



# 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° 364

Bogotá, D. C., martes, 5 de junio de 2018

EDICIÓN DE 16 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 CUARTA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

**ACTA NÚMERO 43 DE 2018**

(abril 24)

Legislatura 2014-2018

Bogotá, D. C., siendo las 11:30 a.m., del día martes 24 de abril de dos mil dieciocho (2018), se reunieron en el salón de sesiones de la Comisión Cuarta del honorable Senado de la República, los miembros de la misma, bajo la Presidencia del honorable Senador Juan Samy Merheg Marún.

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

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

Álvarez Montenegro Javier

Amín Escaf Miguel

Cepeda Sarabia Efraín José

Mejía Mejía Carlos Felipe

Merheg Marún Juan Samy

Paredes Aguirre Myriam

Ramos Maya Alfredo

Restrepo Escobar Juan Carlos

Tovar Rey Nohora Stella

**Se hizo presente durante la sesión el Senador:**

Duque García Luis Fernando

**Presentaron excusa los siguientes Senadores:**

Char Chaljub Arturo

Guerra Soto Julio Miguel.

Señor Presidente ha contestado 9 honorables Senadores, hay quórum para decidir.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Señor Secretario por favor sírvase leer el Orden del Día.

**Señor Secretario doctor Alfredo Rocha Rojas:**

Sí señor Presidente; Rama Legislativa del Poder Público, Orden del Día, sesión de Comisión martes 24 de abril 2018, siendo las 11:30 a.m.

I

**Llamado a lista**

II

**Elección del Vicepresidente de la Comisión,  
Legislatura 2017-2018**

III

**Aprobación de las Actas número 40 y 42, correspondientes a las sesiones ordinarias de los días 22 de noviembre de 2017 y 10 de abril de 2018, publicadas en la Gaceta del Congreso número 157 de 2018**

IV

**Citación, cítese al señor Ministro de Transporte, doctor Germán Cardona Gutiérrez, al señor Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Dimitri Zaninovich Victoria, invítense al Gerente General de la Concesionaria Vial de los Andes (Coviandes) doctor Alberto Mariño Samper y al Gerente General de la Concesionaria Vial del Norte (Covioriente), doctor Óscar Gaona Hernández, para que en debate de control político, con fundamento en la Proposición número 60, presentada por la honorable Senadora Nohora Tovar Rey y aprobada por los demás miembros de esta Célula Legislativa, rindan informe sobre; hay cuestionario señor Presidente para la Agencia Nacional de Infraestructura y para**

el Ministerio de Transporte que se encuentran en la curules de los honorables Senadores, básicamente es la problemática vigente en la vía Bogotá- Villavicencio, en razón a las constantes cierres viales debido a los derrumbes, la grave problemática de deslizamiento en la vía antigua especialmente en el tramo Servita, (corregimiento II), criterios de designación y tarifas de los peajes en la vía Bogotá-Villavicencio, situación y vigencia del peaje provisional del puente Amarillo ( Villavicencio- Restrepo).

V

**Lo que propongan los honorables Senadores**

Está leído el Orden del Día, señor Presidente

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

En consideración el Orden del Día que acaba de leerse, se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, se cierra, ¿lo aprueba la Comisión?

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

Sí señor Presidente, queda aprobado el Orden del Día, el siguiente punto es la elección del Vicepresidente de la Comisión, para culminar el periodo legislativo 2017-2018.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Se abren postulaciones, por favor Senadores. Senador Mejía.

**Honorable Senador, doctor Felipe Mejía Mejía:**

Gracias señor Presidente, pues uno creería que la Vicepresidencia de esta Comisión debería estar en cabeza de una mujer, aquí tenemos dos, pero en el entendido que la Senadora Myriam Paredes, pertenece al mismo partido del Presidente de la Comisión y ya fue Vicepresidenta, pues yo sí quisiera postular a la Senadora Nohora Tovar de mi partido Centro Democrático, una gran líder empresarial y política de los Llanos Orientales, de Villavicencio del Meta y que creo que ha cumplido un papel extraordinario en este Congreso de la República y bien valdría la pena que esta Comisión le diera la oportunidad de ser la Vicepresidenta de esta Comisión, señor Presidente, gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muy bien, Senador Miguel Amín por favor.

**Honorable Senador Miguel Amín Escaf:**

Sí, señor Presidente, muy buenos días, a usted y a todos los compañeros, apoyar la postulación de la doctora Nohora Tovar Rey, Senadora que se ha destacado por su labor en el Senado de la República, una gran líder política, bien de la nueva Colombia, muy inquieta y sería justo darle ese homenaje en la segunda Vicepresidenta de esta Comisión y estaremos prestos a votar.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muy bien Senador Tato.

**Honorable Senador, doctor Javier Tato Álvarez:**

Esta es una dignidad que le correspondería al Partido Liberal, pero de verdad nos sentimos complacidos de renunciar a ese honor de pertenecer a la Mesa Directiva como Vicepresidente y postulamos a Nohora Tovar, nuestra compañera, amiga, que en estos meses que todavía hacen falta, se ha proyectado debidamente como una de las personas con un emprendimiento grande, gigante en las pretensiones que siempre ha tenido en la lucha para favorecer su departamento, el Meta, esos debates han sido muy considerados, debates sociales, económicos en esta Comisión y esperamos que en este debate presentado, ya sea como Vicepresidenta que fije de sus responsabilidades, cuente con el apoyo y el respaldo del Partido Liberal.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Senador Cepeda tiene la palabra.

**Honorable Senador, doctor Efraín Cepeda Sarabia:**

Muchas gracias señor Presidente, en nombre de la bancada del Partido Conservador somos hoy tres de tres así el 25% de esta Comisión, tengo el gusto de apoyar la postulación que ha hecho el Senador Carlos Felipe Mejía, el nombre de la Senadora Nohora Tovar Rey, aunque nos demoremos un poquito más, lo de Rey creo que hay que anotarlo, realmente la hemos visto actuar aquí, en la Comisión Cuarta en los debates, en las propuestas, en la Plenaria del Senado, no me he terminado de sentar a la silla y ya la Senadora Nohora está pidiendo la palabra y se la damos con mucho gusto, pero de verdad pues que sin duda para este último tramo ocupar la Vicepresidencia de la Comisión Cuarta, mucho nos complace que esté esa Senadora combativa, aguerrida y trabajadora además en representación de la mujer.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Senadora Myriam Paredes, gracias Senador Cepeda y Presidente.

**Honorable Senadora doctora Myriam Paredes Aguirre:**

Bueno gracias Presidente, yo no hablo, porque ya lo dice el doctor Cepeda, como miembro de la bancada Conservadora de esta Comisión, lo hago como colega y amiga de la doctora Nohora Tovar, lo hago como mujer y me parece muy importante que se haga ese reconocimiento. Nohora, somos dos las parlamentarias que hacemos parte de esta Comisión y obviamente, ojalá siempre se tuviese en cuenta y se catalogara la tarea y el trabajo que hacemos desde los diferentes escenarios y espacios, más que merecido que hoy se haga un reconocimiento a ese esfuerzo y ese trabajo de estos años a nombre de una bancada y sobre todo quienes hemos sido sus colegas, la hemos

mirado que siempre ha protagonizado y ha hecho un papel importante como mujer, que hace parte del Senado de la República. Gracias Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias Senadora Myriam, Senador Juan Carlos Restrepo.

**Honorable Senador, doctor Juan Carlos Restrepo Escobar:**

Gracias presidente, presidente más que por partidos políticos acompañó la postulación que se ha hecho a la doctora Nohora Tovar, por considerar que es una mujer muy valiosa que le aportó al debate político en esta Comisión de muy buenas maneras, de excelente trato con sus colegas, faltando tres meses para terminar este periodo legislativo, la verdad que me complace poder votar por ella y que termine el periodo de Vicepresidenta de la Comisión Cuarta.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muchas gracias, Senador Restrepo. Senador Ramos.

**Honorable Senador, doctor Alfredo Ramos Maya:**

Muchas gracias, señor Presidente, para mí es mucho orgullo oír que la imagen de una gran compañera una persona que quiero mucho, Nohora Tovar una gran Senadora, preocupada siempre por la Orinoquía, por su departamento del Meta, que ha dado tantas luchas acá, se ha reconocido hoy por todos los Senadores de esta Comisión, Nohora es una mujer, con una gran proyección política, trabajadora incansable, es una mujer que usted la ve los fines de semana, recorriéndose cada uno de sus municipios del Meta, de la Orinoquía y es una demostración de que la política se puede hacer de buena forma, de una forma seria, cercana a la comunidad, con mucho cariño y qué bueno que se le homenajee permitiéndole ser Vicepresidenta de esta Comisión, así que Senadora un abrazo muy grande, sé que vas a hacer muy buena gestión y me encanta poder tenerte aquí como Vicepresidenta de esta Comisión, muchísimas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muchas gracias Senador Ramos, para poder adelantar este proceso vamos a designar dos personas, que sean los escrutadores de la elección, debido a que esto va a ser una foto finish, yo propongo al Senador Ramos y al Senador Mejía. Señor Secretario por favor la urna y llamamos a lista para que cada Senador vaya depositando su voto.

**Señor Secretario, doctor Alfredo Rocha Rojas:**  
Bueno llamamos a lista para votación:

Álvarez Montenegro Javier  
Amín Escaf Miguel  
Cepeda Sarabia Efraín José  
Char Chaljub Arturo

Duque García Luis Fernando  
Guerra Soto Julio Miguel  
Mejía Mejía Carlos Felipe  
Merheg Marún Juan Samy  
Paredes Aguirre Myriam  
Ramos Maya Alfredo  
Restrepo Escobar Juan Carlos  
Tovar Rey Nohora Stella.

Señor Presidente, le informo que al llamar a lista para votación han contestado nueve honorables Senadores.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muy bien Secretario, por favor, señores escrutadores verifiquen la votación.

**Honorable Senador doctor Felipe Mejía Mejía:**

Votación unánime nueve votos por la Senadora Nohora Tovar Rey.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

¿Quiere esta Comisión que sea elegida como vicepresidenta de la Comisión la Senadora Nohora Tovar?

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

Así lo quiere, señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

*¿Invocando la protección de Dios, juráis ante esta Corporación que representa el pueblo de Colombia cumplir fiel y lealmente con los deberes que el cargo y el Presidente os impone de acuerdo con la Constitución y las leyes?*

**Honorable Senadora, doctora Nohora Tovar Rey:**

Sí juro.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Si así fuere que Dios, esta Corporación y el Pueblo os lo premien, y si no, que él y ellos os lo demanden.

**Honorable Senadora, doctora Nohora Tovar Rey:**

Bueno es para mi honor, pertenecer a esta junta directiva de esta importante Comisión, la Cuarta de presupuesto y Plan Nacional de Desarrollo entre otros, agradecerles por su voto de confianza, en estos meses que resta esta legislatura, trabajaremos de la mano de cada uno de ustedes sin ver partido ni color político, si no es buscar soluciones a las problemáticas de nuestro país, hoy ustedes honraron a la mujeres, yo sé que más de 51% de mujeres que pertenecemos a esta población colombiana, van a estar muy contentas porque me están dando la importancia, pues a una mujer y de verdad muchas gracias a cada uno de ustedes por esas palabras

tan hermosas de las cuales se dirigieron hacia mi persona. Muchas gracias Dios los bendiga.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Felicitaciones Vicepresidenta, todos nos sentimos muy honrados de tenerla a usted aquí en la Mesa Directiva, estamos seguros que va hacer una persona imparcial, que va a generar tranquilidad también en esta Comisión, como siempre lo hemos hecho y que obviamente sin miramiento de partido ni de candidatos presidenciales, estaremos dándoles la tranquilidad a los diferentes Senadores y obviamente a toda la audiencia que nos ve por este canal. Muchas gracias.

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

Sí señor Presidente, aprobación de las Actas número 40 y 42 correspondiente a las sesiones ordinarias de los días 22 de noviembre de 2017 y 10 de abril 2018, publicadas en la gaceta 157/18 de público conocimiento, puede ponerlas en consideración, señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Pongo a consideración las actas que acaba de leer el señor Secretario.

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

Aprobadas las actas señor Presidente. Siguiendo punto es la citación; cítese al señor Ministro de Transporte doctor Germán Cardona Gutiérrez, al señor Director de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) doctor Dimitri Zaninovich Victoria, invítese al Gerente General de la Concesionaria Vial Los Andes (Coviandes), doctor Alberto Mariño Samper y el Gerente General de la Concesionaria Vial del Norte (Covioriente), doctor Óscar Gaona Hernández, según Proposición número 60 presentada por la Senadora Nohora Tovar, señor Presidente me permito rendirle informe de los citados, donde dice, doctor Rocha; Respetado Secretario Rocha y Senadores, por medio de la Presente debo excusarme de la citación a debate de control político programada en su honorable Comisión para el día 24 de abril de 2018 a las 10:30 a.m., debido a que estoy citado a debate de control político en la Comisión Quinta del Senado, para atender la Proposición 34 y 36 aditiva que fue aprobada en septiembre del año 2017, para que el debate pueda continuar y no deba ser aplazado me permito designar a Dimitri Zaninovich Victoria, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, para que represente a esta cartera ministerial. Cordialmente Germán Cardona Gutiérrez, señor Presidente, le informo que el señor Dimitri Zaninovich se encuentra en el recinto, como delegado del Ministerio de Transporte y como Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Igualmente señor Presidente, Apreciado doctor en atención al oficio de la referencia y mediante el cual informa que la invitación al doctor Alberto Mariño Samper, a la sesión del martes 17 de abril de 2018, a las 11:00 a. m., con fundamento a la Proposición

número 60 presentada por la honorable Senadora Nohora Tovar Rey y aprobada por los miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente fue reprogramada para el 24 de abril de 2018, de manera atenta, le comunico que nuestro Gerente no podrá asistir a dicha sesión por compromisos laborales adquiridos con anterioridad, cordialmente María del Rosario Carrillo, Representante Legal. ¿Hay alguien de Coviandes en el recinto? No hay nadie, señor Presidente.

Respetado doctor Rocha, agradecemos la invitación a asistir a la sesión de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente, del Senado de la República programada para el día martes 24 de abril de 2018, con fundamento en la Proposición número 60, presentada por la Senadora Nohora Stella Tovar Rey; sin embargo compromisos adquiridos con anterioridad impiden nuestra participación en dicha sesión, con el mayor gusto atenderemos cualquier aclaración o requerimiento adicional al respecto de este particular, firma Luis Alberto Granada Aguirre, Representante Legal de la Concesionaria Vial del Oriente S.A. ¿hay alguien de la Concesionaria Vial del Oriente en el recinto? no lo hay señor Presidente, le informo que el Presidente de la ANI se encuentra en el recinto, por solicitud de la Senadora Nohora Tovar, se invitó al Alcalde de Restrepo - Meta, César Augusto Robayo Álvarez. ¿Se encuentra en el recinto? sí se encuentra, bienvenido Alcalde, al señor Edilton Irvin Garcés Reina, Concejal del municipio de Restrepo, ¿se encuentra en el recinto? Sí se encuentra, bienvenido Concejal, el señor Néstor Elí Flórez Betancourt, líder comunitario, se encuentra en el recinto, bienvenido, señor César Augusto Molano Vidal, bienvenidos los invitados de la Senadora Nohora Tovar Rey, señor Presidente, ese es el informe, puede dar inicio al debate.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias Secretario, yo le propongo a la Comisión que, obviamente, arranque la Senadora citante, posterior a su intervención que escuchemos por petición de la Senadora y Vicepresidenta Nohora Tovar al Alcalde y que termine el Director der la ANI para que haga su exposición y luego abrimos el debate que tengamos cada uno de nosotros. Muy bien Senadora.

**Honorable Senadora doctora Nohora Stella Tovar Rey:**

Damos inicio a este importante debate para el Meta y la Orinoquia, quiero que sea un debate con altura, con respeto, donde busquemos soluciones para esta importante región de Colombia, así es, soluciones no agresión, lamento que el Ministro de Transporte, el doctor Germán Cardona no se encuentre presente, tengo entendido que está en la Comisión Quinta, Dios permita que se desocupe y venga a nuestra Comisión, que aquí también lo necesitamos, esta citación se hizo desde el 22 de noviembre del año anterior, pero el deja como delegado al doctor Dimitri Zaninovich, que es el Director de la ANI, también lamento que el invitado

el doctor Alberto Mariño Samper, Gerente General de la Concesión Vial del Oriente Coviorte, tampoco esté presente o haya enviado un delegado, entonces vamos a iniciar el debate, antes quiero contextualizar a los que nos están escuchando y especialmente a los citados.

¿Qué es el Meta y la Orinoquía? el Meta y la Orinoquía representa el 38% del territorio nacional, es el primer productor de petróleo, entre el Meta y la Orinoquía le aportan el 74% de la producción petrolera al país, el Meta le aporta el 51% de la producción petrolera del país, o sea, es el departamento que más regalías le aporta al país, a Colombia y es un departamento el primer productor de petróleo, palma, soya, piscicultura, plátano, arroz, cacao, podemos ser la despensa del mundo si queremos, pero en ocho años olvidados e ignorados por este gobierno, donde nos han incumplido. Allí estuvieron con bombos y platillos, que iban a hacer la doble calzada Bogotá - Villavicencio, la doble calzada vía Acacias - Puerto López, con las vías 4G y también Villavicencio - Yopal y a la fecha, aún no han iniciado estas obras, entonces yo quiero de verdad que nos den una respuesta exactamente para cuando nos van a cumplir en todas estas obras que desde hace ocho años fueron prometidas por este gobierno, especialmente, la doble calzada Bogotá - Villavicencio que es un oleoducto rodante, porque como somos los primeros productores de petróleo, transitan por allí estos vehículos transportando el crudo, también todos los productos agrícolas que producen nuestra región, el índice es muy alto de accidentalidad y lo más preocupante es que en solo 86 kilómetros de trayecto, en este corredor vial tan importante para Colombia, pagamos los peajes más costosos, \$74.800,00 sumando de ida y regreso, nosotros podemos ser un destino turístico importante, pero este alto costo de peajes nos lo impide.

Jamás vamos hacer competitivos con estos peajes tan costosos y sobre todo una vía que hoy, que es el sueño de los llaneros, hoy lo vemos como un difícil sueño de cumplir, ahora cuando colapsó el puente Chirajara, es que en esos 86 kilómetros para que, el doctor, yo creo que lo debe tener claro, pero los que nos están escuchando, está dividido en tres tramos, Bogotá - El Tablón, que son 31 kilómetros, El Tablón - Chirajara otros 31 kilómetros, que está en este momento en ejecución, que solo han entregado 15.5 kilómetros de la doble calzada, que desde el 2000 inició esta obra, se comprometieron a entregarla en el año 2017 y a la fecha no la han entregado, dijeron que en junio, pero ahora colapsa en puente Chirajara, de Chirajara a Villavicencio que es al parque Fundadores de Villavicencio hay 24 kilómetros, eso ya se firmó por APP, se firmó esa doble calzada, se va iniciar por APP o sea público/privada, va salir del bolsillo de nosotros los llaneros y de nuestros usuarios, este fue citado por estos tres temas y Piperal - Villavicencio, que es la carretera antigua, que tiene una longitud de 14.5 kilómetros que es por Servitá, que es la vía antigua donde transitan los camiones, las tractomulas y allí hay

deslizamientos constantemente y están en peligro todas las personas que habitan allí y los que transitan esta vía.

Otro de los temas por el cual yo cité es el criterio de designación y tarifas de los peajes de las vías Bogotá-Villavicencio y la situación o vigencia, aquí dice que el peaje de Puente Amarillo, de la vía a Restrepo - Villavicencio - Restrepo, pero eso no es peaje, eso es un pontazgo que fue solo por 4 años, desde el año 94 y lo siguieron dejando allí, abusando de nosotros los llaneros y de todos los habitantes de Restrepo - Cumaral y los usuarios y los turistas internos y externos de nuestra región, entonces mi pregunta, mi querido Director de la ANI, doctor Dimitri, para que le lleve el mensaje al Ministro de Transporte, el doctor Germán, es el daño tan enorme que nos han hecho ustedes por el tema del incremento de los peajes a Villavicencio cada año, además ahora con esta obra que colapsó y el Ministro de Transporte irresponsablemente de la noche a la mañana, sin previo aviso, sin tener en cuenta los entes gubernamentales, sin tener un plan de contingencia nos cierra la vía, Bogotá - Villavicencio, así no más, como si allí viviéramos animalitos, una región tan prospera, pues las pérdidas fueron enormes, para todos los sectores productivos del Meta y de la Orinoquía, para el sector transporte, para el sector turismo que cancelo el 90% de todas las reservas hoteleras, todos los sectores se vieron afectadas por este cierre irresponsable y jamás el Ministro salió a decir que la vía estaba apta para transitar y eso fue como un mes antes de que fuera Semana Santa, donde este sector turístico está esperando que lleguen muchos turistas y es la fecha en que el Ministro ni siquiera se ha disculpado a decir que fue un error de él y quién va a pagar por todas esa pérdidas, nadie, los llaneros, nosotros, aquí nos tienen como el patio trasero de Colombia incumpliéndonos y nos tratan así.

Ahora una preocupación enorme doctor Dimitri es que el puente la Caridad que está a 600 metros del puente Chirajara, que ya colapsó, ese puente según Argelino Durán, Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, el desplazamiento de esa estructura es de 30 centímetros, y la obra fue construida hace 22 años por la firma Andrade Gutiérrez y a pesar de esta grave situación en el puente la Caridad, el Presidente, pues usted, Dimitri, solicitó al Ministro de Hacienda 14.000 millones de pesos para buscar una solución a este puente, entonces esa es mi pregunta, cuándo inician esta obra para reestructurar ese puente, que no vaya a ocurrir una tragedia en esta vía; entonces el Ministro de Transporte salió a decir que no, que no había pasado, con el cierre así improvisado, que no había pasado nada que no había, que no se había afectada la región ni ningún sector productivo, que, porque teníamos vías alternas, hablaba del tramo uno, Bogotá - Sisga - Guateque - San Luis de Gaceno - Secreto - Restrepo - Villavicencio.

Pero si son 7 a 8 horas, que no ha tenido ningún incremento, claro que sí tuvo incremento, disminuye el 4% del costo de peajes, pero un recorrido de 86

kilómetros pasa a 351 kilómetros, entonces más combustible, más tiempo y el tiempo vale oro, también dijo que el tramo dos, que Bogotá – Tunja – Sogamoso – Pajarito - Agua Azul – Villanueva – Restrepo - Villavicencio son tiempo de 9 a 10 horas, aumento el 14% en el costo de peajes y un recorrido de 86 kilómetros pasa a 572 kilómetros y esas vías están en muy mal estado, para que el Ministro venga a decir que es que son vías alternas, no son vías alternas, para todo lo que nosotros producimos en nuestra región, se les incrementan todos los costos a los sectores productivos, ahora es triste o lamentable ver que van a la vía, inauguraron 16 kilómetros de obra en la doble calzada, donde dicen que fue el Presidente Santos, fue el doctor Vargas Lleras, cuando fue Vicepresidente de la República y dijeron entregaron con bombos y platillos, puente que colapsó, y estos 12.5 kilómetros, entonces yo creo que no es justo que le digan mentiras a Colombia y mucho menos a los llaneros que tanto le hemos aportado a este país, que nos mienten todos los días, entregaron 12.5 kilómetros en el 2015 a los 15.5 kilómetros en septiembre de 2016, hablaron de que habían entregado 44 nuevos kilómetros, cuales son, solamente 15.5 kilómetros, entonces no digamos mentiras porque así no son las cosas.

Ahora, cada año le suben las tarifas a los peajes en la vía Bogotá - Villavicencio y hoy yo quiero solicitar, doctor Dimitri y se lo quiero decir al Ministro de Transporte, que por favor usted le transmita este mensaje, los llaneros no aguantamos más esas alzas de los peajes, hasta cuándo van a entregar esta doble calzada, se pueden demorar 100 años, entonces en esos 100 años cada año nos van a incrementar los peajes, esto es injusto para nosotros, mi solicitud como hija de esta tierra es que estos peajes sean congelados por 10 años mínimo, porque yo veo que esa doble calzada hoy cada día está más lejos que se haga realidad, entonces ahora eso, en cuanto al tema de la doble calzada Bogotá - Villavicencio que son 86 kilómetros, que nos han incumplido, que tenemos los peajes más costosos, que vemos ese sueño de los llaneros de ver la doble calzada pronto, pero que si nos siguen subiendo los peajes cada año, ese es el primer debate de hoy, ahora vamos a la vía antigua, Villavicencio, entonces pueden ver esas fotos, esa es la vía antigua donde hay una falla geológica gravísima allí, hay viven familias, transitan los camiones y las tractomulas porque no pueden transitar por los túneles entonces los manda por allí, y las motos, mi solicitud es ya están los recursos para buscar una solución a esta vía antigua Servitá, que allí viven muchas familias llaneras que hoy están arriesgando su vida y están arriesgando su vida los conductores de camión, tractomulas y motociclistas que tienen que transitar por allí, entonces ese es, mi doctor Dimitri, por favor, ese mensaje, esto es lo más urgente en este momento, porque estamos en pleno invierno y no queremos ver más desastres en esta región del Meta, que tanto le ha aportado a Colombia, hay pueden ver las fotos, las fotos lo dicen, no nos las estamos inventando, tengo entendido, por eso lo importante que hubiera estado el Concesionario Vial porque

ellos recaudan esos recursos de los peajes y ahí hay un porcentaje para buscar soluciones ambientales, para fortalecer el tema de medio ambiente, *¿dónde está esa plata? ¿En qué* la han invertido? Los de Coviandes, esos recursos, ese porcentaje que tiene que ir para buscar soluciones en el tema de medio ambiente, dónde están esos recursos, señor Ministro, señores de Coviandes, señor de la ANI, dónde están esos recursos, tenemos que buscar soluciones pronto a esta vía alterna, ahora los cierres prolongados, otra vez volvemos en los peajes a veces tienen que esperarse hasta 8 - 10 horas, doctor Dimitri, 8 - 10 horas a veces son 1 o 2 kilómetros de vehículos esperando que le den vía y tienen que pagar peaje yo creo que tenemos que buscar una manera que la persona que lleve más de media hora allí parqueada esperando que le en la vía, lo exoneren de peaje, como van a poder esperar con niños que van de paseo con sus familias 8 -10 horas y tener que pagar el peaje, eso es injusto, entonces esa es una de mis propuestas también, que después de media hora o una hora que las personas tengan que esperar no paguen el peaje.

Ahora vamos al puesto de control a Puente Amarillo, desde el año 94 para construir y reemplazar el puente que está sobre el río Guatiquía, se instaló el puente un pontazgo ahí en la vereda Vanguardia y pues hicieron otro adelante en Puente Amarillo que cobran \$3.500 y era solo por cuatro *años o sea terminaba en el 2013* y estamos en el 2018, pasaron ya cuatro años más, cinco y sigue el pontazgo ahí, y hay viven en ese sector, aquí está el Alcalde de Restrepo, para que él también les hable, ese pontazgo esta solamente a 30 metros de Villavicencio, 60 metros, me corrige y hay más de 26 conjuntos campestres, donde en cada conjunto viven 60 familias, tienen que llevar sus niños al colegio y siguen pagando el peaje, tienen que pagar el peaje todos los días para llevar sus niños al colegio, para ir a trabajar, esos 26 conjuntos campestres que están sobre la ruta Restrepo - Cumaral, más los 15 mil habitantes de Restrepo, más los 20 mil habitantes de Cumaral, entonces nosotros, una región tan próspera y competitiva, que le aportamos tanto a Colombia nos siguen metiendo la mano al bolsillo a todos los Llaneros por todo lado, la vía Bogotá - Villavicencio, la vía hacia Restrepo - Cumaral que también es para Yopal - Casanare y tenemos los peajes más costosos y por todos lados nos atacan, también vía Acacias, pero hoy no vamos a tocar el tema de Acacias - Puerto López, que nos incumplieron esas dobles calzadas, pero si les están incrementando los peajes también, porque es que si meto todas estas vías aquí en este debate me quedo todo el día.

Entonces por ahora, mi querido doctor, yo quiero es que usted nos diga qué mensaje le vamos a llevar hoy, después de este debate a todos los llaneros, al Meta y la Orinoquía, porque el Meta es plazo obligado de todos los departamentos de la Orinoquía, entonces por ahí somos el 38% del territorio nacional, donde hoy los llaneros nos sentimos olvidados por este gobierno, indignados, donde nos maltratan, nos incumplen y nos meten la

mano al bolsillo cada vez que quieren, yo sí quiero acá que quede claro ahorita cómo colapsó el puente Chirajara, ahora es que ese problemita no nos lo van a cobrar a nosotros, ¿a quién le van a cobrar esa pérdida que hubo allí? de más de 2.4 billones de pesos tengo entendido, no nos van a meter la mano al bolsillo a nosotros los llaneros, por eso hoy solicito, doctor Dimitri, al Ministro de Transporte, doctor Germán, a Coviandes, que por favor los peajes de la vía al llano, este importante corredor vial sean congelados mínimo por 10 años, sería una manera de reivindicarle a los llaneros tanta pérdida que hemos tenido, con esos cierres constantes, con esos peajes tan costosos, con esas largas filas cada vez que hay puente, nosotros podemos ser un destino turístico importante y fortalecer ese sector como es el turismo, un sector el segundo reglón de la economía más importante de Colombia, pero con esos peajes tan costosos, jamás lo vamos a lograr, entonces ese es el clamor de los llaneros y hoy yo estoy aquí de vocera de ellos y por eso también invité al Alcalde de Restrepo, quien ha vivido en carne propia todas estas falencias que hemos vivido los llaneros, para que él también pueda expresar lo que su comunidad de Restrepo le ha transmitido, entonces esa es mi proposición y la inmediata intervención de la vía antigua kilómetro 84 a la altura de Servitá, porque allí puede haber una tragedia muy grande, Dios no lo permita y el retiro inmediato del pontazgo del puente de Puente Amarillo de Villavicencio a Restrepo, esas tres solicitudes son las que quiero hacer en este debate, mi doctor Dimitri, al Ministro de Transporte, doctor Germán, la congelación del valor de los peajes, por 10 años, la inmediata intervención en la vía antigua Kilómetro 84 a la altura de Servitá y el retiro inmediato del pontazgo Puente Amarillo Villavicencio. Gracias.

**Honorable Senador doctor Tato Álvarez Montenegro:**

Gracias, ilustre Vicepresidenta por este debate, quiero dejar una constancia, sé que usted es un joven muy aplicado, muy dinámico, muy trabajador, pero el Gobierno nacional en la Presidencia del doctor Santos, le incumplió a Nariño, le incumplió al Putumayo, gravísimos 8 años pasaron para sentir nosotros los nariñenses y putumayenses excluidos del desarrollo vial de infraestructura que como buenos pagadores de impuestos merecían, el derecho a la igualdad y a la equidad regional nunca miramos en estos años, excluidos de la competitividad, aislados atravesando la carretera la muerte, San Francisco, Mocoa, cuántos muertos tiene, estamos preparando con los abogados nuestros la demanda al Gobierno nacional por los muertos que por falta de atención del Gobierno nacional se dieron por esta carretera, que en Gobiernos anteriores hubo la voluntad y se hizo la pavimentación, tiempo Uribe, se hizo la pavimentación de Pasto, Santiago, San Francisco y desconocidos en el mapa del desarrollo presupuestal de la atención del Gobierno nacional en esta carretera, sin un aeropuerto normal, el aeropuerto de Pasto no es Aero navegable, 80 días ,años, Ipiiales – Pasto.

10 años nosotros pagando peaje, por la falta de pensión jurídica, se perdieron los peajes, no se hicieron la obra, nos robaron, ahora piensan hacer una obra Pasto-Ipiiales, inconclusa con más kilómetros, con más proyección en altura, en vez de reducir las distancias para ser oportuna, dinámica la carretera aumenta y vienen con el prurito de que ahí hay algunas piezas arqueológicas y que por lo tanto no se puede desarrollar la obra tan pretendida por los nariñenses. 10 años de peaje que nos robaron, eso significa cerca de 250 mil millones de pesos, no le echo la culpa a usted –usted es un joven responsable, serio, respetuoso de las regiones–, pero este gobierno está lleno de infamias con el departamento, con nuestro pueblo de Nariño y del Putumayo, respeto por el aislamiento qué va a haber, por las decisiones nefastas, pero nefastas de la falta de voluntad del Gobierno del famoso doctor Santos, así que doctor Dimitri, con respeto ciudadano por la dignidad, es que el Presidente de la República está para administrar los impuestos de todos los colombianos y hay unos principios de orden constitucional, que son la equidad y la igualdad, escuchando la doctora Nohora en iguales las condiciones, Putumayo es un gran aportante de recursos de regalías a través del petróleo, la guerra que estamos viviendo en Nariño es por la falta de competitividad social y económica y de orden cultural, culpable de lo que está sucediendo en Tumaco y en Nariño, responsabilizo a este Gobierno del doctor famoso el doctor Santos, qué dolor en el corazón siento de haber votado por él y qué dolor siento de que mi región y de que mi pueblo no tengan las oportunidades que nosotros merecemos, gracias Señora Presidenta, quería dejar esa constancia.

**Señor Presidente doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias Senador, queremos darle la palabra a nuestro invitado, el Alcalde César Augusto Robayo, el Alcalde del municipio de Restrepo, bien pueda Alcalde.

**Señor Alcalde del Restrepo Meta doctor, César Augusto Robayo:**

Muy buenos días, o tardes, señor Presidente de la Comisión Cuarta, igual a todos los Senadores presentes, igual a la Senadora Nohora Tovar por la invitación a este debate tan importante para el Meta, a uno sí que le da dolor, yo es la primera vez que vengo al Senado de la República, siendo 2 veces Alcalde con esta y a uno le da mucha tristeza, a una reunión de estas donde no todos los Senadores apoyan un debate de estos, no les importa mucho las cosas de la región y quería saludar al Presidente del Senado, copartidario para que supiera que su municipio es el afectado del Partido Conservador y tampoco nos escucha, muy bien, muchas gracias, alcalde dos veces electo por el partido conservador de mi municipio, la situación es que mi municipio es de sexta categoría, a 10 minutos de Villavicencio, sector nororiental de la capital y como lo dijo la Senadora con unos problemas de una inequidad como lo planteó el Senador que me antecedió a la palabra, con una desigualdad impresionante donde

la verdad, uno no entiende qué es lo que pretenden, quienes tienen el poder para hacerlo, obviamente lo hicieron, ya que está el Presidente de la ANI, doctor Dimitri, que con su juventud y espero que no sé lo que le está pasando a este país, este descontaminado, Dios quiera y María Santísima y nos ayude a mucho para arreglar los temas de este país que está tan envuelto en tantas cosas, como ver que el tema de las 4G se volvió un tema de Odebrecht tan grave para todos y es que por allá del año 93, hicieron un puente muy cerca de Villavicencio para darle movilidad a la capital y pegado a 100 metros construyeron o determinó la ANI, en esa oportunidad, un pontazgo para que fuera efectivo el cobro, para que pagáramos nosotros los restrepenses y nos cruzábamos toda la parte nororiental este puente y efectivamente lo colocaron y empezamos a pagarlos 15 años, al 2013 ya se pagó el puente, pero hubo necesidad de colocarle un pontazgo, un punto de control, porque antes de coger el puente había la vía antigua y todos absolutamente todos cogíamos la vía antigua y no usábamos el puente, entonces, no iba a durar 15 años si no 100 años, entonces alguien en su sabiduría dijo pues no vamos a dejar tomar del pelo a los llaneros, vamos a colocarle un punto de control antes de esa Ye, donde arrancaba el ramal y nos colocaron un punto de control al pontazgo, unas fuerzas vivas del Meta lograron quitar el pontazgo porque les demostraron a la ANI que el puente se había pagado, pero cuál fue nuestra sorpresa cuando el punto de control del pontazgo lo dejaron tranquilos, siga toda la parte oriental y la gente que de Villavicencio y el Meta coge hacia ese lado, sigan pagando, ni siquiera el pontazgo, el punto de control para pagar una vía hoy en teoría que no ha arrancado, que entre otras cosas no tiene planeación alguna, porque no tiene planeación alguna, mire, Restrepo es un municipio eminentemente turístico, dejamos de ser agrícola hace mucho rato, en contravía de casi todo el llano, por qué, por la cercanía a la capital y nos estamos volviendo y con la esperanza de ser el chía del llano, pero nos están destruyendo las posibilidades con todo lo que está pasando, entonces el pontazgo, toman la determinación de dejarlo y que, para el final de esta obra, cuya obra no ha empezado y además una cosa importantísima hoy que sentimos los llaneros que es el desplazamiento día y noche de los ciclistas que se desplazan de la capital a Restrepo, a Cumaral, a todo ese tema turístico que hoy es casi creciente en todo el país y esa vía quita la ciclo ruta, la borra del papel cuando hoy es algo que no tiene ningún sentido que hayan quitado esa vía, que entre otras cosas ponen a un municipio como municipio y le acaban la movilidad porque definen que las intersecciones para entrar al municipio son con puntos trompeta, y eso afecta la movilidad del municipio cuando hoy ni siquiera tuvieron en cuenta el nuevo plan de desarrollo del municipio y lo echan a la basura porque es que no lo tienen en cuenta, yo sé perfectamente que eso no tiene culpa el doctor Dimitri, porque está recién posesionado pero está asumiendo la responsabilidad de una institución que ha tomado las determinaciones y que queremos que realmente este tema nos revise

la situación, las dos cosas, primero que esa vía realmente cumpla las especificaciones hoy todavía no, nos hemos puesto de acuerdo desafortunadamente con el Alcalde de Villavicencio y el Alcalde de Cumaral, pero el día que nos pongamos de acuerdo les juro no vamos a dejar hacer esa vía porque los dueños del territorio y no ustedes, ustedes son los dueños de las leyes y nosotros del territorio, uno queremos que esa vía sea realmente que se compadezca con el desarrollo de las regiones, que no pensemos en futuro hacia atrás si no adelante, yo estuve en un debate con el doctor que está aquí, que se me olvida su apellido Rengifo que es el gerente del proyecto y él me dijo todo eso se lo planteo y él me dice, vamos a revisar ahorita con el laudo arbitral que posiblemente vamos a ver si podemos incluir cosas de esas, por lo que he investigado es que es el laudo arbitral no va a incluir nada de esto de tipo de movilidad de la ciclo ruta, no sé realmente que va a incluir ese laudo arbitral, pero lo que yo creo es que van a desconocer definitivamente la región en un atropello absoluto y realmente lamentable para un pueblo, o para toda una comunidad porque solamente todo el municipio todos los afectados, si me gustaría que revisáramos esa situación e igualmente que ese pontazgo o ese control ese pontazgo que no tiene ningún sentido de existir pues que efectivamente lo quiten que no tengamos que ir a las consecuencias máximas como paso en el Urabá ahorita, porque este país se acostumbró que si no es peleando y si no haciendo manifestaciones y cierre de vías nadie le mete muela a esto y nadie quiere solucionar esos temas, porque tenemos que llegar siempre a últimas consecuencias y no hacerlo como realmente debe ser las cosas, entonces yo si quisiera que realmente se revisara esa situación que tuviésemos la oportunidad de que ese pontazgo o ese control, a ese pontazgo que nos colocaron de un puente que ya se pagó, que no tiene ningún sentido lo quiten y Director, míreme a los ojos, claro van a hacer una vía, háganla y cuando tengan que plantear peajes hablemos y colóquenlos, pero con una vía hecha, no con nada de cosas sin hacer y no nos cobren lo que ya pagamos, porque es absurdo y no nos deje ir a una acción popular porque para allá vamos, hoy estamos haciendo todas las medidas correspondientes, en los pasos jurídicos necesarios para que nos escuchen y este es un escenario apropiado para que usted y para que el Senado de la República nos lo escuche y lo tenga en cuenta, a ver si detenemos esta situación, pero si no nos vamos allá y si nos toca salir y parar la vía y cerrar la vía lo vamos a hacer, y lo juro el día que cerremos esa vía no va a estar el Alcalde de Restrepo, va a estar todo un pueblo de Restrepo, va a estar todo el pueblo de Cumaral y va a estar todo el pueblo de Villavicencio, eso sí téngalo seguro, porque sé que vamos para allá y seguramente nos apoyará Yopal y todo el sector nororiental porque realmente es un atropello absoluto en contra de una comunidad y la verdad a uno le da dolor de pueblo, que piensen que uno tenga taparrabo todavía y que lo endulcen con cositas y le digan es que generamos una resolución, pues una resolución la puede generar cualquiera, sino que es ver la

coherencia de las cosas para darle aplicabilidad y que realmente un pueblo se sienta contento, se sienta agrado, porque hay desarrollo, porque hay cosas importantes para un municipio, pero realmente no las hay, una vía que no va a hacer 4G, pero, al contrario, porque ni siquiera arranca doble calzada desde Villavicencio, arranca, deja como 5 kilómetros y desde el peaje que van a montar o que sale al puesto de control hasta Cumaral, en doble vía, pero el primer sector nada, porque la otra que estaban montando por el sector esta caída por la ola ambiental igual, solo dicen Dios mío nos van a seguir metiendo la mano al bolsillo, prácticamente y en menos capacidad de lo que hoy tenemos, les agradezco realmente la invitación, doctora Nohora, honorable Presidente Comisión Cuarta, gracias a los Senadores presentes, gracias por esta oportunidad y Dios quiera que ustedes también sean ojalá de municipios pequeños y sientan lo que siente un Alcalde de Sexta Categoría, sin recursos y atropellado por el Gobierno nacional. Muchas Gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muy bien, valido la barra, muy bien bienvenidos, alguien quiere abrir el debate, ya intervinieron, ah no, perdón sigue el Director de la ANI, en orden de intervenciones y ahora abrimos el debate, doctor Mejía, que yo sé que usted tiene varias preguntas que hacer. Delegado, bien pueda, pero le pido un favor, 5 minuticos, porque no solamente los Senadores acá presentes, sino los que tuvieron que desplazarse a sus oficinas a hacer algunas diligencias están muy atentos del debate y obviamente la teleaudiencia que quiere escuchar, bien pueda delegado. Vicepresidenta, arrancamos bien.

**Señor Delegado, Helí Flórez Betancourt:**

Buenos días, a todos los honorables Senadores y le agradezco la participación y la invitación de la doctora Nohora Tovar, Senadora de nuestro departamento, para poder explicar el tema específico del puesto de control de Puente Amarillo, doctor Dimitri, quiero que le quede claro y el apoyo de todos los Senadores, doctora Nohora, es que aquí lo que sucedió redondeando lo que dice el Alcalde, pero se lo voy a decir con justificaciones, cuando se creó el contrato 446 del 94 se dijo que para este sector de la Zona Norte, que va la vía Villavicencio-Cumaral, se iba a hacer el arreglo la modificación de esa vía y que había la necesidad de un puente porque el de Guatiquía, pues ya estaba obsoleto, para esta época y se avecinaba ya nuestro futuro, de ahí que se creó ese puente en el río Guatiquía y se crea dos sistemas de pago sobre esa vía, se crea un puesto de peaje que es ubicado en Veracruz, cierto, y se crea un pontazgo son dos puntos de recaudo pero cada uno, pero cada uno tiene una característica diferente, pontazgo porque es para cobrar el curso de la que se sufragó con la creación del puente con la elaboración y el otro es sobre el uso de la vía, el que está en Veracruz, para eso pasaron los años y en el 2013, el 23 de noviembre de 2013 levantaron, la ANI lo manifestó y en audiencias públicas lo dijo a través de los medios de comunicación, fue

a la Cámara de Comercio y ya al trabajo arduo del doctor Néstor Humberto Restrepo Roldán, del departamento del Meta, que él venía haciendo un seguimiento, les oficiaba y les dijo, mire esto ya se pagó, se creó el pontazgo era para el puente ya los recursos se recuperaron, entonces necesitamos que los levanten, viene a su vez un laudo arbitral con la Concesionaria de los Llanos y la Agencia Nacional de Infraestructura para que se les reconociera unos costos, unos gastos que han sufragado pero nunca los tuvieron en cuenta para liquidarlo, de ahí que sucede que la mejor manera que deciden es colocar o hacer un otrosí el número 9 con fecha 23 de noviembre del 2013 y le ampliaron el plazo de la concesión a enero de 2015, entonces ahí es donde se mira que llegan y ellos le dicen tranquilos señores y le dan una carta al doctor Néstor Humberto Restrepo Roldán donde le dicen, tranquilo que ese pontazgo no va a hacer parte del nuevo Proyecto 4G Villavicencio-Yopal, pero resulta que sí levantaron el pontazgo pero el puesto de control que se había creado por elusión o evasión de los pagos por falta de la cultura nosotros de peajes en el Meta, entonces se tomaba la vía antigua, como había algo que hacerle se colocó en un punto estratégico pero eso fue acordado bajo el acta 25 de junio de 1999, mi doctor, eso fue un pacto entre la comunidad y el Estado que se debe respetar, ahí se están violando unos derechos, se están violando las leyes nos están, bueno lo dejan pero se dieron cuenta y en ese otrosí, llega y dice no es que los vamos a trasladar por razones de deficiencia, si usted mira ese puesto de control, hoy venía yo en un campero y saca la mano el conductor para pagar y en ese aguacero el hombre se mojó todo el brazo se mojó casi medio cuerpo para poder pasar el dinero y la funcionaria que atiende allá la cajera de ese puesto de control o mal llamado peaje, también se mojan.

Entonces no cumple con ninguna de las condiciones legales que debe tener un peaje, ahora si nos ponemos a fondo las distancias según usted, yo he sido la persona que los ha estado oficiando con derechos de petición desde al año pasado, ya completé un año y tengo infinidad de respuestas, una de las que me dice la Agencia Nacional de Infraestructura, me dicen que es que ese puente de control se creó fue por los derrumbes en la vía y por el orden público, es falso, miren cómo le mientan a la comunidad, yo seguí investigando porque eso me causó una indignación y me doy cuenta de que el 2 de julio del 2014 aparece la Resolución 1860 que está firmada por la Ministra Cecilia Álvarez Correa-Glen, donde le dice que se traslada el pontazgo hacia el puesto de control y por eficiencia hombre, todo un peaje llamado pontazgo con toda la estructura, con todos los requisitos, con toda la normatividad la pasan a 3 caséticas que ni tenían aire acondicionado, ninguna de las condiciones las tiene, que por eficiencia y aparece y el pontazgo lo levantaron el 23 de noviembre de 2013, porque existe una resolución con fecha 2 de julio del 2014, 7 meses y 9 días aparece una resolución diciéndole que se traslade, que van a trasladar, si eso ya no existía por favor, eso es lo que está sucediendo en nuestro territorio, creo que sí de pronto por el tiempo, doctor Dimitri

me gustaría que me regalara en su despacho una audiencia y poder explicarle a fondo y le demuestro que ahí efectivamente existe una irregularidad y doctora Nohora me gustaría que nos reuniéramos o los Senadores, yo le tengo respuesta para Bogotá-Villavicencio, le tengo respuesta para Acacías, pero vamos primero a trabajar por el pontazgo, es mas también le quiero decir ya terminando, la Resolución 1070 del 23 de abril de 2015 está mal elaborada y está mal elaborada donde habla de tarifas diferenciales, desconocieron, volvieron y la siguieron embarrando, siguen comiendiendo cosas y el pueblo como hay veces somos como calmados, como dice el Alcalde no tenemos que llegar a protestas o a cosas bélicas, necesitamos a la razón a la conciliación a que tengamos en cuenta que estos municipios son en su programa de gobierno y en todo su plan de desarrollo su soporte socio económico, es el turismo y eso a nosotros nos va a dañar y yo quisiera de verdad gracias por el espacio para que me escucharan, es muy larga la historia por eso quisiera que me brindaran ese espacio para poder llegar allá a su despacho y poder continuar con esto, muchas gracias a todos. Dios los bendiga.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Con todo gusto Representante, continuamos con el debate en orden de intervenciones, doctor Dimitri, bien pueda tiene la palabra.

**Señor Director de la ANI, doctor Dimitri Zaninovich:**

Muchas gracias Presidente, muchas gracias a la Senadora que ahora funge a partir de hoy como Vicepresidenta y a todos los Senadores que nos acompañan aquí, al Alcalde de Restrepo, a la comunidad que hace presencia en este debate, mientras se han ido haciendo las exposiciones yo he ido tomando nota tratando de recoger las diferentes inquietudes que se han dado en este debate, trataré de abordar esas inquietudes y las que no, por supuesto, que por alguna razón no haya recibido podemos seguir trabajando y discutiendo. Primero, quiero entonces empezar por Bogotá-Villavicencio que eran digamos el centro de ese cuestionario de ese trabajo que hizo la Senadora y hace una presentación del estado de ese proyecto y las diferentes situaciones que se han dado y lo que se ha hecho Bogotá-Villavicencio es una de las obras más importantes que tenemos en la Agencia Nacional de Infraestructura, en 86 kilómetros se vienen haciendo las obras el tipo de obras que requiere este país, el caso de Bogotá-Villavicencio es muy relevante por varias razones; primero porque la geografía exige unas inversiones y unas soluciones de fondo, eso en qué se ha traducido, en un diseño con puentes, con túneles que demuestran que la ingeniería colombiana y ahorita me referiré al Chirajara, pero tiene la capacidad de hacer las grandes obras, que las soluciones no pueden ser soluciones intermedias de un tercer carril de ir adecuando las cosas sino apuntarle a una infraestructura competitiva y eso es lo que se ha hecho con esos contratos y aquí la Senadora hacía precisamente una descripción de la

situación de la vía, de cómo está distribuido este proyecto, entre Bogotá y Villavicencio, tenemos más o menos 86 kilómetros, pero hemos partido contractualmente las obras en tercios, o sea, ese trazado lo dividimos en tres, el primer tercio es desde Bogotá hasta El Tablón, el segundo tercio o tercio medio es desde El Tablón hasta Chirajara y desde Chirajara hasta Villavicencio, exactamente como decía la Senadora en el Parque Fundadores es el tercer tercio del proyecto, las obras que se han hecho en este corredor son tan grandes, son tan complejas que tocó dividir las en dos contratos.

El primer contrato hizo el tercio medio que es el que tenemos ahí en verde y lo que hizo fue la segunda calzada entre El Tablón y Chirajara. Estamos hablando de que de 86 kilómetros 29 kilómetros que son los que están señalados en verde se construyeron en segunda calzada. ¿Qué significa hacer una segunda calzada en las condiciones de terreno que tiene Bogotá-Villavicencio? Nada más y nada menos que 45 puentes y 18 túneles, esa obra tiene un costo de 2.5 billones de pesos y lo que se hizo fue adicionar el contrato existente que se había firmado inicialmente en 1994 con una adición el 22 de enero del 2010, es decir el proyecto era tan grande que se decidió y creo que fue una buena decisión en su momento 22 de enero de 2010, vamos a ir construyendo la vía que necesita el Llano y se le hace esa adición que hace entonces 45 puentes y 18 túneles.

Siguiente diapositiva: ¿En qué están entonces o cómo se construyen esos 45 puentes y 18 túneles? Se divide en varios sectores, en cuatro sectores la vía, sector uno; Tablón-Puente Téllez, 3.65 kilómetros de segunda calzada, ya está terminado y está en operación, Sector 1A Puente Téllez-Puentequetame, 3 kilómetros ya está terminado ya está en operación, Sector 2 Puentequetame-3.6 kilómetros, ya está en operación. Sector 2A Puentequetame-quebrada Naranjal 5.4 kilómetros está en operación, sector 3 quebrada Naranjal-quebrada Blanca 5.9 kilómetros está terminado, está en operación, ¿Sector 3A quebrada Blanca- ¿Quebrada Seca 1 o 6 kilómetros, ya está en operación? Hasta ahí en total son 23 kilómetros aproximadamente de la segunda calzada que se construyeron, que se terminaron y que están en operación. ¿Qué nos quedó sin entrar en operación? Sector 4 de Guayabetal y el sector 4A de Chirajara, ¿por qué?, Porque ante esta tragedia el no tener el puente de Chirajara en funcionamiento impide que se haga uso de algunos de los tramos que está alrededor de este proyecto, ¿qué significa?, Que este contrato se ha cumplido en su mayoría excepto por aquello que el Puente Chirajara nos impidió poner en servicio y que ya me voy a referir puntualmente al Puente Chirajara; quería hacer primero un barrido de la situación de ese contrato.

Entonces digamos que hasta ahí va la historia de ese tercio medio, pero Bogotá-Villavicencio dada la importancia de Villavicencio es la entrada al Llano, es por donde están llegando los alimentos o la Senadora lo decía se volvió un oleoducto rodante, el tráfico se ha disparado en los últimos años, pasamos de 8.600 de TPD a 12.000 de TPD, y eso demuestra que es una región pujante, cada vez que uno va se encuentra construcciones nuevas, se encuentra centros comerciales y esta vía tiene

que seguirse construyendo y apuntando a la doble calzada. Entonces ¿qué se hizo? Se sacó un segundo contrato. Siguiendo diapositiva, para el otro tercio, desde Chirajara, hasta Fundadores, ese tercio cuánto vale, si el anterior costaba 2.5 billones, este estamos hablando de 6 billones de pesos, en el cual se están haciendo 20 puentes, aquí no me pusieron los túneles, si no estoy mal son 7 túneles de gran envergadura, siguiente, que van a terminar de completar la doble calzada entre Chirajara y Villavicencio. Este es un contrato diferente, otro contrato al del tercio medio, sigamos, pero es un contrato que va bien, siguiente, aquí está lo que tenía programado a la fecha es tener un avance de 15.59% la barra que vemos en azul y en todas las unidades funcionales va por delante del cronograma, lleva una ejecución del 21.26% demuestra que el proyecto avanza que las cosas se están haciendo bien, ya tuvo cierre financiero y está a cargo de estas obras este es Chirajara-Fundadores, va por delante de lo que estaba establecido.

Hasta aquí ¿qué quiere decir? No solo contarles la historia de los dos contratos; contarles que ha sido una decisión de Estado porque fue el primer tercio o el tercio medio, se hizo el Gobierno anterior, el tercer tercio se hizo en este Gobierno. Es decir no habido color político para decir que la vía al Llano es una prioridad nacional y aquí vemos que esa puesta ha rendido frutos. En total si sumamos los 6 billones más los 2.5 billones, estamos hablando de 8.5 billones de pesos en 86 kilómetros. Yo creo que esto es lo más importante, no hay vía del país en que la inversión sea superior a los 90 mil millones por kilómetro; esta es la vía con mayor inversión kilómetro por la complejidad de las obras. Ojalá en muchas zonas del país, siguiéramos este tipo de intervenciones y de obras. Yo creo que Mulaló-Loboguerrero que va a ser una vía nueva, va a tener unas condiciones parecidas, pero, aparte de esas, estas son las vías con de mayor complejidad de mayor inversión.

Entonces allí ya empiezo a entrar al tema de los peajes y en el tema de los peajes, es importante entender que los peajes son una herramienta para hacer posibles estos grandes proyectos de infraestructura. No son populares, eso es como los impuestos, pero los peajes no son suficientes ni siquiera por sí mismos para hacer los grandes proyectos, en estos proyectos en Bogotá-Villavicencio el aporte del Gobierno es de 2.5 billones de pesos, sólo con peajes no los podríamos hacer, que si los encargamos, que los ahorros de tiempo, los costos de operación sean mayores al mayor costo del peaje y eso lo hacemos para cada vía, cuánto se demoraba antes, cuánto se demora ahora, cuánto le cuesta la operación, cuánto le cuesta el desgaste, cuánto le cuesta el consumo de combustible y unas mejores especificaciones, una mayor velocidad es un ahorro. Antes de que hubiera obras, Bogotá-Villavicencio sin obras, descontando el tema de tráfico 2.45 horas, hoy con las obras del tercio medio 2 horas, con las obras de Chirajara a Fundadores 1 hora y 40.

Al final de todo esto estamos reduciendo en 1 hora el trayecto en Bogotá-Villavicencio. A eso le sumamos que tenemos una salida de Bogotá muy difícil, aquí el tema de acceso a ciudad es complejo,

donde se pierde más parte del tiempo, y por eso se le está apuntando a la vía perimetral del oriente que es la que viene desde Sesquillé llega a La Calera y se baja a Cáqueza por una vía completamente nueva. Hoy eso es un carretable que no se puede usar pero esa vía nos debería sacar gran parte del tráfico que lleva a Tablón. Nos quedaría faltando doble calzada Tablón-Cáqueza sería lo ideal y ahí sí subirse por Cáqueza a La Calera Perimetral y llegar al norte de Bogotá. Esa es la apuesta, esos son los proyectos que están contratados.

Pero el tema entonces de los peajes es difícil de vender, no es popular pero es una herramienta para hacer un proyecto. Cuando yo no estaba en esto del sector transporte pensaba exactamente igual; yo llegaba a un peaje y decía Con toda esta plata que recaudan cómo no hacen esto o esto. Aquí vemos que no son suficientes los peajes, en 4G los peajes representan el 30% de un proyecto apenas, porque los costos de un proyecto de estos son inmensos. A la propuesta de congelar los peajes, Senadora, yo entiendo la propuesta, pero lo que estamos haciendo en la práctica es que los estamos congelando en términos reales, porque de ahora en adelante solo van a crear el IPC, que en términos reales comparativos al costo de vida se va a mantener el costo de esos peajes, que entiendo que son los más costosos del país. No vamos a desconocer eso, pero las obras también son las más complejas y las más costosas que se están haciendo en todo el país.

Sobre el caso hay en Puente Amarillo, con gusto podemos haciendo esa reunión que nos está proponiendo una audiencia para ver cuáles fueron las normas, la resolución, el respaldo que tiene esto. Lo que les quiero decir es lo que me han planeado a mí dentro de la ANI es que es el traslado del peaje que estaba en Vanguardia, que hoy hace parte del proyecto Villavicencio-Yopal. Ahí tenemos un problema, y se lo decía a la Senadora antes de que empezáramos el debate: Que Villavicencio-Yopal está parada por un tribunal de arbitramento; una cosa es cobrar un peaje y otra cosa es cobrar un peaje con obras. Eso lo entendemos y esa es la dificultad en la que nos ponen los tribunales de arbitramento que nos impiden empezar; el tribunal nos dictó medidas cautelares y le impidió a la ANI sancionar al concesionario por no empezar las obras. Estamos esperando llegar a un acuerdo muy rápido para que haya obras, pero también lo que podemos ver, y aquí el Alcalde sé que ha sido muy insistente en eso, es una vez arranque el proceso hay que evaluar son los 20 kilómetros de ciclorruta que se han hablado si no estoy mal entre Villavicencio y Restrepo, 20 kilómetros que se requieren y Cumaral, Villavicencio-Restrepo-Cumaral, los 20 kilómetros de doble calzada eso cuentan con un aliado, porque lo que yo cuando voy a la zona, es un crecimiento del ciclismo de la personas que van su día a día es un número muy importante que no en todas las regiones uno ve de la gente utilizando las bicicletas con el riesgo a la seguridad vial y aquí está de por medio la vida de las personas que usan ese tramo. Eso lo estamos revisando. La idea es que una vez

arranque el contrato veamos cómo podemos incluir ese alcance, pero estamos de acuerdo sobre la necesidad de ver que obras se requieren en esa zona.

Siguiente. Entonces ahora voy, perdón, Senadora pero tomé nota de los temas que usted planteó, el tema de Chirajara, y el tema de Chirajara es uno de los casos más dolorosos que tenemos en la Agencia Nacional de Infraestructura: Doloroso primero por la pérdida de vidas humanas; cuando en una obra de infraestructura se pierden vidas humanas es la tristeza más grande que puede llegar a una Agencia de Infraestructura, porque lo que queremos en el *día a día es conectar a la gente, lo que queremos en el día a día es preservar la vida y una tragedia de estas* nos enluta, pero además doloroso por los simbólico que es. Si uno va a ver el Puente cuesta 70.000 millones de un contrato de 1.8 billones, si uno va a ver son 500 metros de 29 kilómetros, pero es ese símbolo de cómo se nos derrumba de todos los que transitábamos la vía recientemente, veíamos creciendo el puente y además era un puente que iba bien. Aquí vamos en septiembre de 2017, vean el avance a octubre de 2017. A noviembre de 2017, ya tenía digamos que ya se iban a encontrar los dos frentes. A diciembre, un mes antes de la tragedia, ya estaban muy cerca de pegarse.

Todos los que pasaban por la vía lo veían motivo de orgullo y se nos cae el puente en enero de 2018. Eso ¿qué significa? Pues que no pudimos poner en funcionamiento lo que hoy a esta fecha ya debería estar en funcionamiento ese puente. Pero también nos toca mostrar y decir cómo vamos a solucionar esto y cuáles son los pasos por seguir: Primero, se hizo una evaluación con la interventoría, también estuvo aquí el Instituto Americano del Concreto evaluando la situación del puente y lo que dijo que es: Nos señaló que era un tema de diseño. Al ser un tema de diseño, implica dos cosas: Toca demoler la otra pila y empezar a construir, el concesionario lamentablemente no nos acompaña aquí, yo creo que estos espacios son muy importantes, porque el concesionario es el que tiene la relación del día a día con la comunidad de allá y lo que nos ha planteado es que estamos hablando de un año y medio en la construcción de ese nuevo puente, eso con todos los problemas que tiene nos hemos encargado la Agencia Nacional de Infraestructura y, respondiendo a la inquietud de la Senadora, no les va a costar un peso más a los colombianos, ¿por qué? Porque en las concesiones el riesgo es del privado, usted tiene un contrato para entregarme un puente en estas condiciones y me entrega el puente en las condiciones en que lo contrate. Eso va de la mano de un proceso sancionatorio porque la región esto le ha implicado pérdidas a la región, esto le ha implicado una demora de tener una infraestructura.

Entonces va el proceso sancionatorio andando y ellos nos tendrán que entregar un puente más, sin recibir un peso adicional a cambio. Siguiente, ahora la foto se ve un poco oscura, esta me la mandó la Procuradora Regional del Meta. La pregunta fue el cierre de la vía y, en esos días de efervescencia y calor, tal vez no se logró comunicar o los medios estaban

en otra cosa, la razón de por qué estuvo cerrada, eso fue un jueves aproximadamente 36 horas la vía, si ven ahí en la gráfica la grúa, el brazo de la grúa, el brazo metálico daba encima de la vía, allá es una curva los que conocen, es una curva y el brazo quedaba encima de la vía y los ingenieros que fueron a hacer la visita nos dijeron en cualquier momento dado que es un problema de diseño se puede caer esa pila y si se cae la grúa puede caer sobre la vía.

Eso ¿qué implicaba? Que ante un hecho fortuito de que se cayera la otra pila, la grúa podía caer encima de un vehículo; eso no daba espera de nada porque lo que prima es la vida, con el costo altísimo. Yo creo que es la decisión más difícil que ha tomado el Ministro en esta administración y fue decir Primero la vida, mientras tanto se le exigió al concesionario mover la grúa, la grúa hoy no está, así está, es una foto de ese día, la grúa la movieron y la pusieron hacia el vacío, hacia el cañón, por si al caso de caerse la pila la grúa se vaya al cañón y no caiga sobre la vía cobrando una vida humana, una vida humana que estuviera en riesgo era suficiente para cerrar la vía, que hizo el concesionario en ese día, movió la grúa; mover la grúa no fue fácil porque cuando se cayó la otra pila, toda la parte eléctrica de grúa dejó de funcionar, entonces que tocó manualmente mover la grúa y eso se tomó unas horas.

Se puso en marcha un operativo de contingencia de medición de monitoreo y, una vez nos garantizaron esas condiciones, el Ministro sacó una resolución que fue la medida o la forma en que el Ministro dio las garantías de decir que se podía transitar a través de la resolución habilitando el paso que se terminó dando ese viernes aproximadamente a medio día. Doloroso y costoso, sí pero esas son las decisiones difíciles que un Ministro tiene que tomar y fue preservar la vida en este caso y sigo rápidamente entonces y lo otro es que acompañamos a la Gobernadora en la campaña que invitaba a transitar sobre la vía al Llano, eso antes de Semana Santa, la Gobernación nos manifestó varias veces que las reservas hoteleras se habían bajado que había cierto temor de ir a la vía, acompañamos esa campaña a través de los medios de comunicación y participamos en eso, los otros puntos, que tal vez me estoy extendiendo mucho, el secreto terminó siendo la vía alterna pero no es una vía alterna, es una vuelta me parece muy importante aquí el cuadro que puso 351 kilómetros que hay que recorrer para llegar allá, es una vía que le va a dar una conectividad al Llano en otra zona por otro corredor, que es una conectividad sobre todo Casanare y Boyacá, esperamos en dos semanas tener muy buenas noticias, tener el cierre financiero de ese proyecto y es otro proyecto que coge un mayor impulso, vía antigua; también aquí las fotos son muy elocuentes y esa vía hoy está recibiendo el tráfico pesado el transporte de carga, porque saliendo de Villavicencio por ahora solo tenemos un túnel y por condiciones de seguridad al no tener un segundo túnel tiene restricciones sobre quiénes pueden usar la vía y mucho transporte de carga no podría usar la vía porque en caso de una emergencia tendríamos

una dificultad porque no tenemos un segundo túnel para evacuar.

Una vez esté terminado ese túnel vamos a tener dos túneles para el transporte de carga y la antigua vía no lo tendría que usar la carga, mientras estábamos aquí de todos modos el Director de Inviás me confirmó que van a abrir la licitación por 2.800 millones para hacer mantenimiento de ese tramo, Puente La Caridad, también salió esa preocupación al tiempo que Chirajara, Puente La Caridad es un puente que hizo el Inviás hace mucho tiempo antes de que estuviera la concesión y no es parte de la concesión, es decir, la concesión no tiene una obligación por ese puente, porque esta es una concesión muy vieja y antes las concesiones se hacían así, no se le incluían los puentes, Inviás ya colgó los prepliegos para intervenir ese puente por 15.400 millones de pesos, estamos a la espera del decreto del Ministerio de Hacienda, pero ya colgó prepliegos para intervenir el puente La Caridad, y Nariño, estaba aquí simplemente por recoger, el Senador Álvarez hablaba sobre Pasto-Rumichaca, quería contarle la buena noticia que este mes empezamos 5 frentes de trabajo en Pasto-Rumichaca, próximo mes tenemos 6 frentes más de trabajo, tendríamos 11 frentes de trabajo, la Senadora Myriam que también hace parte de esta Comisión, ha hecho un seguimiento detallado de ese proyecto, la bancada de Nariño siempre ha acompañado el desarrollo de ese proyecto que nos falta un tramo por licencia ambiental que esperamos que salga pronto y podemos sacar adelante estos proyectos, en general lo que vengo a decir aquí es que hay grandes proyectos de por medio, los grandes proyectos tienen dificultades, acá estará el Gobierno siempre dándole la cara a la región para enfrentar y ver cómo resolvemos esas dificultades pero hay una apuesta de hacer vías a la altura que el país necesita, vías con especificaciones con túneles, con puentes como lo que hemos hecho en Bogotá y Villavicencio y que esperamos que el siguiente Gobierno le siga trabajando ya al tercer tercio, hay que pensar en cómo tenemos más bien esa vía completa en doble calzada. Muchas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias Director, abrimos el debate para que los Senadores puedan hacer sus exposiciones y sus preguntas, le doy la palabra al Senador Ramos que la estaba pidiendo.

**Honorable Senador, doctor Alfredo Ramos Maya:**

Sí muy corto señor Presidente, agradeciéndole la exposición al doctor Dimitri y la citación de la Senadora Nohora, hay dos temas fundamentales que quiero hablar de infraestructura, doctor Dimitri usted y yo tuvimos una conversación previa que tranquiliza mucho, que usted nos puede exponer a grandes rasgos cómo va el tema de cierres financieros de las 4G que sé que usted los tiene más fresco, que le cuente un poco al país cómo está y lo segundo ¿cuándo van a empezar las operaciones prácticas de las vías, es un proyecto que este

Gobierno sé que ha intentado avanzar mucho pero a uno le preocupa ver desde mi región en Antioquia yo veo una por fortuna algunos avances pero el país nos está diciendo todo, pues aquí hemos visto que en el tema del Meta hay dificultades y, en general, cuando el país puede empezar a contar ya con las vías operando, no parcialmente sino completamente, usted nos puede hacer un gran recuento, que creo que sería importante tener esa actualización por un lado. Y lo segundo, ya después del cierre financiero y del avance en las obras, poco es, cuál podría ser la siguiente etapa, el de las 4G, ya todos esos proyectos que siguen en materia de infraestructura para Colombia, qué visión hay, qué visión debería existir, sea un plan específico de aumentar a doble calzada muchas de las vías que está haciendo el 4G, otros sectores que se deberían empezar a tocar, cuál es la visión al respecto. Muchísimas gracias.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Senador Mejía por favor, doctor Dimitri tome nota de las inquietudes de los Senadores para que ahora, vuelvo a dar la palabra y les haga claridad sobre ellas. Senador Mejía tiene la palabra.

**Honorable Senador doctor Carlos Felipe Mejía:**

Doctor Dimitri, yo la verdad es que le puse mucho cuidado a la intervención suya cuando habla de la tragedia del puente y digamos que compartimos la perspectiva de lo que significa la caída del puente para el pueblo colombiano, creo que uno no ve caer puentes todos los días, y menos puentes en construcción, porque uno puede decir, hombre pues un puente no sé cuántos años por falta de mantenimiento entre otras cosas hemos tenido el problema en Caldas, de cierre de vías por falta de mantenimiento en los puentes que me parece una gran irresponsabilidad, pues yo no sé si suya, o de Inviás *o de quién pero en todo caso del Gobierno, eso de que se caigan puentes en construcción es una novedad yo creo que para todo el mundo, eso no pasa si no aquí, bueno como tantas cosas que pasan en Colombia que son como para Ripley* y digamos que para no molestarlo a usted, doctor Dimitri, que está tan joven y que uno lo que le da es como, seguramente usted tiene ese cargo porque debe ser una persona muy inteligente y muy capaz, yo no lo conozco mucho a usted pero no lo voy a molestar diciéndole tantas cosas que le producen a uno tanto dolor de lo que le ha ocurrido a este país, en manos de este Gobierno ojalá eso no le afecte mucho a usted para ser parte uno del peor Gobierno de la historia de Colombia, eso debe ser muy malo para la hoja de vida de un hombre brillante y joven como usted.

Pero bueno ese no es el debate, el debate es que como todas las cosas de este Gobierno pues aquí también se caen los puentes en construcción y cuando usted hace la intervención sobre el puente en lo único que podemos coincidir usted y yo, es en la enorme tragedia que significa para el pueblo colombiano sobre todo porque se perdieron vidas humanas, usted lo único que dice es una comisión internacional, como todo lo de Santos, entonces para

que el proceso de paz sea una maravilla, comisiones internacionales, exministros, expresidentes, la ONU dice que es una maravilla, entonces el cuentico con este puente es que una comisión americana dice que fue un problema de diseños, vea hombre yo *sí* le pido un favor, claro que usted me puede decir Senador no tengo ni idea y vamos a averiguarlo y después le escribo o cualquier cosa que seguramente es lo que usted me va a responder, pero yo *sí* esperaba que en este debate que la Senadora Nohora Tovar, tuvo a bien citar pues lo que queríamos era una respuesta para el pueblo colombiano, no para la Senadora Nohora Tovar ni para nosotros.

Qué es lo que hay detrás de la caída de ese puente, quién fue el que falló, usted dice no es que la Comisión Internacional dijo que eran los diseños y punto, no eso no puede ser así, ah es que esto no le va a costar un peso al pueblo colombiano, no es que esa no es la preocupación, cómo es que se cae un puente en construcción en Colombia, yo no soy ingeniero pero digamos que el sentido común dice lo siguiente: y es que no se podía prever, no hay los mecanismos, no existen la digamos la tecnología para saber que una obra de semejante envergadura puede estar fallando, eso simplemente de un momento a otro se va al piso y listo, o sea, no existe la tecnología en ninguna parte, para uno poder prever una tragedia de estas, cómo así que fueron los diseños y entonces quién aprueba los diseños, la interventoría eso no vale un mundo de plata, la interventoría de una obra de esas, que es la que tiene que darse cuenta de que los diseños están mal, le estoy metiendo sentido común, no tengo ni idea de contratos ni de esas cosas, no es mi especialidad, pero el sentido común dice que no puede ser que la respuesta hoy del Gobierno ante esta Comisión Cuarta que creo que es tal vez la única que ha citado, bueno puede haber muchos más debates sobre este puente en otras partes, pero por lo mismo que yo haya tenido presencia en el Congreso este debate en la Comisión Cuarta, yo de verdad, la respuesta no puede ser esa doctor Dimitri, cómo así que una Comisión Americana dijo que eran los diseños y estén tranquilos que eso no le va a costar un peso más al pueblo colombiano, porque cuando uno contrata le entregan el puente, no, no, es que no se caen puentes todos los días en el mundo y menos puentes en construcción.

Entonces digamos que cierro con esto, a mí me produce, si usted no da una respuesta clara pero no me mire a mí como un Senador, haga de cuenta que lo están mirando 50 millones de colombianos que se estremecieron cuando se cayó ese puente, la respuesta no puede ser esa, no es que una Comisión Americana dice que eso es un problema de diseño, no y cómo vamos a evitar que eso siga ocurriendo, cómo es que se mejora al interior de la Agencia Nacional de Infraestructura o yo no sé qué más entidades del Gobierno tengan que ver con esto, cómo se mejoran las condiciones para que esto no ocurra, cómo las interventorías funcionan, cómo, qué fue lo que no se hizo para que finalmente eso sucediera, porque la respuesta no puede ser la que dio el Vicepresidente candidato a la Vicepresidencia hoy, ah bueno claro que el Presidente dice que no hablemos de esas

cosas para no enrarecer el ambiente, pero se le ocurrió por una respuesta muy extraña como todo lo de este Gobierno, llevan 8 años gobernando y la responsabilidad de todo lo malo que aparece se lo terminan echando al Gobierno anterior como si ellos no existieran, como si no llevaran 8 años manejando este país, todavía son tan descarados que le echan la responsabilidad de todo lo negativo que le ocurre al país, al gobierno de hace 12 años, 10 años y se quedan serios, no, no doctor Dimitri no es carreta que su Gobierno el de su Presidente Santos tiene hoy el 14% de aprobación del pueblo colombiano, más del 80% de los colombianos estamos hasta aquí con este Gobierno y quiere que le diga una cosa, para no mandárselo a decir con nadie sino decírselo de frente, si quiera ya se van, qué horror de Gobierno, incluido la caída del puente de Chirajara que es lo que nos tiene aquí hoy reunidos y donde usted, digamos que simplemente dice que unos americanos que llegaron aquí muy importantes de la no sé qué del cemento, dicen que eso es un problema de diseño, que estén tranquilos que a los colombianos no les va a costar, no, esa no es respuesta, por lo menos como colombiano, no como partido Centro Democrático, yo sé que cualquier colombiano de cualquier partido o sin partido debe coincidir conmigo, o debe ser que usted no la tiene. Gracias señor Presidente.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Muy bien Senador Mejía, muchas gracias por compartir el tema de que no entremos en debates de campaña, que estos, seguramente habrá otros escenarios. Doctor Dimitri por favor sírvase contestar los dos cuestionamientos del Senador Ramos y el Senador Mejía.

**Señor Director de la ANI, doctor Dimitri Zaninovich:**

Bueno muy bien, empiezo entonces por el Senador Mejía, yo creo que el tema de la Comisión, pues no es una Comisión y se está malinterpretando, lo primero es que aquí hemos hecho un esfuerzo para que técnicamente quede muy bien definido donde estuvieron las causas y lo primero que los colombianos tienen que saber por qué se cayó el puente, hay tres estudios muy serios, primero la interventoría contrató una firma mexicana, me expresa nos entrega primer estudio donde identifica que la caída del puente obedece a fallas de diseño y que, por lo tanto, se debe demoler la otra pila, segundo estudio; la Asociación Americana del Concreto, que no es una Comisión sino que es la Institución más prestigiosa en términos de ingenierías que va a todas las tragedias a nivel mundial para modificar los códigos internacionales de construcción, nos entrega también un informe donde dice cuáles son las causas, ese todavía no es público porque tiene que ser aprobado internacionalmente, tiene unos niveles de aprobación y el concesionario nos entrega esta tarde uno, que también lo que hemos hablado nos demuestra cuáles son las causas, para qué son las causas, para ver cuáles son los culpables, es muy diferente el culpable si es un material, es muy diferente el culpable si fue un mal estudio o análisis de suelo, es muy diferente si aquí hubiera habido un tema de vientos, de sismo, todo

eso había que descartarlo para encontrar los culpables y hacer una sanción ejemplarizante, ya abrimos un proceso sancionatorio, 150 mil millones de pesos, ustedes hacen las preguntas que son y por qué sucedió esto, no solo el concesionario lo va a hacer, por qué sucedió, la pregunta es entonces y también se va en esa dirección, dónde está la interventoría, por qué permitió ir desarrollando una construcción sin tener los diseños resueltos avalados y por qué llegamos a este punto si el Estado le delegó a la interventoría esa responsabilidad.

Entonces tenemos un proceso en marcha con el que no hemos querido hacer, ni populismo ni abrir un debate, eso hay que hacer un debate con cabeza fría, ubicando los responsables, resarciendo al país y resarciendo sobre todo a la gente del Llano, cómo se evita, también hemos trabajado con la Sociedad Colombiana de Ingenieros de por qué sucedió esto, y la recomendación que la vamos a empezar a hacer con el nuevo puente de Chirajara, es en estructuras muy complejas, no es suficiente una interventoría, tenga un tercero y esos se hacen en muchos lugares del mundo, en Colombia nunca lo hacíamos que tenga un tercer ojo, una revisión sobre lo que se está haciendo, entonces más que una Comisión aquí lo que ha habido es un proceso sancionatorio, técnico, con cabeza fría, no de micrófono, sino de avanzar de encontrar los responsables en cobrar lo que a los colombianos nos corresponde, no solo por el puente sino por los perjuicios que nos ha generado esa situación y esa responsabilidad la hemos llevado desde el día 1 y la llevaremos hasta el 7 de agosto, para que llegue quien llegue encuentre un proceso bien armado, sólido jurídica y técnicamente, ahora paso a las inquietudes del Senador Ramos, que son dos cosas en términos de cierres financieros, cierres financieros tuvimos un año 2017 muy malo, el efecto Odebrecht asustó a los bancos eso es una realidad, cuando uno ve que ha prestado miles de millones y sucede un caso de corrupción y solo hasta que se aprobó la ley de infraestructura que da las reglas claras de liquidación, no favorece a nadie, le puedo asegurar que en la liquidación de Odebrecht, Odebrecht no va a recibir un peso, pero tiene que haber unas reglas claras para los terceros de buena fe, un banco que va a saber cómo se otorgó un contrato, el contratista viene con un contrato del Estado y le dice présteme porque tengo un proyecto acá, un proveedor, hasta los proveedores de arena, ingenieros, de cemento, no saben quién está de tras y por eso fue importante la aprobación de esa ley, hubo comentarios del Centro Democrático, hay unos compromisos, pero yo creo que y aquí voy a reconocer el papel que jugó el Centro Democrático a entender la importancia de tener reglas claras para los inversionistas, y gracias a eso hoy vamos en 14 cierres financieros, diciembre íbamos en 8 y espero que en un par de semanas lleguemos a 16.

Entonces esto está tomando una dinámica muy positiva, que sigue, sigue mucho porque esto es una apuesta de largo plazo, le voy a dar un ejemplo que a mí me gusta contar mucho y es que cuando yo empecé a trabajar en este tema del sector transporte, me leí el caso de Eisenhower que fue el presidente

que puso en marcha la autopista de Estados Unidos, Eisenhower fue general de Estados Unidos, fue a Alemania a la Segunda Guerra Mundial y conoció las autobahn, que eran las grandes autopistas alemanas, que además de ser ideales para la conectividad, en la guerra, era la posibilidad de mover los ejércitos alemanes de lado a lado en Alemania, y cuando fue Presidente en el 56 más o menos sacó el plan de autopistas de Estados Unidos, cuando se hizo la última autopista que planificó Eisenhower en el 56.

En 1999 casi 50 años un país con los recursos de los Estados Unidos, con la institucionalidad se demora en poner un plan de autopista y por eso el gobierno que viene tendrá que tener una visión de largo plazo, recoger lo bueno, corregir los errores, y seguir adelante con los proyectos de infraestructura que siguen, hay corredores que nos siguen faltando, en Bogotá-Villavicencio el tercer tercio, nos está faltando para tener completa una doble calzada, en el sur del país, Popayán-Pasto, vamos a tener casi que desde Calarcá hasta Santander de Quilichao, doble calzada pero nos queda faltando ese tramo, Medellín-Quibdó, le queda faltando un tramo, es decir, estos son proyectos y que hay que terminar los corredores para que el país tenga corredores completos, segundo multimodalismo, una vez se hace la tarea de carreteras hay que pensar en cómo se aprovecha el tren, el Senador Mejía que es caldense sabe la importancia de La Dorada en la conectividad férrea y fluvial para el centro del país, no es para Caldas, para el centro del país, hace dos semanas tuvimos tren de prueba, una empresa cementera, movilizó 700 toneladas de cemento y acero, desde Barranquilla hasta La Dorada a través del tren, pero hay que montársela al tren porque la tarea que se hizo fue por carreteras, ahora toca complementar con tren y lo último que sigue, que queda pendiente, acceso a ciudades, ya vamos avanzando en las vías 4G, pero llegamos a la ciudad y se pierden una o dos horas entrando a las grandes capitales, entonces si no seguimos complementando, esto es una tarea que nunca acaba, esta gran inversión en dobles calzadas se va a perder, porque el ahorro que yo tengo en carretera lo pierdo entrando a la ciudad, esas son unas líneas que quería compartir, Senadora y Senadores y a todos los que están aquí presentes, seguiremos haciendo el seguimiento a esto que sea necesario, todavía es un puente que se tendrá que hacer en año y medio, pero seguiremos acá poniéndole la cara al país y a la región en una situación que fue muy dolorosa.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Gracias, doctor Dimitri, Senadora Nohora Tovar, usted como citante a este debate tiene digamos la intervención de conclusión si así lo quiere, entonces bien pueda, tiene el uso de la palabra.

**Honorable Senadora, doctora Nohora Tovar Rey:**

Gracias, señor Presidente, lamentablemente el Ministro Germán Cardona es el quinto Ministro en este Gobierno y el doctor Dimitri apenas lleva 6 meses en su cargo, entonces por eso quedan de pronto muchos vacíos, pero yo sí quiero, doctor

Dimitri, que el Gobierno, ustedes sean claros con los colombianos, especialmente con los llaneros y que le digan realmente qué fue lo que pasó, quién fue el culpable, porque son 9 familias que hoy están destrozadas por las pérdidas de sus seres queridos y son muchos recursos que del bolsillo de todos nosotros los colombianos se perdieron en este puente y ahora pues esperar año y medio, cuando esta obra habían dicho que la entregaban en el año 2017 en junio 2017, habían dicho ahora que en el 2018 y ahora año y medio, entonces sí que nos puedan responder, doctor Dimitri, para cuándo tienen proyectada la entrega de este tramo que está en ejecución en este momento, esa es una pregunta ya para terminar y alguna sugerencia que le hago con todo respeto ya que ustedes están en ese momento con lo de las dobles calzadas, que por favor no falten las ciclorrutas o las verbas en esta inversión tan importante que van a hacer en nuestra región, como son las dobles calzadas Villavicencio-Yopal-Villavicencio-Acacías-Villavicencio-Puerto López, la que se está haciendo, que no falten las ciclorrutas, por favor que quede eso en los diseños porque es muy importante para darle importancia a este deporte que hoy los jóvenes y personas de todas las edades lo están disfrutando, además es una opción de transporte para muchas personas y por último decirle, doctor Dimitri, aunque pues no sé cuál es el mensaje, nosotros el Ariari, está conformado por 16 municipios que son municipios productivos y desde el Gobierno del Presidente Uribe se han dejado 160 mil millones para la vía Mesetas-Urbe para salir a Colombia-Huila y que nuestros agricultores sean competitivos, esta obra quedó desfinanciada la está ejecutando el Batallón de Ingenieros y tuvieron que levantar la maquinaria, hombre es muy poco lo que falta y esto va a favorecer muchísimo a los agricultores, a los ganaderos a todas estas personas trabajadoras del campo y a todos los empresarios de la Región.

Muchas gracias, doctor Dimitri.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Bien pueda, doctor Dimitri.

**Señor Director de la ANI, doctor Dimitri Zaninovich:**

Muy bien.

**Honorable Senadora, doctora Nohora Tovar Rey:**

Perdón, es que se me olvidó el compromiso de la audiencia para la comunidad de Restrepo para el tema del pontazgo, eso no se puede decir peaje, es un pontazgo que ya se han pasado 5 años abusando de la comunidad de Retrepo y ahí lo que está pasando son trancones y evitando que sea un sector turístico y que se desarrolle como debe ser, gracias.

**Señor Director de la ANI, doctor Dimitri Zaninovich:**

Muy bien, Senadora entonces, frente a la audiencia ya terminamos la sesión y me dirijo con el grupo a coordinar ese espacio con mucho gusto, creo que ese es el objetivo también de estos debates,

es tener ese contacto con la comunidad y responder las inquietudes, frente al tema ciclorrutas en este caso en este proyecto una vez arranque el proyecto Villavicencio-Yopal, trabajamos para incluir las ciclorrutas que sean necesarias, aquí está el Gerente también del proyecto, que ya tiene la instrucción de los proyectos en general, el Congreso de la República incluyó en el Plan de Desarrollo la obligatoriedad de incluir ciclorrutas en los proyectos de autopistas donde haya un alto tráfico de bicicletas, en estos no quedaron porque 4G se estructuró antes de esa ley, pero de ahora en adelante además quedó el mandato de incluir ciclorrutas, donde haya ese tráfico de personas que lo ameriten, no en todo lado se da esta situación, pero sobre todo en el Eje Cafetero, Boyacá, en el Meta, son regiones donde la gente está usando mucho la bicicleta y en el último punto coincido con usted en la importancia de ese proyecto que se estaba haciendo a través de Fonade y el Batallón de Ingenieros del Ejército, que es una vía de gran importancia conectividad de Huila y Meta, Baraya-Colombia-La Uribe Mesetas, hasta este año se estaban ejecutando los últimos recursos, estuvimos hace dos semanas con el General a cargo de ese proyecto, tuvo que levantar el campamento de al lado del Huila, está trabajando ahorita en Neiva en algunas vías urbanas pero ese proyecto requiere seguir invirtiendo recursos les llevó la solicitud al Invías, porque ese no es un proyecto de concesión pero coincido con usted en la importancia de terminar ese corredor, para sacar todo ese potencial productivo del Meta hacia el Huila y del Huila podrían pasar por el Cauca o subir por el Túnel de la Línea y pasar a Buenaventura, así es.

**Señor Presidente, doctor Juan Samy Merheg Marún:**

Senadora terminamos la sesión, agotado el orden del día, se levanta la sesión, agradeciéndole Dimitri, a todos los funcionarios del Gobierno y los asesores que hoy nos acompañaron y obviamente felicitando a nuestra Vicepresidenta la Senadora Nohora Tovar, que venía esperando este debate ya por algunos días. Vamos a convocar para la próxima semana, mañana teníamos un debate Senadores, pero se aplazó para el miércoles por petición de la Senadora citante, la Senadora Myriam Paredes, entonces cerramos la sesión de hoy y le confirmaremos hora y día para la próxima sesión, felicitaciones Vicepresidenta.

Siendo la 1:31 p. m., se dio por terminada la sesión.

JUAN SAMY MERHEG MARÚN  
Presidente

NOHORA TOVAR REY  
Vicepresidente

ALFREDO ROCHA ROJAS  
Secretario