento a 3 millones de pesos, pues que obviamente no podían tener ese valor sino que era superior, pero eso era lo que les pagaban a sus propietarios o que se les exigía la escritura de la casa y no se les reconocía su condición de poseedores o que se cerraba el acceso a predios, se cerraban negocios, y esto generó muchísimas confrontaciones con la concesionaria, pero yo quiero hacer mención a las más recientes, a unas que son realmente dolorosas, porque la última ocurrió hace apenas un par de meses, en febrero de 2018, no hay puente peatonal que permita a las comunidades poder entrar a sus veredas, poder pasar la vía en condiciones seguras, no existen, y esto ha generado, por ejemplo, en febrero del 2018, un adulto mayor falleció allí en plena vía, no tenía cómo cruzar, no tienen cómo hacerlo en condiciones seguras, esto ocurrió en Chipaque, allí la comunidad ha salido a protestar, allí vemos la noticia registrada en medios nacionales porque no se les ha querido construir el puente sobre la glorieta de entrada al municipio, que permita a los peatones cruzar la vía. Acá está el alcalde, ahora oiremos su versión de lo que viene ocurriendo.

En Quetame, el otro municipio que queda también en este sector, 2 muertes hace poco, más de un año don Ángel María Guevara, doña María Inés Rey, no pudieron cruzar la vía en condiciones seguras, obviamente allí quedaron sus cuerpos, ellos vienen solicitando la construcción de accesos peatonales en el sector de la entrada a las veredas Soya, un puente peatonal en el sector Puente Navalsa, puente peatonal y sendero de entrada a las veredas la Estaqueca y un puente peatonal en el sector Oro Perdido para la vereda Chilcal Bajo, recordemos que en Quetame, prácticamente, hay 2 casetas de peajes y, pues, están realmente aislados porque sus habitantes no tienen cómo acceder, pasar la vía en condiciones medianamente seguras; yo personalmente acompaño a estas comunidades en estos plantones, porque es una inversión mínima frente a las vidas humanas que estaremos salvando con estos puentes peatonales.

Esta es la vía antigua Bogotá – Villavicencio, son 16 kilómetros que no quedaron incluidos, en la concesión inicialmente si lo estaban, pero actualmente su mantenimiento está a cargo de Invías, cruza por un corregimiento, el Corregimiento 2 de Buenavista va desde Pipiral a Villavicencio y atraviesa toda la Comuna 1, todos los barrios de la Comuna 1, por allí transitan diariamente cerca de 500 vehículos de carga pesada, porque fue decisión de la concesionaria y el sector transporte, no enviar estos vehículos pesados por los túneles ¿por qué razón?, porque su carga es peligrosa, ellos transportan petróleo, nafta, gas, y no permiten que vayan por el túnel sino que los mandan por esta ruta que atraviesa todas estas comunidades; tiene unos problemas de manejo de agua terribles, la accidentalidad, las condiciones son realmente precarias, sobre este punto también quiero solicitarle, señor ministro,

que se tomen las medidas para un adecuado mantenimiento de esta ruta, de esta zona, porque allí son miles los habitantes que están resultando afectados, y que de esta manera se disminuyan las condiciones de los índices de accidentalidad y se mejoren las condiciones de calidad de vida para los habitantes; ya no vamos a seguir insistiendo en que estos vehículos puedan transitar por el túnel de Buenavista, porque, bueno, ya no se hicieron las obras, las adaptaciones a la ventilación, pero sí, no abandonemos a esta población que durante todos estos años han sido víctimas de las condiciones que ofrece la vía, lamentables como podemos observar.

A raíz de que se cayó el puente de Chirajara el 15 de enero, el ministerio y la ANI tomaron la medida de cerrar de manera indefinida la vía Bogotá – Villavicencio, usted sabe, ministro, que yo, inmediatamente y todo el sector productivo o político, social, intentó comunicarse con el ministerio, con las autoridades a que nos dijeran cómo era posible que sin mediar ninguna discusión, diálogo, mesa de trabajo, informe técnico, algo, que tuviera en cuenta las autoridades locales se tomó esa decisión, son 10.000 vehículos que diariamente circulan por allí, 10.000 vehículos que llevan lo que ya les comenté que transitan por la vía, alimentos, petróleo, turismo hacia la región, pero también por esa vía circulan los enfermos que no pueden recibir una atención adecuada con la precaria red hospitalaria que tenemos en la región; por esa vía también circula los desechos de los municipios porque se depositan en el relleno de Villavicencio, no es cualquier decisión, y la verdad nosotros la consideramos inconulta, improvisada, y entendemos que con ella se buscaba que el concesionario se apersonara de su responsabilidad, pero no a costa de toda una región que vio cómo en 2 días de cierre se presentaron pérdidas millonarias; en el sector agropecuario, los incrementos en los costos del transporte como lo denunció la SAC, la Sociedad de Agricultores de Colombia, en el sector transporte hubo un pronunciamiento inmediato de Colfecar que dijo que este cierre generaba un aumento importante en los costos del transporte de todos los productos más de 200 tractomulas que circulaban, que circulan diariamente, y tuvieron pérdidas por cerca de 322 millones de pesos diarios; el transporte de pasajeros, el pasaje con el solo anuncio en estos 2 días pasó de 25.000, entre 25 y 27.000 cuesta el cupo para desplazarse de Villavicencio a Bogotá, inmediatamente se incrementó a 50.000, esto en una economía familiar pesa y esto realmente tuvo serias consecuencias; para el sector turismo, el día del anuncio se cancelaron el 90% de las reservas que existían para el sector hotelero en los próximos 3 meses, claro, cuando se reabrió y se emprendió se le imploró que generaran la información real para los usuarios, que restablecieran la confianza de los turistas, en estos desplazamientos mejoraron las cifras, pero sin duda alguna, yo le quiero insistir, ministro, en que alguien tiene que pagar los 2

días de cierre y los costos son bastante elevados y a hoy nadie sabe a quién dirigirse, porque no se ve un ánimo de reconocerle ni a los productores agropecuarios, ni al sector servicios, al sector turismo, nadie quiere reconocer las pérdidas que ocasionaron esos 2 días.

El Ministerio dijo que la vía quedaba cerrada indefinidamente y que para eso los vehículos livianos que querían ir a Bogotá, de Villavicencio a Bogotá, o de la media Colombia a Bogotá, podían utilizar una vía alterna y los vehículos de carga otra vía alterna, estas son las vías que señaló el ministerio, para los vehículos livianos el recorrido comprende Bogotá – El Sisga - Guateque – San Luis de Gaceno – El Secreto – Aguazul – Restrepo – Villavicencio; la vía Bogotá – Villavicencio tiene una extensión de 85 kilómetros, esta ruta alterna tiene 350 kilómetros, se hace en 10 horas, pero no solo eso, ahora veremos las condiciones que presenta; y para los vehículos de carga, pues, aún más dramático, debía tomar el recorrido: Bogotá – Tunja – Sogamoso – Pajarito – Aguazul – Villanueva – Restrepo – Villavicencio, con una extensión de 567 kilómetros y su tiempo de recorrido promedio es de 15 horas; el Gobernador de Boyacá cuando leyó el comunicado que expidió el ministerio, por supuesto, puso el grito en el cielo, y dijo que realmente él no veía, porque estas 2 rutas pasan por Boyacá, que él no veía ni condiciones de seguridad, ni condiciones técnicas para circular por ellas los 10.000 vehículos que diariamente transitaban por la vía Bogotá – Villavicencio.

Yo por eso le quiero decir que para reemplazar la vía al Llano no existen vías alternas, estas tales vías alternas no son, no lo son, porque no son una alternativa para los usuarios en términos de tiempo y de seguridad, el primer vehículo que la tomó terminó en esto, en una muerte, porque esta vía presenta, aunque está concesionada presenta un estado lamentable, están atrasadas las obras que se están realizando, bueno, si yo le mencionara acá toda la problemática, pero la gran conclusión es que es una vía que está totalmente cruda y que no ofrecía las condiciones de seguridad y de movilidad; allí se inició el contrato 09 del 10 de julio de 2015 entre la Concesión del Sisga y la ANI, que inició obras en 2016, pero que están avanzando realmente estos 137.000 kilómetros, 137 kilómetros, perdón, que componen la vía están avanzando de manera muy lenta, están adelantando obras que mejoran el trazado pero no tienen la capacidad para atender el flujo vehicular que le mencionaba de 10.000 vehículos diarios, tienen 15 túneles poco iluminados, estrechos, no tienen señalización, la mayor parte no está pavimentada y bueno tiene una serie de peajes, el de Andes que cuesta 8.400, el del Roble 7.800, Machetá 8.200; y en cuanto a la otra ruta que es de casi 600 kilómetros pues, por supuesto, no es una posibilidad real de ser utilizada como vía alterna.



Y ahora, vamos ya concluyendo con este tema, tal vez uno de los que más le duele a los llaneros, le ofende más que doler, no por el pago, sino por la dinámica económica que tiene esta vía, siguiente; si ustedes ven ese es el cuadro que muestra los 10 recorridos más caros de todo el país, lo encabeza, por supuesto, la vía Bogotá – Villavicencio, son las 10 vías con los peajes más caros de todo el país; ¿cómo se determina esto?, pues simplemente se toma el valor total de los peajes que se pagan por el recorrido y se tiene en cuenta la extensión de ese recorrido, esto nos da que si usted quiere ir a Villavicencio por esta vía tiene que pagar 435 pesos por cada kilómetro, la más alta de todo el país, y vean la diferencia sustancial con las siguientes 9, pero no solo eso, tenemos 3 records, este es el primero: la vía Bogotá – Villavicencio tiene el recorrido más caro de todo el país; el segundo record: la región de los Llanos, tiene 3 de las 5 vías más costosas de todo el país, tenemos Bogotá – Villavicencio, tenemos Bogotá – Villavicencio – Granada, que es la segunda más cara de todo el país, y tenemos Bogotá – Villavicencio – Puerto López – Puerto Gaitán, entre las 5 más caras, ahí están 3 que afectan de manera directa a la región de los Llanos; y el tercer record: tenemos las 3 casetas de peajes más caras o sea dentro de las 10 más caras de todo el país 3 afectan de manera directa a los desplazamientos hasta el Llano o dentro del Llano, la primera: el peaje Pipiral es el peaje más caro del país con tarifa plena de 16.100 pesos, la quinta tarifa más cara de un peaje en el país es La Libertad en Villavicencio con 12.300 y la otra que ocupa el noveno lugar es Chipaque, Cundinamarca con la caseta El Boquerón con una tarifa plena de 11.500; esto es totalmente injusto, totalmente demostrativo y no quiero caer en un lugar común, pero lo cierto es que el abandono en cuanto a inversión presupuestal por parte de la Nación no solo es histórico, sino que es fácilmente demostrable con este tipo de cuadros que muestran lo que está ocurriendo en las vías del país.

Estas son las 3 casetas de peajes que existen en la vía Bogotá – Villavicencio, han tenido un incremento de tarifa plena del 76% entre 2005 y 2018, había un compromiso, cuando se anunció que se iba a construir la vía al Llano en el año 94, el compromiso era que el recorrido iba a ser de 90 minutos y lo que se pagaba en peajes se iba a recuperar en ahorro de combustible, menos desgaste y depreciación de los vehículos y de los demás gastos conexos, pues yo tengo que decirle, ministro, que la tarifa plena sí se está cobrando pero que al Llano se le ha incumplido y a los usuarios de la vía se les está incumpliendo de manera abierta, creería yo, que esa solicitud recurrente de revisar las tarifas no debería seguir siendo dejada de lado, sino que en un acto de gallardía y de reconocimiento de un error se deberían revisar porque lo recolectado en el 2005 por la concesionaria fueron 70.000 millones y en el 2017 162.000 millones de pesos, 131% de incremento para la concesionaria y 76% para los

usuarios, esto supera el IPC, esto no obedece a las condiciones que presenta la vía y creemos que es hora de revisarlo. Siguiendo y última. Entonces, yo quiero terminar con estas conclusiones, ministro, y sabe usted del afecto y el reconocimiento a lo que representa como ministro, pero el dolor es muy grande, el dolor, la inconformidad del pueblo llanero con el Gobierno.

La primera conclusión, nosotros insistimos en que se debe recuperar la confianza de los usuarios y que se expida una certificación de calidad y seguridad de las obras que están en esta vía, acá hemos enumerado 4 que ofrecen fallas técnicas, posibles fallas técnicas, o fallas en la construcción o en el diseño y nosotros queremos tener la certeza y que los colombianos la tengan de que toda la vía es segura, todas las obras ejecutadas son seguras.

El segundo: nosotros exigimos, no pedimos, exigimos información oficial sobre las causas de este colapso, no cernir este debate, no dejarlo allí como uno más, sino que surja de allí un señalamiento claro de responsabilidad y con todo lo que de ella se deriva.

El tercero: siempre se ha rechazado la posibilidad de disminuir los peajes, eso afecta la estructuración de los proyectos, es lo que siempre se nos contesta, ¿y quién vela por los derechos de los usuarios?, acá hemos demostrado que los peajes que existen, en la vía no se compadecen con las obras, con la movilidad y con los compromisos, que había asumido el Gobierno nacional desde el año 1994. Estos peajes de tarifa plena son para una obra culminada en un ciento por ciento, por eso creemos que debe revisarse su costo y adecuarlos a los avances reales.

La cuarta conclusión, es que no tenemos vía alterna, y necesitamos una vía alterna y la vía alterna que le sirve al Meta y a todas las derivaciones viales hacia los otros departamentos, no va por Boyacá, va por Cundinamarca, específicamente, por la zona del municipio de Medina, 5 departamentos y medio país no pueden depender de una sola vía, 2 días se cerró y vimos las consecuencias en pérdidas humanas, económicas, confianza, todo.

La quinta conclusión, es que se debe avanzar antes de que termine el Gobierno en dejarnos los estudios y diseños ojalá fase avanzar a fase 3 del tramo 1, de qué nos sirve tener el corredor si llegamos a un cuello de botella allí en Chipaque, allí está construyéndose una perimetral de oriente, pero de ninguna manera suple la necesidad del tramo 1; 7.5 billones de pesos es lo que va a terminar costando estos 2 tramos para que al final encontremos esto, una sola calzada en los siguientes 30 kilómetros para acceder a Bogotá.

**-Finalizada la intervención de la Senadora Maritza Martínez Aristizábal, el honorable Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo, Presidente, señala:**

Vamos a darle la palabra y además como citante nos dirá, en su momento, cuando deseen intervenir

los alcaldes que usted ha traído, para declarar sesión informal, en su momento, vamos a darle la palabra al Senador Macías y posteriormente al Senador Robledo y posteriormente voy a hacer una intervención.

**-En uso de la palabra, el honorable Senador Ernesto Macías Tovar, expone:**

Yo seguramente solo voy a utilizar 10 minuticos, y desde luego con las excusas a la citante, Senadora Maritza Martínez, yo no puedo desaprovechar un debate como este que trata de las vías, ni puedo desaprovechar la presencia del señor Ministro del Transporte y de la ANI, para plantear un tema, ministro, ¿se retiró?, para plantear un tema igualmente crítico que ocurre con mi departamento del Huila, que afecta a un departamento completo, que es el Putumayo, y en gran parte afecta al Caquetá, es decir, está afectado el sur del departamento del Huila, completamente el departamento del Putumayo y en parte el departamento del Caquetá, entonces, me gustaría, señor Presidente, que regrese el señor ministro, porque el tema es bien delicado, hay una afectación muy grave, está bloqueada una vía, ha habido accidentes graves, y me gustaría que, señor Presidente, me gustaría hablar en presencia del señor Ministro, espero un minutico que regrese.

**-El señor Presidente expresa:**

Sí, señor Senador, ya viene el señor ministro, pues aprovechemos con su venia, tenemos dos proposiciones aquí en la mesa para someter a consideración y aprovechamos el tiempo y dejamos declarada la sesión informal para posteriormente 2 alcaldes que van a intervenir, después de los Senadores.

-La doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria de la Comisión, da lectura a las siguientes:

**PROPOSICIÓN**

En ejercicio de la función de control político consagrado en el artículo 6° numeral 3 de la Ley 5ª de 1992, citase al recinto de la Comisión Quinta del Senado de la República, al ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez; director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Dimitri Zaninovich; Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), doctor Carlos Alberto García Montes; a un debate de control político sobre los hechos ocurridos en el sector de Pericongo que comunica a los municipios de Altamira y Timaná y la crisis vial que se presenta en el departamento del Huila, según el cuestionario que se adjunta.

Invítese al gobernador del Departamento del Huila, doctor Carlos Julio González Villa o a quien delegue, a los diputados del departamento del Huila; y al ingeniero Juan Carlos Restrepo Mejía, Gerente General de la Concesionaria

Aliados para el Progreso S.A.S., Presentada por el Senador Ernesto Macías Tovar.

**PROPOSICIÓN**

Solicitamos se autorice a los miembros de la Comisión para asistir al Congreso Nacional de Minería, Innovación, Competitividad y Desarrollo, organizado por la Asociación Colombiana de Minería, que se llevará a cabo los días 3 y 4 de mayo de 2018 en la ciudad de Cartagena y al cual se ha invitado especialmente a esta Célula Legislativa con el propósito de que puedan hacerse presentes e intervenir en el mismo, por ser un tema estratégico e importante para esta Comisión. Firma: Daira Galvis, Maritza Martínez, Nora García, Ernesto Macías, Manuel Guillermo Mora.

**-El señor Presidente somete a consideración de la Comisión las proposiciones leídas y seguidamente señala:**

Y sometemos también la declaratoria de sesión informal que ha solicitado la citante, la Senadora Maritza Martínez, entonces, está en consideración, sigue en consideración, las ¿aprueba la Comisión?

**-La doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria de la Comisión, informa:**

Ha sido aprobada la sesión informal, señor Presidente, y las proposiciones presentadas.

**-Ante la presencia del señor Ministro de Transporte, continúa con su intervención el honorable Senador Ernesto Macías Tovar, quien señala:**

Yo decía, señor Ministro, que no podía desaprovechar su presencia aquí y la de la ANI, en este debate interesante que planteó la Senadora Maritza Martínez, sobre un problema muy grave que está ocurriendo con el departamento del Meta, lo explicaba muy bien, y que ojalá haya una respuesta satisfactoria, porque es una región de las más importantes del país que tiene este grave problema. Pero yo quiero plantearle, señor ministro, Senadora Maritza, plantearle un tema que usted lo conoce y es demasiado grave, que es el que está ocurriendo en el sur del departamento del Huila o mejor con el sur del departamento del Huila, donde está bloqueado un departamento completo, que el Putumayo y está afectado directamente el departamento del Caquetá y es con esto, esta vía del corredor Santana – Mocoa – Neiva, sobre esto ¿qué hay que decir?, el Presidente Santos, tanto en la campaña 2010 como en la del 2014 no solamente habló de este corredor vial sino que hablaba de la doble calzada, Santana – Mocoa – Neiva, así la planteaba en la campaña política, posteriormente se fue reduciendo la doble calzada y hoy solamente quedó reducida al tramo Campo alegre – Neiva o Neiva – Campo Alegre, en doble calzada, la gran preocupación, este proyecto tiene una longitud de 447 kilómetros, se la entregó el Gobierno al Concesionario Aliadas, para el Progreso SAS y suscribieron el contrato el 18 de

agosto de 2015, colegas, desde agosto de 2015 se otorgó este contrato y decía que la fecha de inicio era el 23 de septiembre de 2015 y se entregaría o se terminarían las obras el 5 de septiembre de 2019, es decir la concesión se iba hasta el año 2040, por un valor cercano a los 3 billones de pesos, aquí han ocurrido cantidad de circunstancias que infortunadamente el Gobierno en su obligación de supervisión no ha respondido realmente a lo que allí está sucediendo, ya les decía que solamente quedó reducida a 22 kilómetros la doble calzada, 36 kilómetros de variantes en varios municipios: Campo Alegre, Hobo, Gigante, Timaná, Mocoa, Villa Garzón y Puerto Caicedo; 18 kilómetros de mejoramiento entre Hobo y Gigante llamado Sector de Los Altares y entre Garzón y La Jagua y Moca y Villa Garzón son, allí se debía intervenir en mejoramiento de la vía, rectificaciones, etc., estaba previsto, digo estaba, porque no vemos los huilenses, ni los putumayenses, ni los caqueteños, que esto tenga solución, la construcción de 3 túneles y 54 viaductos; los 393 kilómetros de vía existente dice van a ser rehabilitados, dice el contrato, incluyendo el tramo La Portada – San Agustín, ya les decía la fecha de inicio que no se cumplió, la duración de 1.080 días, tiene un retraso de 517 días, es decir la mitad, si estaba previsto para realizarse esta obra Senador García Realpe, que usted conoce perfectamente eso, parte de su zona de influencia, estaba prevista para 3 años y ya lleva año y medio de retraso, por qué, lo que se conoce por medios de comunicación es que el concesionario no ha podido hacer el cierre financiero, pero adicionalmente tiene problemas graves porque se le otorgó a un concesionario, cuyos contratistas están involucrados en temas graves, de escándalos de Odebrecht, etc., entonces uno no entiende y es una de las preguntas que yo le dejo, señor Ministro, es porque no conozco el tema, ¿por qué no se ha decretado la caducidad de un contrato que lleva año y medio de retraso? y que cuyo concesionario no ha podido, no ha podido hacer el cierre financiero; entonces, dicen que está en crisis económica, pero pues la crisis más grave es la que está soportando toda una región, por culpa de la irresponsabilidad, porque aquí, como lo decía, en el caso de la vía al Llano, la Senadora Maritza Martínez, pues el Gobierno tiene la obligación de supervisión de estos contratos, de estas obras, de tal manera que aquí se presenta una situación muy grave.

Se han presentado, honorables Senadores, unos accidentes muy graves en esa vía, en el sitio Pericongo, entre Altamira y Timaná, es un sitio, allí tengo unas fotografías del paso de Pericongo que, obviamente, está incluido dentro de la concesión para ser modificado pero sin embargo por los retrasos y a pesar de las advertencias ya van 3 accidentes fatales, un motociclista, mire esto ocurre con frecuencia en ese sitio de Pericongo, ahí hay unas rocas que aun pues infortunadamente no las han solucionado y que amenazan un peligro, rocas hasta de 5 toneladas se calcula, que caen sobre

la vía y miren las consecuencias. En diciembre pasado un motociclista cayó en uno de estos, este es otro de los accidentes que ocurren en esa vía, imagínense ustedes cuando vayan transitando turistas hacia San Agustín, la carga pesada. Miren esto, miren esto que ocurrió, allí desde luego con víctimas fatales. Así quedó este vehículo, después de caerle una roca de esas, y no ha habido hasta ahora... La semana pasada ustedes pudieron ver el país, a los diputados, la totalidad de los diputados de mi departamento que se encadenaron aquí en la plaza de Bolívar, protestando por esto porque el Gobierno usted Ministro fue hasta Neiva y dijo que la responsabilidad era del concesionario, cuando la verdad es que el Estado tiene la responsabilidad aquí de lo que está ocurriendo allá.

¿Qué está ocurriendo? El departamento del Putumayo, porque esa vía va hacia allá, totalmente taponada, hoy, a pesar de que hay tránsito por la vía uno no ve sino filas interminables de camiones allí porque está restringido por razones obvias. Pero además no se previó que hubiese o mejorar las vías alternas. Ahí hay una vía que era, Senador Robledo, que era de terciaria, corta, una vía de 12 kilómetros por Naranjal, que la han venido arreglando el departamento y en parte no sé alguna maquinaria por ahí de particulares que han intervenido en consideración al problema que se presenta, pero abrieron como vía alterna o decidió el Gobierno como vía alterna la vía Altamira - Suaza - Acevedo - Pitalito, destruyeron esa vía que no estaba preparada para soportar el tráfico que a raíz de la emergencia le incluyeron, destruyeron las calles de un municipio, de Acevedo, y no ha habido ninguna responsabilidad.

El Gobierno ha dicho Había que decretar una emergencia. Se decretó la emergencia, pero Ministro realmente nosotros, los huilenses, vemos muy lejos la solución, la de emergencia hoy, y, desde luego, más lejos, la solución definitiva a este problema. Pero fuera de eso, Senadora Maritza, usted que decía ahora, que decía ahora que ustedes tenían el peaje más caro por kilómetro de 435 pesos por kilómetro, le quiero decir una cosa, yo estaba convencido también de que los peajes del Llano eran los más caros, nosotros tenemos 1 que pagamos 900 pesos por kilómetro, porque un peaje está en Neiva y el otro a 18 kilómetros, que no entendemos cómo, porque nosotros tenemos 3 peajes allí que es el del Patá, después sigue el de Neiva, después el de Los Cauchos, y posteriormente el de Altamira, en un tramo de 120 kilómetros, en un trayecto de 120 kilómetros; esta vía estaba, no sé el Ministro nos dirá ahora porque está también considerado 2 peajes nuevos, sin embargo pues las circunstancias que vivimos, está muy grave Ministro, yo espero que usted desde aquí les diga a los huilenses, a los habitantes del Putumayo, del Caquetá que por ahí transita el ganado que va desde el Caquetá para el Pacífico, para Cali, y desde luego tenemos ese problema.

Pero finalmente Presidente, no puedo dejar pasar también para mencionar otras 3 vías que este Gobierno abandonó por completo, usted fue el primer Ministro de Transporte de este Gobierno, Ministro Cardona; la vía Isnos - Paletará - Popayán, quedó financiada, este Gobierno le quitó los recursos, no le faltan sino 43 kilómetros de pavimento, cuánto hace que se viene con esa vía que tiene un alto tráfico, por allí, porque por ahí sale toda la carga del Caquetá, del Putumayo, hacia el Pacífico, del sur del Huila, y la obra está tal cual como quedó hace... en el 2010; la vía La Plata - Inzá - Totoró - Popayán, igual, las circunstancias, pendientes de pavimentar 23 kilómetros, se calcula que valga unos 300, 340.000 millones, pero lo grave es que este Gobierno miró para otro lado, por allá fue en su momento de vicepresidente el actual candidato a la presidencia a inaugurar un puente que después colapsó, y no más han hecho en esa vía, al igual que la vía Colombia - La Uribe, que es una vía tan importante porque Senadora Maritza esta es la salida de la Orinoquia hacia el Pacífico, la vía Colombia - La Uribe, y este Gobierno le quitó los recursos, le retiró el Batallón Baraya que estaba trabajando allí y como en las otras totalmente abandonada la vía, en mi departamento Ministro dicen que le culpan al Presidente Santos que porque electoralmente le va mal en mi departamento pero yo creo que esa no sea la medida para, Senador Robledo que va por allá, es uno de los que va y echa el discurso allá diciendo que totalmente abandonadas las vías del Huila; y lo cual es cierto, en eso estamos coincidiendo.

Entonces Ministro, aquí hay una circunstancia muy delicada, sobre todo con esto que le estaba diciendo de la concesión, usted nos dirá por qué no han, no se le ha decretado la caducidad del contrato ese, yo no sé si es que ellos, es decir ellos pueden permanentemente inclusive en una reunión que tuvimos recientemente, yo he ido dos veces a los despachos ministeriales con este Gobierno, dos veces, una a la posesión de unos paisanos en el Ministerio de Agricultura y la semana pasada al despacho del Ministro del Interior, quien es, quien está perjudicado, sus paisanos del Putumayo están perjudicados por esta vía, y allá nos dijeron que iba a haber una reunión incluyendo al concesionario, ¡yo no entiendo por qué todavía tiene que ver el concesionario que ha incumplido todo? Los plazos, todo lo han incumplido, todo, pero cómo no van a incumplir con el problemita que tienen tan grave.

Entonces Ministro yo sí espero que haya unas respuestas porque créame que nosotros, los huilenses, no estamos satisfechos con las respuestas que hasta ahora el Gobierno le ha dado al Huila, primero de lavarse las manos y decir que es el concesionario el responsable, un concesionario pues que no tiene por qué estar ahí, repito, no ha podido hacer el cierre financiero porque ningún banco le presta, porque no hay confianza, porque

además sus socios están envainados en lo de Odebrecht, entonces qué banco les va a prestar. Sin embargo, no le han decretado la caducidad del contrato, allá la obra totalmente abandonada, solamente se quedó en discurso eso sí, yo creo que si contamos las vallas que hay entre Neiva y Pitalito o Neiva y Mocoa, yo no sé cuántas, por lo menos 50 vallas donde dice en marcha la obra, así dicen las que colocó el doctor Vargas Lleras, en marcha, en marcha no hay nada, absolutamente nada, porque la obra no la han iniciado.

Señor Ministro, le agradezco si usted nos ayuda con respuestas a estos interrogantes.

**–A su turno, interviene el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo:**

Bueno, antes de entrar en materia un par de comentarios, bueno recordemos Lizama 158 no Senadores y Senadoras, estamos pendientes, no hemos sabido ninguna información nueva, pero eso no lo podemos abandonar, necesitamos saber qué fue lo que pasó, algo alcancé a oír esta mañana en radio como de otro lío por esos lados, yo no sé si ustedes se dieron cuenta, algo, no sí, bueno, en todo caso simplemente para recordarle y para llamar a Ecopetrol a que nos dé la información que tenga que darnos sobre esto.

Lo segundo es esto: Expresar toda mi solidaridad con los llaneros y la gente de Villavicencio y del Meta, en relación con esta vía. Yo voy a detenerme sobre todo en el tema del puente, pero quiero mencionar un par de cosas antes, y es cierto, esto es una, es como increíble no, una vía de apenas 80 kilómetros y eso ha sido un suplicio para la gente que la recorre no un suplicio en la pésima calidad de la vía, todos los dramas que han tenido y en los costos inmensos que tienen que pagar, no me voy a detener, la Senadora Maritza lo planteó. O sea es inaceptable lo que está pasando allí es casi increíble que toda la capacidad del Estado colombiano no sea capaz de resolver un problema de una obra que es relativamente pequeña aun cuando tenga sus complejidades. Lo otro es esto que algún día va a ameritar hacer un detalle con más detenimiento que es el contrato, el contrato de Coviandes no, pues si el Grupo Aval que ha venido manejando eso desde hace rato.

Miren un par de datos que son increíbles no: En 1994 hicieron el primer contrato señor Ministro, y ese contrato tiene 74 otrosí, 74, es que eso es como increíble que un contrato pueda tener 74 otrosíes, uno se pregunta: Bueno, ¿cómo se explica eso?, ¿son formas de contratación que están diseñadas para evadir las licitaciones que se deberían hacer? Es una cosa que es muy preocupante, hay que insistir en que, en economías de mercado la competencia es la mejor manera de contratar si se trata de contratar, y que las contrataciones a dedo son de lo peor que nos pueda pasar. Y miren lo que pasó en el 2010, era un contrato que en pesos del 2008 valía 353.000 millones y se convirtió en el 2010 también en pesos de esos días en 1.8 billones

de pesos, sin que mediara una licitación, no puede ser. Esos son los líos de la Ruta del Sol en buena medida, ese es el pleito Caña - Gamarra, a esto hay que ponerle rigor y seriedad.

Claro, dirán que hasta es legal de pronto no sé, puede no serlo también, pero aun si fuera legal es inconveniente porque si no es, si no es con licitaciones los riesgos de corrupción o de malas decisiones son bastantes más altas. , esto de pronto valdría la pena un día mirarlo con más detenimiento, pero allí hay problemas muy complicados que tienen que ver con una contratación desde 1994. Es que es el otro temor que yo estoy sintiendo, es que estas vías de concesión y este tipo de cosas se nos van a terminar convirtiendo en contratos a perpetuidad, a per-pe-tuidad, bueno esas son cosas que se deberían discutir con seriedad no porque se desarrollan unos poderes económicos y políticos descomunales que permiten someter al Estado a cualquier tipo de contratos o de negocios que no son los mejores.

Bueno, entremos al caso del puente de Chirajara en la vía Bogotá - Villavicencio, y como se dijo aquí también es a todos los llanos orientales, media Colombia, y es verdad que las alternas no son alternas, porque pues lo alterno no puede ser pasar de 80 kilómetros a 600 y decir pues que es la misma cosa, pues sí puede que se pueda ahí pero realmente no se puede calificar de esa manera.

Empiezo por mencionar y lamentar 9 compatriotas colombianos muertos ahí, trabajadores que no han debido morir, por lo que vamos a ver, 9, además de otro que se mencionó aquí que pues de un accidente que tuvo que ver con esto y 9 heridos, seguro que esas familias están padeciendo dramas espantosos porque en los sectores populares la pérdida de quien está digamos sosteniendo el hogar suele reemplazarse si es que se reemplaza en condiciones supremamente difíciles, que les significan deterioro a las condiciones de vida de la gente.

Yo voy a poner los ojos es en el tema de las responsabilidades, ¿quién va a responder por este asunto y cuándo, señor Ministro? O sea ya vamos en 3 meses, del momento en que colapsó esa estructura, el 15 de enero, ya un poquito más de 3 meses, del tema no se ha vuelto a hablar y no he visto que los responsables digamos los contratistas de esa obra tan grande, Coviandes particularmente le hayan dicho al país que ellos van a asumir la responsabilidad y que van a pagar el último centavo, que es lo que se supone tiene que derivarse de esto, que quienes estaban encargados de esa vía y haciendo un negocio fabuloso con esa vía ante un fracaso de este tamaño le digan al país bueno vamos a pagar, vamos a responder, y a mí me preocupa que el día de mañana empiecen los abogados sí de estas grandes empresas a levantar teorías que nos lleven a que entonces resulta que no van a responder y que vamos a ser los colombianos los que vamos a tener que pagar esos platos rotos, cuando ahí hay responsabilidades

civiles y penales incluso, pues la lamentable muerte pues de estos trabajadores, un homicidio culposo pero no por eso menos, menos grave.

Entonces yo lo que voy a hacer aquí en esta intervención que repito va a ser muy breve, es como explicar una de las teorías que se ha planteado de qué fue lo que pasó, puede haber otras y eso es lo que hay que debatir. Pero necesitamos que este debate se vuelva un debate público, porque lo que yo les voy a mostrar aquí transmite la idea de un análisis riguroso, y muy probablemente si no de manera absoluta esas son las causas del desastre y esas causas serían únicamente imputables a los contratistas, a la concesionaria, ya que entre ellos ahí por con sus subcontratistas tengan pleitos y debates eso podría ser otro asunto, pero todos sabemos que legalmente en estas cosas responde ante el Estado la cabeza del negocio y el Estado tiene como uno de sus deberes caer sobre esa cabeza para que responda por las cosas que han sucedido.

Entonces, yo voy a pedir que por favor pasemos una primer..., para intentar dar una explicación técnica, voy a pedir que repitamos esta imagen varias veces, no, solo esta primera parte, como una llamemos feliz coincidencia una cámara de seguridad filmó el momento del colapso de la estructura, repitamos la sola imagen. Miren que lo que uno observa allí es que está fallando, parémosla ahí un momento, yo explico esto. Bueno, yo no soy ingeniero pero soy arquitecto; algo entiendo de estas cosas y me asesoré con gente que sabe, con el doctor Germán Cardona, él es graduado en la Nacional de Manizales, ingeniero, yo fui profesor muchos años allá y todos sabemos que esa es una facultad que les pone cuidado a estos temas, entonces uno termina más o menos entendiendo.

Miren este es el puente que está fallando, el puente era un puente que se sostenía fundamentalmente sobre esta columna y sobre otra parecida, con unos tensores sí, eran unas tirantas, digamos, pero, si ustedes observan bien, lo que la primera conclusión de la investigación que les voy a mencionar señalan que lo que sucedió es que se, falló esta columna, hay otra columna pero al fallar esta entonces termina hundiéndose todo y falla principalmente en este punto, miren ustedes este punto que estoy marcando, no sé si en la televisión se alcance a ver, pero esta es digamos, es una suerte muy grande tener eso porque entonces muestra el orden de las cosas no, falla aquí y claro se hunde la parte de arriba de esa columna, es una gran columna, tipo diamante que llaman y todos los tensores se van y se cae la loza, la loza es, por aquí iba a ir la vía, iban a pasar los carros, bueno esa es una primera cosa.

Bueno, ¿Por qué pasó eso? ¿Por qué pasó eso? Veamos otra diapositiva, el interventor, otra foto, el interventor contrató una firma mexicana, el interventor de esta obra contrató una firma mexicana que se llama Mexpresa, una firma pues que tiene ya bastantes años de estar funcionando

desde 1977 desde el año 84, 1984 trabaja con estructuras atirantadas. ¿Qué es esto? La tiranta tiene que ver con la estructura de la columna y bajan unos tensores digamos que sostienen la loza y sostienen la estructura, o sea esta gente que sabía, sabía, sabía esto, y revisaron cuidadosamente las cosas y la conclusión, estas son fotos de algún periódico, miren ustedes esta es digamos la manera como la columna llega al suelo, aquí a la tierra, salen una estructura por aquí, otra por aquí, esto es un diamante.

O sea como esto les muestro, este es digamos como el resumen de eso allá, es el resumen, es esquemático, sí, y esto tiene, la gracia de esto es que no falla aquí esta estructura, o sea la gracia de esto es que no se afiance, se hunda la estructura porque falla este tensor que hay aquí llamemos tensor, y esta va conformado de dos maneras, este que está en naranja, este que está en naranja, y este otro, bueno aquí ya se muestra en un dibujo cómo se desbarató la columna, esta es la loza por donde pasarían los carros, esta pantalla falló y falló también esta viga, llamémosla una viga y a los que no saben, no están muy familiarizados, digamos que una viga es como una columna acostada, estoy simplificando bastante como para que las cosas se entiendan y no enredarlos mucho, el asunto entonces es claro, si esta estructura de aquí falla y falla esta de aquí pues lo que sucede es que se hunde.

**– Utilizando columnas de madera, el Senador Robledo señala:**

Voy a intentar mostrar esto, a ver si no se me han olvidado mis dotes de profesor, este es digamos el resumen de eso, le falta un pedacito aquí, le falta otro pedacito aquí, si lo paro aquí y le hago aquí, lo estoy haciendo con cierta fuerza, miren ustedes que no falla, y no falla ¿Por qué? Porque este palito lo pusimos con el cuidado de que quedara bien pegado y se agarrara y no se soltara, entonces yo le puedo hacer fuerza y no falla; bueno, este otro palito, esperemos que no me falle, no está bien pegado a ese, exacto, entonces este debe fallar, no, me falló donde no era; ha debido soltarse de aquí. Estas son cosas que pasan, ha debido soltarse de aquí y al soltarse de aquí, ¿Qué es lo que termina sucediendo? Lo que termina sucediendo es que se abre la estructura. Miren ustedes, a pesar de que falla se entiende el asunto, ¿por qué? Porque este tensor no fue capaz de sostener unidos este par de columnas, eso fue lo que pasó, y eso fue lo que vimos en la fotografía, falló y entonces se hundió y claro los tensores y todo se cayó.

¿Por qué pasó eso? Ese es el punto clave, bueno aquí está el dibujo (muestra presentación); es lo que vimos anteriormente, esta es la loza por donde van los carros, la columna esa que llaman de diamante, aquí está la viga que mencioné y más abajito está la pantalla esa. Esto es ya más de detalle, estos son dibujos de ingeniero, donde se muestra con más detalle lo que va a pasar, digamos más de tipo técnico, vamos a ver si este sí me

funciona mejor, entonces hay unos esfuerzos aquí que son del orden de 3.000 toneladas, se vienen por aquí, bajan por acá esos esfuerzos y llegan a la tierra, y esta este conjunto de cosas, estos dos elementos, son los que tienen que impedir que esto falle.

“¿Dónde está el problema?”, dicen los mexicanos. Esta es una cosa muy cuidadosa, no la voy a leer para no alargarme, pero se consiguen y en internet y es fácil de comprender, o sea no es un asunto del otro mundo. Entonces qué sucede, y lo analizaron cuidadosamente esta, esta, esta viga. Entonces lo que dicen es que los hierros, esto es de concreto o sea cemento, pues concreto y refuerzos metálicos, lo que dicen es que los refuerzos metálicos se pusieron en el sentido equivocado de como tenían que ponerlos. Esto es casi increíble cuando uno los lee Maritza, pues dice pero cómo es posible que esto pueda suceder.

Bueno y es lo que dicen que sucedió, o sea los hierros principales tenían que venir en esta dirección para agarrar estos dos puntos y resulta que los hierros principales estaban era en la otra dirección, donde en concreto se necesitan esos hierros. Pero aquí es clave saber cuál es la fuerza. Entonces miren, estos hierros, voy a simplificar mucho, estos o sea la parte principal, 204 centímetros cuadrados de hierro vistos así de punta, 204 centímetros cuadrados de hierro y este otro tiene 22 centímetros cuadrados de hierro, creo que son 22, sí, bueno, pero es que el problema es que estos 204 tenían que haber estado aquí y resulta que están es aquí, o sea exactamente al revés, eso fue lo que pasó.

Entonces estaban ahí sí ayudaban para que no se rajara la estructura y todo pero no estaban haciendo el esfuerzo que tenían que hacer y claro en algún momento esto no le resistió y claro estos nudos, estas esquinas llamémoslas, estos codos no estaban diseñados para sostener ellos toda la fuerza, y se abrieron, y se abrieron y se cae todo y colapsa la estructura, pasemos.

¡Ah!, perdón, devolvámonos un momento. Esta diferencia entre este punto y éste punto, es una diferencia de casi 10 veces la capacidad de resistencia, o sea es un error absolutamente garrafal, ahora, este es un error elemental. O sea de las primeras cosas que aprende un muchacho en ingeniería los primeros semestres es la importancia de entender cómo se mueven los esfuerzos, cómo se mueven las cargas y cuál tiene que ser el sentido de los hierros, porque si uno se equivoca en eso pues es equivocarse de manera absolutamente garrafal.

Esta es otra manera de mirar el asunto, cierto, o sea las cargas que había que sostener, esto es también a todos los mexicanos. Eran 375.5 toneladas y la resistencia es la de los hierros eran 317, o sea que de entrada no podían soportar el esfuerzo que estaban haciendo. Para no mencionar una cosa, en ingeniería se diseña con índices de

seguridad, entonces se calcula exactamente lo que se necesita y se le pone un índice que suele ser digamos del doble, como una manera de no correr riesgos, sí, se hace el cálculo exacto y se duplica, o sea que esta diferencia que pareciera no ser tan grande de 375 contra 317 no, imaginémonos que esta debía ser algo así como 600 o más, para tener la certeza de que no iba a funcionar o sea la sollicitación dicen los ingenieros o sea lo que se requería era mayor, si la exigencia de la estructura resultó ser mayor que la resistencia de los materiales.

Ese es el resumen de lo que están diciendo los mexicanos y esto lo detallan pasemos, este es por ejemplo, la loza esta de la que estamos hablando y entonces ya aquí en detalle si aquí están las dos cifras que acabo de mostrar 375, 316, y en el dibujo queda claro que la falla está desde los propios planos, yo quiero enfatizar esto. Por eso se ha dicho tanto que es un error de diseño, porque en los planos es evidente que eso no podía funcionar.

Ahora, ahí pueden aparecer otras discusiones, bueno, los diseñadores se equivocaron en eso, ¿dónde estaban los interventores?, ¿dónde estaba el propio Estado?, ¿Quién revisaba eso? Inclusive a la hora de construir, a mí me decía alguien que sabe de esto, cuando estaban armando los hierros, cualquiera que se parara sobre esos hierros y la gente se para sobre esos hierros es notorio que los hierros tenían el sentido que no era, o sea porque estaban, en vez de estar así digamos, perpendiculares a la vía, estaban haciendo este esfuerzo que no era el que tenía que soportar las cargas.

O sea aquí hay mucha cosa que investigar y qué detallar hasta dónde van las responsabilidades, y quién las va a asumir, y claro esto seguramente se va a volver una serie de controversias, porque Coviandes es el dueño digamos de la obra; ellos son la concesionaria pero ellos subcontrataron. Esto tiene detalles y tiene historias que probablemente otro día, yo quiero que este debate lo hagamos en la Plenaria del Senado con más tiempo dedicados a esto, para que miremos porque estas cosas no pueden suceder. Yo por aquí me encontré una frase del Presidente Santos que tengo que expresar todo mi desacuerdo no, dice: “lo que pasó en la vía Bogotá - Villavicencio es una tragedia, pero esas cosas suceden”, pues sí suceden, pero no deben suceder porque o sea si nos equivocamos en cosas tan simples como estas pues entonces ¿en qué es en lo que estamos? Esto, repito, es una cosa bastante sencilla en términos ingenieriles, pues es muy bonita la estructura y eso tiene sus misterios y el atirantado y todo pero digamos que esta discusión de cómo se reforzaba, cómo eran los hierros de esa estructura si era una cosa de ABC, de ABC era lo que se tenía.

Entonces una de las conclusiones de los mexicanos es que como el puente tiene dos torres como esa, ya se cayó una, los mexicanos yo creo

que con buen criterio dicen pues la otra tiene que ser igual, porque el diseño era el mismo y entonces han recomendado que se tumbe la otra, pues una cosa planificada, se demuele la otra porque digamos puede estarse es cayendo o sea en cualquier momento puede terminar colapsado sí, es la recomendación que ellos hacen, en la que yo salvo mejores opiniones, que no he leído, algo leí en contra de esto y realmente no me satisfacen las explicaciones. Voy a... por último para reforzar lo que estoy diciendo, voy a hacer esta explicación que hace esta empresa mexicana Mexpresa, ellos analizan cómo este tipo de estructuras puede fallar por 3 cosas, creo que vale la pena agotar un poquito el tema porque sobre esto es que se va a terminar discutiendo.

Una posibilidad es que falle el suelo por ejemplo que un sismo desbarate el suelo y entonces claro todos los presupuestos de los cálculos fallan, sí, que falla el suelo dicen ellos por falta de capacidad de carga o inestabilidad de la ladera, dicen los mexicanos: “no hay evidencia de que esto haya sucedido”, o sea, el cimiento o sea el punto en el que la columna entra en el suelo dicen ellos que no tuvo, la cimentación se mantuvo en su posición luego del colapso, o sea que ese argumento no es un argumento que validen pues digamos las observaciones que han hecho, ellos conocieron los planos y estuvieron en la obra.

Una segunda falla puede ser porque fallen los tirantes, se acuerdan cómo es, atirantado, entonces de la columna salen los tirantes y ellos dicen que no observaron desprendimientos de tirantes, previamente a la falla de la torre, no hay evidencia de esta situación.

Entonces les queda una opción, dicen: falla por falta de capacidad de tensión en la loza atravesado que es la que está arribita o en el muro diafragma, los dos estaban haciendo más o menos lo mismo, sí, y dicen que entonces pues se caen, en los videos se ha observado es las fallas, de las fallas se aprecia que las columnas inferiores se abren, que fue lo que mostramos aquí, se abren sí y que entonces claro se cae todo este asunto del que estamos hablando.

Entonces señor Ministro yo termino señalando una cosa, ¿qué está haciendo el Gobierno?, ¿Qué va a hacer el Gobierno? Yo creo que el Gobierno tiene que estar sobre esto y esto necesita respuestas rápidas, porque no nos van a volver esto un enredo de abogados y, al final, nadie va a resolver. O sea, aquí no puede ser que en la contratación se imponga la idea de que cuando se trata del Estado hacia los contratistas entonces el Estado tiene que ser solícito, atenderles, etc., pero cuando hay que responder del contratista hacia el Estado entonces empiezan a aparecer las discusiones y las cosas. Ya van 3 meses, hay un estudio que nadie ha refutado, entonces yo quisiera doctor Cardona que usted se detuviera en qué está haciendo el Estado y qué vamos a hacer y cuándo vamos a saber qué es lo que va a pasar y qué digamos actitud responsable

ha asumido Coviandes en el sentido de darnos la garantía de que esto se va a resolver de la manera que sea, y quién va a pagar en últimas todos los platos rotos que hay que pagar sobre este asunto. Yo creo que aquí el Estado tiene que ser riguroso, o sea aquí hay que transmitirles una idea a los contratistas del Estado, hay que responder por las obras.

Bueno pero además un mensaje a todo el país, se caen los edificios en Cartagena, se caen en Medellín, o sea ahí no se puede tolerar que cosas como estas nos sigan sucediendo; estos no son problemas de la técnica, esto está técnicamente resuelto hace mucho rato, hay instrumentos, computadores, etc., con los cuales no cometer estos errores, ¿qué pasa, doctor Cardona con la vigilancia sobre los contratistas? Sí, que no resulten que ahora nos digan que como el Gobierno aceptó esos planos entonces el Gobierno asume la responsabilidad sobre los planos, eso pueden salirnos con una pérdida como esa. Entonces yo no la aceptaría, pero aquí estemos seguros de que hay gente que puede estar pensando en no pagar, no asumir esa responsabilidad, por ejemplo, hasta termino creo que estuve lo suficientemente breve.

– **Asume la Presidencia la honorable Senadora Daira Galvis Méndez, para que haga uso de la palabra el señor Presidente, honorable Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo:**

No, simplemente nosotros en esta citación que ha hecho la Senadora Maritza Martínez de control político sobre el colapso del puente, yo quiero pues simplemente, teníamos 3 proposiciones referentes al Ministro y no podemos perder la oportunidad señor Ministro, igual a la Agencia Nacional de Infraestructura, la ANI, y lo mismo al Departamento Nacional de Planeación, ¿En qué sentido? En que la otra parte del debate tiene que ver con la red terciaria, en lo que tiene que ver con las regalías, los proyectos especialmente que creemos que el país nos está siguiendo en este momento, mirar qué va a pasar con los OCAD Paz, qué va a pasar con estos recursos, cómo se vienen ejecutando, por qué tan lento. ¿Por qué lo decimos? Porque en este momento así como este Congreso aprobó que por ciencia y tecnología el 10%, 1.3 billones de pesos fueran a red terciaria, pues así mismo hoy está en esta Comisión Quinta de Senado el proyecto de las regalías con ciencia y tecnología para hacer unos ajustes, entonces lo que queríamos es que efectivamente los recursos se inviertan y hoy quiero traer unas preguntas señor Ministro para que nos colabore, que nos apoye, precisamente sobre algunos proyectos de red terciaria. ¿Cómo pueden acceder a estos recursos los alcaldes? ¿Cómo podemos hacerlo dinámico?

¿Cómo pueden las gobernaciones hacer que los OCAD sean ágiles y puedan solucionar tantos y tantas necesidades de los diferentes municipios? En el caso del Norte de Santander que quiero hacer

hoy énfasis en este, el 73% de las vías son de la red terciaria, de manera que a pesar del esfuerzo que hace el gobernador William Villamizar y el esfuerzo pues hoy en día los recursos son bien importantes y lo que se pretende es que cada uno de los municipios pueda tener 10 kilómetros en red terciaria y tenga la posibilidad de tener unos proyectos importantes que causen un gran impacto.

Por eso hoy yo quería aprovechar su presencia, señor Ministro, para revisar cada uno de estos proyectos especialmente en el caso de regalías en el plan departamental para la productividad en donde hay unos proyectos especiales en la zona del Catatumbo vías especiales en La Gabarra, Tibú, en este momento tan sonado, el Catatumbo que ha sido una preocupación permanente de esta Comisión, tanto así que la vía Tibú, La Gabarra, hemos estado en su despacho hablando de esta obra que la está haciendo el Ejército Nacional, son recursos de 76.000 millones de pesos y con Fonade que tenía unos rendimientos de 6.000 millones, estamos hablando de 82.000 millones que los está haciendo las Fuerzas Armadas en donde se pretende avanzar en 17 kilómetros haciendo falta otros 17 kilómetros para esta zona. Por eso la zona del Catatumbo acá mismo en esta Comisión se habló de la Ley Zidres, aprobamos la Ley Zidres como una esperanza a aquellas zonas apartadas del país que pudieran tener el desarrollo y a nosotros esta es una de las vías que nos preocupa, igual que lo referente a la vía Cúcuta - Tibú, en donde está la parte de Astilleros, donde también están unos recursos importantes.

Yo hoy quiero hacer énfasis en esta zona del Catatumbo, en La Gabarra, en Tarra y Tibú, y lo que tiene también que ver con el mantenimiento de otras vías en el caso de Sardinata y en el caso de Bucarasica, aquí está también el mantenimiento de puente Gómez - Salazar, y el mantenimiento del corredor Villa Sucre - Durania, importante la recuperación de la vía Toledo - Chinácota, y el mantenimiento hacia Rombalia y la vía de Villa Rosario - Ragonvalia - Herrán, y el mantenimiento de esta vía Toledo - Chinácota; en su despacho señor Ministro fuimos a hablar sobre un proyecto de la vía La Soberanía que tiene que ver con el departamento de Arauca y Norte de Santander en donde hoy pues realmente preocupados por esta situación, el aislamiento, por el cierre de la frontera con Venezuela, hoy con esta vía intransitable, y yo sí quisiera hoy hacer un llamado a qué pasó con la vía de Soberanía y proyectos de la red terciaria como en Arauca y Arauquita, en el caso de Barranquillita una vía, qué va a pasar con estas vías a través del OCAD, qué va a pasar con las posibilidades del desarrollo de estas obras.

Entonces yo hoy quería aprovechar esta oportunidad en donde está el señor Ministro de Transporte y está Planeación Nacional, Invías, y así mismo la ANI, para saber qué va a pasar con esta red terciaria, con proyectos como en el caso de



la vía Sardinata - Las Mercedes, la vía Arboledas - Cucutilla - Altamira, los proyectos del Carmen de Nazaret - Villa Caro, y así mismo en Silos, Cócota, Toledo, que también queremos hacer mención hoy de estos proyectos, vemos cómo en regalías uno de los proyectos importantes de la gobernación está a 18.000 millones de pesos por parte de regalías, para pavimentación de Aguazal - Puente León, y así mismo el Puente Gómez - Salazar, y la vía la San Juana - Bocarasica, o Puente Cuervo - Miraflores en Gramalote y la vía Tibú - La Gabarra, así mismo los municipios de Bochalema y otros municipios y vemos también por parte de regalías cómo están precisamente con los OCAD pendientes unos proyectos por 15.000 millones de pesos para el corredor Acarí - San Calixto - El Tarra.

Entonces hoy el mensaje señor Ministro es que nos cuente a esta Comisión y al país qué va a pasar con la red terciaria, qué está pasando con la vía La Soberanía, cómo poder agilizar estas inversiones, porque el desempleo en las zonas de frontera es muy grande. Usted estuvo en el debate que hicimos en frontera en la Plenaria de lo cual le agradezco su presencia, porque queríamos que esa, vamos a agilizar ese tipo de proyectos que se vienen desarrollando, la variante de Pamplona, Pamplona - Bucaramanga, los proyectos como los que estamos hablando que permitan generar empleo, el puente Mariano Ospina Pérez en El Zulia, donde está la vía Cúcuta - El Zulia - Ocaña, una obra importante y lo mismo la solicitud a Ecopetrol para la vía Astilleros - Tibú, como una alternativa.

Aquí tenemos unas incógnitas, unas preguntas, que quiero que nos hagan, los anillos viales de Cúcuta, Senadora Maritza aprovechando su debate y como lo decía viene una proposición pero que quisimos del 27 de septiembre unirlos en ese sentido, simplemente unas preguntas referentes al tema de la iluminación, la ampliación de los anillos viales, aquí está la ANI en donde los anillos viales occidentales que ya se terminó el puente del municipio de Los Patios, se llama El Resumen, con el municipio El Zulia y que dotan solo una calzada no como viene el anillo vial oriental que es a 2 calzadas, poder ampliar esos anillos viales que van desde Quebrada Seca al Zulia hasta El Salado y poder a quién le corresponde la iluminación que hoy en día está sin iluminar esos anillos viales; lo mismo el intercambiador del Pinal del Río. Se está haciendo una obra en el puente San Rafael en Cúcuta, pero va a quedar y lo hemos hablado con el alcalde Diego González de Los Patios y el señor gobernador William Villamizar, para qué, para que esa obra quede incluida y poder incluir los 9.000 millones que hacen falta para la vía Pinar del Río y poder incluir este puente que se llama el puente San Rafael (que une el municipio de Cúcuta con el municipio de Los Patios), así como ya se terminó el intercambiador de Villa del Rosario, y falta el intercambiador del Zulia y El Salado.

Yo quería hacer un llamado en este sentido. En su momento a través de Invías hicimos un proyecto importante; se llamaba Vías para el Carbón que generaba sacar productos, generaba desarrollo. Lo mismo para la arcilla, el sector agropecuario. Yo creo que en estas Vías de la paz, estas vías para poder sacar el carbón son fundamentales y agradecer al Gobierno que todavía el peaje para los carboneros o los de transporte para hacerlo más competitivo el sector agropecuario el 50% hoy todavía es gratis, es decir para poder aliviar el bolsillo y la competitividad y poder generar empleo para esta zona; de manera que hoy el llamado señor Ministro era así como hay vías como Ocaña - Convención, la de Acarí, San Calixto, y así mismo la del Carmen - Ocaña, hoy quería hacer un llamado a que miremos cómo desarrollar la red terciaria.

La verdad, hemos hablado con muchos alcaldes, preocupados; el gobernador está muy preocupado, porque los OCAD son muy lentos, que esas Vías para la Paz no están siendo ágiles, y hoy le pedimos por la situación del Catatumbo que nos ayude porque es la manera como el Norte de Santander tiene dificultades en la frontera y especialmente igual que Arauca y tienen muchas dificultades con la zona del Catatumbo. Se han hecho muchas inversiones, estuvimos allá inaugurando unos kilómetros de 8 kilómetros con el Ministro en su momento, de Agricultura y hoy vemos que en La Gabarra - Tibú pues esperamos que con las fuerzas militares con los ingenieros militares pues podamos llegar a los 17 kilómetros restantes que faltan en Silo 82.000 millones que faltan, aquí también están otras vías fundamentales para el desarrollo del Oriente colombiano.

De manera que hoy no me quiero detener, simplemente hacer mención de estos proyectos que estamos desarrollando pero que nos cuente al país cómo poder en el Norte de Santander darle la mano a cada uno de estos municipios, llámese Mutiscua, llámese Cucutilla, llámese El Zulia, así mismo El Carmen, a todos los que tienen que ver con Chinácota, Toledo, para que estas obras que son de gran impacto las podemos desarrollar y poder hacer una reunión con ustedes, señor Ministro, y con su cartera y, señor viceministro, precisamente en nuestra región, para sacar adelante estas obras que generarían empleo y oportunidades para nuestra región. Simplemente este era mi comentario señora Presidente, agradecer esta oportunidad y felicitar a la Senadora Maritza por este debate que se está haciendo en el día de hoy sobre Villavicencio y la caída del puente, muchas gracias señora Presidente.

**Interviene, con la venia de la presidencia, el honorable Senador Daniel Alberto Cabrales Castillo:**

Yo quisiera agregarle un poquito al tema que tocaba la Senadora Maritza y que tocaba el Senador Ernesto Macías, sobre el tema de los altos costos inconsiderables de los peajes en Colombia,

en el departamento de Córdoba, más exactamente en el año 2017 aumentaron lo justo en el mes de enero, a eso del 16 de enero aumentaron los peajes de 7.400 pesos a 7.700 pesos, ya en el año 2017 en agosto se adjudica por el señor Germán Vargas Lleras se adjudica la APP Ruta al Mar, y los peajes en el departamento de Córdoba pasan, cambian de concesión y en agosto de 2017 suben el 101% la tarifa de los peajes, pasando de 7.800 pesos en carro tipo 1, vehículos tipo 1, a 11.700 pesos, y en autos o vehículos de tipo 2, de 2 ejes, pasa de 8.600 pesos a 17.300 pesos, en el tramo que hay entre La Apartada, municipio de La Apartada, departamento de Córdoba.

En el municipio de Montería, ciudad de Montería, hay 3 peajes, uno nuevo, entre Buenavista y Planeta Rica, peaje Los Manguitos también con un costo de 11.700 pesos, en un solo trayecto de 103 kilómetros desde La Apartada hasta Montería, lo que nos parece un tema muy complicado que bien sabemos que los peajes son necesarios para darle la competitividad en vías que necesita el país pero el aumento exagerado en el costo de 7.800 pesos a 11.700 y de 8.600 a 17.300 nos eleva un porcentaje de 101%. No hubo ni una sola vía en el departamento de Córdoba que adjudicara el Gobierno de Juan Manuel Santos y Germán Vargas Lleras en los 8 años, solo esta Ruta al Mar desde Caucasia hasta El Viso, y pasando por el departamento de Córdoba con todos los peajes nuevos y los antiguos que se los quitaron a las concesionarias que venían manejando esos peajes.

No contentos también con el tema, quieren pasar el peaje del kilómetro 18 vía Montería - Planeta Rica a pasarlo al kilómetro 13, para obtener el recaudo de una vía que no fue intervenida por la concesión que va desde el kilómetro 15 hasta el municipio de Tierra Alta que han sido con recursos de regalías del departamento de Córdoba y quieren colocar el peaje en el kilómetro 13 para ganar el recaudo hacia los municipios de Valencia y Tierra Alta y también 7 corregimientos del municipio de Montería.

Lo que nosotros vemos, señor Ministro y señora presidenta, son los..., señor presidente, ya llegó a su sitio, son los aumentos exagerados. Estamos de acuerdo con que los peajes son necesarios para la competitividad, pero los aumentos exagerados en un departamento como el departamento de Córdoba, que viene siendo el tercer departamento más pobre en Colombia, le aumentan los peajes en un 101%. Entonces, señor Ministro, yo sí le pido que consideren estos temas, consideren estos temas teniendo en cuenta el poder adquisitivo del departamento de Córdoba, para que no se siga empobreciendo la ciudadanía, la población y no obstante tengan en cuenta injustificable pasar un

peaje de 7.800 pesos a 11.700 o de 8.600 a 17.300 pesos.

– **Asume nuevamente la Presidencia el Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo y otorga el uso de la palabra a la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez, Vicepresidenta:**

Presidente, yo indiscutiblemente voy a ser muy breve porque la exposición de la Senadora Maritza fue una exposición excelente, que puso unos puntos específicos sobre los hechos que son materia del debate, pero también el Senador Robledo ha traído una exposición técnica, que lógicamente en este momento no admite mayores discusiones. A mí me preocupa una sola cosa que es la que me gustaría preguntarle al señor Ministro, que parece que no está aquí, yo lo voy a esperar. Pero en todo caso yo llamo la atención de los compañeros en este sentido, la parte judicial, la parte legal, que es muy importante en estos temas, por decirles algo, miren, estamos hablando de ese desastre en cuanto a lo que representan las garantías, la cuantía, la temporalidad de esas cuantías.

¿Hoy qué es lo que está sucediendo con los concesionarios? Prácticamente los concesionarios son una especie de reyezuelos dentro del territorio de las concesiones. Pero además de eso, yo lo que digo y lo que preciso es que la inseguridad del país es tal que no solamente se refleja en el orden público, sino también en la seguridad de sus obras; a eso se debe que se hayan rebajado las prácticas de la ingeniería y las prácticas inclusive de la reglamentación, la manera como se concesiona.

Ministro, a mí me preocupa, yo les planteaba a los compañeros acá que la exposición desde el punto de vista de hechos materia del debate de la Senadora Maritza, ella ha hecho una gran exposición, y la parte, y una parte técnica expuesta por el Senador Robledo, hoy no, no, tiene mucha lógica dentro de las leyes de la lógica, tanto de la inducción como de la deducción, pero a mí particularmente lo que me preocupa ya después de esas intervenciones de todos los compañeros acá, es en qué estamos legalmente hoy, judicialmente ¿Qué ha pasado con ese desastre? ¿Cómo es el cuento de las cuantías, la temporalidad y la vigencia de ellas, cuánto es realmente cada póliza o cada garantía, qué tipo de garantías se dieron, y cómo están hoy enfrentando la ANI y el ministerio o las autoridades competentes la situación legal o judicial que ese caso implica?

Pero igualmente yo lo que siento hoy es que esa inseguridad que hoy vive el país, que inunda el país, no solamente se da en el orden público, se refleja hoy en la manera como se contrata. También hay inseguridad en la metodología de cómo se contrata, resulta que a efecto de ganarse una concesión de ordinario, se contrata con alguien, con una persona jurídica o bien con una unión temporal o con un consorcio que tiene

unas características, pero que termina realmente tercerizando, que termina subcontratando, cosas que son fundamentales como lo que sucedió acá, porque eso ha pasado acá, los verdaderos titulares de la concesión realmente no tiene aun cuando sí desde el punto de vista del artículo 2358 del Código Civil, si tienen una responsabilidad más que solidaria porque ellos son los titulares de la concesión, pero también esos terceros o sea son corresponsables porque la culpa del uno envuelve al otro y sucesivamente al Estado, al Estado tampoco se le exige, porque es que el Estado es el que representa la titularidad de la obra contratada, de la obra concesionada.

Entonces en esa materia, yo lo que digo: ¿En qué estado están las víctimas, las familias de las víctimas? ¿Cómo actuó el Gobierno frente a ellas? Porque según el artículo 2358 del Código Civil dice: Prescripción de la acción de reparación: “Las acciones para la reparación del daño proveniente del delito o la culpa, que puedan ejercitarse contra los que sean punibles por el delito o la culpa se prescriben dentro de los términos señalados en el Código Penal para la prescripción de la pena principal”. Estamos hablando del Código Civil que a su vez irradia legislación respecto del Código Penal también, las acciones para la reparación del daño que puedan ejercitarse contra terceros responsables conforme a las disposiciones de este capítulo prescriben en 3 años contados desde la perpetración del acto, 3 años descontables dentro de la perpetración del acto, si es que estamos hablando en materia civil, porque en materia penal, bueno yo pienso que si se trata de un tercero civilmente es responsable, realmente la norma aplicable por competencia prorrogable es la misma del 358.

Entonces yo lo que quisiera saber es ¿qué ha hecho el Gobierno, para que no se burlen los intereses de las víctimas? Aun cuando es solidario, tampoco puede dejar que terceros cierto en un transcurso de 3 años simplemente prescriban porque no se ejercitaron las acciones por parte de unas víctimas que hoy entre otras cosas desde el punto de vista civil la prueba se les traslada a los presuntamente responsables, porque lo único que puede demostrar la víctima es su daño; basta con demostrar el daño para que el supuesto de hecho y la prueba le corresponda al tercero o a quien ocasionó el daño.

Entonces ¿qué preocupa? Preocupa eso. ¿Qué ha pasado? Según el Senador Robledo, si habláramos de un delito culposo, nosotros podríamos estar en presencia de algo que se llama la culpa. Se puede dividir en 2 en materia penal, en culpa con representación o culpa sin representación; cuando hablamos en culpa con representación fue porque se previó el acto o sea lo visionamos, fuimos capaces de establecer su posibilidad pero insistimos y seguimos en la misma omisión o en la misma diligencia o en la misma incuria, en la misma negligencia, y cuando no es representada

es porque no fui capaz de prever la ocurrencia del hecho pero actué negligentemente porque era previsible. Entonces a juicio de lo que ha dicho el Senador, es una culpa representada y la culpa cuando es representada a mi juicio implica mucha más responsabilidad, porque se prevé que va a suceder, pero yo insisto en que no va a suceder, y actué con incuria, con negligencia, con omisión, y entonces es cuando se comete el hecho lo que se llama el delito culposo si es que hablamos en penal o igual nos vamos al Código Civil y ya hablamos de otra serie de culpas que más o menos tienen el mismo alcance de grave, gravísima, leve, y aquí es evidente de que se trató de una culpa gravísima. Entonces yo que les pediría al ministerio, a la ANI, es que nos digan cuál es el estado actual de la parte judicial o jurídica frente a las víctimas y frente a inclusive a los concesionarios y a los terceros contratistas.

– Haciendo uso de la sesión informal, el señor Presidente procede a otorgar el uso de la palabra a los invitados:

– **Interviene primeramente el señor Ariel Danilo Basto Trujillo, Alcalde Municipal de Chipaque, Cundinamarca:**

Bueno, presentar un saludo muy especial a los Senadores, al Presidente de la Comisión, al Ministro de Transporte, a los directivos de la ANI. Vengo representando al municipio de Chipaque (Cundinamarca); soy su alcalde. Vengo con unas quejas que de alguna manera como habitante también soy doliente y es definitivamente buscar a quién le corresponde una serie de obligaciones, tales cuales como un puente peatonal como mostraba la Senadora Maritza que se volvió necesario hace muchísimos años y que no fue planeado, hoy lamentablemente vemos muertes que como acaba de decirlo usted Senadora entonces a quién le culpamos. Alcaldes anteriores de este municipio han solicitado este puente peatonal y no ha sido posible, llegaron más muertes; entonces no sabemos hasta qué punto tenemos que llegar para que esto deje de pasar. El corredor vial Bogotá - Villavicencio son 85 kilómetros de vía, como lo manifestaban ustedes Senadores, con unos incrementos en los peajes horriblos.

Somos municipios de sexta categoría donde el 65% de su ingreso son campesinos, campesinos que tiene movilizar sus cargas a Bogotá y que definitivamente se volvió complicadísimo, porque tienen que pagar peajes y unos aranceles de vía tremendamente grandes. Aparte de eso, tenemos un inconveniente con aquellos que son los dueños de los establecimientos sobre la vía, los cuales desafortunadamente en muchas ocasiones con las concesiones viales no les dan oportunidad si no dan es el cierre total, en algunos momentos necesitábamos entradas para las veredas de nuestros municipios y las cerraron porque querían que quedara totalmente derecha la vía, entonces

señor Ministro de verdad que hemos llegado con la comunidad hasta el punto o no llegué yo con la comunidad, la comunidad llegó al punto de bloquear vías exigiendo el puente peatonal, exigiendo esas rebajas en los impuestos de estos peajes que para nosotros por ejemplo Chipaque tener que pagar 56.000 pesos por un camión que saca papa, que bien barata que está y llegar a Bogotá es bastante difícil.

Entonces pasados días tenemos la razón de la ANI, en la que nos dicen que a junio miraremos si es posible este puente peatonal que ya lleva varias víctimas en poco tiempo. Seguimos en la misma situación que decía la Senadora. Entonces quién paga estas anteriores muertes si ya habíamos solicitado este puente, si de alguna manera no se hizo una planeación en el momento en que hicieron la vía, hoy, muchísimas gracias Senadora por ser la ponente de esta problemática de la vía Bogotá - Villavicencio, de verdad que aclamamos por ustedes señores Senadores para que nos ayuden en la vía Bogotá - Villavicencio, ya que de verdad no hay otra vía que se pueda tener alterna como lo manifestaba la Senadora y somos unos de los principales proveedores de la canasta familiar de esta Bogotá y del país.

De verdad que necesitamos señor Ministro que nos ayude con estos inconvenientes de la vía Bogotá - Villavicencio, y que hoy se determine quién es aquella persona que va a estar al pendiente de estos problemas, que esto no quede en el limbo, que esto de alguna manera se sepa a futuro quién es el que va a responder si a futuro hay otra muerte, porque en estos momentos es como una muerte anunciada, no hay un puente peatonal en mi municipio, lo divide la vía Bogotá - Villavicencio a más de 7.000 habitantes, entonces la muerte que pueda pasar a futuro a quién le vamos a echar la culpa. Hoy clamo como alcalde y clamo como habitante del municipio de Chipaque, para que se respete ese derecho tan fundamental que es el derecho a la vida. Entonces no les quito más tiempo, muchísimas gracias, gracias Senadora por darnos la oportunidad, por dejarnos hablar a los municipios de sexta categoría.

**Continuando con los invitados, se otorga el uso de la palabra al señor Wilder Enrique Moreno Hernández, Alcalde del municipio de Quetame (Cundinamarca), quien expone:**

Muy buenas tardes para todos, a la Mesa Directiva, a la presidencia, al señor Ministro, al vicepresidente de la ANI, y de una manera especial a nuestra Senadora, doctora Maritza; muchas gracias por permitir este espacio, para conocer aquí en este recinto de la democracia nacional que existen municipios de sexta categoría como el mío, como Quetame, que visto desde la capital no somos solo el puente que se cayó o las obras de infraestructura que se hacen sino que existe una sociedad que vive del agro, que la vía nos ha dejado problemas sociales, que ni la ANI, ni el ministerio, y muchísimos menos la concesión ha

respondido por ellos. Me pregunto acá, no sé si haya un delegado o no un delegado sino el dueño de la concesión que siempre ha brillado por su ausencia y lo digo en mi municipio y que aparte de ser el concesionario se creen es los dueños de la vía y, más que los dueños de la vía, los dueños de un municipio.

Es totalmente injusto que después de que sufrimos la ola de violencia y que después con posterioridad que mejoró la seguridad quisimos incentivar el tema del turismo y efectivamente se dio en los Llanos orientales pasando por mi municipio Quetame, que las personas que viven del comercio no es justo que llegue la concesión con unos bolardos a decirles ustedes no pueden vender acá y que a mí como alcalde pretendan que con policía saque a mis campesinos y a mis comerciantes de la vía, cuando desconociendo abiertamente títulos de propiedad, desconociendo los certificados de tradición y libertad, en una medida judicial logramos ganarle esa batalla jurídica a la concesión, pero no con eso ellos siguen el día a día.

El 90% de los oficios que llegan a mi despacho son de los abogados de la concesión solicitándome como alcalde que le quite la comida a una familia, porque cerrar un negocio es quitarle el ingreso a una familia. Eso, sumado a situaciones muy importantes, por supuesto no tenemos los puentes peatonales en Puente Quetame veredas que conducen a Vargas, puente peatonal en el kilómetro antiguo 53, hoy 37 aproximadamente, al sector de Llano Grande y de una manera en el sector del acceso vehicular a Guatapate donde tenemos el peaje y es donde uno ve la negligencia del Estado ¿En qué sentido? Es la vía y el terreno es del Estado lo compró la ANI, pero no permiten en 100 metros hacer un acceso vehicular a un centro poblado rural como es la vereda Guatapate.

No sé cuál sea el objetivo, ¿será que necesitamos seguir colocando muertos como desafortunadamente ha pasado en los 2 años que llevo de administración? Innumerables las peticiones al Gobierno nacional, a la ANI, al ministerio, y Quetame sigue colocando los muertos y las obras. Y la respuesta dura del delegado de la ANI es: alcalde no presumimos y no pensamos en plata para puentes peatonales, o sea que pienso que la vida fue diseñada única y exclusivamente para los vehículos y dónde está el factor humano, ese es un tema muy importante y que hoy aquí señor Ministro tengamos una respuesta concreta.

Y de manera específica también hay un tema que me deja preocupado, el tema de Chirajara es, fue de conocimiento nacional y todos los ojos y entes de control están pendientes de esto, pero yo pregunto: El resto de obras y que se hicieron en mi municipio ¿Qué seguridad tenemos? Y lo digo de manera específica, que una empresa sector Guatapate, municipio de Quetame, somos objeto de una acción popular porque en la construcción de estos túneles se acabaron con decenas de

viviendas, estamos en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, y yo quisiera que desde el ministerio de observar detalladamente el informe del perito donde establece que este túnel fue construido sobre una falla geológica, son cientos y miles las vidas que pasan por este túnel a diario, no es solo decir el concesionario cumplió y entregó en un tiempo récord.

La seguridad de la obra ¿cuál es?, ese es el gran interrogante que quiero dejar y solicitar muy respetuosamente que nos miren como municipios pequeños que somos y sobre todo se brinden soluciones a nuestra comunidad, muchas gracias Senadora y honorables Senadores, Ministro en usted esperamos hechos concretos, soluciones del Gobierno nacional, pasemos nosotros quienes podamos llevar solución a nuestros coterráneos.

**– Acto seguido, retomando la sesión formal, el Presidente otorga el uso de la palabra al doctor Germán Cardona Gutiérrez, Ministro de Transporte, quien después de saludar, expresa:**

Después de escuchar estas intervenciones serias de todos ustedes, de la Senadora Maritza, del Senador Robledo, del Senador Macías, del honorable Senador Cabrales, de los alcaldes, de la Senadora Daira, del Senador Manuel Guillermo, pues quiero hacer unas reflexiones, o sea venir aquí a este recinto a una reunión tan importante, a un debate tan importante, solo a hacer una defensa a priori del concesionario o de lo que ha pasado alrededor especialmente del tema de Chirajara, eso no está en mí, no está dentro de mi objeto, y por el contrario a mí me alegra mucho todo lo que se ha dicho aquí y todo lo que se ha debatido.

Y estaba pensando algo, cuando la Senadora Maritza Martínez muy inteligentemente nos comentó que esta concesión de la vía Bogotá - Villavicencio se inició en el año 94 y entonces se me vino a la cabeza 94, el 2004, el 2014 y el 2018, estamos hablando de ya casi 24 años desde que empezó ese proceso y estamos hablando también de 4, de 5 gobiernos, el gobierno del ex Presidente Gaviria, del ex Presidente Samper, del ex Presidente Pastrana, el ex Presidente Uribe, y el Gobierno hoy del Presidente Santos, y lo que es una injusticia con la región es que realmente un proyecto de estos o de los otros que se están mencionando, llevemos 24 años construyéndolos y todavía no los hayamos podido terminar.

Yo en eso coincido con ustedes y coincido no tanto como Ministro sino como ingeniero; estos son proyectos que indiscutiblemente deberían de ir mucho más adelante. Tuvimos las concesiones de primera generación, las concesiones de segunda generación, las concesiones de tercera generación y ahora las concesiones de cuarta generación, y creo que cada una de ellas lo que contribuyó o lo que ha querido contribuir, porque además todos esos procesos del cambio en esas concesiones, todos indiscutiblemente han pasado

por el Congreso de la República, pero no hay duda de que aquí estamos ante una situación difícil.

Y quiero referirme en principio al tema de Chirajara, y contarles algo: En noviembre del año 2017 yo estuve personalmente visitando ese proyecto de Chirajara, ese y otros proyectos que estaba haciendo el Concesionario Coviandes; inclusive Senadora, estuve con la Gobernadora del Meta, y usted le puede preguntar a la señora Gobernadora la felicidad que ella tenía que inclusive yo también manifesté de ver el avance de las obras, y vi, fui personalmente hasta esa pila del puente, hasta esa parte del puente que se destruyó, me paré allá en la punta, miré hacia abajo eso es más de 120 metros que usted menciona, y me impresionó indiscutiblemente el tamaño de la obra, y después al regreso inclusive que venía un helicóptero, hice unos videos sobre esa obra que entre otras cosas el señor concesionario lo que nos dijo fue: “Esto es una obra, esta es un hito que se va a entregar anticipadamente”. Y en ese momento nadie, absolutamente nadie, estaba poniendo en duda la calidad de esa obra, ni lo que se estaba haciendo, dado que este concesionario llevaba pues como usted ya lo mencionó 23 años al frente de esa concesión, ha hecho una serie de proyectos que yo hoy tengo que reconocer que en su mayoría han sido exitosos, han sido bien ejecutados y que indiscutiblemente estamos haciéndolos en una de las zonas de topografía más complicadas que hay en el país. Y por es que en el pasado ir a Villavicencio era una tortura; hoy puede que no sea un problema Senadora pero en el pasado era una verdadera tortura. Yo estaba muy pequeño cuando la tragedia de Quebrada Blanca y eso fue una tragedia que nos quedó grabada en el corazón de todos los colombianos.

Ese tramo que usted menciona del tramo Bogotá - Cáqueza si no estoy equivocado, yo le voy a pedir ahora al doctor Luis Fernando que él les comente sobre esa información que les dio la ANI con respecto hacia esos estudios y esos diseños van a estar listos antes de finalizar este Gobierno. Y en ese sentido yo quiero ser muy claro: Cuando yo llegué ahí en el año 2010 al ministerio, uno de los objetivos que me propuse fue precisamente decir sin estudios y diseños no podemos empezar a hacer proyectos y esto hay que estructurarlo seriamente desde el principio, y eso me llevó a mí a asumir una responsabilidad durante el primer año del Gobierno del Presidente Santos en el sentido de que prácticamente en el Ministerio de Transporte no se hizo absolutamente ningún proyecto, no se inició ningún proyecto, por esa obsesión mía de ingeniero, por esa obsesión que tenía también de ser interventor de obras, nunca he sido constructor de obras, de obras públicas pero sí interventor de ellas, a empezar a contratar estudios y diseños para todos los proyectos que se hicieran y eso me llevó también a la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura, me llevó igualmente a presentarle al Congreso de la República la Ley

de Asociaciones Público-Privadas, que tengo que reconocer que en ese momento el Congreso fue muy amable y muy respetuoso en el sentido de que ese proyecto se presentó como una ley, si no me equivoco, la palabra es de emergencia o de urgencia, y fue aprobado prácticamente en 20 días por el Congreso de la República, y eso ya después fue lo que nos llevó a empezar a sacar concesiones de estas de cuarta generación y además voy a decir algo y esto lo voy a decir con el máximo respeto que ustedes me merecen, porque cada una de las intervenciones de ustedes me pareció muy seria y muy bien fundamentada, pero también quisiera en algún momento poder hacer un debate si se quiere de control político para hablar de la cantidad de proyectos que se están haciendo a lo largo y ancho del país, que han sido muy exitosos y que realmente nos hacen sentir orgullosos a todos los colombianos de lo que se está haciendo, hoy estamos hablando de los problemas, y ni más faltaba que en el Congreso de la República, y sobre todo en esta Comisión, que es una Comisión que se creó precisamente para hacerle control político al Gobierno y en particular al Ministerio de Transporte y a sus entidades asociadas, ni más faltaba que no se hablara de estos temas, pero yo no quiero, y en esto sí quiero ser muy sincero, no quiero que se deje la sensación, porque dentro de 3 meses el nuevo Presidente de la República, sea quien sea el próximo Presidente, tiene que continuar con este desarrollo de la infraestructura y puede que decida crear otro tipo de concesiones, y bienvenido si lo quiere hacer, pero definitivamente lo que tienen que hacer es terminar lo que actualmente está en ejecución y yo les puedo garantizar a ustedes que de todas las concesiones que actualmente se están ejecutando, para no hablar de las obras públicas, este Gobierno a duras penas alcanzará a entregar el 40% de lo que está en ejecución, pero ese otro 60% está marchando, los concesionarios están trabajando y esos proyectos, créanme que están funcionando bien, y ojalá en algún momento pudiéramos ir a mirar proyectos que están funcionando bien en otras regiones del país, aunque ahora también me voy a referir digamos al serio reclamo que hace el Senador Macías con respecto a lo que sucede hoy en la región del Huila, Putumayo, y demás, que no solamente es ahí, Senador, sino en otras partes, en otras partes del país, e igualmente a lo que comentó el Senador Cabrales, y lógicamente pues voy a hablar sobre lo que dijo y lo que desde siempre ha venido mencionando el Senador Jorge Robledo.

Senadora, le quiero decir algo, usted en su intervención dijo algo que no tiene, es decir, no hay motivo para no entenderse, pero realmente fue un pequeño lapsus de su parte, pero no tiene por qué usted entrar en esos detalles, usted habló de esa grúa naranja que hay ahí, esa grúa naranja que está ahí fue la que me obligó a mí a cerrar esa vía, y les voy a comentar por qué, el 15 de enero a eso del medio día ahí me llegó un mensaje por

ese aparático, donde me dijeron se acaba de caer el Puente de Chirajara, yo quedé absolutamente sorprendido, hablé con el Presidente de la ANI, me dijo que esa información le había acabado de llegar en tiempo real del sitio, inmediatamente me comuniqué con el Presidente de la República, le dije: Mire, acaba de suceder esto, me voy a ir para Chirajara, voy a mirar a ver qué sucede ahí, y efectivamente diría yo que a las 3:30 de la tarde llegué a Chirajara y fui la primera persona del Gobierno nacional central, inclusive del gobierno del departamento del Meta y de los concesionarios, y de cualquier otra persona ajena a las personas que estaban trabajando en ese proyecto que llegué al sitio, y no se imaginan ustedes la sorpresa y el desconsuelo que eso me produjo; cuando llegué al sitio pues inmediatamente las preguntas van y vienen de manera muy respetuosa, porque prácticamente ahí todo el mundo está en un *shock* horrible, me tocó ver algo absolutamente lamentable, que solamente lo había vivido antes hace 31 años que falleció un hermano mío en un accidente aéreo y fue ver cómo ya dos cadáveres los habían sacado del fondo del abismo y los tenían envueltos en unas frazadas por parte del CTI, pregunté qué sucedió y uno de los ingenieros de esa empresa subcontratista me manifestó que él estaba al frente, o sea, en la estructura que no se ha caído y que desde allá él alcanzó a detectar en sus sensores y demás que algo estaba sucediendo de este lado y me dijo que del otro lado, eso fue un poco antes del almuerzo que habían por lo menos 140 o 150 personas que estaban empezando a armar las formaletas para fundir otra placa de esa estructura, que llamó a los de este lado y les dijo: Qué pasa, qué movimientos hay allá. Le dijo: Ningún movimiento, y el ingeniero dijo: Ponga cuidado que algo no me queda claro, y que no pasaron 10 minutos después de esa llamada que él hizo y lo único que sintió fue un estruendo, y el estruendo fue el desplome de ese puente, y las personas que habían ahí, esos 22 trabajadores, o los que usted mencionó, estaban era desformaleteando la placa que se había fundido 4 o 5 días antes, mientras el resto estaban empezando a armar la nueva placa.

Yo observé lo que estaba sucediendo en ese momento, inclusive cuando salí del sitio, tuve una pregunta a los medios de comunicación y me preguntaron: ¿Y, qué pasa con la otra cara del puente?, y les dije: Por ahora revisemos qué pasó con esta y después hablamos de la otra cara; pero, pasados unos días y cuando desafortunadamente no teníamos una respuesta concreta en ese momento por parte de la concesionaria con respecto a lo que había sucedido que al fin y al cabo la concesionaria en ese momento era el dueño y sigue siendo hoy el dueño de ese puente en su totalidad, entonces, al otro día, Senador Robledo, en una de las cámaras que tiene instaladas el Instituto Nacional de Vías, en esa carretera, encontramos ese video que usted presentó, ese video realmente salió del Instituto Nacional de Vías, lo encontramos porque hay una, una oficina muy grande donde están todas

las cámaras del país, y haciendo un recorrido por esas cámaras apareció de un momento a otro ese video, entonces lo hicimos imprimir, se lo envié, se lo... , le pedí al Director de Inviás que se lo enviara, inclusive con una comunicación oficial al señor Presidente de la ANI, y ese video a partir de ese momento empezó a volverse un video ya conocido por toda la ciudadanía.

Pero, igualmente, me puse a mirar lo que había alrededor de ese video y una de las cosas que más me impresionó fue esa pluma que usted mencionó ahora, y la traigo a colación porque esa pluma desafortunadamente en el momento de la tragedia, el operario que estaba arriba se bajó inmediatamente, dejó la pluma, digamos, a su libre albedrío y la pluma quedó mirando, la flecha de esa pluma quedó mirando contra la vía, y a partir de ese momento empezamos a advertir que ahí se podría presentar otra tragedia, que fuera o que se desplomara esa pluma, cayera sobre la vía, y podría que no pasara nada, o podía que pasara un motociclista o podía pasar un camión o podía que pasaran muchas cosas y podía generarse una tragedia de incalculables proporciones, entonces, empezamos a advertir sobre la situación con esa pluma y que había que moverla de allí, pero no contentos con eso, ese mismo día de la tragedia un ingeniero ampliamente reconocido, muy amigo mío, que no tiene nada que ver con estos temas de la tragedia ni nada de las cosas del Gobierno, y muy amigo de la Asociación Americana del Concreto nos llamó, a través del doctor Luis Fernando Mejía, aquí presente, y me ofreció que él podía traer un experto, un grupo de expertos de esa Asociación Americana del Concreto al sitio de la tragedia para revisar qué había podido suceder con ese desplome del puente, inmediatamente le dije a Luis Fernando: Dígame al doctor Omar que lo haga ya, y no pasaran 2 días, 2 días, el miércoles en las horas de la mañana ya estaban los ingenieros de la Asociación Americana del Concreto en Colombia, hablé personalmente con el señor Fiscal General de la Nación y con la señora Vicefiscal, les pedí que los dejaran entrar hasta el sitio, hasta abajo, hasta el sitio donde todavía estaban rescatando los cadáveres que no habían podido retirar, para que estos señores de esa Asociación Americana pudieran hacer un análisis de todo lo que allí estaba sucediendo, tuvieron esa autorización, estuvieron allá y si usted me puede corregir ahora, durante todo el día miércoles, durante parte del día jueves, regresaron a Bogotá, llevaron unos equipos de altísima complejidad que ellos manejan, drones y otra serie de equipos, trabajaron todos esos equipos, miraron la estructura que estaba todavía en pie, regresaron a Bogotá, se reunieron con la Agencia Nacional de Infraestructura, y les dijeron a los técnicos de la ANI: El problema no es el puente que se cayó, el problema es el puente que se va a caer, y ahí se nos prendieron definitivamente las alarmas; ese mismo día, perdón, el sábado, el sábado siguiente al desplome del puente yo cité a una rueda de prensa en el ministerio, advertí

todo lo que estaba sucediendo, le enviamos una comunicación al concesionario y le pedimos que tomara cartas en el asunto, que hasta ese momento no había sucedido, paralelamente a eso, y en otra gestión diferente la interventoría del proyecto trajo un grupo de expertos mexicanos, como ya lo mencionó el Senador Robledo, fueron a hacer exactamente el mismo recorrido, regresaron y analizaron las condiciones del puente, lo que se había hecho, esos diseños del puente y demás, por lo menos lo que ellos pudieron tener y pidieron una reunión luego conmigo en compañía del Presidente de la ANI, el doctor Luis Fernando y demás, y nos dijeron estos señores mexicanos: El problema no es el puente que se cayó, sino el que se va a caer, pareciera que hubieran hablado en el mismo idioma, pero eran dos empresas completamente diferentes.

En ese orden de ideas, yo convoqué una rueda de prensa, eso creo que fue un miércoles a las 4:00 de la tarde, llegamos a esa rueda de prensa y allí tomamos la decisión de ordenar el cierre de la vía, para que de alguna manera también aparecieran los responsables de la caída del puente, y ¿por qué lo hicimos Senador?, y en esto yo quiero ser muy claro, la señora Gobernadora del Meta se molestó, con razón, porque ella finalmente estaba defendiendo los intereses de su departamento, usted es muy amable y muy respetuosamente me escribió y me pidió que por favor miráramos lo que estábamos haciendo, pero la decisión se tomó y yo tomé esa decisión con la responsabilidad que a mí me exige no solamente como ministro, sino como ciudadano responsable de cuidar la vida de las personas, y, sobre todo pensando en esa pluma que estaba ahí mirando hacia la vía y además advirtiendo que si se llegaba a caer ese puente, el otro puente, también se podía generar un efecto látigo por culpa de esos tensores, o solo la caída de esa pluma podía generar una tragedia y a eso no queríamos someter a más gente; sé que se generó un ruido, pero inmediatamente después de que eso sucedió, al otro día temprano el concesionario ya apareció, el concesionario aceptó que tenía que tomar cartas en el asunto, le ordenó a sus técnicos que se subieran allá, que movieran esa pluma y la colocaran en un sentido paralelo al actual puente, y además se comprometieron a montar unas señalizaciones y unos controles en la vía para poder volver a abrir nuevamente esa circulación entre Bogotá y Villavicencio y entre Villavicencio y Bogotá.

Y por eso hoy la vía está perfectamente abierta, la estamos controlando, la estamos monitoreando y estamos esperando la decisión ya por parte del concesionario; ahora, ¿qué hay con eso?, y ahí también para responder un poco las preguntas de la Senadora Daira Galvis, en dónde están las responsabilidades jurídicas, en dónde está el respeto por las víctimas, todo eso; hemos visto en el concesionario un respeto total por las familias de las víctimas, no hemos recibido ninguna queja

por parte de las familias de las víctimas, de hecho, uno de los propietarios de esa concesionaria me manifestó a mí, en el momento de la tragedia, me dijo: Primero la vida, primero la situación de las familias de estas personas y después vemos lo del puente; ellos inmediatamente se encargaron de las familias de estas personas, creo que lo están haciendo y lo están haciendo con responsabilidad; es la información que tengo, porque no he recibido otro tipo de quejas, y espero que así sigan; y lo del puente lo asumieron tan pronto nosotros tomamos la decisión de cerrar esa estructura, esa vía, perdón, y de volverla a abrir luego.

Esa vía se abrió en menos de 24 horas después, esa vía estuvo cerrada, creo que la cerramos el miércoles en la noche o el jueves, no sé si fue el miércoles o jueves, al otro día muy temprano inclusive el Presidente Santos me llamó y me dijo: Hombre, hay que abrir esa vía inmediatamente, porque eso nos va a ocasionar un problema muy grande, y le dije: Presidente, la responsabilidad es mía, me exige mantener esa vía cerrada, y me equivoco Senadora estuvo cerrada durante todo ese día, el otro día, y al otro día ya en la mañana, ya esa vía, a las 11:00 de la mañana se ordenó su apertura, pero se ordenó su apertura tan pronto los señores de la concesión mandaron una comunicación que además fue revisada por la interventoría donde ellos de alguna manera aceptaron que eran responsables de esa tragedia y que ellos asumían las responsabilidades sobre ese puente; a partir de ese momento estos amigos de la concesión dijeron que ellos querían traer una firma de su propia, bajo su propia responsabilidad para que esa firma les conceptuara lo que realmente había sucedido con ese desplome de ese puente, trajeron esa firma, creo que no hace más de 2 meses, ya llevamos 100 días después de la caída de ese puente, ellos trajeron esa firma, creo que hace un poco más de 2 meses, esa firma fue e hizo todos los estudios que tenían que hacer, tengo entendido inclusive que la Fiscalía General de la Nación también contrató una firma, si no me equivoco española, que también está revisando esos temas.

Pero, la conclusión, por lo menos la que tengo yo en borrador, porque el informe oficial me lo van a entregar al finalizar el día de hoy, después de una reunión que tiene el Presidente de la ANI, el doctor Luis Fernando Mejía y los señores de la concesión, lo que hemos concluido hasta este momento es que ese puente falló por unos problemas seguramente en el diseño, y tan pronto tenga esa información oficial yo seré el primero en presentarle eso a todos los colombianos, sin generar más suspicacias, porque en esto no he querido generar suspicacias de ninguna clase, y lo que en principio también nosotros tenemos claro es que

la cimentación de ese puente está en buen estado, que no hubo problemas de cargas de vientos y que en eso no ha habido ningún tipo de afectación, o sea, que lo que se afectó fue la estructura que se levantó de allí en adelante, ese es un puente que en ingeniería lo conocemos como una estructura “mono caisson” porque simplemente se hace un gran caisson que en la tierra, ese caisson sale al nivel de la superficie, y a partir de esa superficie se empiezan a levantar las columnas como les mostró ahora el Senador Jorge Enrique, y ya se empieza la construcción propiamente de esa obra. Ahora, yo no voy a entrar aquí tampoco a analizar la responsabilidad de la interventoría, pero ya se lo dije a los señores interventores en una reunión que tuvimos en mi despacho, les dije: Ustedes tienen que entender que este es un problema de enormes proporciones y de enorme responsabilidad, y la Agencia Nacional de Infraestructura ya está en esos procesos que corresponden tanto para la sanción que le vamos a poner ya al concesionario, porque el concesionario tenía la responsabilidad de entregar esa obra terminada a mediados de este año, y, además, también tendrán que analizar las responsabilidades que pueda llegar a tener la interventoría en esos temas, si nos acogemos al comentario que ha hecho el Senador Jorge Enrique Robledo, de tal manera que yo lo que les quiero decir, es lo siguiente: Sobre ese tema no ocultaremos absolutamente nada y yo en lo personal no he ocultado absolutamente nada desde el mismo momento en que desafortunadamente falló esa estructura, pero sí estoy completamente de acuerdo con ustedes de que uno en ingeniería, y lo digo yo que también soy ingeniero, que también tengo una empresa de interventoría, que de hecho ya no contrata con el sector público desde hace 8 años, la que tenía la vendí, yo ya de vez en cuando hago mis interventorías en el sector privado, y a eso seguramente regresaré tan pronto me retire de este ministerio, pero lo que uno espera y en esto me toca decir que toco madera, es que ese tipo de cosas no sucedan en los proyectos ni de infraestructura, ni de construcción, porque usted Senador ya mencionó lo que está pasando en Cartagena, lo que pasó en Medellín con el famoso Space, y desafortunadamente este problema que tuvimos en Chirajara.

Ahora, nosotros no tenemos, y esto se lo quiero decir muy claramente a los amigos de los medios de comunicación, nosotros no valoramos y no nos interesan los comentarios que quiera hacer el diseñador del proyecto, el único responsable ante la Agencia Nacional de Infraestructura sobre la caída de este puente es el concesionario, y a partir del informe que recibamos en la tarde de hoy, ustedes como medios de comunicación tendrán todo el derecho y todos los colombianos a conocer



qué fue lo que realmente pasó con el desplome de esa estructura.

Senadora, usted también mencionó el tema del PUENTE Caridad, con respecto al Puente Caridad le quiero decir lo siguiente: Ya existen, están colgados en las páginas del Instituto Nacional de Vías, lo que se llaman los prepliegos. Ese prepliego ¿es para qué?, para que las firmas interesadas en participar en el mejoramiento o en la reparación de ese Puente Caridad lo hagan; y para poder colgar esos prepliegos, el Instituto Nacional de Vías tenía que contar con esos recursos que usted mencionó, esos recursos ya los ofreció el Ministerio de Hacienda y por eso ya están colgados.

– **Interpela la Senadora Maritza Martínez Aristizábal:**

Ministro, ¿eso se licita?, o sea, a pesar de que Coviandes tiene a cargo pues toda la concesión, ¿toda la obra?

– **Interviene nuevamente el doctor Germán Cardona Gutiérrez, Ministro de Transporte:**

Senadora, si eso no se tuviera que licitar, seguramente ya le hubiéramos pedido a Coviandes que lo hiciera, pero son recursos que se le están trasladando al Instituto Nacional de Vías para que el instituto haga eso. No lo va a hacer Coviandes, eso lo puede hacer cualquier empresa que se dedique en este momento a hacer estos temas de mejoramiento de puentes y, además, quiero decir algo aquí al margen, de todos estos puentes que hay en Colombia, que son muchísimos construidos desde épocas inmemoriales, este, entre esos el de la Caridad, esos puentes, el Instituto Nacional de Vías desde el año 2015, creo que 16, hizo un contrato de revisión de la mayoría de los puentes que hay en el país, y la mayoría de los puentes están en buen estado, pero hay unos puentes que desafortunadamente ha habido que intervenir y se están interviniendo y este es uno de esos; de tal manera que le quiero contar eso, además para que usted le comente también a la gente de Villavicencio y del Meta, que ese puente ya estamos esperando es después de colocar estos prepliegos, sacar la licitación para el reforzamiento pues definitivo y el mejoramiento de ese puente.

Con respecto al Túnel de Buenavista 2, que usted me mencionó, pues ahí yo le voy a pedir ahora al doctor Luis Fernando que en la respuesta que él vaya a dar les comente qué ha sucedido con ese túnel, qué ha sucedido con el tema del desprendimiento de las cuñas en Quebrada Blanca 2, lo mismo que los maletines que usted menciona en Quebrada Blanca, que yo estoy de acuerdo, eso es un tema muy complicado pero quiero que él les cuente si es un problema geológico o qué está pasando allí, porque sí es una lástima tener tres carriles y hoy estar pudiendo utilizar únicamente

uno; lo mismo que los plantones de Chipaque, ese tema lo conozco ya desde hace 2 o 3 meses, usted me lo comentó en su momento, ya el alcalde también lo mencionó aquí, el doctor Luis Fernando les va a hablar de eso, y ni hablar y reconocer el tema de la vía antigua Bogotá-Villavicencio, a esa vía realmente le falta mucho, esa vía está en muy mal estado, yo espero que esa vía tenga muy buenos recursos por parte del próximo gobierno, este gobierno ha hecho inversiones, de hecho el doctor Luis Fernando les va a comentar ahora que hay un tramo que ya se está concesionado también, pero indiscutiblemente esa vía hay que volverla una verdadera alternativa de vía hacia el Llano.

Bueno, ¿qué más les quiero comentar yo a ustedes?, el tema de los peajes, Senadora yo en ese tema le tengo que decir, tenemos que hablar entonces todos con el Ministerio de Hacienda, tenemos que mirar qué y cómo es que tenemos que financiar la infraestructura en este país, pero, desafortunadamente, los peajes son necesarios y mucho más en una vía de estas características.

Yo le pediría al doctor Luis Fernando que le responda, también con la venia suya, a la Senadora sobre estos temas, para después responderle al Senador Macías y demás.

– **Con la venia de la Presidencia, interviene el doctor Luis Fernando Mejía, delegado de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):**

Lo primero que quiero mencionar es que la presentación de la Senadora Martínez es tan buena que creo que me liberó de hacer una presentación que yo traía para mostrar un poco en contexto lo que es la vía Bogotá-Villavicencio, sin embargo, quiero hacer énfasis en lo siguiente: Nosotros tenemos esa vía, entre Bogotá y Villavicencio, se autorizara en 3 partes, efectivamente, la primera parte o el sector 1, o el primer tercio únicamente tiene hoy en día operación y mantenimiento a cargo de la firma Coviandes; y la segunda parte, es la que nos ocupa entre El Tablón y Chirajara, que es un contrato con Coviandes, es una iniciativa pública con recursos públicos aportados por la nación; y el tercer tramo, o tercer tercio, es una iniciativa privada que está en ejecución y que tiene únicamente los recursos que se generan puestos por el concesionario y el repago se hace a través del recaudo de peajes.

Como la Senadora Martínez nos pidió que tuviéramos respuestas puntuales, pues voy a empezar por la primera tarea que nos puso el señor ministro, hablaremos del Tramo 1 y efectivamente, Senadora Martínez, la ANI tiene ya estudios a fase 2 del primer tramo, es decir, entre la zona de Usme y la zona de El Tablón, esos estudios a fase 2 ya están, ya existen, están a disposición, pero quiero

hacer una claridad a ese respecto, el Tramo 1 muy probablemente, Senadora, no podrá ser susceptible de ser concesionado por lo pronto en los próximos años, porque los ingresos de esa vía ya están comprometidos con las actuales concesiones, es decir, con la del Tramo 2 que termina seguramente en agosto del año 2019 y con los ingresos que va a generar para Chirajara Villavicencio.

Entonces, esos estudios y diseños a nivel de fase 2 muy probablemente tendrán que ser ejecutados como una obra pública, es decir, con recursos de la nación, no concesionada es decir tendrá que ser una obra seguramente licitada a través de Invías, no la ANI; muy bien, también quiero decirle que estimativos preliminares de esos diseños hablan de una obra con un costo de 2.5 billones de pesos, usted se refirió y a mi juicio con una muy buena presentación respecto del desastre del viaducto Chirajara; el señor ministro ha mencionado pues casi todo los aspectos, yo solamente quisiera hablar de una pregunta que usted hizo respecto de cuánto podría ser el valor del viaducto, Senadora Martínez, de acuerdo con los cálculos que ha hecho la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI, ese viaducto nuevo muy seguramente puede estar alrededor de 90.000 millones de pesos, y menciono el valor incluyendo si hubiese que construir una nueva cimentación de ese viaducto, esa fue una de sus preguntas.

Voy a hacer una pequeña claridad, aunque debo reconocer que la presentación del Senador Robledo, además de muy didáctica, fue absolutamente concreta en las causas, y es que efectivamente en este problema desde Chirajara hay varios informes en desarrollo, el primer informe lo hizo, como bien mencionó usted Senador Robledo, la firma Mexpresa a solicitud de la ANI a la interventoría, y ese informe fue presentado 14 días después de sucedida la lamentable tragedia, seguidamente nosotros también recibimos una información por lo pronto preliminar de los expertos que mencionó el señor ministro de la Asociación Americana del Concreto, y efectivamente el concesionario hoy al final del día está comprometido con la ANI a entregar su informe final, yo debo decirle que por lo menos en lo que conoce la ANI hasta este momento, las causas del colapso del viaducto Chirajara coinciden con su manifestación, es decir, aquí hay una deficiencia en el diseño, específicamente de los dos elementos que usted mencionó Senador Robledo, uno: la loza cabezal o viga, como usted la llamó, y también el elemento que está entre las dos columnas inferiores, que en los informes de interventoría se ha llamado tabique o pantalla, como también usted lo mencionó, realmente esos dos elementos no tuvieron el refuerzo necesario para atender esas solicitudes y también esos informes en lo que conocemos descartan cualquier

problema de fundación, cualquier problema que tenga que ver con eventos externos como sismo o como viento, y al punto, al punto, de que en reuniones que hemos tenido con el concesionario, se está estudiando la posibilidad de poder utilizar la cimentación que está construida, es decir, que eso estaría indicando que efectivamente no hay un problema de cimentación como lo han dicho los expertos; también hay un estudio como lo mencionó el señor ministro de parte de la Fiscalía General de la Nación, dentro de esa investigación penal que está a cargo de unos expertos españoles y, adicionalmente, también hay un estudio que están haciendo las compañías que aseguraron al constructor, que es el subcontratista de Coviandes, los señores de Gisaico, es decir, que también se tendrá ese informe.

Yo soy ingeniero civil, coincido con su interpretación de la causa, yo creo que muy difícilmente se podrá encontrar una causa diferente para explicar esta tragedia, pueden haber otros elementos efectivamente que se encuentren, que por ejemplo hay algunos núcleos que se hayan obtenido por parte de los expertos americanos del concesionario que eventualmente tengan alguna dificultad en cuanto a resistencia, pero el efecto detonador en lo que nosotros conocemos según informes recibidos de la interventoría y según lo que conocemos de los expertos que vinieron en representación de la CI, es efectivamente el diseño insuficiente del tabique y de la loza cabezal.

Me voy a adelantar, porque también la Senadora nos pidió también que habláramos de qué va a pasar con el viaducto, la Agencia Nacional de Infraestructura el 27 de marzo recibió un oficio de Coviandes donde dice claramente y dentro de un cronograma que la pila C, es decir, la que todavía está en pie, será implosionada y que muy seguramente una vez que obtenga las autorizaciones de los aseguradores del subcontratista, ello sucederá dentro del mes de mayo, es decir, que ya tenemos una manifestación clara de que Coviandes no piensa utilizar la pila C dentro de la solución del nuevo viaducto, cosa que debo decir que yo celebro, también debo decir que Coviandes fue más allá, y también dijo que espera tener al final de septiembre de este año la firma que le va a diseñar y le va a construir el nuevo viaducto Chirajara, eso significa que efectivamente Coviandes está cumpliendo con lo que en su momento le dijo al señor ministro el dueño o uno de los mayores accionistas de la concesionaria, el doctor Sarmiento Angulo, de que el concesionario está respondiendo por su responsabilidad de tener un nuevo viaducto; el concesionario entonces informó que a final de septiembre espera tener un diseñador y constructor del nuevo viaducto Chirajara, ese es un documento

oficial que recibió la ANI, insisto, el 27 de marzo, quiere decir, entonces, que esa es la primera parte de la responsabilidad que tiene el concesionario; como ya mencionaba el señor ministro, la ANI ha citado al concesionario para el inicio de un proceso sancionatorio, porque es absolutamente irrefutable que el día que se vence el plazo contractual para terminar las obras, 10 de junio de 2018, el concesionario no podrá tener un viaducto ahí construido, entonces significa que en ejercicio y lo que prevé el contrato nosotros tenemos el deber de iniciar un proceso sancionatorio por esa condición.

Adicionalmente, ese proceso sancionatorio tiene también la característica de que además de las multas que prevé el contrato también tendrá una porción de todo lo que son los perjuicios causados por el hecho de que el viaducto no esté en el plazo que tenía el contrato, 10 de junio de 2018, pero hay otra fecha también importante y es que este contrato, que como ustedes bien mencionaron, es de primera generación, tiene dos u otro plazo importante, es cuando se obtiene el ingreso esperado, el ingreso esperado de este contrato, que es finalmente la remuneración final que va a recibir este concesionario, se espera que suceda en agosto del año 2019, significa entonces que en ese momento terminará el contrato de concesión y el concesionario habrá alcanzado el ingreso que se comprometió la nación a garantizarle para construir las obras que tiene este proyecto.

Yo quiero hacer también un énfasis en que este proyecto es una construcción de más o menos 28 kilómetros donde hay 45 viaductos y hay 17 túneles, obras que están todas construidas, salvo el viaducto Chirajara, y también decir que están construidas en medio de una topografía bien compleja y con unas condiciones geotécnicas pues bien importantes, entonces, efectivamente, esas obras como bien dijo el señor ministro, estaban a punto de terminar y por este motivo de esta tragedia pues van a tener es declaratoria de incumplimiento en lo que se refiere al viaducto Chirajara.

Seguidamente menciono lo que tiene que ver con el Puente La Caridad, aunque el señor ministro ya mencionó lo de los prepliegos, es importante, solamente quiero agregar que los prepliegos del Invías han salido por un valor de 15.400 millones, y que no los puede hacer el concesionario, Senadora Martínez, es porque este contrato ya no tiene capacidad de ejecución porque está copado, entonces, el Gobierno nacional, particularmente el Ministerio de Transporte y la ANI, hicieron la gestión con el Ministerio de Hacienda para obtener los recursos y que esas obras se puedan hacer a través del Invías mediante una obra pública.

En lo que tiene que ver con el túnel de Buenavista 2, yo quiero mencionar dos cosas: ese túnel efectivamente está en construcción, como usted lo mencionó Senadora Martínez, y lo que sucedió en los dos sitios donde habían dificultades fue lo siguiente: estándose en el proceso de excavación del túnel en el primer caso más o menos a 151 metros de la boca del lado de Villavicencio, apareció un fenómeno que técnicamente se llama subsidencia, pero que no es otra cosa que cuando uno está excavando aparece un sustrato que tiene alta presencia de agua y materiales blandos, y eso hizo que efectivamente en ese momento la excavación tuviera que ser detenida mientras se hacía una estabilización de la excavación, ya en este momento el túnel tiene un avance cercano a los 290 metros y ya ese sitio fue superado, se presentó un segundo sitio más adelante, en la abscisa 289, un fenómeno exactamente igual y ese fenómeno está siendo en este momento tratado, porque efectivamente el avance no se puede hacer hasta que no haya garantía de que todas esas aguas fueron drenadas y, además, de que esa zona de esos suelos blandos ha sido estabilizada.

Entonces, esos dos eventos son eventos que suceden en los túneles, el ingeniero Germán Pardo mencionaba en su intervención ante los medios que uno debería tener prevista todas esas eventualidades, y yo comparto que efectivamente lo ideal es que uno cuando va a construir una obra pues pueda tener cubierta la mayor cantidad de eventualidades, en este caso, esa falla no estaba por lo menos el efecto de subsidencia no estaba identificado en el diseño, porque el diseño pues normalmente identifica las zonas donde hay fallas pero no necesariamente todas las posibles causas que puedan generar una dificultad en la excavación; pero quiero darles la tranquilidad en el sentido de que el túnel se está construyendo, el informe que hay de la interventoría es que hasta el momento está debidamente estabilizado, sin decir con ello de que eventualmente no puede suceder nuevamente, nuevamente un efecto de estos de presencia de agua y de presencia de materiales blandos.

Quiero mencionar también otro punto que me parece importante, es que estas obras de Chirajara de Villavicencio se componen de 7 túneles y alrededor de o alrededor, no, 20 puentes, y que esas obras hoy en el reporte que nos entrega la interventoría a marzo 31 están en una ejecución del 21%, cuando lo programado es 16%, es decir, que en el caso del proyecto Chirajara-Villavicencio tenemos un avance superior al que estaba previsto en la programación.

El otro punto es el túnel de Quebrada Blanca, efectivamente el año pasado sucedió la caída de un bloque aproximadamente entre 0.8 y un metro

cúbico en un sector lateral del túnel y como consecuencia de eso el concesionario ofició a la ANI pidiéndole que como se trata de una obra que él únicamente está haciendo, la operación que se pudiera estudiar la posibilidad de saber qué obras adicionales, aparte de las que usted mencionó, ejecutadas en el año 2012, se pudieran ejecutar en ese túnel, para evitar la presencia de nuevas caídas de material; el concesionario entonces oficia a la ANI y la ANI le solicita a la interventoría, que fuera la mención que usted hizo, y el interventor con sus expertos hace una evaluación del túnel, y efectivamente recomienda que se debe hacer un estudio adicional sectorizando cada 5 metros las calidades de la roca que tiene ese túnel, que debo recordar aquí que es un túnel construido hace casi 40 años y es un túnel que desafortunadamente en ese momento pues no se decidió revestir, seguramente porque en ese momento se consideró que las calidades de la roca eran suficientes para poder permitir la operación, y sobre ese punto debo decir que efectivamente la ANI ante el hecho de que el contrato de concesión de Coviandes está copado, está en este momento estudiando todo lo necesario para que el estudio que está recomendando la interventoría sea incorporado dentro de obligaciones adicionales que se sumen al proyecto Chirajara-Villavicencio, que en últimas es el que va a operar y mantener el corredor Bogotá-Villavicencio a partir del año 2019 y hasta 30 años después. Entonces, cuente usted con que efectivamente sí se está trabajando al respecto.

Y la mención que usted hizo sobre los maletines que Quebrada Blanca, yo la comparto plenamente, y le doy toda la razón, y que es por lo menos inexplicable que uno esté construyendo o diseñando proyectos que normalmente tienen velocidades de diseño cercanas a 60 kilómetros por hora y tengamos que ver estos maletines.

Debo decir dos cosas: Uno: es que esta vía en ese sitio tiene una pendiente del 14% y esa vía pues es la que se construyó desde hace, no sé, 40 años, y el túnel tiene también una pendiente muy alta, 9%, entonces esa decisión que tomó el concesionario, como usted bien lo mencionó, es tratar de regular el tráfico para que las velocidades en ese punto, mientras no se puede hacer una intervención en cuanto a señalización y en cuanto a mejorar las condiciones de operación del túnel de Quebrada Blanca, para que no se siguieran presentando los accidentes que se presentan en ese sitio por alta velocidad, aquí tenemos un agravante que efectivamente también, por no tener el túnel revestido, tenemos alta presencia de agua, entonces, por lo pronto debo decirle que los maletines la función que están desempeñando en este momento es un control de tráfico, para que

las velocidades no sean tan altas como se están presentando en este momento.

Me refiero ahorita al tema de la afectación de comunidades y particularmente a las muy justas peticiones de los señores alcaldes de Chipaque y Quetame, y debo decirles que este proyecto tiene en su totalidad hoy en día tiene 9 puentes peatonales, llamémoslos así aéreos, y 2 subterráneos, y debo decir que así fue estructurado el proyecto hace, pues, desde el año 1994, desafortunadamente la estructuración del proyecto no tuvo en cuenta elementos como los que ustedes mencionan, pero les hemos dicho a ustedes en las reuniones que tienen toda la razón y el señor Presidente de la ANI convencido de la necesidad de estos puentes peatonales hizo una gestión adicional con el Ministerio de Hacienda y para el caso de los 2 puentes peatonales en estos 2 municipios, el señor Presidente de la ANI ha logrado que Hacienda a través del traslado que se haga al Ministerio de Transporte y a la ANIA, haya alrededor de 9.000 millones para construir esos 2 puentes peatonales; estamos en este momento, como lo mencionaba el señor ministro, pendientes de que a través de un decreto se haga ese traslado a la ANI, pero yo tengo plena coincidencia con ustedes, en que estas vías además de buenas tienen que ser seguras y primero y, ahí lo que tiene que ser seguras y después buenas, entonces, la información que pueda darles en este momento es que una vez que el Ministerio de Hacienda haga ese traslado, la ANI hará un convenio con el Invías para poder proceder con la construcción de esos 2 puentes peatonales.

Voy a mencionar también una cosa que me parece muy importante de las conclusiones de la Senadora Martínez, que se refieren a la certificación de la calidad de obras, y debo decir que esa es una de las principales instrucciones que hemos recibido en la ANI, del señor Ministro de Transporte, es que con esto, esta tragedia que sucedió, creo que es deber de todos revisar muy bien que todas las obras que estamos haciendo sean obras que estén con la máxima calidad posible y, además, de que estemos seguros de que van a prestar el servicio para el cual fueron construidas; y debo decir que para este caso del viaducto Chirajara, que es indudablemente una tragedia para la ingeniería nacional, la ANI está en la tarea de contratar un consultor especializado que efectivamente revise y valide con carácter independiente el viaducto que se vaya a construir en Chirajara, es decir, en este caso en particular incorporaremos algo que el señor ministro nos ha pedido, es que en adelante las obras del país que tengan cierta complejidad, sus diseños sean revisados por pares consultores de igual o mejor calidad que quien lo está diseñando, esas son

prácticas que se utilizan en otros países, en Estados Unidos, en Europa, en que todos los diseños desde el momento en que se inician hasta el momento en que se terminan, tienen una revisión independiente que permita tener tranquilidad de que dificultades y errores, como el que estos, estos que hemos comentado, no vuelvan a suceder.

Ya mencioné pues dentro de las conclusiones el tema del Tramo 1, Senadora Martínez, el tema de la disminución de los peajes, pues como bien dijo el señor ministro estos proyectos están estructurados a partir de los ingresos que generan esos peajes, pero debo hacer una claridad, en las obras públicas o en las concesiones públicas las vigencias futuras que aporta el Estado normalmente son el 60 o el 70 5 de lo que vale el proyecto, y el recurso de peaje normalmente representa el 30%, es decir, hay una participación mucho más alta del Estado, entonces, como bien dijo el señor ministro, tendríamos que entrar a mirar cómo si uno quiere rebajar un peaje tenga que verse el tema de la estructuración para no generar una dificultad en el contrato de concesión.

Bueno, como bien dijo usted en su presentación, el tramo Pipiral es un..., Villavicencio es un tramo que está a cargo del Inviás, yo debo mencionar que efectivamente sé que el Inviás ha hecho inversiones importantes, pero esa vía indudablemente, una vez que termine el proyecto entre Bogotá y Villavicencio pues por supuesto, la vía Chirajara-Villavicencio recibirá los tráfcos que hoy en día están circulando por la vía antigua, es decir, el proyecto completo entre El Tablón y Villavicencio terminado en doble calzada pues necesariamente tendrá que amortizar todos los tráfcos, hoy en día no hay tráfcico pesado en los túneles es porque habría que tener tráfcico en los dos sentidos, y el diseño está para que por cada calzada haya un tráfcico, y en la otra calzada, en la que sube de Villavicencio a Bogotá, pues esté el otro tráfcico; pero Pipiral hace parte pues de Inviás y lo que yo tengo de conocimiento es que el Inviás pues ha hecho inversiones importantes, no solamente en el tema de los derrumbes sino también en tratar de mejorar sus condiciones.

Bueno, me voy a referir brevemente, aunque sé que el señor ministro también habló un poco de eso, el Senador Macías mencionaba el tema de Santana-Mocoa-Neiva, efectivamente Senador, usted tiene toda la razón, es una situación bien compleja, lo único que quiero agregar es que el concesionario está en este momento en un proceso de sanción y que ese proceso de sanción, si las exigencias que ha planteado la ANI a ese concesionario no son atendidas va a generar, además de multas, el origen de un proceso de caducidad, y compartimos con usted la preocupación de que efectivamente ahí hay un retraso, y desafortunadamente comparto

también su aseveración de que el concesionario se ha visto afectado por sus problemas con otros temas contractuales que no son directamente, que tienen que ver con el proyecto mismo.

El tema de Pericongo pues efectivamente se le solicitó al concesionario que debía iniciar una intervención que permitirá que la vía se abriera no solamente al tráfcico de carga, sino al de vehículos livianos, en este momento, Senador, la orden al concesionario es esa, obviamente, debo reconocerle a usted que ese concesionario tiene dificultades de financiación como usted bien lo mencionó.

– **Con la venia de la Presidencia, el doctor Germán Cardona Gutiérrez, Ministro de Transporte, señala:**

Quería simplemente también pues adicionar a lo que dijo el Senador Macías, que ya lo acaba de comentar aquí el doctor Luis Fernando, ese es un verdadero dolor de cabeza, Senador Macías, y no solamente tenemos un problema con este señor concesionario que, además, era, digamos, el concesionario más famoso que tenía Colombia hasta hace unos años, sino que también tenemos problemas con él muy delicados en la vía entre Santander de Quilichao y Popayán, tenemos también esa que usted menciona, también no sé si la vía entre Neiva y Girardot, ahí también tenemos unas dificultades, y en otros proyectos, y desafortunadamente, Senador, inclusive ese concesionario en este momento no tiene ningún proceso que digamos que le haya abierto la Agencia Nacional de Infraestructura por temas diferentes a esto, porque llevamos en Santander de Quilichao, Popayán también tiene una serie de multas ya, creo que van como 7 multas ya a ese concesionario y en los otros proyectos también, sino que el problema que él generó o se le generó fue con el intercambiador Tunjuelo-Canoas, y esa es la parte que ellos están teniendo que atender; y lo otro, Senador, esto simplemente fue el referente ante un comentario que usted hizo pues de una serie de obras que seguramente el Gobierno, usted manifestaba que no se han ejecutado, le pedí al Director de Inviás, que entre otras cosas no está aquí, pero le pedí que me pasara un informe y entonces le pedí sobre la vía El Paletará y él me dice que esa vía tiene 151 kilómetros entre Popayán y Pitalito, que estaban pavimentados hasta el año 2010 por los gobiernos anteriores, 64 kilómetros se pavimentaron en estos 8 años, se han pavimentado 43 kilómetros y efectivamente quedan por pavimentar o faltan por pavimentar 44 kilómetros; la vía La Plata-Popayán tiene 130 kilómetros, había pavimentados antes del año 2010 o hasta el año 2010, 44 kilómetros, me dice que se pavimentaron durante este Gobierno 68 kilómetros y que quedan pendientes por

pavimentar 18 kilómetros, y con respecto a la transversal de La Macarena Tramo 1 San Juan de Arama-La Uribe, Tramo 2 Baraya-Colombia, el primer tramo 76 kilómetros, el segundo tramo 47 kilómetros, no se había pavimentado ningún tramo hasta antes del año 2010, y se han pavimentado hasta ahora 23 kilómetros y faltan por pavimentar en el Tramo 1 estoy hablando 53 kilómetros, y en el Tramo 2 habían pavimentados 15 kilómetros, se pavimentaron en estos años 11 kilómetros y quedan por pavimentar 22 kilómetros, o sea, que ahí hay un trabajo grande por hacer.

No le voy a responder ahora al Senador Cabrales, pero también puedo darle alguna información sobre lo que se ha hecho en el departamento de Sucre, pero en vista de que él se retiró, voy a pasar directamente a responderle al Senador Manuel Guillermo todo lo que usted planteó, Senador, que además lo hemos hablado en reiteradas oportunidades, quiero manifestarle lo siguiente: Para el departamento de Norte de Santander tenemos apropiados 66.000 millones de pesos para vías terciarias, fueron 1.4 billones de pesos lo que el Gobierno, a través del apoyo que ustedes le dieron en el Congreso, apropió para las vías terciarias en Colombia, el problema que se ha presentado, y esto es muy importante que ustedes lo conozcan también, para que se lo manifiesten a los señores gobernadores, es que todos estos proyectos, y de pronto también esto puede ser culpa mía, a todos les hemos pedido, a los señores gobernadores que presenten proyectos con una estructuración así sea preliminar para vías terciarias y la mayoría de los gobernadores, los que nos han entregado esos documentos al día, todos esos proyectos ya se han ejecutado, ejemplo aquí, el departamento de Bolívar, el gobernador Dumek Turbay, ya todos esos recursos los tiene comprometidos, que es el departamento que más recursos recibió para vías terciarias en Colombia, 160.000 millones de pesos, ya todos esos recursos se están invirtiendo, otros departamentos que van muy bien en su ejecución son digamos Caldas, Cauca, Valle, Nariño ya se está poniendo al día, La Guajira digamos es lamentable lo que ha pasado, Chocó, pero en el caso del departamento de Norte de Santander, que es su inquietud también, honorable Senador, yo le voy a dejar esta hoja para que usted la confirme con su gobernador y con su gente, tenemos presentados en este momento 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 proyectos, los 8 proyectos tienen concepto no favorable, o sea que, por eso a esos proyectos no se les ha podido dar viabilidad y los proyectos de OCAD Paz, ya se lo dijimos a los señores gobernadores, como son recursos que se invierten directamente por la nación, ya estamos estructurando esos recursos para invertirlos a través del Instituto Nacional de Vías, con la

certeza de que el gobierno Santos no alcanza seguramente a ejecutar ninguno de esos recursos, pero sí los deja para que el gobierno entrante los ejecute y, además, esto es muy importante también decírselo a los gobernadores, estudios y diseños así, si necesitan el apoyo del Invías, ahí tienen la institución para apoyarlos, pero que no vengan sin estudios y sin diseños, porque les pasa lo que les está pasando aquí.

Entonces, hay 600.000 millones de pesos anuales de aquí en adelante, y esa cifra puede crecer de los recursos de regalías para seguir invirtiendo en vías terciarias pero, vuelvo y les repito, así me vuelva cansón, esos proyectos tienen que tener unos estudios y unos diseños previos así sea fase 2, sencillos, estamos haciendo un laboratorio en Putumayo, ya como 11 firmas nacionales y extranjeras están haciendo allá ensayos, y lo vamos a hacer también en Valencia, Córdoba, también con esas mismas firmas, para mirar de acuerdo a lo que ellos nos presenten de esos polímeros y demás que presenten cómo se pueden seguir atendiendo las vías terciarias en Colombia con esos recursos que los que quedan de este OCAD Paz y los que vamos a tener hacia el futuro.

Y lo otro, mi querido Senador, pues usted me mencionó todas estas obras, yo le repito, con mucho gusto cuento con mi apoyo, cuento con mi colaboración, muéstrele eso al señor gobernador, y me cuenta si en algo me están a mí mintiendo, por eso, le entrego esa hoja para que usted me diga, venga acláreme esto, sí.

– **El señor Presidente de la Comisión:**

Precisamente a raíz de nuestra intervención en la Meseta de San Rafael en Barrancabermeja me están escribiendo que es un proyecto que había presentado la gobernación, en Arauquita el proyecto de Barranquillita, que también en Arauca estaban pendientes de este proyecto para hacerle seguimiento a esos dos proyectos, y la inquietud lógicamente de los alcaldes de los entes territoriales que cómo acceder a ese Fondo Paz, cómo acceder para que el OCAD les pueda apoyar era prácticamente, pero agradezco su información, vamos a hacerle seguimiento.

De manera que, Senadora Maritza, por favor, para que cierre su debate por favor y agradeciendo al señor Ministro y a la ANI y al Subdirector doctor Luis Fernando.

– **Para cerrar el debate, interviene la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal:**

Gracias al Director de la ANI y encargado o a quien representa al Presidente, sobre los dos puentes peatonales es una buena noticia para Chipaque y Quetame, porque con eso Chipaque

quedaría listo, superaríamos el problema, pero yo le quiero recordar que en Quetame no es un capricho, no es que se pueda tranzar con uno, es que la gente se muere porque no tiene cómo pasar, yo no sé cuánto cueste un puente peatonal, a mí me excusan porque yo como no soy ingeniera pues no sé, pero es que no es algo que bondadosamente se pueda entregar, es que los tienen que hacer, porque estamos hablando de una autopista que divide los municipios y la gente no tiene cómo pasar de manera segura, entonces, muy importante eso, es un avance, ellos se ponen felices, pero quedan pendientes los accesos de ingreso a las veredas, son 3 veredas esas, el puente peatonal de La Balsa, de Estaqueca, El Chircal Bajo, yo no creo que vayan a ponerlos a escoger en dónde quieren que se muera menos la gente, si acá arriba o acá abajo, porque son zonas distantes, es que estos municipios están atravesados en toda su extensión por esta concesión.

Bueno, y lo otro, pues yo, la verdad, que tengo como conclusiones es que finalmente el balance es lamentable para los Llanos cuando uno analiza esto de manera general, nos quedamos entonces con todos los tres récords que nos ganamos, el kilómetro de recorrido más caro de todo el país, los 3, 3 de los 10 peajes más caros del país, 3 de los 5 recorridos más caros del país, no tenemos vía alterna y no..., hoy absolutamente nada sobre ella, así que seguiremos dependiendo de que no ocurra nada en esta vía, porque no tenemos para dónde coger; sobre la decisión de no revisar ni bajar tarifas, es que eso tampoco es un capricho, es que yo creo que está mal elaborado todo el esquema tarifario y creo que están abusando de los usuarios, pero, además, me queda una duda, dicen que se va a generar posiblemente una multa para la concesionaria y así tiene que ser, Coviandes cometió un error, un incumplimiento, tiene que responderle al Estado, se genera una multa. ¿A dónde van a mandar esos recursos?, no los pueden mandar a la vía, porque pues ya todo tiene a cargo un concesionario, ¿a dónde los van a mandar?, lo mínimo es que no descarten el tema de los peajes y esa multa debería ir a favor de los usuarios de la vía, sin duda alguna; el Tramo Pipiral-Villavicencio entonces nos toca esperar hasta que el túnel se construya, lo cual es muy grave, y al final lo que existe es que en el Meta hay 3 concesiones, una: la vía al Llano que ya vivimos pues los problemas que presenta con 3 tramos, uno sin contratar, dos en ejecución, es decir, que una vía que lleva, como dijo el ministro, 24 años y bueno, ahí la llevamos, claro, ministro, a mí me cuentan que hace 50 años andaban en burro, claro, o sea, de verdad, tenemos mucho qué agradecer, hemos mejorado, pero qué bueno podría ser después de pagar 7 billones y

pico poder hablar de una autopista, como nos la ofrecieron cuando impusieron todos esos peajes.

La malla vial del Meta es la segunda obra concesionada, embotada, ya no se va a realizar, así de claro, o sea, el Meta se quedó sin dobles calzadas, vamos a seguir con esas vías obsoletas, no tiene cierre financiero y nunca se comenzó; la concesión Villavicencio-Yopal, también del Grupo Luis Carlos Sarmiento, pero allá se llama es Covioriente, sin comenzar, no hubo cierre financiero, tampoco tenemos allí nada qué mostrar, entonces, bueno, al final el balance es lamentable para el Llano. Muchas gracias a los colegas por la paciencia, al Presidente y al Ministro también por las observaciones; sí, lo vi en las fotos 2, meses antes de que colapsara, estaba la plana mayor allá. Muchas gracias Ministro.

– **El honorable Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo, Presidente, expone:**

Yo quiero, antes de terminar, un solo comentario a la ANI, es que el proyecto del municipio de Los Patios, Norte de Santander y Cúcuta, puente de San Rafael, que la ANI estaba ayudando con los estudios, de manera que hacerle un seguimiento a qué pasó con ese proyecto, máquinas del río, puente San Rafael, Los Patios, por favor le agradezco mucho señor Subdirector.

Entonces, vamos a hacer anuncio de proyectos, agradecer al Ministro de Transporte su presencia y a su generosidad, y estaremos muy atentos en revisar los proyectos, a los citantes muchas gracias, a la ANI también, y a Planeación Nacional que se retiró, al Director de Infraestructura. Quiero ante todo, señora Secretaria, anunciemos proyectos, por favor.

– **Por Secretaría se anuncian los proyectos, así:**

Por instrucciones del Presidente de la Comisión, se anuncia a los honorables Senadores que en la próxima sesión de esta Comisión se discutirán y votarán en primer debate los siguientes proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 170 de 2017 Senado**, por la cual se establecen mecanismos y condiciones técnicas para lograr un adecuado desempeño de los actores que se involucran en la cadena de generación de aceites de fritura usados con el fin de prevenir la contaminación ambiental e hídrica y riesgos para la salud humana en desarrollo, entre otros, del artículo 13 de la Carta.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 81 de 2018.

2. **Proyecto de ley número 155 de 2017 Senado**, por medio de la cual se otorgan incentivos a los cultivadores de cacao y se dictan otras disposiciones.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 1201 de 2017.

3. **Proyecto de ley número 48 de 2017 Senado**, por medio de la cual se dictan normas para implementar e incentivar sistemas de recolección, tratamiento y aprovechamiento de aguas lluvias, y de captación de energía solar y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Senadoras *Maritza Martínez* y otros.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 1007 de 2017.

4. **Proyecto de ley número 148 de 2017 Senado**, por medio de la cual se establecen medidas para la protección de animales, se modifica la Ley 84 de 1989 y se dictan otras disposiciones.

Publicación de la ponencia: *Gaceta del Congreso* número 144 de 201...

- **Siendo las 2:53 p. m., el honorable Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo, Presidente:**

Bueno, agradecemos a los colegas, quedan anunciados los proyectos, y con esto pues damos por terminada la sesión del día martes y mañana queda convocada a las 10:30 de la mañana.

MANUEL GUILLERMO MORA JARAMILLO  
Presidente



DELCY HOYOS ABAD  
Secretaria General

DAIRA DE JESUS GALVIS MENDEZ  
Vicepresidente