



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° 1038

Bogotá, D. C., lunes, 26 de noviembre de 2018

EDICIÓN DE 126 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

ACTA NÚMERO 10 DE 2018

(septiembre 13)

Legislatura 2017-2018

Sesiones Ordinarias

En Bogotá, D. C., el día jueves 13 de septiembre de 2018, siendo las 09:00 a. m. de la mañana, se reunieron los miembros de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el Salón Boyacá del Capitolio Nacional, previa citación. Presidida la Sesión por su Vicepresidente el honorable Representante Jorge Méndez Hernández.

La señora Secretaria de la Comisión Primera Constitucional Permanente, doctora Amparo Yaneth Calderón Perdomo, procede con el llamado a lista y verificación del quórum (como primer punto del Orden del Día).

Presidente:

Agradecemos a las personas que se encuentran en el recinto favor tomar asiento y hacer silencio para poder iniciar esta importante Sesión de la Comisión Primera. Señora Secretaria sírvase llamar a lista.

Secretaria:

Sí señor Presidente, siendo las 9:45 de la mañana procedo con el llamado a lista.

Contestaron los siguientes honorables Representantes:

Luis Alberto Albán Urbano

Arias Betancur Erwin

Calle Aguas Andrés David

Córdoba Manyoma Nilton

Deluque Zuleta Alfredo Rafael

González García Harry Giovanni

León León Buenaventura

Lorduy Maldonado Julio César

Matiz Vargas Adriana Magali

Méndez Hernández Jorge

Peinado Ramírez Julián

Pulido Novoa David Ernesto

Restrepo Arango María Margarita

Rivera Peña Juan Carlos

Rodríguez Contreras Jaime

Sánchez León Óscar Hernán

Tamayo Marulanda Jorge Eliécer

Triana Quintero Julio César

Vallejo Chujfi Gabriel Jaime

Vega Pérez Alejandro Alberto

Villamizar Meneses Óscar Leonardo

En el transcurso de la Sesión se hicieron presentes los honorables Representantes:

Burgos Lugo Jorge Enrique

Díaz Lozano Élbort

López Jiménez José Daniel

Losada Vargas Juan Carlos

Prada Artunduaga Álvaro Hernán

Reyes Kuri Juan Fernando

Robledo Gómez Ángela María

Uscátegui Pastrana José Jaime

Wills Ospina Juan Carlos

Con excusa adjunta los honorables Representantes:

Asprilla Reyes Inti Raúl
Estupiñán Calvache Hernán Gustavo
Goebertus Estrada Juanita María
Hoyos García John Jairo
Hoyos Mejía Samuel Alejandro
Navas Talero Carlos Germán
Rodríguez Rodríguez Édward David
Santos García Gabriel

Señor Presidente la Secretaria le informa que se ha registrado quórum decisorio.

Presidente:

Habiendo quórum decisorio sírvase leer el Orden del Día.

Secretaria:

Sí señor Presidente.

**HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL
SESIONES ORDINARIAS
LEGISLATURA 2018-2019
SALÓN BOYACÁ CAPITOLIO NACIONAL
ORDEN DEL DÍA**

Jueves trece (13) de septiembre de 2018

09:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Citación e invitación a funcionarios

Citados:

Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez.

Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Louis François Kleyn López.

Director del Invías, doctor Juan Esteban Gil Chavarría

Gerente de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper

Gerente de Coviandina, doctor Ricardo Postarini

Interventores Consorcio Interconcesiones, doctor Ángel Barrantes Acosta

Representante Legal Consorcio Metroandina, doctor Óscar Alfredo Montoya Castro

Invitados:

Gobernadora del Departamento del Meta, doctora Marcela Amaya García

Gobernador del Departamento del Casanare, doctor Josué Alirio Barrera Rodríguez

Gobernador del Departamento del Vichada, doctor Luis Carlos Álvarez Morales

Gobernador del Departamento del Vaupés, doctor Jesús María Vásquez

Gobernador del Departamento del Guaviare, doctor Nebio de Jesús Echeverry Cadavid

Gobernador del Departamento de Cundinamarca, doctor Jorge Emilio Rey Ángel

Presidente Asamblea Departamental del Meta, doctor José Manuel Sandoval

Cotelco, doctora Mariluz Rojas

Corporación Comité Cívico de Villavicencio, doctor Giovanni Angulo Gómez

Presidente ANDI - Seccional Meta, doctor Francisco José Andrade Martínez

Presidente Ejecutivo Cámara de Comercio de Villavicencio, doctor Leonardo Javier Baquero García

Gerente Camacol Meta, doctora Sandra Patricia Celis

Directora Ejecutiva Asoorinoquia, doctora Clara Leticia Serrano Castillo

Director de Turismo del Meta, doctor Gustavo Jiménez

Presidente CUT - Meta, doctor Timoteo Romero

Presidente Subcomisión de Turismo Villavicencio, doctor Jaime Echeverry

Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Meta - SCA, doctora Elizabeth Céspedes Clavijo.

Fenalco, doctor Fernando Velandia.

Tema: Informe sobre el estado actual de las vías Bogotá-Villavicencio y Florencia-Suaza y aclaren dudas conforme al cuestionario.

Proposiciones aprobadas en esta Célula Legislativa y suscritas por los honorables Representantes Alejandro Vega Pérez, Jaime Rodríguez Contreras, Andrés David Calle Aguas, Óscar Hernán Sánchez León y Harry Giovanni González García. Con relación a la proposición de la vía Florencia-Neiva y el Representante Buenaventura León también como citante y el Representante David Pulido.

III

Anuncio de proyectos

(Artículo 8°. Acto Legislativo número 01 de 2003)

IV

Lo que propongan los honorables Representantes

El Presidente,

Samuel Alejandro Hoyos Mejía.

El Vicepresidente,

Jorge Méndez Hernández.

La Secretaria,

Amparo Yaneth Calderón Perdomo.

La Subsecretaria,

Dora Sonia Cortés Castillo.

Señor Presidente ha sido leído el Orden del Día y teniendo quórum decisorio usted puede someter a consideración y votación el Orden del Día.

Presidente:

En consideración el Orden del Día leído. Se abre a discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. ¿Aprueban los Honorables Representantes el Orden del Día leído?

Secretaria:

Sí lo aprueba señor Presidente por unanimidad de los asistentes.

Presidente:

Entonces demos inicio al primer punto del Orden del Día, pero antes para una constancia por parte del honorable Representante Julián Peinado.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Julián Peinado Ramírez:

Muchas gracias señor Presidente por concederme el uso de la palabra. Aprovechando este espacio quiero dejar constancia de los acontecimientos que se vienen desarrollando en la ciudad de Bogotá y en la ciudad de Medellín, donde los estudiantes esta semana han salido a marchar de manera pacífica, a protestar porque las transferencias y los recursos que se están girando a las universidades están desfinanciados en quince billones de pesos, entendiendo que la Ley 30 lo que ha hecho es por el contrario, empobrecer las instituciones y las universidades que tanto le sirven a las gentes más humildes de este país y que son las únicas que pueden generar ese rompimiento de la brecha que hay entre ricos y pobres. Es más, esa misma Ley 30 tiene desfinanciado el sistema porque dice que se debe actualizar las transferencias según el IPC y las necesidades están por encima en seis puntos adicionales, situación que ha venido generando este tema tan gravoso.

Adicionalmente la Ministra de Educación dice que el Programa “Ser pilo paga”, se está llevando gran cantidad de los recursos que deberían estar destinados a la financiación de estas universidades. No nos podemos hacer los de la vista gorda este Gobierno tiene que poner los ojos sobre semejante situación y apostarles a los temas de equidad e igualdad como ha sido un principio liberal para nosotros en esta Corporación. Agradecerle por permitirme dejar esta constancia señor Presidente y a todos los compañeros por esa intervención, un abrazo para todos. Muchas gracias.

Presidente:

A usted Honorable Representante por su constancia. Bueno quiero, tiene el uso de la palabra el doctor Tamayo.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:

Gracias Presidente. No, es para hacer una mera recomendación en el desarrollo de esta Sesión con los invitados veo que son numerosos, en la medida en que las exposiciones se centren a la situación de, o problemática o que recoja una situación de la entidad que se está analizando para efectos para el trabajo presupuestal en las Económicas y en la Plenaria, pues que se planteé y alternativamente se proponga qué es lo que se requiere para que quede pues la evidencia clara y cierta, lo mismo los intervinientes o sea cuando preguntemos nos centremos en eso, intervenciones cortas pero muy puntuales esquemáticas de lo que se quiera para evitar dirigirnos a veces no hacer una exposición de toda una gestión de un plan de gobierno, eso no se trata aquí no, se trata es ¿cómo estamos? ¿qué necesitamos? ¿cuál es el problema estructural? ¿qué nos está faltando? ¿cuántos recursos nos está faltando? y ahí cosas puntuales. Me imagino ya un tema que está planteado ahí claro la vía Bogotá-Villavicencio, bueno ¿cómo está? ¿en qué estado estamos? ¿qué problemas hay? qué requerimos y qué es lo que va a faltar de recursos o qué es lo que se demanda? para poder rápidamente entender el tema y no dejar una cosa abierta ahí de discurso abierto y no concretamos absolutamente nada.

Además de ya, de por sí que estas sesiones terminan siendo algo de trámite porque en el efecto cómo está saturado el presupuesto no va a permitir mayores movilidades y entonces eso, estamos moviendo con un formalismo, pero al menos que sirva de un insumo para que podamos hacer algún ejercicio de puja frente al Gobierno para los recursos donde más se requieren y desde luego en mi sentir siempre será la educación la que necesita mayores recursos y la educación pública de manera especial.

Presidente:

Gracias doctor Tamayo. Doctor Sánchez tiene el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias señor Presidente. Como para darle agilidad y saber nosotros quienes están, que por Secretaría se nos informe las personas citadas, quienes asistieron los invitados de igual forma, pues para comenzar a generar pues el debate porque vemos que ha asistido comunidad y que también quiere participar del debate y se nos va a hacer extenso. Pedirle señor Presidente que le demos agilidad y empecemos nuestro debate que

para el cual fue citado y comencemos a dar la dinámica.

Presidente:

No se me adelante doctor Sánchez que precisamente en eso estamos. Quiero agradecer a todos los asistentes a este importante debate en buena hora y felicitamos a los convocantes, porque precisamente por la situación que se ha debido en el orden nacional es una vía tan importante para el desarrollo del país y para sus comunidades como es la vía Bogotá-Villavicencio, Florencia-Suaza, que se han venido aquí convocados algunas autoridades del Gobierno nacional han sido invitados gobernadores de diferentes departamentos afectados y algunos directores de entidades.

Queremos hacer dinámico el debate y que tenga efectivamente los resultados que tanto los citantes como la comunidad de toda esta región espera. Entonces vamos a organizar una metodología para este debate que sería primero escuchar a los Representantes citantes en primera instancia y en el orden en que se ha venido planteando, posteriormente escucharemos a los invitados, más importante escuchar a los invitados para que expongan las realidades de la óptica o de la afectación que tienen directa. Luego declaramos Sesión Informal para permitir la participación de algunas personas de esta región que han venido solicitando por su participación y no han sido invitados, pero aquí están porque tienen sentido de pertenencia por la problemática. Y posteriormente a los Honorables Representantes y una vez intervengan los Representantes con sus inquietudes, otorgaremos el uso de la palabra a las autoridades para que absuelvan todos los interrogantes que se planteen a lo largo de la mañana por parte de los citantes, por parte de la comunidad, por parte de los invitados, de la comunidad que ha venido y posteriormente de esa manera sacaremos las conclusiones que estarán a cargo una vez más de los citantes.

Entonces les agradezco que tratemos en lo posible de enmarcarnos dentro de estas reglas de juego para que podamos hacer un debate dinámico y que podamos dar resultados y no se extienda y no sea un debate farragoso que no conduzca a nada. Entonces les agradezco mucho el respeto por estas reglas de juego, el tiempo lo organizaremos en la medida que vayan por secciones y esperamos entonces que de una vez iniciemos. Señora Secretaria por favor sírvase decirme quiénes, de los citados, de los invitados y los citados se encuentran presentes.

Secretaria:

Sí señor Presidente. De los citados la señora Ministra de Transporte ha delegado al señor Viceministro, doctor Manuel Felipe Gutiérrez, se encuentra en el recinto, pero ella ha manifestado igualmente que en cualquier momento llegará a la Comisión Primera, se encuentra en la

Comisión Sexta de la Cámara. Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructuras no tengo conocimiento si ha llegado, el Director de Inviás tampoco; el Gerente de Coviandes está presente, el doctor Alberto Mariño Samper; el Gerente de Coviandina doctor Ricardo Postarini; el Gerente y los Interventores del Consorcio Interconcesiones, doctor Ángel Barrantes, está presente, si está y el representante legal del Consorcio Metroandina ha delegado al Ingeniero Juan Carlos Vallejo que también está presente.

De los invitados la señora Gobernadora del Meta ha delegado al doctor Juan José Casasfranco; está la doctora Mariluz Rojas de Cotelco, la Corporación Comité Cívico de Villavicencio; el Presidente de la ANDI Seccional del Meta; el Gerente de Camacol del Meta; el Director de Turismo del Meta; el Presidente de la Subcomisión de Turismo de Villavicencio y el de Fenalco. Así que ese es el informe que hay señor Presidente con relación a los citados e invitados.

El Director de la ANI no nos han manifestado, nos dijeron que venía. El de Inviás, pero no sé si están en el recinto, está llegando el Director de Inviás el doctor Juan Esteban Gil Chavarría acaba de hacer arribo a la Comisión señor Presidente. Falta el de Infraestructura de la ANI no sabemos si está, corrijo el que ha llegado es el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, está pendiente el Director de Inviás el doctor Juan Esteban Gil Chavarría, nos habían dicho que venía no se ha excusado. Ese es el informe señor Presidente.

Presidente:

Sin más preámbulos démosle el uso de la palabra al Representante citante Alejandro Vega Pérez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Alejandro Alberto Vega Pérez:

Muchas gracias Presidente. Muy buenos días compañeros, a los medios de comunicación que nos acompañan, a todos los colombianos que por Señal Institucional están viendo hoy este Debate, a los medios de comunicación local y nacional que han permitido visibilizar la problemática que viven los Llanos Orientales, por supuesto a las distintas autoridades que nos acompañan, pero lamentando Presidente que no haga presencia la Ministra de Transporte estando en el Edificio, pensaba contar con su acompañamiento por lo menos al iniciar el Debate que siguiera atendiendo sus responsabilidades en la Comisión Sexta, pero ha sido el Viceministro Manuel el que ha enfrentado esta situación y le ha puesto la cara por parte del Gobierno nacional, resaltamos su trabajo y su acompañamiento lamentamos la presencia del Inviás, resaltamos que llegó el doctor Kleyn a conocer y hablar sobre la problemática de la vía, al doctor Mariño representante de Coviandes y a

cada uno de los representantes de los interventores de la obra.

Sigo resaltando el trabajo Presidente y compañeros que desde el Departamento del Meta se han realizado los esfuerzos para lograr articular toda una problemática independiente de los Partidos Políticos porque es lo que le duele al Departamento del Meta y resalto la labor de la Bancada Parlamentaria, un saludo muy especial al doctor Jaime Contreras, Representante del Departamento del Meta, igualmente a Jennifer Arias Representante por el Centro Democrático. Asimismo saludar a la Asamblea Departamental del Meta que gracias al trabajo que desde lo regional, se ha permitido hemos podido hoy visibilizar una problemática que afecta a los Llanos Orientales. Informarles a ustedes compañeros que hoy llegó una comitiva del Departamento del Meta de folkloristas que se han tomado la calle Séptima y las inmediaciones del Congreso, así mismo tienen unas manifestaciones culturales en Villavicencio en las que están demostrando y mostrándole al país la cultura llanera y los perjuicios que se están generando con estos cierres en la vía.

Quiero hacer una presentación para hacer dinámico el debate señor Presidente, poderle darles tránsito a las autoridades nacionales, darle tránsito al espacio para que la comunidad, los gremios se puedan manifestar, así como ustedes compañeros y voy a arrancar el contexto con lo que implica la vía Villavicencio-Bogotá, que debe ser mejor conocida como la vía a los Llanos Orientales porque es una vía que comunica al centro del país con la Media Colombia, con la región de los Llanos Orientales. Esta es una vía que arrancó su construcción en 1930, es una cordillera tortuosa y creo que el concesionario la conoce muy bien, es una cordillera que ha enfrentado dificultades en la construcción de la vía y que hemos luchado por más de 80 años en poder tener una vía digna que le dé la competitividad al Departamento del Meta. Vimos que en el 68 hubo dos accidentes el Puente de Quebrada Blanca se destruyeron, hubo un accidente y esto generó repercusiones económicas, así mismo en el 74 y aprovecho y saludo a la Folklorista Manuel Orozco que le dedicó un poema a la tragedia terrible de Quebrada Blanca que hoy sigue enlutando a los llaneros.

En el 91 y en el 94 con la construcción de y el Contrato de Concesión 444, el país y los Llanos iniciaron una etapa de construcción de concesión en la que se entregó el mantenimiento, diseños definitivos, operación de la vía Villavicencio-Bogotá al Consorcio Coviandes. Esta empresa desde el 94 hace más de veinticinco años, ha estado operando y conociendo la región y esto es lo que nos ha presentado en un uniforme que está publicado en su página web que me permito compartir con ustedes compañeros (video).

Esto es lo que nos presenta la concesionaria, esto es lo que nosotros los llaneros y la región esperamos que sea una realidad, han sido obras

millonarias que se han invertido en su mayoría a través de peajes, es decir los usuarios de la vía, las empresas, los metenses, los Llaneros hemos sido lo que hemos sostenido financieramente este proyecto y los que le han permitido al concesionario tener obras importantes que en el 2018 se han visto empañadas por unas situaciones que han puesto en jaque la economía del Departamento del Meta. El 15 de enero una trágica situación, el desplome del Puente Chirajara, el 19 de junio cierre por más de catorce horas afectando la economía regional, el 22 de junio otro trágico suceso en el kilómetro 46 más 600 murieron cuatro personas que transitaban por la vía por el deslizamiento de un talud en medio de dos túneles falsos y en agosto la tragedia que afectó y puso en jaque la economía cinco días cerrada la vía, cinco días en que todos los sectores económicos y cada uno de sus renglones se vieron afectados. Hoy la realidad de la vía Villavicencio-Bogotá es la siguiente (video).

Esta no es la vía que nos merecemos nosotros los llaneros, no es justo que la Orinoquía esté enfrentando una situación de esta envergadura, es un contrato que como le estaba contando viene desde el 94, un contrato de concesión es el Contrato 444, que a precios de hoy ha tenido una cifra alrededor de los tres billones de pesos en la inversión de las dobles calzadas en el tercio medio más las inversiones de alrededor de cinco billones que están a cargo de Coviandina para el tercer tramo de la vía y las dobles calzadas. Hoy nosotros los Llaneros necesitamos respuestas por parte del Gobierno nacional, por parte de la concesionaria para que nos expliquen aquí delante del Congreso de la República, delante de los colombianos, delante de los metenses cuáles van a ser las obras permanentes a corto, a mediano y a largo plazo para poder solucionar esta problemática. El Meta representa para la economía nacional un bastión importante, el Departamento del Meta es un departamento competitivo al igual que los Llanos Orientales, tenemos la producción de crudo más alta, somos los primeros productores de hidrocarburos del país, solo el Departamento del Meta contribuye con el 50% de los recursos a la Nación, tenemos el área sembrada de palma más importante del país, al igual que el arroz en todo el contorno de la región de los Llanos Orientales.

El sector agropecuario produce, es el primer productor de sandía, área productora de soya, tenemos una importación del sector de cacao, la ganadería, el sector porcícola, el sector turístico. Hoy nosotros los Llaneros estamos en jaque y cada uno de nuestros renglones está enfrentando pérdidas importantes, se movilizan al año seiscientas mil reses de ganado, diario se movilizan mil doscientas en camiones en las que van de a catorce reses, son alrededor de ciento veinte camiones que todos los días cuando hay cierres están afectándose su sustento. Hoy necesitamos compromisos por parte del Gobierno nacional para poder garantizar que las grandes

empresas industriales, los pequeños productores, los campesinos, el sector servicios tenga una mejor dependencia y tenga un mejor desempeño económico. Hoy el empleo en el Departamento del Meta está afectado, hoy las pérdidas diarias ascienden alrededor de cincuenta y tres mil millones de pesos, hoy el sector económico del Departamento del Meta está en crisis son alrededor de doce mil toneladas de alimento que se están dejando de transportar desde los Llanos Orientales a la capital del país, eso está afectando la producción de la región, está afectando los costos.

Hoy doctor Alberto, me alegra poder encontrarme con usted aquí en el Congreso de la República, necesitamos que la conversación entre la concesionaria, entre el Gobierno nacional y la región sea fluida, en varias oportunidades hemos intentado con él contactarnos, desde la región han intentado contactar a la concesionaria y ha sido el hermetismo total, que es lo que no ha permitido que fluya la conversación y que fluya la dinámica entre la concesión. Hoy compañeros y colegas quiero que de manera formal asumamos nosotros un compromiso y escuchar del Gobierno nacional, tengo unas preguntas que me han rondado y quiero hacerlas aquí delante de todos ustedes, se excusa la concesionaria habla el Ministerio, que la problemática del kilómetro 64 más 200, es una problemática que arrancó el 18 de mayo, quiero mostrarles que hay tweets de medios de comunicación, de Coviandes, de la concesionaria que demuestran que este kilómetro 64, es un kilómetro que ha afectado durante todo el transcurso del tiempo, es una área que desde el Conpes 3612 del 2010 que permitió un adicional de dos billones de pesos para que se construyeran las dobles calzadas en el tercio medio, está identificado y se dieron los recursos necesarios para las obras de contención sobre el túnel falso que está ahí construido. Igual sobre los túneles falsos del kilómetro 46, son situaciones que nosotros no podemos tolerar que el Gobierno nacional y la concesionaria le trasladen la culpa a la ola invernal, le trasladen la culpa a los campesinos siendo una concesionaria que tiene la experticia técnica, los estudios técnicos necesarios durante más de 24 años estudios geológicos, geotécnicos, hidrogeológicos de uso del suelo que debieron presentar ante la ANLA para las licencias ambientales, ante el Ministerio de Transporte y ante la ANI. Hoy no pueden excusarse en que es una cordillera joven, en que es una cordillera inestable porque ellos previamente conocían el sitio donde se estaban haciendo las inversiones, hoy se nos presenta por parte del Ministerio de Transporte unas rutas alternas a los Llanos Orientales.

Colombianos y metenses hoy la única vía que representa competitividad y que es alternativa para el Departamento del Meta y los Llanos

Orientales es la vía que comunica a Villavicencio con Bogotá, las otras vías, son vías que pasan por más de cinco departamentos que no están en óptimas condiciones y elevan los costos de producción y de transporte, una de ellas propuesta por el Ministerio de Transporte son alrededor de trescientos treinta y cuatro de ocho a nueve horas que conecta la capital del Meta con la capital de la República. La de Pajarito-Sogamoso 560 km, trece horas de viaje y ayer compañeros nosotros estuvimos en un debate que enhorabuena el Representante Arroyave del Partido Liberal y otros citantes hablaron sobre la crisis que está enfrentando el transporte aéreo en el país. Los Llanos Orientales y el Departamento del Meta no son ajenos a esta situación, un tiquete aéreo cuesta alrededor de quinientos sesenta mil pesos en un trayecto de veinte minutos y lo que más ha indignado a la región, lo que motivó nuestra participación en el debate del día de ayer, es que en los momentos en que estuvo cerrada la vía entre el 21 de agosto y el 26 de agosto, cinco días en jaque la economía, cinco días cerrada la vía, los tiquetes aéreos llegaron a costar casi un millón de pesos con solo dos itinerarios, eso es no tener y no condolerse con una crisis que está afectando a una región, eso no lo podemos permitir Ministra, eso no lo podemos permitir, necesitamos regular y que las aerolíneas tengan un mejor servicio y mejoren los itinerarios.

Adicional compañeros, Avianca como un sinónimo de benevolencia con la región dijo que congelaba las tarifas durante la época de cierre y congeló las tarifas alrededor de los trescientos cincuentamilpesos, estas no son tarifas competitivas ni son tarifas para la región, necesitamos que desde aquí se tomen las medidas necesarias y los compromisos. Los peajes, los peajes más costosos por kilómetro recorrido se encuentran en esta vía, son 86 km que unen Bogotá con Villavicencio y se pagan alrededor de cuarenta mil pesos es decir cuatrocientos pesos por kilómetro recorrido, muy por encima del promedio nacional y en estas vías en estas condiciones y unas preguntas puntuales doctor Alberto y para el Presidente de la ANI y para la Ministra de Transporte, quiero que vean estas imágenes, este es el kilómetro 46 más 600, un sitio que como lo repetía desde el Conpes del 2009 había sido establecido como de inestabilidad geológica y se habría establecido la medida de construir un túnel falso. Yo aquí veo dos y yo no sé qué pensarán los ingenieros colombianos, pero esto realmente es una imagen muy dicente, que en un sitio de inestabilidad geológica se construyan unos túneles falsos y justo en la mitad de las dos medidas de protección el talud se viene abajo, esto realmente me deja preocupado sobre qué tipo de diseños se están presentando.

Este contrato de concesión obliga a la concesión y responsabiliza de los diseños definitivos sobre la

vía que deben ser aprobados por la interventoría integral y por el supervisor de la ANI, ¿dónde están estos diseños? ¿Dónde están las firmas de los interventores? Necesitamos respuestas y responsabilidades por esta situación, sobre todo cuando los recursos ya estaban previamente establecidos, ¿qué demuestra esto? Que se están utilizando las medidas justo y sin tener un balance de riesgo para evitar estas situaciones. Punto 64 más 200, revisen zona geológica inestable, se construyó un túnel falso, miren dónde está el deslizamiento del talud en la boca del túnel, esto sigue incidiendo en qué ¿dónde están los diseños? ¿Dónde está la medida del riesgo? Son situaciones y son zonas geológicamente inestables previamente reconocidas y nos dice la concesionaria, nos dice el Gobierno que ahora el uso del suelo ha cambiado. Hombre el conocimiento que tiene el concesionario tuvo que haber tenido estudios del uso de suelo y de la zona, hoy no pueden ellos venir a alegar su propia culpa, conocen la zona geológicamente hablando y el uso que se le ha dado.

Adicionalmente la comunidad se ha quejado reiteradamente porque debajo de este talud se está construyendo un túnel nuevo de la doble calzada.

Presidente:

Sí vamos a darle cinco minutos más al doctor Alejandro.

Continúa con el uso de la palabra al honorable Representante Alejandro Alberto Vega Pérez:

Gracias Presidente. Debajo de este talud se está construyendo un túnel nuevo, preguntamos a la concesionaria sobre los estudios del impacto de las implosiones, no nos dieron respuesta, no nos han dado respuesta esperamos doctor Mariño que hoy se nos cuente qué estudios sobre las implosiones en la construcción del túnel debajo del kilómetro 64 se están realizando, porque es lo que tiene en jaque y tiene preocupada a la economía del municipio cundinamarqués de Guayabetal.

Quiero concluir con las siguientes peticiones, Viceministro usted muy amablemente y muy ejecutivo desde que tomó posesión ha sido el único interlocutor del Gobierno que se ha empoderado de la situación de la vía Villavicencio-Bogotá, estuvimos reunidos en el kilómetro 64 más 200 en agosto antes de la crisis y usted se comprometió con un cronograma de actividades de mantenimiento de la ladera para evitar que se siguieran presentando estos deslizamientos, hoy por supuesto ese cronograma no se ha cumplido, hoy por supuesto y gracias a incluso medidas del orden ambiental y hechos ambientales no se ha podido cumplir, pero Viceministro mi pregunta es, ¿cuál es el carácter vinculante que tienen estos cronogramas? Nosotros no podemos hacer anuncios acá políticos, ni compromisos de voluntad política,

necesitamos que los compromisos que ustedes asuman como Gobierno en este momento queden plasmados en documentos que sean vinculantes, que nosotros como comunidad, como congresistas podamos hacerle seguimiento y hacerlos exigibles y que se tomen las medidas sancionatorias correspondientes a quien le corresponda de los incumplimientos que se generen, por eso las obras y los anuncios que ustedes den en este momento deben ser plasmados en un documento técnico que esté firmado por la concesionaria, los interventores y el Gobierno nacional. Hay que pedirle al Gobierno por intermedio suyo Viceministro que se conduelan con la región.

Este es un primer debate de visibilizar y de zanjar unos puntos urgentes, pero ¿quién va a asumir los costos y las pérdidas en la región? Hay sectores turísticos, hay hoteles en quiebra por la cancelación de la reserva, la confianza inversionista en la región está minada, los productores están preocupados, el sector de infraestructura se ha reducido a un 36% en la venta de bienes inmuebles, la confianza en una región pujante está minada y necesitamos el apoyo el Gobierno nacional acciones integrales para resarcir a los Llanos Orientales, resarcir el sector económico, el sector turístico. Viceministro y Presidente, ¿qué ha pasado con las dobles calzadas del Meta? Hoy necesitamos respuestas sobre la infraestructura del Departamento del Meta, seguir trabajando en la conectividad de los Llanos Orientales, el carretable entre Puerto Carreño y Villavicencio así sea utilizando un transporte multimodal, busquemos las vías férreas. Aquí saludo al Representante del Valle a Julián ¿qué vamos a hacer con la conectividad entre los Llanos Orientales y Buenaventura? Necesitamos seguir trabajando en la productividad de los Llanos Orientales es la última despensa agrícola que tiene el país y necesitamos hacerla competitiva.

Ministro, Presidente y doctor Mariño, el Llano y la Orinoquia no se merece lo que estamos viviendo, necesitamos de su acompañamiento decidido de que cumplan con las obligaciones a las que ustedes han asumido. Muchas gracias Presidente.

Presidente:

A usted doctor Alejandro por tan excelente presentación. Recordamos a los asistentes que no se puede aplaudir en el recinto, están prohibidos los votos de aplausos dentro de las Sesiones. Quiero recordar que se encuentran presentes por parte del Gobierno nacional, por parte del Ministerio de Transporte el doctor Manuel Felipe Gutiérrez, Viceministro de Infraestructura; el Presidente de la Agencia de Infraestructura (ANI); Gerente de Coviandes; Gerente de Coviandina; Interventores del Consorcio Intersecciones y el Representante Legal del Consorcio Metroandina.

Continúa ahora con el uso de la palabra el honorable Representante Harry González, Partido Liberal, por veinte minutos también.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Harry Giovanni González García:

Gracias Presidente. Espero hacer buen uso del tiempo. Primero quiero agradecer a Alejandro Vega por darme la oportunidad, a mi compañero de Bancada Representante por el Departamento del Meta, darme la oportunidad de participar en este debate para plantear una problemática similar que de pronto no ha tenido la visibilidad que ha tenido la problemática del Departamento del Meta y en particular de la vía a Villavicencio. Entonces gracias Alejandro por abrirme este espacio para que conozcamos en el país un poco más de las dificultades que viven pueblos hermanos como somos nosotros en el departamento de Caquetá.

Saludo especial a los funcionarios del Gobierno nacional y a todos y todas. Yo les voy a plantear el Debate en tres aspectos relacionados con la vía, la única vía que comunica el Departamento del Caquetá con el interior del país, la vía Florencia-Suaza en el Departamento del Huila, es una vía de unas condiciones muy similares a la vía Bogotá-Villavicencio, especialmente porque son vías construidas en el piedemonte de la Cordillera Oriental colombiana. Esta vía nuestra fue inaugurada por el Presidente Álvaro Uribe Vélez, en su momento le correspondió al Presidente Uribe hacer las últimas inversiones para garantizar la movilidad de este carretable al sur de Colombia, porque lamentablemente en el año 2002 cuando la vía ya estaba para que pasaran los carros, se les ocurrió a los amigos de las FARC volar como cuatro puentes y no la dejaron inaugurar, le tocó al Presidente Uribe ir a construir otros cuatro puentes en esa vía y permitir la movilidad en los primeros años de su gobierno. Ahora la vía tiene esta dificultad, varios pasos intransitables con derrumbes y especialmente un derrumbe que ocurrió en julio de este año, en el kilómetro 63 un derrumbe muy grande que dejó además una víctima, falleció un comerciante del Departamento del Caquetá y después también en los continuos derrumbes que ha tenido este tramo que se llama el Puente de Los Lagos, diez personas contratistas del Invías también terminaron afectadas. Con ese único derrumbe ya el Departamento de Caquetá quedó incomunicado, así es la situación de las vías en el Departamento del Caquetá afectando a casi seiscientos mil habitantes que también son colombianos y que necesitan tener pues una vía que les permita la movilidad y el tránsito de productos y comercio con esta región del país.

Ese derrumbe en el Puente Los Lagos, el Invías me ha dado respuesta aquí es verdad, el Invías realizó una contratación de urgencia, de emergencia, ese contrato por cuatro mil trescientos millones de pesos ha funcionado bien, es muy compleja la situación de ese derrumbe estamos

completando ya casi cuatro meses y todavía no se han terminado las obras básicas para hacer una variante y permitir la movilidad, pues son cuatro meses donde la economía del Departamento de Caquetá se ha visto muy afectada. En el Departamento del Caquetá nosotros producimos piña, producimos cacao, producimos caucho, producimos acuicultura, pero nuestra economía sé que alguno lo está pensando y coca y coca, no, nosotros no vivimos de la coca hace varios años, en el Departamento de Caquetá vivimos de la leche y del queso y del hato ganadero, que con gusto puedo decirles que ya estamos casi que le superamos el hato ganadero de Alejandro en el Departamento del Meta, nosotros ya tenemos dos millones o dos millones doscientas mil cabezas de ganado y producimos un millón setecientos mil litros de leche al día, estamos contribuyendo muchísimo a la seguridad alimentaria de millones de colombianos, no del mercado de Bogotá porque ese mercado muy bien ganado lo tiene el Departamento del Meta, a nosotros nos corresponde el mercado del occidente del país, especialmente el Valle del Cauca.

Entonces en esta pequeña nota miramos cómo está la situación económica del Caquetá (video). Bien, sobre esta primera parte del Debate entonces les quiero dejar planteado a los funcionarios del Gobierno nacional la necesidad de garantizar la movilidad de la vía Florencia-Suaza única vía que comunica el Departamento del Caquetá, seiscientos mil habitantes con el interior del país, que un solo derrumbe ya nos genera un grave problema para la seguridad alimentaria, para el comercio y para la calidad de vida de los habitantes del territorio caqueteño. En particular hay que garantizar en el Presupuesto General de la Nación para el próximo año, las inversiones que permitan en este tramo del Puente Los Lagos volver a construir el puente, porque aquí se están invirtiendo cuatro mil trescientos millones de pesos cifra paupérrima respecto a las cifras que se requieren para garantizar la movilidad en la vía que comunica de Bogotá a Villavicencio, pero muy necesarias para los caqueteños si nosotros no podemos dejar que se corrija el derrumbe y quede una variante hay que hacer la obra que garantice una movilidad permanente y debe ser el puente o un viaducto que está estimado en alrededor de seis mil millones de pesos.

Entonces, segundo aspecto, sobre este debate, la vía Marginal de la Selva, esta es una vía que vincula alrededor de cinco departamentos en Colombia y que quise traerla a colación a este debate porque con Alejandro Vega nos hemos comprometido a darle continuidad a La Marginal de la Selva junto con los Representantes del Departamento del Guaviare. Esta es una gran autopista se ha planeado que llegue desde el Departamento de Arauca hasta el Departamento del Putumayo al Sur de Colombia para garantizar los mercados desde Venezuela al Pacífico Colombiano saliendo por el Puerto de

Tumaco o utilizando un puerto multimodal en el Departamento del Putumayo que nos comunique con uno de los cinco mercados más grandes del mundo que es Brasil, el mercado brasilero para que no tengamos el Meta solo depender del mercado de Bogotá, sino que podemos ampliar en el Meta, en el Caquetá, en el Putumayo o en el Casanare, en el Guaviare, los mercados al sur del continente, pues esta vía hasta donde yo sabía se estaba construyendo sin embargo vea lo que dijo el Presidente Santos en la última semana antes de dejar su mandato (video).

La Marginal de la Selva no se va a hacer. Bueno si entendieron ahí lo que dijo fue que no se iba a hacer, que desde el punto de vista ambiental iba a generar muchas dificultades, pero yo creo que ya era porque el Presidente se estaba yendo y estaba pensando en sus vacaciones, es que no es que se vaya a hacer es que la empezaron a hacer hace muchísimos años, hace muchos años de hecho en una noticia del Sur de Colombia allá del Departamento del Huila dejaron claro que quien inició por lo menos los tramos en el Departamento del Caquetá fue también el Gobierno del Presidente Álvaro Uribe Vélez, también en el año 2002 con un programa que se llamaba “Vías para la competitividad” que permitió iniciar la Pavimentación de esa vía desde un punto al Sur de Colombia que se llama Villa Garzón Putumayo que comunica a Piamonte Cauca, de Piamonte Cauca a San José del Fragua, Caquetá y de San José del Fragua, Caquetá buscar San Vicente del Caguán al norte del Caquetá esos tramos están en pavimentación y de allí buscar el Departamento del Meta a la Macarena Meta, un área muy afectada por el conflicto armado y de la Macarena Meta a San José del Guaviare y poder llegar a Villavicencio y darle continuidad hasta Casanare y Arauca. Pues la vía se está construyendo en todos estos años miren aquí está la evidencia, estos son tramos de esta vía en el Departamento del Caquetá es una vía de excelentes condiciones, no es una doble calzada, pero es una vía de excelente condición donde se le han invertido tanto en el Gobierno del Presidente Uribe, como en el Gobierno del Presidente Santos varios millones y millones de pesos.

Sin embargo sobre esta vía tenemos una gran dificultad, primero aclarar con el Gobierno nacional si es que nos la van a terminar, no es que no la vayan a hacer, es que llevamos veinte años construyéndola en el Sur de Colombia, necesitamos saber si la van a terminar y en qué condiciones se va a terminar esta vía, no es que empiecen a decir ahorita que para parar la deforestación no podemos garantizar la conectividad de estas regiones tan distantes de Colombia, al contrario lo que queremos es encontrar una vía que permita que estas familias tengan calidad de vida y se respete la deforestación, nuevos corredores verdes, nuevos corredores viales. Pues, así como esta vía en unos tramos está muy buena, este es el tramo que corresponde a Puerto Rico Caquetá con

San Vicente del Caguán. San Vicente del Caguán es el municipio con el mayor hato ganadero del Departamento del Caquetá y es uno de los nueve municipios con más ganado en Colombia, solo en San Vicente del Caguán hay alrededor de novecientas mil cabezas de ganado y San Vicente del Caguán produce para el Departamento de Caquetá un millón de litros de leche al día. Pues miren esta es la carretera a San Vicente del Caguán, antes estaba pavimentada hace quince años, hace cinco años, hace seis años estaba pavimentada con un recurso natural que tenemos en el Departamento del Caquetá que ha sido una bendición de Dios para los caqueteños, se llama asfaltita, pero desde que se está construyendo la última etapa de La Marginal de la Selva dejaron de hacerle mantenimiento al tramo Puerto Rico-San Vicente del Caguán y miren se nos está volviendo un camino veredal, casi una Red Terciaria en una vía que es nacional, que no le corresponde ni a la Gobernación del Caquetá en cabeza nuestro Gobernador Álvaro Pacheco y mucho menos a los alcaldes de San Vicente o de Puerto Rico Caquetá hacerle mantenimiento.

A esto hay que ponerle cuidado, el anterior Gobierno nacional se equivocó gravosamente, cómo es posible que en los ocho años no le invierta un centavo a una vía primaria nacional, eso me parece el colmo y esta es una buena oportunidad, este es un debate importante para corregir el rumbo, que estoy seguro lo está haciendo el Presidente Duque con su equipo de trabajo. Esta vía requiere mucho dinero para poder hacer La Marginal de la Selva que yo aspiro toda La Orinoquia y La Amazonía esté soñando con ella, si la vamos a terminar para llegar allá a San José del Guaviare, vale alrededor de dos billones de pesos, en el tramo desde Puerto Rico Caquetá a San Vicente del Caguán-La Macarena Meta-San José del Guaviare, dos billones de pesos, pues requerirá una planeación para ver cuántos años nos vamos a demorar construyendo esa vía. En el tramo que me interesa a mí porque soy caqueteño es Puerto Rico-San Vicente del Caguán, necesitamos alrededor de ciento cincuenta mil millones de pesos es lo que se ha proyectado en los últimos estudios que se hicieron, ciento ochenta y cinco mil millones de pesos, es un tramo de alrededor 26 km.

Entonces yo sí espero que en este debate especialmente el Director del Invías y la Ministra de Transporte nos puedan dar respuestas sobre esta pregunta general queremos construir esta vía o están de acuerdo con el Presidente Santos que despidiéndose nos dijo esa vía no hay que hacerla, y cómo es que se va a hacer el plan de inversiones para garantizar que La Marginal de la Selva sea una realidad para esa otra Colombia. Y por último un tema que yo creo que la mayoría de miembros de esta Célula Legislativa quisiera discutirlo y casi nunca tenemos la oportunidad, vamos a plantear una discusión corta y es la problemática de la Red Terciaria de Colombia.

La Red Terciaria de Colombia qué mejor hacerlo en este debate para que vamos entendiendo al Gobierno y comprendiendo qué es lo que ellos quieren hacer con la Red Terciaria de vías de este país. Les cuento solo el caso del Departamento del Caquetá, nosotros en el Departamento de Caquetá tenemos una Red Terciaria aproximada de cinco mil kilómetros, cinco mil kilómetros de carreteras campesinas o de las carreteras para los campesinos, de las carreteras de las veredas, de las carreteras veredales, de esos cinco mil kilómetros, cinco mil seiscientos kilómetros le corresponde mantener, hacerle mantenimiento al Invías aproximadamente a mil trescientos kilómetros, una Red Terciaria que se llama Red Terciaria Nacional a cargo del Invías, eso ha ocurrido en todos los Departamentos de Colombia, eran las vías que anteriormente hace dos décadas tenía el programa Caminos Vecinales, esas vías pasaron de Caminos Vecinales cuando se liquidó esa entidad y se la entregaron al Invías.

El caso del Departamento del Caquetá, en los últimos ocho años no ha habido inversiones en la Red Terciaria de vías del Departamento del Caquetá, dramático y hablando de Paz y que se fueran las FARC, que ya entregaran las armas y que se acabe la coca y cómo le decimos a los campesinos del Departamento del Caquetá que produzcan papaya, que produzca cacao, que produzcan piña, que cultiven al menos plátano o yuca o que sigan creciendo en su hato ganadero con la leche y el queso, que es un orgullo para los caqueteños. Cómo decirle a los caqueteños que hagan eso y que no se les ocurra ir a sembrar un palo de coca para buscar el sustento de ellos y de sus familias con esta Red Terciaria de vías del Departamento del Caquetá, miren este video (video). Estoy seguro que eso lo han visto en la mayoría de departamentos del país, la diferencia ¿cuál es? Que donde se filmó este video o este daño es un sector conocido como la Unión Peneya en el Departamento del Caquetá donde hizo presencia durante muchos años el Frente 15 de las FARC, donde se promovió a toda hora el cultivo de la hoja de coca para que se utilizara en actividades ilícitas del narcotráfico, donde ahorita está haciendo presencia la disidencia diciéndole a los campesinos que sigan cultivando coca que el Gobierno no les va a cumplir, que el Gobierno no les va a pagar esos programas de erradicación voluntaria, que esos Gobiernos no son sino mentirosos, que miren a ver que ni siquiera la carretera se la han arreglado, cómo van a aspirar entonces a que produzcan algo que sea lícito. Que toca seguir viviendo de la coca y que ellos van a seguir viviendo de las armas, esa es la diferencia del Departamento del Caquetá con otras regiones de Colombia, en Cundinamarca ojalá a Osquitar nunca le vaya a pasar eso, porque no solo el problema es de la Red Terciaria, es de qué está ocurriendo con la estabilidad de la Nación, también en aspectos de seguridad.

Por eso me deja más que preocupado, triste la respuesta del Invías, sé que las nuevas directivas del Invías no tienen nada que ver con estas respuestas, aquí están simplemente transmitiendo una realidad para este año, ¿cuál es? Cero pesos en el Presupuesto del Invías para Red Terciarias en Colombia, esto no lo podemos permitir y en este debate debe quedar una conclusión y debe haber alternativas para la Red Terciaria. Primero dar la pelea ahora que vamos a aprobar el Presupuesto General de la Nación para que algún rubro le quede a la Red Terciaria a cargo de Invías para los treinta y dos departamentos de Colombia y hay que hacer una orientación con las Regalías, el año pasado yo fui Coordinador de Ponentes de una Reforma Constitucional que lamentablemente me duele decirlo, liberó recursos de Innovación, Ciencia y Tecnología que eran para la educación de los colombianos, dizque para invertirlos en infraestructura vial en Colombia.

Yo me echo la culpa y dije hay que hacerlo, pues quitémosle estos recursos a la educación con tal de que les llegue plata a la Red Terciaria del Departamento del Caquetá, saben ¿cuánta plata le correspondió al Caquetá? Veinte mil millones de pesos, yo soñaba que esos veinte mil millones de pesos irradian a lo largo y ancho de mi departamento, pero como no es así, como este centralismo que espero que el Presidente Duque acabe no entiende a las regiones, el mecanismo que se utilizó en la famosa licitación con proyectos de la OCAD ¿qué generó eso? Que veinte mil millones de pesos que para mí se me hace buena plata para invertirla en una buena cantidad de Red Terciaria, terminó concentrado en dos proyectos de Regalías, catorce kilómetros estamos pavimentando en el Departamento del Caquetá con veinte mil millones de pesos y no quiere decir que se roben la plata, no es que eso vale, eso vale pavimentar en el Departamento de Caquetá, pavimentar con asfaltita que es más barato que el asfalto caliente vale en promedio mil ochocientos millones, dos mil millones de pesos un kilómetro.

Pues nosotros estamos pavimentando alrededor de catorce kilómetros con la Gobernación del Caquetá recursos aprobados por la OCAD Centro Sur Amazonía, siete kilómetros para una vía en el Municipio de Florencia y seis kilómetros más para una vía en el Municipio de Belén de los Andaquíes al Sur del Caquetá y ahí se nos fueron los veinte mil millones. Si vamos a seguir así, pues no va a haber plata que alcance, hay que encontrar una alternativa para la Red Terciaria, yo llamo la atención al Gobierno nacional, a estos nuevos técnicos que tiene el Gobierno nacional para que piensen en las comunidades.

Ahora estamos luchando contra la corrupción en todo el país, una buena forma de luchar contra la corrupción y garantizar una buena administración de los recursos públicos es entregarles la plata a las comunidades, por qué no volvemos al programa del

“Peón Caminero”, que antes existía en Colombia, ¿Por qué no facilitamos que instituciones como el Invías puedan firmar convenios de colaboración o cooperación con Asociaciones de Juntas de Acción Comunal, con los Gremios del cacao, con los Gremios de la leche, con los Comités Ganaderos del Departamento del Caquetá? Por qué no empoderar a los ciudadanos de Colombia, a los más humildes, a los campesinos en su propio desarrollo o es que solo va a hacer licitaciones desde Bogotá, para que millones de pesos en una licitación en Bogotá contratadas por un Ingeniero de Bogotá terminen revertiéndose en una pequeña obrita, pequeña obrita que muy poco impacto tiene en el desarrollo de una región como el Departamento de Caquetá.

Entonces queridos amigos y amigas aquí les dejo sentada mi posición. Alejandro muchas gracias porque sé que el tema fundamental aquí es cómo es que vamos a hacer con una de las vías más importante para Colombia, que es la vía al Llano, pero le agradezco inmensamente a los habitantes del Departamento del Meta que me hayan dado la oportunidad a mí, un hermano del Departamento del Caquetá, vecino de ustedes que entiendo que San Juan de Lozada es del Caquetá, darle la oportunidad a visibilizar esta problemática, que es una problemática que une a la Amazonía y a la Orinoquia. Dios les pague gracias.

Presidente:

Les agradecemos una vez más a los invitados o les recordamos que están prohibidos los votos de aplausos. Muchas gracias.

Felicitaciones al doctor Harry, excelente intervención. Continuamos entonces con el uso de la palabra para los citantes. El turno ahora es para el doctor Jaime Rodríguez Contreras, Partido Cambio Radical, Representante del Meta.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Jaime Rodríguez Contreras:

Gracias señor Presidente. Como dijo el Representante Harry el tema primordial de este debate es la carretera al Llano de Bogotá-Villavicencio y uno entiende que los compañeros aprovechen el escenario cuando se tiene al Gobierno, pero aquí carecemos de las cabezas del Gobierno. ¿Yo le quiero preguntar si el Director de la ANI se hizo presente?

Presidente:

Bueno acabé de recordarlo, pero reitero y aprovecho para darle la bienvenida al doctor Juan Esteban Gil Chavarría, Director de Invías quien recientemente hizo su ingreso al recinto, por el Ministerio de Transporte se encuentra el Viceministro de Infraestructura, doctor Manuel Felipe Gutiérrez como delegado por la Ministra; Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI doctor Louis F. Klein; Director de Invías, doctor Juan Esteban Gil

Chavarría; Gerente de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper; Gerente de Coviandina, doctor Ricardo Postarini; Interventora del Consorcio Interconcesiones, doctor Ángel Barrantes Acosta y el Representante Legal del Consorcio Metroandina, el doctor Juan Carlos Vallejo.

En este caso tenemos que decir que todos los citados se encuentran presentes o su delegado en el caso del Viceministerio de Transporte. Entonces puede continuar con la intervención tiene veinte minutos si así lo desea doctor.

Continúa con el uso de la palabra al honorable Representante Jaime Rodríguez Contreras:

Gracias Presidente. Pues quiero saludar a todos los miembros del Gobierno que se hicieron presentes, a los paisanos míos y de los gremios que también están aquí presentes, a los Concesionarios, a los Alcaldes que van a intervenir o que van a participar del debate, a los compañeros del Congreso, de verdad que les agradecemos que se haga posible este debate y yo me voy a centrar es en el contrato, en la concesión porque para eso quisimos que estuviera el Gobierno, porque nosotros lo que necesitamos es claridad, porque lo que hemos observado a través de estos ejercicios es que el Gobierno le echa la culpa a los concesionarios y los concesionarios al Gobierno. Por eso hoy en la Comisión Primera de la Cámara cómo está el Gobierno y están los concesionarios queremos claridad, queremos respuestas porque la gente del Meta ya no aguanta más y porque necesita tener esa claridad de saber quiénes van a responder por esas obras.

Yo me refiero inicialmente a que esto es un problema de muchos años como lo expuso mi colega del Partido Liberal Alejandro Vega y Representante de mi Departamento del Meta, él hizo una exposición clara donde se ha demostrado y seguramente quienes van a intervenir lo van a ratificar, las pérdidas millonarias en la economía en los diferentes sectores. Los inconvenientes que tenemos nosotros para transportarnos afecta también a Bogotá y al resto de departamentos del país. Por eso quiero contarles que el primer gran golpe que sufrió el Meta fue con la tragedia de Chirajara donde hubo más de quinientos muertos y fue cuando el Gobierno de esa época empezó a ponerle los ojos y a ver que era importante mejorar y construir una buena vía para el Llano porque era la Media Colombia. Desde ahí se han venido haciendo una serie de obras, uno no puede decir que todos los Gobiernos han participado haciendo cosas buenas por la carretera y los últimos períodos desde el Gobierno del doctor Andrés Pastrana se han ejecutado obras importantes, empezaron a hacer túneles.

Igualmente, en el Gobierno del doctor Uribe y en el Gobierno del doctor Santos se le dio mayor impulso a través del señor Vicepresidente Germán Vargas Lleras cuando se contrató ya las vías de

Cuarta Generación y ahí tengo que reconocer que se han hecho excelentes obras a pesar de que una falla catastrófica que fue la caída del puente, pero nosotros podemos que transitamos la vía, observamos que se han hecho unas obras importantes, unos túneles que se requieren precisamente para poder transitar y evitar lo que hoy estamos viviendo. Señor Presidente, Honorables Representantes esto tiene un origen desde el Contrato 444 de 1994, donde el Instituto Nacional de Vías le entregó a la Concesionaria Vial de Los Andes la vía prácticamente en una parte para que hiciera los estudios, los diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción, la operación y el mantenimiento de la vía, le entregó una parte, posteriormente lo entregó lo que es de Cáqueza a Villavicencio, pero solamente la recibió cuando Invías terminó de hacer unas obras que había contratado y allí también se contemplaron todas las obras que se requerían para que la vía pudiera operar.

Posteriormente se le hizo un otrosí porque se acabó, se lo entregó a INCO, se creó el INCO y el Invías le entregó al INCO la obra y por eso todos los compromisos que tenía el Invías en ese momento en el año 2003, se los traspasó al INCO y allí también se hizo un otrosí, donde se hizo claridad sobre una serie de obras. En el año 2008 el INCO y Coviandes modificaron los contratos donde establecieron que se hicieran unos estudios donde había problemas en los talud, donde habían problemas ambientales y entre esos están las obras o los problemas que hoy tenemos como el kilómetro 64, precisamente por eso se autorizaron los túneles falsos, lo que pasa es que no se hicieron completos y a raíz de eso hoy tenemos esos inconvenientes y así después nos metemos en la de Cuarta Generación. Nosotros hoy lo que queremos hacer claridad como lo he expresado siempre es que el Gobierno nos diga quién va a responder por los problemas que hay, por los problemas ambientales, en estos problemas han habido fallas de las corporaciones ambientales de la CAR de Cundinamarca, de Corporinoquia que son las encargadas de esa zona, que no nos han entregado, ni han hecho las auditorías constantes para estar pendiente de esas fallas, ellos tienen una responsabilidad como lo tiene el Gobierno nacional a través de la ANI, porque también a través de la interventoría tienen que estar pendientes porque año tras año existe el problema del inconveniente de los aguaceros, del invierno y hoy vamos a solucionar veintidós problemas, pero seguramente dentro de un año vamos a estar en otros problemas si no hay unos estudios ambientales serios, si no se toman todos los trabajos que se requieran hacer en esta vía. Si no se hace un trabajo con los campesinos, sino colaboramos entre la comunidad y los entes gubernamentales y los concesionarios.

Yo creo que todos de alguna forma tenemos una responsabilidad, pero le quiero decir a los señores concesionarios que la mayor responsabilidad es de

ustedes porque de acuerdo al contrato, a los otrosí ustedes tienen que estar haciendo esos trabajos, esas evaluaciones transmitiéndoselas también al Gobierno para que el Gobierno autorice las obras que se requieren. Por eso es importante este debate, estos problemas no ocurren solamente en el Meta, como lo escuchamos al Representante del Caquetá y como me decía un colega de Cundinamarca, a mí también me va a tocar intervenir porque me pasa lo mismo en los municipios de Cundinamarca y seguramente en el Valle, en el Cesar, en el Atlántico en todas partes. Pero hoy quiero que ustedes entiendan que nos debemos concentrar en la carretera Bogotá-Villavicencio para que tengamos las respuestas adecuadas, claras sabemos que se requieren unos recursos, yo le digo a la señora Ministra y al Viceministro, el Gobierno nacional, el Ministerio tiene unas partidas que no ha tocado, que no van a hacer las obras este año, esas partidas se pueden trasladar para poder dar los recursos que se requieran.

El Gobierno nacional puede decretar una emergencia para ayudarle a las comunidades para poder contratar estas obras de la forma más rápida, esas son las soluciones que queremos escuchar para que nos digan cuándo se empiezan esas obras y cuándo se van a terminar para de verdad solucionar nuestros problemas en nuestro departamento y en Cundinamarca, porque esto afecta a Cundinamarca, afecta a Casanare, afecta a Guaviare y afecta una serie de departamentos que requieren de esta vía para poder llegar más rápido y más ligero a la ciudad de Bogotá. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

A usted mi doctor Rodríguez. Tiene el uso la palabra ahora el doctor Óscar Hernán Sánchez León, Partido Liberal.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias señor Presidente. Agradecerle a nuestro compañero Alejandro Vega, por la iniciativa de poder tocar en este debate la situación que afecta no solamente a los Llanos Orientales sino también como lo decía el compañero Harry, pues al Caquetá y de igual forma a nuestro Departamento de Cundinamarca. Es triste ver esta problemática por décadas que hemos tenido en el departamento y en el país y con una inversión superior a los ocho billones de pesos que se han hecho en los últimos veintitrés o veinticinco años a este corredor y día a día las soluciones que se han venido presentando como bien lo manifestó nuestro compañero Alejandro, en algunos escenarios no ven más técnicos y encontrándose aislados nuestros municipios del país y por supuesto del Departamento de Cundinamarca.

Hoy nos preocupa que hace quince días atrás o diez días atrás se presenta ese aislamiento y por supuesto los deslizamientos en el punto 53.4,

si la memoria no me traiciona de este corredor vial, pero tampoco podemos olvidar que son frecuentes esto no es de hace quince días o veinte días atrás, desde que tenemos nosotros y que se ha venido avanzando sobre el Oriente de nuestro departamento, no solamente los municipios como en la parte baja en Guayabetal que se ha visto afectado, en Quetame, también tenemos municipios como Une, el mismo municipio que tenemos en la parte baja de Cáqueza y por supuesto buscando la conexión de estos corredores que en su gran mayoría su vocación es agrícola también se han visto afectados no hace quince días, ni veinte días atrás, llevaban muchísimo tiempo mirando cómo nuestros agricultores sufren para traer su producto a la Plaza Mayor de Bogotá, para poder comercializarlos y también hemos tenido desafortunadamente afectados en la parte comercial de ese corredor.

Por qué no también miramos que en el punto 46 también llevamos más de dos meses donde no hay vía, donde se ha alternado la vía por sectores y eso gracias a los empresarios que se tienen en el sector y que también se han visto afectados negocios donde han tenido que despedir a sus empleados porque desafortunadamente el corredor no tiene el tráfico o mejor cada uno de alimentación a nivel de nuestro turismo si se puede llamar y vemos a los compañeros del Meta en ese escenario preocupados. También manifestarles que esos municipios del Departamento de Cundinamarca que están sobre el corredor, le aportan a nuestro departamento a nivel del PIB del 3% en comercialización, no solamente algunos municipios del departamento sino también de la capital y que en algunos momentos transitoriamente se han visto afectados y por supuesto en la parte económica y en la parte de sus bienes que están sobre el corredor. Qué decir del municipio de Guayabetal que hace ocho o diez días atrás fue afectado. Afectado en viviendas también y por supuesto esas viviendas damnificadas, aquí se encuentra el Alcalde presente que más adelante irá a tener en nuestra Sesión Informal la oportunidad de presentar la problemática que tiene este municipio.

Pero más allá de las cincuenta familias que aproximadamente doscientas o doscientas cincuenta personas que han sido afectadas, han tenido la mano de ayuda del mismo Gobierno Local y del Gobierno Departamental, pero el Gobierno nacional a través de la Unidad de Atención del Riesgo no ha dado la cara y eso es el llamado que hacemos al Gobierno nacional que un municipio que a tan solo cuarenta o cincuenta minutos que está de la capital, podamos tener la posibilidad de hacer una asistencia efectiva y rápida y que no dejemos a nuestras autoridades locales solas resolviendo la problemática nacional. Yo creo que en ese escenario compañero Vega, debemos nosotros como cundinamarqueses y colombianos tener esa solidaridad con el departamento y con los Llanos Orientales, pero también manifestarles

que este corredor de nuestro departamento ha sido también beneficiado y al mismo tiempo no ha tenido la oportunidad de poder avanzar en el desarrollo en muchos sectores.

Señor Ministro, por qué no en este cuatrienio que se inicia, por qué no se tiene la oportunidad de pensar que no solamente el punto 53 al 80 o el de la entrada a Villavicencio se tenga la doble calzada sino también se mire cómo pueden proyectar esa doble calzada desde la entrada a ese corredor que es saliendo de Bogotá y por supuesto al punto 53 que inicia la doble calzada, eso beneficiaría muchísimo no solamente el corredor de Llanos Orientales sino también todo el corredor que está del Departamento de Cundinamarca y quiero manifestarles también como sé que el Gobierno está en empalme, como para que no se quede atrasado a ese empalme o en conocimiento de ustedes La Perimetral de Oriente, esa es la solución que también podría darse hoy y no como los compañeros nos manifestaban anteriormente que tenían que hacer un trayecto de más de ocho o doce horas para llegar a la capital cuando se presentan estos escenarios.

La Perimetral de Oriente ha venido funcionando y tiene una inversión prevista de uno punto tres billones de pesos y que por supuesto entraría desde el punto de Choachí al punto de Cáqueza a mejorar la movilidad de ese corredor de oriente, no como solución a la autopista o a la vía que esperan nuestros amigos del Llano y todo el Oriente del país, sino dando la solución alterna a la movilidad del departamento que en algún momento podría ser alguna solución para la movilidad cuando sabemos que la parte geográfica de este corredor no es lo mejor y han tenido muchísimos inconvenientes a nivel técnico y a nivel de las tierras. De igual forma esta Perimetral de Oriente doctor Louis, se ha venido trabajando con las autoridades locales de este corredor, pero también hay mucho inconformismo que en mi parecer con el mayor respeto es de trámite, como la compra de predios, acercamiento a las comunidades que haya esa socialización con las comunidades y que le paremos bolas, porque cuando uno sale a la provincia se encuentra con los líderes, con la misma institución, las personerías que reciben estas quejas y de pronto no es la mala intención institucional sino la mala atención institucional para que ellos resuelvan sus dudas y por supuesto puedan tener el justo pago a esos predios, pero sí avanzar en esa Perimetral de Oriente que nos va a permitir de manera planificada poder tener una alternativa.

Con el mayor respeto al señor Presidente y por supuesto a nuestros amigos citantes quiero tocar el tema que fue mi intención cuando firmé la proposición de acompañar y solidarizarnos con un desarrollo de los Llanos Orientales y con nuestro Oriente de Cundinamarca, también tocar solo dos temas doctor Louis, para que usted los tenga en cuenta y sé que ustedes en este escenario técnico-

administrativo de este Gobierno que vemos con muy buenos ojos podríamos avanzar de mejor forma. En dos temas, primero, la Concesión Río Bogotá-Facatativá-Los Alpes a la altura de Cartagenita un punto del municipio de Facatativá-Zipacón, todo quedó aprobado según los informes que tenemos nosotros o las respuestas que nos dieron en su momento sobre la posibilidad de la construcción de la variante de tres kilómetros creo que son a la altura de Cartagenita y a la entrada del municipio del casco urbano de Facatativá, donde ya nos dicen dentro de este informe que ya está todo aprobado, que están los recursos y queremos decirle doctor Louis que le haría un bien al occidente del departamento, para poder avanzar en la movilidad de este sector, trancones que tenemos al ingreso de esta ciudad superiores a los cincuenta minutos, hora y diez hasta la glorieta de la vía a Zipacón para mejorar esa movilidad, los predios ya están en este oficio que me dan respuesta finalizando el año 2017 o mejor en abril del 2018, donde ya están las propuestas que se presentaron que a iniciativa de ustedes y la condición y por supuesto el Gobierno Departamental que ha estado al frente de este escenario, poder avanzar en una solución rápida.

Y como tercer lugar decirle doctor Louis que no dejemos atrás el tramo de la Ruta del Sol, el tramo de Villeta-Guaduas, que no queremos que nos cierren las vías para poder dar una solución, sabemos que se presentaron muchísimos inconvenientes, pero que ya han venido avanzando para darle una solución técnica y que ese proceso contractual tenga las mejores condiciones y sea exitoso para el beneficio no solamente de esta parte de la Ruta del Sol Villeta-Guaduas sino el Occidente del país. Gracias señor Presidente.

Preside el honorable Representante Luis Alberto Albán Burbano.

Presidente:

Buen día. Tiene la palabra el Representante Buenaventura León del Partido Conservador como citante al debate.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Buenaventura León León:

Gracias Presidente. Yo quiero en primer lugar celebrar este debate con ocasión de la discusión del Presupuesto Nacional para la próxima vigencia fiscal, ya que la Ley 5ª nos permite adentrarnos a estas competencias que en principio están reservadas para las Comisiones Económicas, pero por supuesto no nos podemos sustraer de participar en una citación tan importante como la conectividad al Llano. La vía al Llano es uno de los corredores más importantes y estratégicos del país, que como lo han manifestado aquí quienes me han antecedido en el uso de la palabra, en los últimos años tiene zona de inversiones superiores a los cinco billones de pesos, donde hay un tránsito diario de más de once mil vehículos y

es un corredor vial estratégico que conecta más del 40% del territorio colombiano, no solamente es la vía Bogotá-Villavicencio sino todo esa gran región de la llanura y de la Orinoquia de nuestro país.

Ya lo expresó el doctor Jaime Rodríguez a cada Representante a la Cámara del Meta, cómo nació este proyecto, y en el otrora doctor Jaime este proyecto fue objeto de y ha sido objeto de varios debates aquí en el Congreso de la República, su origen en el contrato 444 con todos los problemas y todas las dificultades que ha tenido este proyecto, si la memoria no me falla, creo que inclusive este contrato fue un contrato directo aquí se cambiaron los trazados y fue un aprendizaje, una obra que se hizo a espaldas de la comunidad del Oriente del Departamento de Cundinamarca después ya con estos aprendizajes, ya los nuevos contratos comenzaron a hablar de la responsabilidad social. Un contrato que, si la memoria no me falla, ha tenido más de sesenta modificaciones y unos contratos que por sectores recuerdo los problemas de orden público en su momento cuando estaba en la construcción y aquí lo denunciemos en este Congreso y a veces uno se pregunta si estos debates realmente sirven para algo o no sirven para nada. Yo tuve la oportunidad denunciar contratos con AIU de este corredor vial por encima del 56% y creo que nunca pasó nada.

Yo quisiera hoy concretar aprovechando la presencia tanto del Director de la ANI como del señor Director del Invías, la presencia del Ministerio de Transporte para expresar unas preguntas que quisiera en la intervención de ellas poder lograr algunas respuestas. En primer lugar, este corredor vial que está dividido en tres sectores, quisiera puntualizar el primer interrogante frente al sector 1 cuyo kilómetro cero está en Bogotá y hasta El Tablón, si ya tenemos estudios y diseños en qué estado está, con el propósito de pensar en una doble calzada de este proyecto. Y yo también quiero preguntar acá que a veces lo han mencionado los citantes, qué ha pasado después del mes de enero frente al Puente de Chirajara, lo que ocurrió, qué ha pasado con las familias de esos nuevos operarios que fallecieron. ¿Quién va a asumir los costos de esas obras que tocó demoler? ¿Quién va a asumir los costos y las responsabilidades, ahora de ese retraso de obra? Y qué bueno acá porque la responsabilidad no solamente debería derivar en el Estado y en los contratistas si no yo sí quisiera saber cuáles fueron los informes y el trabajo de la interventoría, de las interventorías y aquí permítanme compañeros hacerlo, porque es que uno a veces con estas preguntas o con estos debates pareciera que uno está cuestionando al Gobierno. Yo creo que aquí dentro de la objetividad tenemos un Gobierno que hasta ahora lleva unos pocos días asumiendo esta responsabilidad y me parece que sería injusto poderle estar atribuyendo, y no quiero que el actual Gobierno asuma responsabilidades

o cuestionamientos de parte nuestra, pero sí que revisen lo que se habla acá en el Congreso, lo que estamos planteando, que lo que está bien poderlo continuar y lo que está mal poderlo corregir.

Hay un tema en el corredor vial que particularmente me preocupa en el kilómetro 63 sobre el Puente la Caridad, que es importante que se revise por un desplazamiento que está teniendo esa obra. El Túnel de Buenavista que también es importante que el país y nosotros conozcamos si esa obra tiene problemas o no tiene dificultades, el Túnel de Quebradablanca si está totalmente culminado, si le falta el revestimiento, si esa, lo que le falta es tolerable, aguantable o puede generar mayores dificultades. Aquí está el señor Alcalde del Municipio de Guayabetal, que es el municipio más afectado dentro del corredor vial y pedirle Presidente del Alcalde ahorita de acuerdo a las reglas de juego que se han dado al debate, tiene una presentación y me parece que si hay alguien que indudablemente en este debate debe tener el uso de la palabra es el Representante Legal de este Municipio que hoy es el que más está sufriendo la situación generada por los malos manejos de este corredor vial. El Alcalde nos mostrará las viviendas, ¿cuántas viviendas hay en pérdida total? ¿Cuántas familias evacuadas? ¿Cuántas familias hay en alto riesgo? ¿Cuántas vías desaparecidas? ¿Cuántos acueductos rurales afectados? Y sería bueno, tuve la oportunidad de escuchar y de poderle plantear esta problemática a la señora Ministra donde ella nos anunció un plan de contingencia, y qué bueno utilizar los recursos, los recursos de la fiducia, los recursos que hoy tiene el concesionario dentro de esa responsabilidad social para que apoyen las comunidades del Municipio de Guayabetal frente a la problemática que hoy está viviendo.

Y dos reflexiones finales, una por supuesto que la vía principal de la conectividad a los Llanos Orientales debe ser Bogotá-Cáqueza-Quetame-Guayabetal-Villavicencio, pero yo quiero insistir acá y no pretendo que se hable de proyectos o de vías alternas, pero señor Director de la ANI, que pensemos en unos corredores complementarios, unas vías que cuando tengamos afectaciones realmente tengamos una opción y no cuando se dan los cierres de las vías quedamos por completamente en una desmovilización total y hay alternativas, la vía de Guasca-El Guavio-Paloma-Mambita-Los Llanos Orientales puede ser un corredor complementario, no quiero ni siquiera mencionarlo como una vía alterna, la vía del Sisga-Guateque-El Secreto, otra posibilidad de un corredor complementario y hoy también permítanme a raíz de la presentación que hace el Representante a la Cámara y compañero del Departamento del Caquetá y ahora que estamos en discusión del Presupuesto General de la Nación invitar a nuestros compañeros, los recursos de la Red Terciaria tienen que estar en el Invías, no es posible que hoy los recursos de la Red Terciaria están en una serie de entidades del orden nacional

sin el conocimiento, sin la estructura técnica, sin la responsabilidad y por eso esas respuestas del Invías cuando le preguntan cuántos recursos hay para el Caquetá y nos muestran cero pesos.

Entonces, me parece que una tarea que debemos hacer en el Congreso de la República ahora que vamos a aprobar el Presupuesto de la Nación para la Vigencia del 2019, es recoger los recursos del Invías y entregárselos a la entidad que tradicionalmente ha tenido una responsabilidad y que tiene la estructura para el manejo de este tipo de recursos. Y finalmente, complementando lo de mi compañero, el honorable Representante Óscar Sánchez, también del Departamento de Cundinamarca, donde trata la problemática de otros corredores viales, ayer tuvimos la oportunidad en el debate, en la Plenaria de la Cámara y yo le quiero insistir al Director de la ANI, aquí hay un proyecto fundamental, no para Cundinamarca sino para el país y es buscar los recursos para la vía Ruta del Sol sector 1, Villeta-Guaduas, que si la memoria no me falla, son alrededor de veintitrés kilómetros y apenas hay contratados cinco kilómetros. Hoy es un nudo completo que afecta la competitividad del país, hoy entiendo que tenemos ya licencia ambiental, tenemos casi que un trazado aproximado a lo definitivo, pero faltan los recursos no sé si a través de la utilización de la figura de las vigencias futuras, pero que se le pueda asegurar al país la apropiación de los recursos para este proyecto que reitero es importante para comunicar el sur, el centro del país con la Costa Atlántica, yo creo que es de los proyectos más importantes del país, de la Nación sobre los cuáles debemos hacer el mayor esfuerzo financiero hoy que no tenemos los recursos para ese proyecto, que los podamos tener para iniciar obras cuanto antes.

Presidente, estas son algunas reflexiones, pedirle que en su momento de acuerdo a las reglas del debate el señor Alcalde de Guayabetal tenga una prioridad en la intervención como quiera que es el municipio, esa célula municipal es la que más está sufriendo los efectos de este corredor vial. Gracias Presidente.

Presidente:

El Alcalde de Guayabetal está en la lista de invitados y ahora que demos la ronda para ellos tendrá su participación. Continúa en el uso de la palabra el Representante David Pulido, de Cambio Radical, como citante y se alista la Representante Jennifer Arias, del Centro Democrático, como citante y ahí terminamos la ronda de los citantes. Representante David Pulido.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante David Ernesto Pulido Novoa:

Muchas gracias, señor Presidente. Un saludo a todos los invitados y citados a este debate, estamos acompañando la proposición inicial del Representante Alejandro Vega, que fue el

promotor de que se diera este debate el día de hoy y en donde por supuesto en mi caso como Representante del Departamento del Guaviare, pues debo manifestar que no soy ajeno a la problemática, a la problemática del corredor vial Bogotá-Villavicencio. Entre otras cosas porque es la cuota inicial de la llegada al Departamento del Guaviare, el Departamento del Guaviare, San José su Capital está distante de la ciudad de Bogotá trescientos sesenta kilómetros en una vía aparentemente pavimentada al 100% y cuando digo que este corredor vial Bogotá-Villavicencio es la cuota inicial pues tiene mucho que ver porque para poder llegar a San José, pues primero tenemos que llegar a Villavicencio y resulta que con ocasión de lo que ayer en el Debate de Control Político también se discutía en relación a los cuestionamientos del servicio público de transporte aéreo, Guaviare no tiene una conectividad aérea que permita alternar, obviamente, el flujo de pasajeros y carga, y es entonces este conector vial Bogotá- Villavicencio, pues de alguna manera también el cordón umbilical de esta zona del Suroriente del país, por aquí no solamente se llega al Meta y se llega al Vichada como territorio de los Llanos Orientales sino también se llega a la Puerta de la Amazonía, como lo es Guaviare, como lo es Vaupés, incluso.

Hoy en día y así lo establece el plan multimodal de transporte, se enfoca una vía hacia el sur del país desde donde a partir de Villavicencio se conecta con San José se llega a Calamar Guaviare y desde ahí ya en una vía de tipo fluvial se conecta con Mitú la Capital del Vaupés. Por eso hemos decidido estar también aquí en este debate, también con cuestionamientos e interrogantes sobre las causas y las posibles soluciones para poder mejorar, obviamente, o recuperar la movilidad del corredor vial Bogotá-Villavicencio. Es bien sabido pues de que como usuario acota uno a la referencia Coviandes porque ese letrero que uno encuentra en los peajes, cuando uno comienza el recorrido aquí en el primer túnel del sector del Boquerón y por eso siempre que se suceden los problemas, se suceden los inconvenientes por la dificultad en la movilidad por los derrumbes y demás, pues está uno pensando en el concesionario, porque es el que primero aparece, es el que aparece en los ticket de los peajes y es entonces la referencia que cualquier usuario lo digo de mi calidad de usuario constante de la vía, yo uso la vía dos veces por semana para poder llegar a Guaviare.

Entonces, sobre ese escenario será importante ahorita cuando tenga la oportunidad de intervenir el Representante Legal de la concesionaria, también el Director de Inviás y también los Representantes del Ministerio de Transporte, que se nos haga un breve recorrido histórico de las causas y los problemas suscitados a partir del año 94 y también obviamente las situaciones positivas que se dieron desde el momento en que el Estado colombiano decidió intervenir esta vía para

mejorar la conectividad de esta Media Colombia. Entonces, será bueno entender cómo y de qué manera se dieron los procesos, se dieron los momentos contractuales con el concesionario, de qué manera se atribuyeron las responsabilidades al concesionario, cuáles son sus responsabilidades y obligaciones actuales contractualmente hablando, pero también cuáles todavía siguen en cabeza del Estado, en cabeza del Ministerio de Transporte, en cabeza del Inviás y ahora más recientemente en cabeza de la ANI, para que de esta manera tengamos nosotros como usuarios de la vía, como ciudadanos de estos departamentos del Oriente de Colombia, pues claridad respecto a quién realmente es que debemos presentar las quejas y quién es quien tiene que salir hoy obviamente también a responder a los problemas que en este momento está afrontando la región en materia de competitividad, en materia de conectividad y obviamente en materia de desarrollo inclusive también en materia de construcción de paz, porque esta región del país que tanto ha sido golpeada también no solamente por el atraso en competitividad y desarrollo sino también el atraso que el conflicto generó, pues debe salir obviamente a responder y no quedarnos solamente en los cuestionamientos de este debate pienso yo que tienen que quedar claras las corresponsabilidades que se tienen en cada una de las situaciones adversas que se viven en la movilidad de este corredor vial.

Habrà que mirar también si no es también corresponsable, por qué no las autoridades ambientales respecto de qué se ha hecho y ojalá se nos pudiera explicar si alguien de los citados tiene información, qué ha pasado también con la parte ambiental y si la parte ambiental tiene qué ver también con lo que ahora se ocasiona en materia de derrumbes, deslizamientos, socavaciones y demás. También las responsabilidades que atañen a las autoridades locales de este corredor vial y en general a todos. Por supuesto señores del concesionario vial esperamos que de acuerdo a las preguntas que se generaron y a los cuestionarios, pues podamos tener hoy unas respuestas concisas y efectivas y que de esta manera también y sobre esas respuestas pues podamos obtener unas conclusiones que permitan buscar las soluciones de manera mediática. Sabemos que dentro de estas soluciones aparecerán los aspectos presupuestales y los aspectos también de obligaciones contractuales, pero estando aquí también los Representantes del Gobierno pues será importante tomar atenta nota, estamos en la construcción de un Plan de Desarrollo, está el Gobierno en la construcción de un Plan de Desarrollo y esta región del país pues, por supuesto, espera muchísimo del Gobierno, le apostó de manera mayoritaria al Presidente Iván Duque, sobre las propuestas de campaña, sobre los compromisos que hizo con el Llano, pero también con el Norte de la Amazonía como lo es el Guaviare, como lo es Guainía y el sur del Meta.

Entonces, esperaremos que ahora en la intervención que tengan ustedes y ya con los planteamientos y con la exposición de manera visual que hizo el Representante Alejandro Vega, pues entren ustedes a aclararnos estas dudas. Entonces, de esta manera quiero decirles que no solamente también y ya para cerrar esta intervención por ahora, no solamente el afectado es el Departamento del Meta, aquí los afectados son los Departamentos del Vichada también, del sur de Casanare, del Guaviare y del Vaupés allá adentrados en la selva porque hoy en día el 70 u 80% de la carga y de los pasajeros que llegan y salen del Vaupés, entran vía terrestre por supuesto comenzando por Villavicencio hacia el Guaviare y entonces es este corredor vial como lo dije hace un momento, el cordón umbilical no solamente de Villavicencio sino de una gran región del país. Quedamos atentos, entonces, señores Representantes del Gobierno y señores del Concesionario a que nos puedan responder de manera puntual cada una de las preguntas y al final del debate pues seguramente esperemos que haya unas conclusiones que genere esas corresponsabilidades. Muchas gracias, señor Presidente.

Preside el honorable Representante Jorge Méndez Hernández.

Presidente:

A usted mi querido doctor Pulido. Tenemos entonces la intervención de la honorable Representante Jennifer Arias, del Partido Centro Democrático.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Jennifer Arias Falla:

Muchas gracias Presidente. Un saludo muy especial para todos. Quiero agradecerle a mi compañero Alejandro Vega, por la invitación a este debate, por esta iniciativa muy importante, también agradecerle los medios de comunicación de nuestro departamento que iniciaron con una jornada hace un tiempito ya, a los gremios a la ANDI, a todos los gremios como Cotelco, Camacol por estar presentes acá, por acompañarnos en este debate. Y quiero hacerles un reconocimiento muy especial a las parejas de baile, a las academias de baile que están afuera de este recinto en la Plaza de Bolívar haciendo una manifestación cultural, contándole a los colombianos lo que se pierden cuando la vía a Villavicencio no funciona, contándole a los colombianos lo que se pierden en materia de culturas, materia turística cuando la vía Bogotá-Villavicencio genera tanta inestabilidad para la economía de nuestra región. Así que quiero hacerles un reconocimiento muy especial a esas parejas de baile, hay niños, hay jóvenes que quieren resaltar la cultura llanera, que quieren decirle al Gobierno nacional, por favor, preocúpense realmente por esta vía y denos una solución definitiva.

Dicho esto, quiero también dividir mi intervención en varias partes, la primera es decirle al Gobierno nacional y a todos ustedes que el Meta y Casanare producen el 74% del petróleo que tiene el país, eso significa más o menos aproximadamente el 50% del PIB y tenemos los peajes más caros para acceder a Villavicencio y a esa zona del país, es absolutamente injusto que cuando le aportamos tanto a la Nación, tengamos una vía que cada cierto tiempo y que cada invierno se cae, porque no es esta la primera vez que ocurre todos los años en el invierno se cae en un punto diferente, así que quiero hacerle la reflexión al Gobierno, a todos ustedes de que necesitamos una solución definitiva para nuestra vía y aportamos mucho a la Nación y queremos sentir que la Nación nos agradece de esta manera todo lo que le aportamos.

Quiero hablar además de la concesión. La concesión se firmó, este contrato se firmó en el año 1924 es evidente que para esta época ya deberían saber después de veinticuatro años que la vía es una vía que tiene una inestabilidad, ya deberían saber después de veinticuatro años que conocen la vía, que necesitamos buscar una respuesta y una solución a esta inestabilidad de la cordillera, no puede ser que después de veinticuatro años aún no tengamos una respuesta sobre la vía, sobre por qué ocurre, pero sobre todo cuál es la solución. En una reunión que muy amablemente nos convocó la Ministra de Transporte, donde estaba el Viceministro, a quienes hago un reconocimiento porque han estado muy pendientes porque nos han estado acompañando, porque nunca han dejado de poner la cara, ayer estaban en Villavicencio instalando una Veeduría y quiero hacerles un reconocimiento muy especial a ellos, cuando estuvimos en esa reunión, la concesión dijo: lo que pasa es que hay unos criaderos de pollo, hay unos campesinos que están haciendo unos cultivos y eso es lo que está haciendo que tengamos esta problemática en la montaña. Me pregunto yo, ¿Será que los cultivos y será que los criaderos de pollo tienen la capacidad para poder generar el problema que está generando? No será que las explosiones que se hicieron, no se hicieron cómo se debían hacer técnicamente y que lo que está pasando ¿Es que la montaña entró en una inestabilidad por culpa de esas explosiones?

Yo quisiera tener una respuesta en ese sentido, pero una respuesta sería, una respuesta con estudios técnicos, con estudios geológicos, con estudios que nos permitan saber cuál es la razón de la problemática que tiene la vía Bogotá-Villavicencio. Yo creo que la concesión ha incumplido, es una vía muy buena, se ha hecho un cambio para nosotros ha sido una bendición poder contar con esa vía hace unos años era imposible viajar, pero también hay que reconocer que la concesión ha incumplido y que necesitamos que el Gobierno nos diga ¿Qué va a pasar con estos incumplimientos de la concesión? ¿Cuál va a

ser la responsabilidad que asume la concesión? No solamente el puente, hay muchos tramos que han generado pérdidas humanas, que han generado pérdidas económicas, ¿Cuál va a ser la responsabilidad? Hay una situación muy grave en el kilómetro 64, antes hay un túnel y antes hay un puente, ese puente está corrido treinta centímetros desde el 2010 se empezó a correr, desde el 2010 saben de esta problemática, no se ha hecho nada, debemos buscarle una solución a la inestabilidad con estudios serios.

Finalmente, quiero decirles varias cosas, primero pedirle al Gobierno nacional que además de ayudarnos con la problemática a la vía, revisen el tema del aeropuerto para Villavicencio. Apiay puede ser un aeropuerto de carga para nuestra ciudad, puede habilitarse para poder tener una facilidad en el acceso nocturno en aviones de carga, el Departamento del Meta, pero los Llanos Orientales la mitad de Colombia necesita ese aeropuerto, así que llamar la atención a la Ministra de Transporte, al Ministro de Defensa, al Director de la Aerocivil, para que nos presten atención con el aeropuerto que necesita Villavicencio, Apiay es fundamental para el desarrollo de nuestro departamento, es fundamental pedirles que una vez pase esta crisis, que sé que va a pasar, no abandonen nuestra vía, necesitamos que la interventoría sea realmente una interventoría, pero que además de la interventoría que es un contrato externo tengamos supervisión permanente por parte del Ministerio, que no le delegue esa interventoría a un tercero, sino que sea el Ministerio quien haga la supervisión realmente a las obras que se están haciendo. Y decirle al Director de la ANI que la vía Bogotá-Villavicencio, no es la única problemática que tenemos, en el año 2015 se firmaron concesiones viales para comunicar Puerto Gaitán-Puente Arimena, doble calzada Villavicencio-Yopal, dobles calzadas de Villavicencio a Acacías y a Puerto López y hoy esas concesiones están en tribunales de arbitramento, hoy no tenemos vía buena Villavicencio-Bogotá y las vías internas tampoco porque están en un tribunal de arbitramento.

Así que queremos pedirle a la ANI, que por favor, revise cuál puede ser la solución rápida para esas concesiones, nuestros departamentos significan el desarrollo del país, somos la mitad de Colombia, hacia allá va a crecer el país y por esa razón les pedimos que no porque hagamos un Debate de Control Político actúen, porque hacia esa región es que este país se va a desarrollar. Muchísimas gracias.

Presidente:

A usted, doctora Jennifer. Bueno, vamos ahora como hemos acordado desde el principio, con la intervención de los invitados. Me levantan, por favor la mano los invitados que se encuentran presentes en el recinto: Gobernador del Departamento del Meta, su delegado Juan José Casas; ¿Gobernador del Departamento de

Casanare o su delegado? ¿Del Departamento del Vichada, la Gobernación o su delegado? ¿Gobernador del Departamento del Vaupés o su delegado? ¿Gobernador del Departamento de Guaviare o su delegado? ¿Gobernador del Departamento de Cundinamarca o su delegado? Entonces, tiene el uso de la palabra el delegado de la Gobernación de Departamento del Meta, doctor Juan José Casas Franco, lo tiene por cinco minutos. El uso de la palabra a partir de ahora para los invitados será hasta por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan José Casas Franco, Asesor de la Gobernación del Meta:

Presidente muchas gracias. Un cordial saludo de nuestra Gobernadora Marcela Amaya, su agenda y su trabajo de gobernanza en el Departamento del Meta la alejan de este recinto el día de hoy, pero me ha solicitado como parte del Gobierno, traer prácticamente un mensaje que se resume en tres puntos principales que pretendo comunicarles a todos ustedes.

Primero, agradecerles a todos ustedes Representantes a la Cámara, agradecerle a los Representantes de la Orinoquia que también están aquí en este momento, a nuestro Representante Alejandro Vega, citante de este Control Político por visibilizar a este nivel decisorio la situación difícil y profunda que vive nuestra vía al Llano, que no solamente se puede llamar vía Bogotá-Villavicencio, si no es la vía de la Media Colombia, la vía de la Orinoquia y la vía al Llano que tanto nos duele a todos nosotros. ¿Por qué les agradecemos? Porque estar en este escenario nos permite visibilizar cómo lo decía antes y nos permite pensar en que hay esperanzas en que todos ustedes van a contribuir a que vamos a encontrar caminos, vamos a encontrar respuestas, vamos a encontrar soluciones a esta difícil situación estructural de la vía al Llano, no solamente con el tema de la concesión, sino porque hay problemas más allá que tenemos que encontrar y que tenemos que plantearle soluciones. Soluciones que garanticen la movilidad y la seguridad de nuestros usuarios, recuerden que la vía al Llano no solamente se interrumpe en momentos, sino que también genera incertidumbre hacia los usuarios y sobre todo por su seguridad, hay personas que desafortunadamente han perdido su vida en ese corredor y hoy queremos decirle a Colombia: esta vía puede ser segura y esta vía puede prestar todo un servicio para que vayan a nuestro hermoso Llano.

Segundo, agradecer, lo han dicho todos, creo que es un ejercicio también de nuestra Gobernadora, agradecer a la Ministra de Transporte, a nuestro Ministerio de Transporte en especial a nuestro Viceministro que afortunadamente es de la región, es llanero, es de nuestra sangre y eso nos permite sentirlo como un embajador ante el Gobierno nacional en esta nuestra apuesta principal que es permitirle al departamento unas vías a su nivel

que garanticen todo el desarrollo que merece nuestra región y que también es desarrollo que permitirá como saben todos ustedes, el desarrollo de esta Nación. En ese sentido hemos encontrado una sinergia positiva y activa desde el principio de Gobierno, una parte de esa sinergia ayer la concretamos en la ciudad de Villavicencio, en la Cámara de Comercio logramos constituir una veeduría sobre la vía Bogotá- Villavicencio, que se constituye con tres objetivos principales que quiero resaltar. El primero, es generar conocimiento sobre la situación de la vía, todavía tenemos una alta incertidumbre sobre las situaciones que ustedes han escuchado inclusive en este debate que se deben estudiar de manera técnica y profunda, está veeduría promueve esa situación.

Segundo, romper un paradigma porque tenemos un problema de flujo de información constante entre el concesionario, el Ministerio y nosotros los Llaneros y los usuarios de la vía. Está veeduría pretende en su segundo objetivo garantizar un flujo de información directo que nos permita ser más informados y sobre todo proponer bajo esa información, soluciones a las dificultades. Y tercero, como como es el último objetivo debemos proponer soluciones estructurales a este problema, soluciones que requerirán presupuesto, presupuesto que debe atenderse por la Nación porque como lo decía nuestro Representante, los usuarios de esta vía hemos pagado y seguimos pagando por nuestra vía y queremos que el Gobierno nacional también nos ayude con eso. En cifras más, cifras menos, estamos hablando de una inversión de más de cuatro billones de pesos y hoy los primeros veintiuno, tal vez cuarenta, y ahora ochenta puntos críticos, pues resulta presupuestalmente no tan gravoso como para que podamos afrontar ese reto presupuestal, sobre todo como lo decía alguna persona que me precedió, el momento en que estamos debatiendo Plan de Desarrollo Nacional y Presupuesto exactamente de la próxima vigencia, por eso solicitamos que se tenga en cuenta de esta situación en este momento coyuntural y agradecemos este espacio.

Y finalmente, nuestra Gobernadora Marcela Amaya, ha trabajado desde el primer momento en que se posesionó como Gobernadora, para garantizar que las vías como plataforma fundamental del desarrollo de las regiones, se construyan en el Llano. Por eso ha peleado por la doble calzada a Yopal, por eso ha peleado por la APP malla vial del Meta que resuelve situaciones internas, por eso ha invertido más del 40% de su presupuesto de los cuatro años para garantizar las dobles calzadas internas de Villavicencio y por eso sigue trabajando como es su lema 24/7. ¿Qué significa? veinticuatro horas, siete días a la semana por esta vía y por las vías del departamento y con una frase que nos une a todos como gobierno que es “Con menos hacemos más”. El discurso que hemos recibido y que siempre tenemos internamente es, tenemos menos recursos en esta

época de nuestras realidades financieras tanto del departamento como de la Nación, pero no puede ser una excusa para que no tengamos las soluciones que esperamos. Repito, esperamos que y la Gobernación del Meta espera que y la Gobernadora del Meta espera que este espacio nos permita introducirnos en la estrategia que ustedes van a plantear, en la discusión del Presupuesto de la Nación y en la discusión del Plan de Desarrollo.

Esta vía no se puede quedar por fuera de esas dos herramientas de gestión que nos van a servir a todos para darle solución estructural a este problema. Presidente Muchas gracias.

Presidente:

A usted, doctor Casas, por su intervención. El Presidente de la Asamblea Departamental del Meta, ¿Se encuentra presente? No, bueno. Entonces, vamos a dar el uso de la palabra a los dos alcaldes, el doctor Javier Ricardo Castro, Alcalde de Guayabetal, por cinco minutos y se prepara el doctor Wilder Moreno Hernández, Alcalde de Quetame.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Javier Ricardo Castro Duque, Alcalde del Municipio de Guayabetal:

En primera medida, pues, déjenme expresar un saludo al nuevo Presidente de la ANI, al nuevo Director del Invías, a los Honorables Representantes por haber citado a este debate tan pertinente, a la Concesionaria de los Andes Coviandes y a Coviandina, en fin, a todos los Representantes de Cundinamarca, doctor Buenaventura León, gracias a Óscar Sánchez agradecerles inmensamente de que estén tomando la vocería por el Departamento de Cundinamarca.

Yo quiero entrar a, tengo una presentación muy concreta si me colaboran, la ayuda técnica, por favor. Pero no sin antes agradecerle la solidaridad que ha expresado el pueblo del Meta a todo el departamento, con la calamidad pública que atraviesa nuestro municipio a los villavicenses también agradecerles que se han expresado y se han volcado con ayudas para todas estas personas, más de cuarenta personas que perdieron totalmente sus viviendas. En nombre de los guayabetalunos mil gracias por su solidaridad y quise traer esta presentación para tocar tres puntos fundamentales. Uno, que son los puntos críticos que tiene determinado la ANI y Coviandes de la vía Bogotá-Villavicencio que son veintidós, pero a mi municipio me competen dos puntos no más, el retorno Guayabetal y el tema de las tarifas diferenciales. Yo creo que se ha debatido mucho el tema, pero este debate la subjetividad debe pasar al plano técnico y de la objetividad.

Nosotros traemos aquí unos registros fotográficos y los dos sectores críticos de la vía al Llano, pues es el kilómetro 58 más 100 y el kilómetro 64 más 200, en esta diapositiva podemos evidenciar, este túnel fue construido por AIA, el recorrido del trazado y podemos evidenciar

dónde está la coronación de este derrumbe, arriba hay una explotación agrícola de Pollo Olímpico. Estas obras comprendo la situación de Coviandes que el doctor Mariño la exponía en la Cámara de Comercio hace ocho días, donde decía que no era de su competencia el tema del tratamiento de los talud y aquí es el verdadero problema que hay con la estructuración de esta APP de la vía al Llano, diseñaron una doble calzada solamente para abrir túneles y puentes, pero sin tener en cuenta las consecuencias que habían en la parte alta y yo escuchaba allá atentamente al doctor Mariño y nos mostraba un registro fotográfico del año 91, 92 y 93 y que se tenía conocimiento de la inestabilidad de estos terrenos señor Presidente de la ANI, y entonces no entendemos cómo estructuran una APP, de que producto de la construcción de los túneles, pues, no se necesita ser ni ingeniero, ni geólogo para descifrar lo que hoy estamos viviendo, la desestabilidad de los taludes de la vía al Llano y entonces Coviandes dice, mi responsabilidad es levantar derrumbes, mi responsabilidad fue hacer túneles y puentes y lo mismo Coviandina porque no, contractualmente no está determinado la estabilización de estos taludes y entonces ahí empezamos con ese vacío en la norma contractual, netamente contractual.

Y obviamente que la concesión aquí hace la estabilización de los taludes cercano a las obras que ellos están realizando. Aquí sí tenemos que decirlo y lo hemos ratificado con el Alcalde de Quetame, nosotros hacemos un llamado al Gobierno nacional en el tema de las declaraciones, no podemos pretender de que la inestabilidad de estos terrenos sea producto de los campesinos, de los cambios supuestamente de los usos del suelo por parte de los alcaldes por el amor de Dios, en cambio del uso del suelo será que siembra maíz y después siembra yuca sí, pero lamentablemente, pues, si llamamos un poco a la coherencia en las declaraciones por los medios de comunicación de que aquí hay muchos factores de incidencia en la estabildades de talud en la vía al Llano. Mire aquí esta adecuación la hizo Coviandes arriba del kilómetro 58 y esta es la canalización de aguas de la Granja Pollo Olímpico. Yo dejo hoy claridad que no podemos nosotros echarle la culpa de la desestabilidad de este terreno a esa producción agrícola, porque si fuera así la coronación del derrumbe iniciaría desde la meseta de nuestro, la llave de este sector denominado Vereda Mesa Grande, miremos hacia donde hace el tratamiento de aguas esta explotación de pollos es hacia el lado de la Quebrada Perdices y vemos que no hay ningún derrumbe, no hay afloración de ninguna desestabilidad de este terreno.

Entonces, yo hoy dejo aquí constancias de visitas que han hecho la autoridad ambiental Corporinoquia en el sitio donde ratifica, hoy vine a traer estas diapositivas ratificando.

Presidente:

Un minuto más para que finalice.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Javier Ricardo Castro Duque, Alcalde del Municipio de Guayabetal:

Presidente, sí le pido el favor, unos minuticos más y voy a ser expedito, pero son temas que tenemos que tenerlos acá en el ambiente, le pido el favor a los Presidentes.

Presidente:

Dos minutos, le voy a conceder, por favor. Tratemos de concretar.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Javier Ricardo Castro Duque, Alcalde del Municipio de Guayabetal:

Nos vamos al kilómetro 64 más 200, rápidamente que es el que tiene continuamente tapada la vía al Llano sí, es intermitente por las fuertes lluvias que están en este momento. Esto es una foto de Google Art en el año 2015, mire como estaba el talud, aunque hoy en día está el derrumbe, mírelo y este es el derrumbe que afloró este año el que ha tenido en jaque la viabilidad de la vía al Llano y mire a dónde va, nosotros del Consejo Municipal de Gestión del Riesgo ya autorizamos para evacuar a esta gente y aquí un pequeño video, ¿no sé si alcanzó, Presidente? Para magnificar la situación que está viviendo hoy la vía al Llano, son miles de metros cúbicos que atentan con la seguridad vial de los viajeros de la vía al Llano. Como no tengo tiempo lo paso.

Y aquí dejo, de la exposición del doctor Mariño, del 27 de marzo de 1996 esta foto, del sector, Los Picos y donde nos dejaba el poder el doctor, pues que siempre ha existido esta inestabilidad del terreno. Entonces, acá es un tema netamente contractual de que Coviandes tiene que dar cumplimiento de lo que le exige el contrato y aquí el llamado al Gobierno es a estructurar una verdadera acción para mitigar esta problemática que tenemos en estos dos puntos críticos en el Municipio de Guayabetal. Retorno a Guayabetal, en este momento el diseño está, señor el Presidente, de la ANI a nosotros era hacer el retorno para venimos para Bogotá a siete kilómetros, pasando por el kilómetro 64 más 200, nosotros le estamos diciendo déjenmelo en la entrada a la Vereda Mesa Grande, dicen que no es posible, pues nosotros no tenemos recursos, pero mandamos hacer acá este pequeño diseño de que sí es posible, si hay voluntad del Gobierno de ayudar a las comunidades sí y que no nos expongan a nosotros a dar siete kilómetros para el retorno a Bogotá, no nos lastime, nosotros también somos colombianos, nosotros pagamos impuestos, tenemos que nosotros respaldar a la comunidad y este es el ingreso por la Vereda de Mesa Grande y espero que el Presidente de la ANI me pudiera dar una cita para exponerle a cabalidad y cómo nos garantizan ese retorno para Bogotá a los guayabetalunos por la Vereda de Mesa Grande, mire esta es la actual, Presidente, esto es lo que está construido actualmente.

Presidente:

Treinta segundos más para que termine.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Javier Ricardo Castro Duque, Alcalde del Municipio de Guayabetal:

Tres minutos más, Presidente.

Presidente:

No, tenemos una lista bastante larga de invitados. No, treinta segundos, Alcalde.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Javier Ricardo Castro Duque, Alcalde del Municipio de Guayabetal:

Señor Presidente de la ANI, le estamos diciendo mire el retorno actual, déjenos haciendo un puente cercano al Puente de Quebradablanca para nosotros hacer la operación del retorno e ingresar hacia la ciudad de Bogotá, no le estamos exigiendo ni que sea para carros grandes, una turbo el que tenga un carro grande pues le tiene que dar plata y tiene que ir a hacer el retorno en Casa de Tejas, esperamos que se solidarice con los guayabetalunos y se pueda hacer, desde que haya voluntad política se pueden hacer las cosas sí, esa es la actual y bueno ahí está, pero como estamos de afán voy a seguir con el otro punto.

Algo irónico, señor Presidente de la ANI, nosotros los guayabetalunos estamos cercados por dos peajes importantes, uno en Pipiral que vale para un carro de primera categoría.

Presidente:

No, ya no podemos, porque tenemos en este momento al doctor Wilder Moreno, mire tenemos una lista extensa, señor Alcalde, no alcanzamos alcalde, de verdad, me da pena con usted, pero no alcanzamos en este momento. El doctor Wilder Moreno, por favor, Alcalde de Quetame, le agradezco señor Alcalde, tiene hasta cinco minutos, por favor, tenemos que ser breves.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Wilder Enrique Moreno Hernández, Alcalde del Municipio de Quetame Cundinamarca:

Muy buenos días para todos. De verdad, primero, agradecer al doctor Alejandro Vega, por promover este Debate y por permitirnos hacer parte. Un cordial saludo a la Representante Jennifer, al Representante Pulido, al Representante de nuestro Departamento Buenaventura, León y demás Representantes, que nos acompañan, por supuesto, al buen amigo y líder Alcalde Wilmar, de Villavicencio, Delegado de la Gobernación del Meta también, por supuesto a los amigos Llaneros, que al igual que nosotros viven a diario el problema de la vía al Llano.

El Oriente cundinamarqués está colgado al cordón umbilical del Meta, nuestra cercanía es notoria y por ende sus problemas son nuestros problemas, con la diferencia que lo vivimos a diario, a diario porque tenemos, digo yo, con todo el respeto, mal llamada autopista Bogotá-Villavicencio, en nuestra jurisdicción y es aquí donde yo hago un llamado muy respetuoso al

Gobierno nacional en usted, Presidente de la ANI, tenemos una gran esperanza, una esperanza para que como funcionario público al igual que el señor Viceministro y la señora Ministra, se pongan de parte del pueblo, de la comunidad. Con todo el respeto el concesionario es un contratista que la norma establece que debe o no debe hacer y es ahí donde acá en este recinto debo expresar con tristeza que el concesionario y la ANI, si a nosotros como alcaldes nos ponen como en el argot popular y el fútbol que está tan de moda, de balón de aquí allá, espero que hoy con su presencia y está usted en ese cargo que eso no se vuelva a repetir.

Para llegar a soluciones puntuales, soluciones donde no es justo que después de veinticuatro años aún tenga y lo digo de manera textual en nuestro municipio, predios que adquirió la área a través de la concesión y no se han cancelado, eso no puede ser justo, que no se conozca la realidad de la topografía de nuestros municipios, que ha generado una serie de inconvenientes a lo largo de la vía y que la concesión únicamente se preocupa de sus diez, quince metros de área de vía y se olvida que talud arriba o talud abajo las aguas también la genera la vía y le genera una responsabilidad ¿Por qué lo digo? Kilómetro 42 Puente Quetame, donde la concesión construyó unos disipadores que dejó a mitad del talud y hoy en día están afectando las viviendas del sector, de mi municipio, pero ante eso hemos tenido el poco respaldo al Gobierno nacional y espero que en esta nueva administración que tengamos ese respaldo.

Por supuesto que no puedo dejar pasar de lado las obras de mitigación del riesgo que se deben efectuar y acá, lo digo con conocimiento de causa, desde el año 2004, existe una Acción Popular donde se dijo y se le ordenó a la concesión y a la ANI que no solo se debía preocupar por su área de vía, sino con lo que ocurre talud arriba, en nuestras montañas, pero para la concesión es fácil mandar una retro a recoger unos escombros o a veces echarlos en los predios de los campesinos y no se da cuenta el problema que tenemos que arborizar. Tuve la oportunidad de hablar con la ANLA y espero que la ANLA, de manera directa obligue a que esto se cumpla, a que se haga la arborización, en cada uno de nuestros sectores, digo específicamente Quebrada Estaqueca del municipio de Quetame. Hace unos días, el cinco, tuvimos avalancha y está esta problemática viviente. También no puede ser justo que desde el pasado 22 de junio en el kilómetro 46, se presentó un derrumbe, pero ante eso uno entiende la fuerza natural y ante las situaciones, pero hoy ya tres meses, cuatro meses después, la salida más fácil de la concesión y de la ANI fue cerrar la vía y ponernos a nosotros como usuarios a utilizar el Túnel Renacer, no soy ingeniero, pero considero que si nos hacen esperar media hora o veinte minutos para que el túnel se le salga el humo es porque no está diseñado para dos sentidos.

Entonces, qué ha pasado con el kilómetro 44 al 50 en la jurisdicción del Municipio de Quetame donde se llevó de tajo y de lado se acabó con el comercio de dos empresas legalmente constituidas que pagan impuestos, que están al día y que vivo acá y tengo que reconocer que generan en mi municipio más empleo que la misma administración municipal como lo es La Petite Source y Arepas pa Sumercé. Espero también que no tengamos que seguir colocando los muertos y los muertos, cuando lo digo, no es solo del accidente, sino es el accidente que ocurrió por el derrumbe, sino es de manera puntual cuando la concesión y la ANI lo previeron en su momento que sobre una vía donde los vehículos van a transitar a más de 80 kilómetros por hora no se construyeran los puentes peatonales. ¿Hice la solicitud, me dijeron cuántos son? Les dije tres, me dijeron con uno podemos ayudar, pasó el Gobierno, pasó la concesión y ni siquiera uno y los muertos en mi municipio, en el área de Guacapate ya van tres, en un año aproximado que lleva año y medio este corredor vial sobre mi municipio.

Entonces, hago el llamado para que se tome y se den soluciones de fondo, por supuesto, que los debates son importantes, pero es más importante la solución a nuestros coterráneos, acá debo hacer también una alocución muy importante y es lo referente a, de una manera respetuosa, hacer la visita, hacerles la invitación señor Viceministro, a mi municipio, para que allá de manera directa contactemos y usted me diga, pueda que esté yo errado, pero yo creo y pienso que nuestros campesinos no generan el problema de la vía al Llano. Yo pienso que un azadón o un arado que es lo que se hace allá no tiene la capacidad de tumbar una montaña, más sin embargo considero y está el argumento técnico, les quiero aquí expresar, existe una Acción Popular en el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, donde un.

Presidente:

Un minuto más para el Alcalde Moreno.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Wilder Enrique Moreno Hernández, Alcalde del Municipio de Quetame Cundinamarca:

Unas viviendas se dañaron en Puente Quetame y no lo dice Wilder Moreno, lo dice el perito que determinó el Tribunal Administrativo y señaló de manera textual y tácita y expresa, que la concesión, el contratista que contrató la concesión no hizo el manejo adecuado en el manejo de explosivos para la construcción del túnel y que eso puede generar obviamente los deterioros que se presentaron en las casas de Puente Quetame y que a hoy la responsabilidad y el mal llamado chicharrón lo tiene la administración a ver cómo reubica a veinte familias cuando las casas siempre estuvieron en ese sector, pero coincidencia o no, se construyó el Túnel Guacapate y automáticamente se dañaron las viviendas. Entonces, yo sí hago un llamado para que se haga seguimiento a ese informe

pericial y además muy importante lo señaló allá en ese alto Tribunal.

Presidente:

Gracias, señor Alcalde, muchas gracias. Le agradezco la intervención. El doctor Wilmar Barbosa, Alcalde de Villavicencio. Le ruego ser muy estricto, señor Alcalde, con el tiempo cinco minutos para su intervención.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Wilmar Orlando Barbosa Roza, Alcalde de la ciudad de Villavicencio Meta:

Muchas gracias, doctor Jorge Méndez, Presidente, vamos a ser muy estrictos, un saludo muy especial a todos mis paisanos compañeros de trabajo, Representantes a la Cámara y Senadores invitados de diferentes regiones, a todos los integrantes del Gobierno nacional, señor Viceministro y a cada uno de los integrantes de ellos, a los gremios y a los ciudadanos en general.

Hoy lo que tenemos que pedir y decir en este Debate de Control Político, señor Presidente y para toda la audiencia y los asistentes es que necesitamos en tiempo real ya los resultados de la gestión que se ha adelantado. Hemos encontrado en los últimos cuarenta y cinco días que tiene este nuevo Gobierno nacional, un diagnóstico preciso, una entrega de información que tuvimos la oportunidad de reconocer, hoy sabemos cuáles son los puntos críticos, la valoración de las obras no para recoger el reguero de los derrumbes, sino para poder establecer las que hay que adelantar para estabilizar el terreno. El Gobierno nacional nos ha dicho, el Alto Gobierno, que los recursos están en unos fondos de la misma concesión y que hay que adelantar unos trámites en el Ministerio de Hacienda y con el apoyo del Congreso en Hacienda también para poderlos aplicar. En conclusión, señores Congresistas hoy lo que necesitamos es aplicar los diagnósticos, estamos sobre diagnosticados en la vía y en los territorios, le hemos dicho al señor Presidente, en la Cumbre de Alcaldes, de Ciudades Capitales, el éxito del Gobierno entrante nacional, es la continuidad y el éxito de los Alcaldes en las regiones.

Estos inconvenientes hoy definidos como lo dice, ayer la señora Ministra, en el territorio, instaló la Veeduría después de tanto tiempo, le dijo a los integrantes de todo el proceso, la transparencia que pedimos es la de poder tener la información hasta hace unos días no habíamos conocido ni los informes de interventoría, cuando socializaron en nuestro territorio el concesionario la implosión del Puente Chirajara nos dijeron que era un show político cuando los convocábamos a nuestro territorio para conocer las cifras y las obras que se deberían realizar.

Entonces, hoy lo que estamos proponiendo y exigimos y naturalmente pedimos de parte de este Congreso es que el Gobierno nacional como resultado del desarrollo de este debate sea las fechas, los montos y el arranque de las obras

que necesita el país, no es una región como la nuestra, esa es la tercera vía más importante del país, señor Presidente, aquí todos los gremios y las intervenciones que nos han antecedido han hecho una explicación muy efectiva, conocemos el territorio metro a metro, pero hoy lo que necesitamos son los resultados concretos de este alto debate en nuestra capital. Muchísimas gracias y muy amables por la oportunidad de intervenir en este escenario.

Presidente:

Gracias a usted, señor Alcalde. ¿Tenemos en el uso de la palabra, se encuentra la Representante de Cotelco? ¿Corporación Comité Cívico de Villavicencio? Doctor Giovanni Angulo, le cedemos el uso de la palabra por cinco minutos, le agradezco ser muy estricto.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Giovanni Angulo Gómez, Corporación Comité Cívico de Villavicencio:

Vamos a ser muy puntuales, de igual manera agradezco al Representante Alejandro Vega, Representante Jennifer Arias, al Representante Jaime Rodríguez, al alcalde quienes han estado aquí presentes y apoyando a las comunidades llaneras en un proceso que no es de unos años atrás, veinticuatro años llevando un proceso que no ha sido, digamos, beligerante para las comunidades llaneras. Yo me voy a enfocar a dos puntos que, digamos, de alguna manera, no ha tenido la trascendencia que deben tenerse dentro del desarrollo de la actividad y uno de ellos es el Plan de Movilidad que debe cumplirse dentro del Plan de Emergencia que debe tener la concesión. Cuando yo hablo del Plan de Emergencia y es determinante un valor en números que tenemos nosotros de más de doce mil vehículos que transitan por la vía, de los cuales tres mil quinientos vehículos cargan o transportan materiales peligrosos, hacen que esa vía tenga unas regulaciones y unas consideraciones especiales a su manejo, la concesión en varias ocasiones les hemos pedido que ese Plan de Movilidad, ese Plan de Emergencias se cumpla porque está expuesto y estipulado no solamente en sus contratos sino también en su licencia ambiental.

En ese orden de ideas consideramos que como debe tenerse ese manejo correspondiente y teniendo en cuenta lo que dicen los alcaldes del nivel de riesgo que tiene la accidentalidad en estas vías, las autoridades de emergencia que están ahí dentro de ese tramo de vías que son los municipios de Guayabetal, Cáqueza y Villavicencio y Bogotá no tienen capacidad de atención a esas emergencias y las mismas autoridades de bomberos, Defensa Civil y Cruz Roja lo han demostrado.

De la misma manera la concesión no tiene el equipo para atender las medidas que deben tenerse en esas vías especialmente en esos túneles, pedimos de esta manera que la concesión muestre claramente como la Ley 1532 del 2012 que es la

ley que prohíbe la certificación al desarrollo de los bomberos se pueda cumplir cabalmente. Y de la misma manera la licencia ambiental que está entregada desde el año 2010 que es la Resolución 810, demuestre el cumplimiento de la misma, la resolución fue clara y concisa en el diseño, decir que existen movimientos sísmicos en la zona y que no es algo de desconocimiento para ellos, la misma licencia les da unas condiciones y unos requerimientos a cumplir, por eso como nosotros como llaneros hemos solicitado una audiencia pública a estas autoridades para que nos expliquen y eduquen al llanero, para que podamos reconocer las diferentes fallas geológicas y las condiciones con que se está construyendo esta vía.

Nosotros no podemos seguir considerando que veinticuatro años después seguimos con los mismos requerimientos que siempre se han visto en los tramos de la vía, solicitamos muy claramente que empecemos a trabajar articuladamente con esta Veeduría, una Veeduría que no va a tener resultados tempranos y eso hay que decirselo a las comunidades, una Veeduría que debe trabajar constantemente con la información clara y transparente, eso va hacer permitir que podemos encontrar una verdadera desarrollo para la región y que podamos cumplir con los deseos de los Llaneros de estar a una hora de la ciudad Capital, que permita que los productos y que los turistas vayan a conocer el Meta. Es la oportunidad y en este momento estamos aquí representando esas comunidades y esos agremiados. Yo creo que el desarrollo por parte de los Representantes e insisto mucho, Representante Alejandro Vega, por favor, colabórenos con esas audiencias públicas que tanto la comunidad solicita para poderse educar, hay mucha desinformación y eso es algo importante que hay que empezar a entenderse, empezar a entender qué hay en cada contrato, qué hay en cada licencia entregada, de esa manera poder tomar las medidas que deben ser. Solicitamos vehementemente eso. Muchas gracias.

Presidente:

Muchas gracias al doctor Giovanni Angulo, en representación del Comité Cívico de Villavicencio. Vamos ahora con el doctor Francisco José Andrade, Presidente de la ANDI Seccional Meta. Cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Francisco José Andrade Martínez, Presidente ANDI Seccional Meta:

Muchas gracias, señor Presidente. Un agradecimiento muy grande para el doctor Alejandro Vega, quien nos convocó al Congreso. Básicamente yo creo que todas, en todas las intervenciones se ha manifestado las necesidades que tenemos nosotros y en materia de los gremios lo que sí queremos es poder conocer de fondo cuál es el problema que tenemos con la vía y cuándo vamos a encontrar una solución definitiva. Se han encontrado soluciones, pero esas soluciones han

sido soluciones parciales y es por eso que hoy, a partir de hoy y en un tiempo corto queremos conocer cuál es la situación y queremos una solución de fondo a este gran problema que tanto nos está afectando a los Llaneros. Muchas gracias.

Presidente:

Entonces, doctora Sandra Patricia Celis, Gerente de Camacol, Meta.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Sandra Patricia Celis, Gerente de Camacol Meta:

De igual manera, señor Presidente. Agradecemos la invitación del Representante Alejandro Vega, estamos todos los gremios presentes aquí en el Salón Boyacá, para manifestar que estamos en una afectación económica muy grande, toda la región en el sector turístico, en el sector de la construcción con bajas desde la caída del Puente Chirajara del 34% en las ventas, afectados todos los sectores industriales seguimos poniéndole días a la vía y efectivamente no encontramos ninguna solución, estamos aquí presentes para escuchar a todos los convocados para que nos den respuestas efectivas porque estamos en una incertidumbre total en el Llano y queremos efectivamente tanto el sector público como el privado tener respuestas efectivas y por eso nos encontramos hoy aquí, no podemos seguir sumando vías, sumando pérdidas económicas porque a nosotros nadie nos responde por todas las afectaciones económicas hasta la fecha.

Eso particularmente, yo creo que ya todos mis compañeros han dado claridad y lo que queremos es escuchar a los concesionarios. Gracias señor Presidente.

Presidente:

A usted, doctora Sandra Patricia. ¿El doctor Leonardo Javier Baquero? ¿La doctora Leticia Serrano? Doctor Gustavo Jiménez-Director de Turismo del Meta. Presidente de la Subcomisión de Turismo de Villavicencio, doctor Jaime Echeverri.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Jaime Echeverry, Presidente Subcomisión de Turismo de Villavicencio:

Muy buenos días, a todos. Representante Alejandro mil gracias por trabajar por esta región, Representante Jaime, también igualmente por todo ese apoyo y todos los Representantes que trabajan en función de esta región. Ya todos lo han dicho, yo traía preparadas unas cifras, una información, pero ya todos han dicho, pero entonces se me presentó una oportunidad con la presencia en este recinto del maestro Manuel Orozco que está aquí a mi derecha que le pido que se pare. Él es el autor de un poema llanero que se llama Quebradablanca.

Entonces, yo les voy a, con el respeto suyo maestro y con el respeto de ustedes, voy a tomar algunas palabras y voy a declamar algo del poema, espero que no se me vaya a olvidar

“Hoy estoy muy confundido y el corazón se me ensancha porque en el sitio iracundo llamado Quebradablanca se marcharon para siempre en el bongo de la Farc a muchas vidas inocentes, buenas y tal vez malas llevando consigo misma su vivir y su esperanza, dejando para los suyos solo angustias en el alma y un poema de amarguras para la historia colombiana. Bien quisiera con mis versos, dibujar con mis palabras aquel fatídico día en que montaña y quebrada en un formidable dúo, movido por fuerza extraña le dieron un grado más de dolor y desgracia, marginamiento y olvido a mi linda tierra llana. Dejándolos ahora sí atados de cuatro patas porque el único culpable es el centro de la patria, que solo ha sido promesas y siempre la misma vaina. Pues ya pasaron por alto las épocas de añoranza cuando valientes Llaneros en el Pantano de Vargas se jugaron el pellejo para gloria de mi patria, tú tienes un potencial muy inmenso con tu flora y tu fauna y para qué más no serán sino también para mi patria”. Entonces, trayendo esta letra, y sigue como tres minutos más, pero no los voy a perder. ¿Qué queremos, por favor, Representantes, Congreso? No nos olviden, somos Media Colombia, somos una región con mucha, perdónenme la palabra verraquera, fuimos esos llaneros que defendimos y generamos la libertad para nosotros, es el momento que ustedes nos ayuden, no nos fallen somos el futuro, el Presidente Duque lo dijo, somos la economía naranja, el turismo es el nuevo petróleo y qué, lo estamos acabando donde tenemos la mayor diversidad de aves del país, el Departamento del Meta y Colombia tienen más de mil cien especies de aves, somos el primer país del mundo.

Presidente:

Por favor, un minuto más, dos minutos más, toda vez que ellos cedieron algunos minutos.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Jaime Echeverry, Presidente de la Subcomisión de Turismo de Villavicencio:

Entonces, es, no nos abandonen por favor, mire el sector hotelero, estamos teniendo una disminución del 70%, pérdidas diarias de más de mil cien millones de pesos, pero lo más grande no son las pérdidas sino la pérdida de confianza en la región, la pérdida que la gente ya no quiere ir al Llano a invertir, a comprar un apartamento, a comprar una casa, no quieren pensar en un destino turístico porque dicen yo que me voy a ir a aventurar, miren personalmente en mi negocio este mes perdimos mil quinientos clientes, empresas importantes como DHL y muchos más no pudieron llegar a Villavicencio para poder generar unos recursos en una tierra que hay que poder y tienen que ustedes descubrir, los invito a que no nos dejen solos. Mil gracias.

Presidente:

A usted, doctor Jaime Echeverry, Sociedad Colombiana de Arquitectos Regional Meta, doctora Isabel Céspedes, Presidente CUT -Meta,

doctor Timoteo Romero, el doctor Fernando Velandia, por parte de Fenalco. Entonces, tenemos dos solicitudes de líderes de la región, pero para lo cual debemos solicitar Sesión Informal, ¿quieren los Honorables Representantes que se convierta en Sesión Informal?

Secretaria:

Sí lo quiere, señor Presidente.

Presidente:

Entonces, le concedemos el uso de la palabra por tres minutos a la doctora Rosa Agudelo ex Alcaldesa de Guayabetal, de Provincia de Oriente representando a Guayabetal, Quetame tramos 2 y parte del 3 de la vía Bogotá-Villavicencio.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Rosa Agudelo, ex Alcaldesa de Guayabetal:

Agradezco Honorable Representante de la Comisión Primera. Quiero dar un cordial saludo de parte de los comerciantes a todos los presentes, invitar al Ministro de Transporte, a la ANI y al doctor Mariño y a Coviandes en un buen ánimo a lo que dice el Plan de Desarrollo de nuestro Presidente Duque. El Plan de Desarrollo del Presidente Duque nos está invitando a apoyar la grande, la mediana y la pequeña empresa, hoy queremos pedirle el favor que se tenga en cuenta para que las empresas de la vía Bogotá-Villavicencio no se vean afectadas como se han venido afectando, ejemplo La Petite generaba cincuenta empleos, hoy ya no los genera, nuestras familias cada día están en una situación económica más difícil, hablamos del kilómetro dónde inicia el segundo tramo Tablón-Chirajara.

Quería presentar también, pero ya no hay tiempo, el informe que nos da el geólogo de Cundinamarca donde nos manifiesta de que sí hay desaciertos de parte y parte, pero que las explosiones han afectado las fincas de nuestros campesinos, las casas de nuestros campesinos y no es justo que en estos momentos encontremos gente que tenía su propiedad pagando un arriendo, con un mercado y una cama y esperando tres meses que le solucionen, ¿qué queremos invitarlos? No queremos ya llorar sobre lo que está hecho, queremos dar soluciones e invitarlos muy amable, que la responsabilidad social con la que se ha manejado el proyecto la rectifiquemos, volvámonos aliados, busquemos alianzas estratégicas y busquemos las personas que no tienen sus escrituras, que tienen terrenos baldíos y no les han podido formalizar, de qué forma las reubicamos porque la situación es de mendicidad ya hoy en día, cuando todas las personas que tienen su vivienda y su casa han gastado la vida de sus padres y la vida de ellos un tanto, para tener las propiedades que tienen y no es justo que queden en el vacío.

Esa es mi invitación, que la responsabilidad social, ambiental se maneje, responsabilidad

social, empresarial la manejemos con una estrategia y realmente empecemos a pensar en la gente. La Constitución Política de Colombia nos enseña a que el ser humano prima sus derechos a la vida, a la integridad, prima sobre todo, miremos el ser humano que Dios lo ve desde el cielo nos lo agradece a todos los que les brindamos las manos a las personas y trabajemos comúnmente, queremos también pedirle el favor al Ministerio de Transporte, como al Concesionario de que miremos que Guayabetal no quede con ese giro hasta Casa de Teja, mirémoslo más cerca porque las personas se nos mueren cuando los llevemos a las clínicas, miremos lo del retorno, también queremos agradecerle a los llaneros por este espacio, pero decirle a los llaneros que ustedes necesitan como 22 kilómetros de nuestra jurisdicción para llegar al Llano, que nos apoyemos todos.

Presidente:

Gracias a usted, doctora Rosa Agudelo, líder de la Provincia de Oriente y por último, se prepara, perdón tiene el uso de la palabra Ricardo Virviescas Presidente de la Unión Colombiana de Camioneros por tres minutos también y se prepara el doctor Louis Klein Presidente de la agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Ricardo Virviescas Serrano, Presidente de la Unión Colombiana de Camioneros:

Buenos días, señor Presidente y a todos los aquí presentes mujeres y hombres, en representación de los camioneros nosotros tenemos un problema grave, es que corremos con todo el riesgo y es el quinto debate en el cual he participado sobre el tema de la vía Bogotá- Villavicencio, reclamándole siempre a la ANI y al Concesionario que nunca han tenido en cuenta todos los estudios geológicos, ellos conocen la vía muy bien y me parece, como lo dije, tal vez faltándole al respeto al Congreso, hace un año, aprueban los estudios sin leerlos, sin revisarlos y como bien lo decía aquí el señor de la Veeduría Ciudadana, deben de revisarse todos esos contratos porque muchas veces lo hacen a propósito de no colocar ciertos temas para luego que sea incrementado el contrato y los que sufrimos en esa actuación dolosa, micológica que hacen en los contratos, somos los usuarios de la vía, he escuchado a los Alcaldes y a los Gobernadores y no se apartan nunca del tema que hemos tratado los camioneros en los diferentes debates en el Congreso.

La vía al Llano como la vía alterna, son dos vías que deben de tener el especial cuidado de la ANI, conozco ya con hoy y el de hoy no lo conozco, cuatro Presidentes de la ANI que no han hecho caso a las propuestas del Congreso, de los usuarios de las vías. Necesitamos, si el Presidente Duque dice que va a trabajar, que de verdad se le ponga mano, la vía del Llano no es una vía corriente ni solo turística, es la vía de alimentación del 80% de los colombianos y la vía alterna que

es la que nos ayuda al Casanare, Cundinamarca y el mismo Llano también la hemos descuidado profundamente y cuando se necesita como ahora que estuvimos aguantando hambre varios días a orillas de la carretera, la vía alterna no ofreció sus servicios, el Concesionario no quiso retroceder el cobro de sus peajes, lo que indica cómo lo decía la señora que dice que hay que unirnos, que prima el dinero sobre el derecho de los seres humanos primeramente. Gracias, señor Presidente, por la participación.

Presidente:

A usted, señor Ricardo Virviescas, mi admiración a los camioneros de este país. Entonces, ahora sí vamos a escuchar al Gobierno, le cedemos el uso de la palabra, ¿quieren los Honorables Representantes volver a Sesión Formal?

Secretaria:

Sí lo quiere, Presidente.

Presidente:

En el uso de la palabra el doctor Louis Klein, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), le concedemos el uso de la palabra por diez minutos para que haga su intervención.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Louis François Klein López, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

Ahora no sé si dada la longitud del cuestionario necesitaría un poco más de diez minutos, de pronto, bueno, vamos a ver, pero yo sí necesito unos quince o veinte minutos.

Presidente:

Bueno, le concedemos quince minutos al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Louis François Klein López, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):

Bueno, estimados Congresistas, Alcaldes, Gobernadores, funcionarios del Gobierno, lo primero quiero agradecerles esta invitación, esta oportunidad para venir aquí, para hablar de este tema tan sensible, realmente es una gran invitación que me han hecho sobre todo empezando mis funciones.

Yo creo que estas oportunidades son increíbles para analizar, para que analicemos y pensemos estos temas sobre los recientes sucesos para que veamos cómo lo resolvemos, para que hablemos con sensatez, con perspectiva, para que nos ayuden a controlar y supervisar el Concesionario y sobre todo para venir con propuestas concretas, proactivas, con ideas, quiero agradecer especialmente las intervenciones de los señores Alcaldes de Guayabetal y Quetame que trajeron

ideas concretas, propuestas, análisis sobre la problemática, para tratar de comprender realmente qué pasa y qué podemos hacer. Entonces, digamos, por ejemplo, estamos hablando ¿Por qué se cae la montaña? Se cae porque hubo unos explosivos antes, inadecuadamente utilizados, porque la vía es inestable geológicamente, porque ha habido excesiva deforestación no, uno ve por ejemplo la foto que mostraba el Alcalde de Guayabetal con la explotación avícola y uno se queda pensando ¡hola estos se volaron la montaña, se volaron todos los árboles! Entonces, claro es más inestable la montaña, pero claro seguramente las cosas dependen de cada suceso, de cada situación y seguramente no todas son homologables.

La geografía y geología de esta zona es muy difícil, es extraordinaria, ustedes cuando van por la carretera, pues ven como bajan de dos mil seiscientos metros a no sé doscientos, quinientos metros sobre el nivel del mar que tendrá Villavicencio, ven los ríos que bajan llenos de agua, sienten las lluvias, sienten la situación natural que hay en esta carretera y que la ha habido siempre, alguno de los Honorables Representantes, habló de Quebrada Blanca, tuvimos también el poema de Quebrada Blanca, muchos de ustedes son tan jóvenes que seguramente no les tocó el accidente de Quebrada Blanca, que fue impresionante, pusieron la cifra de quinientas personas muertas en este accidente y afortunadamente desde ese entonces que eso es el año 72, 74 no se ha repetido algo similar. El mismo citante el doctor Alejandro Vega, habló pues también del tema de Quebrada Blanca y de la historia en el desarrollo de la vía.

De paso espero que el citante el honorable Representante Alejandro Vega haya recibido nuestro informe con todos los anexos de los contratos, los contratos de obras, el contrato con el Concesionario, los contratos con las interventorías, todo pues es algo voluminoso, pero nos complace habérselo hecho llegar. Las obras que se han hecho en esta carretera son portentosas yo creo que eso es innegable, ustedes han visto túneles, puentes, doble calzada de la mayoría de la carretera en este momento, de hecho las dobles calzadas son las que nos han permitido que cuando hay derrumbes, la carretera no se bloquee porque en todo caso hay el paso limitado por el carril dos, el tráfico por esta zona se ha duplicado desde, se duplicó entre el 98 y el 2007 de un millón de vehículos pasó a dos millones, se volvió a duplicar desde el 2007 hasta el 2015, más de cuatro millones de vehículos anuales, ¿Esto gracias a qué? A que es una gran vía, a que es una vía que permite la conectividad de Bogotá con el resto de los Llanos.

¿Cuál ha sido la valorización de los inmuebles en Villavicencio? La valorización de los terrenos que van hasta Puerto López, más de cinco veces se ha valorizado durante estos últimos quince, veinte años los predios, ¿Gracias a qué? A que ahora están conectados con el resto del país a través de la vía, entonces, la vía puede tener muchas

limitaciones, pero el efecto que ha tenido sobre la economía llanera ha sido maravilloso y eso es innegable, queremos mejorar, queremos que funcione mejor, queremos que nunca se bloquee por supuesto, pero hay que tener perspectiva y hay que tener sensatez cuando se miran los problemas para poderlos comprender y ofrecer soluciones.

Los contratos de 4G tienen un trabajo complejo entre el balance de riesgos y premios o beneficios que recibe el Concesionario, entre las obligaciones, los beneficios y los riesgos que puede asumir el Concesionario, ese es un ejercicio muy complicado que ha venido haciendo la ANI desde su concepción, pero que hasta cierto punto ha permitido que financemos, pues montones de carreteras y que estemos en proceso de financiar más obras alrededor de Colombia hablando por sobre todo de las carreras. Entonces, es inevitable que sea difícil delimitar qué tanto de si se cae la montaña va a ser un problema del Concesionario, qué tanto no va a ser una obligación del Concesionario, pero naturalmente que el Concesionario no va a estar nunca en la posición de asumir riesgos ilimitados e infinitos porque de esa manera no podemos financiar las obras.

Finalmente, y para responder con anticipación a unas de las inquietudes de los Honorables Congresistas, estamos trabajando sobre la Perimetral de Oriente, la Perimetral de Oriente va a ser algo que va realmente a permitir desbloquear la vía desde Cáqueza y va a permitir otras formas de llegar a los Llanos aunque por supuesto no es una vía alterna. Con respecto a la vía alterna lo que estamos trabajando más cerca y con mayor vehemencia en este momento es la del Valle de Tenza, que también va a ser una posibilidad, pero reconocemos que en este momento una verdadera vía alterna no existe y este es un grave defecto que tenemos en esta conectividad.

Ahora vamos a mirar con un poquito más de detalle las preguntas, vamos a tratar de seguir el cuestionario que nos mandó el Honorable Representante Alejandro Vega. Entonces, la carretera de aquí a Villavicencio son apenas 85 kilómetros, ahí tenemos 85.6 depende un poquito de como la midan, yo tenía en mente más como 90 kilómetros, pero digamos que este es un. Al Primer Tercio no tiene trabajos adicionales que es el de Bogotá-El Tablón y está es parte simplemente de la concesión para el mantenimiento en adelante. El Segundo Tercio que es el que nos concierne porque es donde está la mayoría de estos derrumbes, las situaciones y es el que tenía Coviandes que está terminando el próximo año, tiene casi 100%, ésta completa casi 100% de acuerdo a los compromisos que asumió el Concesionario en su momento excepto por el Puente de Chirajara. Y tenemos luego el Tercer Tercio que es parte de una nueva concesión que empezó hace dos años y bueno tiene otros tres años de construcción y luego sigue hacia el futuro incluyendo el mantenimiento de la vía completa desde Bogotá hasta Villavicencio.

Sobre el Segundo Tercio el Concesionario, estos son los socios del Concesionario que básicamente son Compañías del Grupo Aval, más Abertis que es una compañía española dedicada a infraestructura. Han preguntado mucho por la interventoría, la interventoría, este es el contrato de interventoría que estaba vigente hasta hace poco, para el nuevo Puente de Chirajara vamos a tener una nueva interventoría porque sí encontramos deficiente la labor que hizo la interventora adicional, el interventor anterior. Esta es la inversión que se ha hecho en la vía dos punto cinco billones de pesos en obras, más obviamente el mantenimiento y demás, vamos a mirar un poquito más de las cifras de la vía este es el gráfico que muestra un avance del 100% excepto por el sitio donde está el Puente de Chirajara, estos son los contratos de interventoría que han tenido varios, obviamente este contrato del año 94 pero digamos que el último interventor pues ahí está mencionado y vamos a tener un nuevo interventor para el nuevo Puente de Chirajara. Este es de nuevo las interventorías y ahí en último lugar está en proceso de adjudicación, diseño y construcción del viaducto de Chirajara, esa interventoría va a ser de dos mil setecientos millones de pesos.

Había mencionado alguno de los Ponentes, de los citantes, nos estaba hablando del Túnel de Buenavista, este túnel efectivamente tiene una problemática, esta problemática va a ser solucionada con la nueva concesión y va a construirse un túnel adicional con lo cual va a haber túneles de ida y de vuelta, esto reconocemos que es un problema grave de la vía, pero es un problema que estamos en proceso de solucionar. Esta es la nueva concesión, la concesión para el último tercio de la vía que va entre Chirajara y Fundadores, es una 4G de iniciativa privada. Como saben, el concesionario son compañías del Grupo Aval. La inversión por unidad de unidad funcional, bueno, digamos que eso es un detalle, pero el hecho es que se está trabajando en varios frentes en este momento y de hecho ya se tiene en promedio estamos ahí hablando de 25 o 30% de avance de la obra y cuando en este momento teníamos programado apenas 25%.

Había alguna pregunta en el cuestionario sobre el primer tercio, es desafortunado que el primer tercio no tenga trabajo, el peaje que está en el primer tercio, ese peaje es parte de los recursos que tiene el concesionario antes para construir el segundo tercio y ahora para construir el tercer tercio y mantener la vía completa, entonces este primer tercio no tiene recursos y este es un estudio, el último estudio que tenemos de factibilidad de Fonade que decía que necesitábamos uno punto siete billones de inversión en la vía para mejorarla y ponerle doble calzada, esto hasta cierto punto lo vamos a suplir con la Perimetral de Oriente que empata en Cáqueza y pues digamos aliviaría el flujo sobre el primer tercio de la obra.

Estos son los peajes, el valor de los peajes, de los tres peajes Boquerón, Naranjal y Pipiral, ahí están las siete categorías, son peajes de once mil, nueve mil ochocientos, dieciséis mil cien pesos cada uno para vehículos básicos. Este es el Fondo de Nuevas Tecnologías, es un pequeño fondo que se ha utilizado para algunas cosas y estaba como parte del proceso de concesión, pero es un fondo muy pequeño, son diez mil novecientos millones, eso es realmente inútil para la situación que tenemos que afrontar ahora, vamos a tratar de obtener dinero de otros fondos que eran parte de la concesión y lo vamos a mirar un poquito más adelante. Estas son las actas de acuerdo de modificaciones contractuales del contrato del año 94, la más grande es la última que se adicionó, esto es, creo que el 2010 un poquito antes, tal vez 2008, esto es 2008, y esta es la adición que permitió hacer la doble calzada, entonces es una adición pues gigantesca en su momento, dos billones de pesos.

Los valores recaudados por peajes son en valor presente y descontado del año 2008 son un billón ochocientos setenta mil millones de pesos; esta es la cifra que ha recibido el concesionario de los peajes. Adicionalmente a eso ha recibido casi otros dos billones de pesos de vigencias futuras pues que fueron aportes de la Nación, con lo cual las obras que se han hecho en el segundo tercio se han financiado la mitad con peajes, la otra mitad con aportes de la Nación y esto sobre una carretera existente. Yo les hago mención a esto porque es importante que nosotros tengamos en consideración que los peajes solo pagan una fracción de lo que cuesta hacer y mantener una carretera, no hay ningún lugar en el mundo, han hablado de las carreteras aun con el tráfico más gigantesco que existen, así por ejemplo en México hay una pequeña autopista que casi se puede mantener con el recaudo de los peajes, pero el hecho es que con los peajes uno financia apenas dependiendo de la situación de la carretera y dependiendo de las obras apenas 10, 20% de lo que cuesta hacer y operar una carretera.

Es importante que no crean que cuando están pagando un peaje están pagando por la carretera completa porque desafortunadamente no es verdad y los peajes sin embargo son esenciales para la financiación de estas obras 4G. Los peajes por eso hay que mantenerlos, los peajes son un medio de financiación justo y equitativo porque el que usa la carretera paga por la carretera y esto es lo que es normal, lógico y de sentido común, que hay muchas cosas que se pueden hacer sobre los peajes; seguramente se puede hacer peajes más precisos, peajes en los que se pague solo por kilómetros recorridos, seguramente las motos tienen que empezar a pagar peajes porque utilizan la vía, se benefician de ella y sin embargo en este momento no cancelan peaje, pero el tema de los peajes digamos dejémoslo para otra ocasión.

Ahora tenemos el tema de Chirajara, tenemos el tema del puente, evidentemente el puente se ha caído por un error en el diseño y un horror del concesionario, es un hecho muy desafortunado, ha habido muchos puentes que se han hecho correctamente, ha habido muchos túneles que se han hecho sin contratiempos, pero esto digamos que es una especie de casualidad perversa, ya cuando la concesión se va a terminar lo último que tiene que hacer la concesión que es el puente de Chirajara se cae el puente de Chirajara, el puente está mal hecho y es una culpa del concesionario, el concesionario está dispuesto a responder y digamos la discusión que tenemos con el concesionario es qué tanto va a pagar por los prejuicios que ocasionó la caída del puente. Por ahora, lo que hemos hecho es empezar un proceso sancionatorio, el proceso revuelve la multa por el retraso con los prejuicios que se ocasionan, con la falta de inversión en gastos operativos y gastos de mantenimiento del pedazo de la vía que no se puede usar por la falta del puente. Lo que tenemos ahora al contratista son, por un lado, la multa, que son diez millones de pesos diarios por el retraso, el retraso puede empezar o el primero de enero del 2018 o en junio del 2018, tenemos una discusión sobre eso, pero a partir de eso el concesionario tiene un retraso en la entrega del puente, que era la última unidad funcional de la concesión.

Y digamos lo que estamos en este momento en seguimiento en el proceso sancionatorio suma en total ciento cincuenta y seis mil millones de pesos, que incluye obviamente el valor del puente. El concesionario se ha comprometido obviamente a reconstruir el puente, a asumir los costos y, bueno, tenemos una discusión sobre los prejuicios que el concesionario va a reconocer. Tenemos el problema del puente de La Caridad, que alguno de los participantes también mencionó; el puente de La Caridad efectivamente necesita un trabajo, el trabajo lo va a hacer el Invías y se espera que la interventoría la adjudique el 9 de octubre de 2018, esto ya está todo planeado y financiado.

Finalmente, tenemos las inversiones; el Gobierno nacional ha hecho cuantiosas inversiones en esta carretera para tratar de parar los derrumbes, estos son apenas unos ejemplos de los gastos que ha hecho, pero estamos hablando de, bueno, estos cuatrocientos mil millones que sí venían con la concesión, veintiocho mil millones adicionales que puso el Gobierno nacional y tenemos este resumen de los puntos de intervención prioritaria, suman cien mil millones de pesos. Tenemos un fondo para contingencia en la construcción de los túneles que se quedó como parte de la concesión, es un fondo de cien mil millones de pesos, fondo de contingencia. Vamos a pedir autorización al Ministerio de Hacienda para utilizar esos recursos para resolver los puntos que se han identificado como inestables, esto son obras que hará el Gobierno nacional y digamos que estamos trabajando sobre este tema para resolverlo, creo

que eso pues es realmente el objetivo y el sentido el debate.

Estos son los ejemplos de los deslizamientos, pueden ver que no es cualquier cosa, es la montaña completa cayéndose, entonces no es algo que se puede pues realmente ni prevenir ni solucionar de una manera fácil. Sería fantástico pensar que uno puede evitar estos fenómenos con solo el deseo. Miren estas caídas que han visto en la presentación original, miren el tamaño de estas rocas, más grande dos veces la tractomula; el famoso kilómetro 64, muy desafortunado, que la caída haya sido exactamente donde se acaba el túnel falso, pero digamos que así sucedió, entonces lo que hay que hacer en adelante es asumirlo, seguramente extender la longitud del túnel falso. Más deslizamientos, entonces las emergencias no han sido cualquier cosa; estas son las fatalidades que ha habido, los accidentes, son doce muertos en estos últimos meses. Gracias, bueno, muy amables, muchas gracias, entonces espero haber resuelto algunas de las dudas y por supuesto en la Agencia Nacional de Infraestructura estamos a sus órdenes para trabajar los temas en mayor detalle. Muchas gracias.

Presidente:

A usted, doctor Klein. Le rogamos que no se retire del recinto porque posterior a las intervenciones del Gobierno vendrán las intervenciones de los Representantes. En el orden del uso de la palabra, el doctor Juan Esteban Gil Chavarría, Director de Invías, el uso de la palabra por quince minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan Esteban Gil Chavarría, Director General del Instituto Nacional de Vías, Invías:

Bueno, muy buenas tardes a la Mesa Principal, a los honorables Representantes, los compañeros de Gobierno de las diferentes entidades territoriales de orden nacional, departamental y municipal y a toda la ciudadanía en general interesada en este grave problema que estamos viviendo en este momento sobre la carretera Bogotá-Villavicencio.

Como bien saben, el Instituto Nacional de Vías es el encargado de la infraestructura de transporte en todos sus modos, pero a cargo de la Nación; este corredor Bogotá-Villavicencio principalmente es atendido a través de la Agencia Nacional de Infraestructura por medio del concesionario que ustedes ya conocen y que ahorita tendremos la oportunidad de escuchar, pero es muy importante la participación del Instituto en este proceso ya que tenemos adicionalmente inversiones en este corredor y tenemos este tramo Bogotá-Villavicencio como la puerta de entrada hacia los Llanos Orientales y en esta región es necesario realizar unas inversiones y comentarles a ustedes acerca de unas inversiones que se están llevando a cabo y las necesidades que tenemos para continuar avanzando en este proyecto.

Adicionalmente, también para comentarles que no solo esta vía en este momento en el país está sometida a las inclemencias de la ola invernal; en este momento en el país tenemos más de diez corredores que se están tratando por obra pública en donde tenemos afectaciones como la vía entre Don Matías y Caucasia, donde tenemos pérdidas de banca, tenemos puentes perdidos; o en la vía entre Altamira y Florencia, donde hace más de cuatro meses, como lo comentaba ahorita el Representante, tenemos la vía cerrada y con paso restringido a media operación y a una sola calzada; tenemos también en la vía Quibdó problemas de restricción de tráfico, y así como este tenemos una serie de corredores en los que actualmente tenemos muchas afectaciones por la ola invernal que son atendidas a través del Instituto Nacional de Vías y que efectivamente requerimos de la solución de fondo. Dirán ustedes que por qué les estoy comentando esto. Porque quiero aprovechar el escenario para no solo comentarles lo que el Instituto Nacional de Vías está haciendo en este corredor Bogotá-Villavicencio, especialmente en la vía alterna, sino para pedirles a ustedes de manera encarecida que velen por los recursos que el Instituto Nacional de Vías y Planeación necesita para las diferentes regiones en los diferentes proyectos y en las diferentes carreteras de orden nacional que en este momento se están viendo afectadas y que no cuentan con presupuesto para atender.

En este momento ni para la vigencia de este año ni para la vigencia del año entrante tenemos recursos para atender a emergencias y menos entonces para prevenir, porque como bien lo hemos visto acá, necesitamos entrar en la cultura de la prevención de desastres y no tenemos recursos suficientes en el presupuesto de inversión del Instituto Nacional de Vías para atender estas carreteras ni para terminar proyectos tan importantes como lo es el cruce de la cordillera Central o del Puente Pumarejo. Entonces ante ese escenario es muy importante que ustedes desde esta Comisión velen por sus diferentes regiones y nos acompañen en el momento de aprobación del presupuesto para que introduzca los recursos necesarios para no solo la Red Terciaria, que no tenemos con qué atenderla. Ustedes bien saben que tenemos cuatro mil millones de pesos para atender la Red Terciaria el año entrante; con eso no podemos hacer absolutamente nada.

Tenemos menos de doscientos mil millones de pesos para atender 10.000 kilómetros de carretera que tenemos a cargo de la Nación a nivel de mantenimiento; con eso no garantizamos el mantenimiento de la Red Primaria, pero es por ello que ustedes les pido encarecidamente a los honorables Representantes, necesitamos de su apoyo para que en la aprobación del proyecto de presupuesto introduzcan los recursos necesarios para mantener vías tan importantes como ahorita las que hablaban los Representantes,

como la vía la Transversal del Carare o la vía entre San Vicente-Puerto Rico-Florencia-San José de Fragua, es una vía que la hemos venido interviniendo, pero nos falta más de 20 kilómetros para recuperar su pavimentación y contamos en este momento con ochocientos millones de pesos para el mantenimiento, que es una buena noticia digamos para la región tan siquiera sostener un poco, pero con las condiciones invernales vuelve y se nos deteriora.

Entonces ante esas diferentes circunstancias, el Instituto Nacional de Vías, afrontando ese gran problema de no tener los recursos, está saliendo adelante y viendo esto como una oportunidad y estructurando una serie de programas para prevención de emergencias, una serie de programas para terminar las pavimentaciones en los corredores principales de la Red Nacional de Carreteras y estructurando los programas para mantener y mejorar la Red Terciaria de nuestro país. Les hablo de todo esto porque ahorita cuando muchos de nuestros Representantes tuvieron la oportunidad de conversar pues preguntaron por muchos de sus corredores de los cuales tienen interés ya que no es frecuente que nosotros estemos en esta Comisión, pero el Instituto Nacional de Vías está de puertas abiertas para escucharlos a ustedes y es por esto que aprovecho esta oportunidad para manifestarles esa crítica situación presupuestal que en este momento está pasando el Instituto.

Hablando puntualmente de la vía Bogotá-Villavicencio, es importante mencionar que el Instituto Nacional de Vías está *ad portas* de adjudicar el contrato del puente de La Caridad, aproximadamente a finales. Este es un puente de doscientos cincuenta y tres metros que ha tenido un movimiento horizontal de sus placas, tiene un problema de erosión en los estribos y con una inversión aproximadamente de dieciséis mil millones de pesos entre obra e interventoría, garantizaremos la rehabilitación del puente en trabajos que adelantaremos durante el año entrante. Lo mismo para la vía alterna entre Pipiral y Villavicencio; ustedes saben que esta es la vía que estamos utilizando para el tránsito de motos y tractomulas que tienen ciertas condiciones especiales y esta vía la tenemos muy perdida por causa también de la misma ola invernal, aproximadamente para el mes, para finales de octubre, principios de noviembre se adjudicará el contrato de obra e interventoría respectivamente por el orden de tres mil quinientos millones de pesos, con el cual garantizaremos la intervención en Servitá y en algunos otros puntos críticos de este corredor, para garantizar que efectivamente opere como una vía alterna, lo cual es pues necesario entre el sector de Pipiral y Villavicencio.

Ahorita comentaban acerca de otro corredor entre Altamira y Florencia, en el sector de Puente Lagos. Pues desafortunadamente en este momento estamos terminando de invertir cuatro mil

quinientos millones de pesos para la recuperación como tal del punto crítico, pero no contamos, y digo desafortunadamente porque no contamos con los seis mil millones de pesos que nos hacen falta para construir la solución definitiva y no es darle un paso transitorio, sino dar la solución definitiva al sector de Puente Lagos con un puente que nos cuesta alrededor de seis mil millones de pesos. Entonces llegar a los Llanos es importante, es importante tener nuestras vías alternas, no solo la del Sisga, la vía del Cusiana, la vía de Belén-La Cabuya, es importante garantizar también la penetración hacia las diferentes zonas de los Llanos Orientales, terminar la recuperación de la vía entre Tame y Arauca, continuar de Puente Arimena hacia la altillanura, digamos hacia la zona El Viento, hacia Cumaribo, que puntualmente por ejemplo en ese corredor estamos avanzando con la FDN para estructurar una iniciativa de inversión por obra pública en donde tendremos un proyecto piloto para buscar ingresos alternativos para avanzar en la pavimentación hacia ese corredor.

Lo mismo en la vía pues ya llegamos hacia San Vicente del Caguán desde Fuente de Oro. Tenemos que avanzar de Fuente de Oro hacia Calamar, lo mismo en la vía de Granada a San Juan de Arama, Mesetas, tenemos que continuar avanzando hacia La Uribe, Meta, pero todo esto se hace es con presupuesto y es lo que hoy no contamos en el Instituto Nacional de Vías y es por ello que necesitamos. Tenemos proyectos estructurados, estamos estructurando un programa muy ambicioso para garantizar la pavimentación de estos corredores y la terminación de estos corredores, que se vienen ejecutando hace más de veinte años, pero solo el alcance lo va a determinar la capacidad económica y presupuestal que tengamos en el Instituto para poder afrontarlos. Estamos priorizando en estos sitios críticos, estamos priorizando en atención en este momento de manera desafortunada en atención de emergencias y no en prevención, pero tenemos que volcar esta adecuación y garantizar recursos también para la prevención.

Esto específicamente era lo que tenía para decirles con referencia digamos al Instituto Nacional de Vías. Yo creo que la presentación se concentra principalmente en todo lo que el doctor Luis y las demás personas del equipo de Gobierno han explicado y si tienen alguna inquietud con referencia al Instituto Nacional de Vías que no haya sido resuelta en el cuestionario de ustedes, pues estamos de puertas abiertas allá o acá; ahorita podríamos hablar con algunos de los que estén interesados en alguna información adicional. Muchas gracias a todos.

Presidente:

A usted, doctor Juan Esteban. En su orden, entonces vamos a escuchar al doctor Manuel Felipe Gutiérrez, Viceministro de Infraestructura, en representación del Ministerio de Transporte. Les ruego a los delegados del Gobierno que han

intervenido no ausentarse del recinto porque vendrá la intervención de los Representantes para que se despejen las dudas. Adelante, doctor Gutiérrez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Viceministro de Infraestructura del Ministerio de Transporte:

Muchas gracias, señor Presidente. Un saludo a todos los Representantes, a los invitados, a las personas que nos acompañan hoy. La primera cosa sea decir que la presentación del Representante Alejandro Vega es bastante buena; la investigación fue muy seria y pues eso denota claramente un compromiso con la región. Muchas de las cosas que dijo son verdad y acá no las vamos a negar. Encontramos un panorama preocupante, esta es una vía que en inversión tiene previsto cerca de ocho billones de pesos, 85 kilómetros, cerca de cien mil millones de pesos por kilómetro. Ahora bien, es una de las mejores vías del país con problemas, pero es una de las mejores vías del país. Las especificaciones técnicas que ustedes encuentran en esta vía no las encuentran en ninguna otra parte del país, eso hay que decirlo, pero tenemos unas quejas de la comunidad que son legítimas y en esto tenemos que ser claros. ¿Por qué son legítimas? Nosotros encontramos varias razones, pero la más importante es que no les ponía la cara el Gobierno anterior y pues no es la idea usar espejo retrovisor, pero no se había reunido con la comunidad. Nosotros fuimos a entender qué era lo que estaba pasando; la primera cosa que hicimos fue ir al kilómetro 64 + 200, allá nos reunimos con el Representante, con el Alcalde, con la Gobernadora, hemos ido varias veces a Villavicencio y si hay algo que es cierto, es que tenemos una serie de problemas que tenemos que afrontar, esa es la primera cosa.

La segunda cosa, ¿cómo lo estamos afrontando? Creamos unas veedurías, Ayer fuimos a Villavicencio varios de los que están acá citados, pues más bien invitados, participaron, participaron los dolientes del proyecto, las personas afectadas porque el corredor no funciona de manera adecuada. Les doy un ejemplo, ayer estuvimos con la Cámara de Comercio Villavicencio, ayer estuvimos con Fenalco, ayer estuvimos con Cotelco, estuvimos con la Gobernación, estuvimos con la Alcaldía, era un auditorio de cerca de cuarenta personas que estaba absolutamente lleno y esta era la veeduría. Nosotros no vamos a formar parte de la veeduría porque la idea es que sea independiente; el concesionario tampoco va a formar parte de la veeduría. ¿Qué es lo que queremos? Que los proyectos se ejecuten de cara a la comunidad, de cara a los dolientes, que haya un seguimiento real. Los informes de la interventoría, les cuento, vamos a tener tres aspectos: ambiental, un tema de riesgo y un tema naturalmente de infraestructura, van a ser públicos porque queremos que este proyecto

se ejecute de cara a la comunidad, así debe ser y eso lo vamos a replicar en todo el país.

Como lo han dicho acá, yo nací en Villavicencio, mi familia está allá, yo soy un asiduo visitante del Llano y conozco bien la problemática porque me ha tocado desde que tengo uso de razón, esto no es nuevo. ¿Qué sí ha pasado? Se ha agravado el riesgo; Representante, ¿por qué se ha agravado? En buena parte por la deforestación. La deforestación ha generado un panorama bastante complejo porque ha habido erosión. Si ustedes van a la vía hoy, ustedes van a encontrar que desde Cáqueza en adelante nos encontramos con el río Negro y el río Negro en una parte está a la izquierda el corredor vial, está a la derecha del río Negro en el sentido de Bogotá-Villavicencio y en otra parte está a la izquierda. ¿Qué ocurre? Si usted ve al otro lado de la montaña donde ya no hay corredor vial, donde está por fuera del corredor vial, también hay derrumbes y derrumbes muy graves; tenemos un problema de erosión muy complejo y tenemos que afrontarlo. Estamos frente a un problema ambiental que es real; eso no implica que el concesionario no tenga que cumplir con sus obligaciones, por supuesto que lo tiene que hacer y para eso estamos nosotros, para obligarlos a cumplir el contrato; eso es una cosa. Pero la otra cosa es que tenemos que afrontar el problema de una forma integral, es que acá se generaron avalanchas; la vida de muchas personas ha estado en riesgo y ni siquiera están en el corredor concesionado, están por fuera; ese es un tema que tenemos que afrontar.

Otro tema que tenemos que afrontar, que es una realidad y en la que necesitamos ayuda de todos, se han hecho construcciones ni siquiera al lado de la vía, trescientos, cuatrocientos, quinientos metros arriba, sin licencia, sin cumplir con la normatividad; eso naturalmente agrava los factores de riesgo. Esta es una vía donde siempre ha habido avalanchas, tenemos que manejarlas, claro, siempre ha habido rumbes, sí, pero se ha agravado y eso es una realidad. ¿Qué nos ocurrió el 26 de agosto, que fue una fecha fatídica? Fue el peor aguacero en cuatro décadas; ¿qué fue lo que demostró? La vulnerabilidad del corredor; ¿qué estamos haciendo nosotros? Identificando cuáles son las obligaciones del concesionario, cuáles son las obligaciones que no son del concesionario. Se removieron treinta mil metros cúbicos entre piedra, entre barro, palos que afectaron el corredor. Ayer fuimos con la Ministra a recorrer el corredor y nos encontramos con un operador de una máquina que había puesto su vida en riesgo porque estuvo atrapado cuatro horas en la mitad de la avalancha en la máquina y no podía salir. Este es el tipo de circunstancias que estamos viendo allá. Desafortunadamente esto está ocurriendo y desafortunadamente está ocurriendo en la vía que va al lugar en el que yo nací como a los cinco días de haberme posesionado, pero ese es el trabajo.

¿Qué encontramos acá adicional? Usted me preguntaba, Representante, que por qué habían

dicho que existía una multa contra Coviandes de diez millones de pesos diarios. Le respondo: No sé, no sé cuál es el sustento porque no existe, no hay en este momento una multa en firme contra Coviandes, no existe. ¿Qué encontramos? Encontramos una entidad que es la ANI, que se demora seiscientos días en sancionar a un contratista, seiscientos días. Ustedes que conocen las entidades públicas bien saben que una multa se puede tardar tres o cuatro meses, no veinte. Esas situaciones las encontramos, esas situaciones las estamos atacando, pero llevamos un mes en el Gobierno, no llevamos más. Estamos adoptando medidas para agilizar los procesos. ¿Qué estamos haciendo frente a la caída del puente Chirajara?

Como bien lo dijo el Director de la ANI, y en esto tenemos que ser muy francos, en este momento si no se hace una modificación al contrato de concesión, el puente no va a poder ser construido por una razón muy sencilla: Se vence el siguiente año y necesitan cerca de dos años para construir el puente. Esa solución la plantearon desde hace cerca de seis meses. Alberto, corrígeme. Por ahí más o menos el Director de la concesión, y simplemente fue negada sin plantear soluciones. Nosotros llegamos y encontramos el problema, instalamos mesas para esto y esperamos la siguiente semana ya tener una solución.

Aclaro: El concesionario tendrá que reponer el puente a su costa, no a costa del Estado colombiano; aparte de eso, nosotros le exigiremos el pago de los perjuicios, y soy abierto, por lo menos son sesenta mil millones de pesos lo que nosotros estimamos. Si ellos no lo reconocen, los vamos a demandar, porque eso es lo que hay que hacer, eso es lo que hay que hacer. Entonces no les voy a decir todo es culpa del concesionario. No es honesto, no es real y es facilista, es un tema más complejo, para eso organizamos las mesas ayer, para eso nos sentamos ayer con la comunidad a ver de qué manera atacamos esto con documentos técnicos, con estudios serios no solamente hechos por el Estado; va a participar la Sociedad de Ingenieros del Meta, que ayer estaba invitada y nos dijo queremos participar, queremos hacer un estudio. Bienvenido. Pero más allá de eso, los estudios van a ser públicos para que todos los puedan conocer, todos los puedan criticar, porque el debate debe ser público; no tenemos nada que esconder, debe ser transparente, así debe funcionar y en eso estamos.

Un tema adicional, ya saliendo de la discusión de Bogotá-Villavicencio, nos preguntaban por dos obras alternas, dos vías alternas: La del Sisga, que tiene 334 kilómetros, y la de Pajarito, que tiene 560 kilómetros. Son las dos únicas vías que existen, sí, es una realidad. La del Sisga no está en las mejores condiciones, sí, es verdad. ¿Por qué razón no está en las mejores condiciones? Porque está en etapa de construcción; ustedes bien saben que esta vía se construyó cuando ocurrió la tragedia de Quebradablanca, eso fue hace 30 o 40

años, tiene una cantidad de túneles, es una vía que es bastante interesante desde el punto de vista de ingeniería. Ahora bien, se adjudicó el contrato y en este momento está en etapa de construcción, no se ha recuperado, no está en condiciones óptimas; tan no está en condiciones óptimas que cuando hicimos el plan decidimos que por ahí no debían transitar los camiones, sino por la vía Pajarito, que es aún más larga. Les cuento: Yo he recorrido las dos porque soy de la zona, sé lo dispendioso que es, la vía Pajarito tampoco está en las mejores condiciones, es verdad, y es aún más grave lo que encontramos en vías terciarias, no tenemos plata, estamos desfinanciados, es verdad. ¿Qué tenemos que hacer? Encontrar fuentes alternativas, necesitamos que ustedes, honorables Representantes, nos ayuden a conseguir recursos del presupuesto nacional, ya los hemos pedido, pero en este momento lo que les presentaba el director del Invías es una realidad, nos dejaron el presupuesto desfinanciado para el siguiente año para vías terciarias; no sé si era o no era una prioridad, pero no tiene plata, tenemos que moverlo.

Otra queja que oí que es supremamente legítima y fue una molestia porque eso ya dependía de mi Viceministerio: los OCAD. ¿Qué estaba pasando? Nos presentaron, no recuerdo la cifra, pero más o menos la proporción es esta: por cada cincuenta proyectos que nos presentaban, nos aprobaban cinco, por falta de estudios, por falta de detalles, entonces devolvíamos todo. Encontramos dos cosas: la primera, las renuentes quejas, y todos acá seguramente lo han oído, que los funcionarios del Ministerio de Transporte devolvían las cosas por temas accesorios. ¿Qué hicimos nosotros? Encontramos un Viceministerio que no era técnico y lo estamos volviendo técnico; eso implicó que el equipo de regalías, que era de treinta y cuatro personas. De esas treinta y cuatro hicimos un listado de cuáles eran realmente técnicas, nos dio la mitad y la otra mitad pues vamos a cambiar en un concurso público que hicimos con las principales universidades del país, porque así debe ser y en eso estamos porque queremos que sea técnico.

Ahora, y esto seguramente ustedes se lo han oído a la Directora de Planeación, para ayudar en la estructuración adecuada de los proyectos, vamos a hacer uso de Fonade, y Fonade va a estructurar los proyectos de forma adecuada para cumplir con los requisitos del acto legislativo. De esa manera destrabamos los recursos del OCAD que están destinados para transporte. Todos tienen necesidades, todos los departamentos del país tienen necesidades; tenemos muchos recursos congelados en OCAD y necesitamos destrabarlos; eso es una realidad, en eso estamos trabajando, en eso estamos trabajando porque es la única forma de poder hacerlo a la luz de la normatividad vigente.

Y un último punto que quiero tratar, bueno, dos puntos: El primero, nos hablaban de la vía

Puerto Carreño; la vía Puerto Carreño para nosotros y para el Presidente Iván Duque eso es una prioridad, es absolutamente una prioridad la vía Puerto Carreño-Buenaventura; nos estamos reuniendo casi semanalmente para trabajar en este proyecto, pero les digo una cosa: Tiene un túnel de cuarenta kilómetros, tenemos que estructurarlo bien y eso es un pilar de este Gobierno, estructurar los proyectos bien, ¿por qué nos ha generado la experiencia? Que la mala estructuración genera retrasos y genera sobrecostos. Ejemplo, el túnel de La Línea, así al doctor del Invías no le guste mucho el comentario, pero es verdad, tenemos retrasos y tenemos sobrecostos. Tenemos que estructurar de una manera adecuada los proyectos; vamos a hacer un túnel de 40 kilómetros férreo, hay que hacer una inversión.

Por último, me hablan de priorizar Ruta del Sol 1. Lo estamos haciendo; la siguiente semana tenemos socialización con el concesionario, con la comunidad para ver de qué manera nos dejan instalar el peaje de Guaduas, que permite desarrollar el proyecto, y el otro, Perimetral de Oriente, es un tema bien complejo en el que estamos trabajando, buscando soluciones; desafortunadamente, tenemos unos problemas ambientales muy complejos que tenemos que encontrar, sí o sí, una salida. Eso es, señor Presidente. Muchas gracias.

Presidente:

A usted, doctor Gutiérrez. Entonces en el uso la palabra ahora el doctor Alberto Mariño Samper, Gerente de Coviandes. Tiene el uso de la palabra por diez minutos ¿o requiere los quince? Está citado, está en la lista de los citados al debate de hoy. Para una moción de orden la doctora Ángela Robledo.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Aquí hemos estado escuchando desde tempranísimo, señor Presidente. Me parece muy interesante el esquema, la tarea; esto es prioritario para el país, pero yo pediría con todo cariño que nos aclaren cómo es la metodología de los otros debates. En la que estuvimos sobre San Andrés hubo una metodología distinta, pudimos participar en su momento y luego se abrió la posibilidad, primero los funcionarios y luego a quienes venían como invitados suyos. Hoy yo no he entendido muy bien cómo ha sido la metodología, se habló para audiencia pública, intervinieron la cantidad de organizaciones que vienen con todo derecho a poner su voz y su alerta. Yo sí me pregunto cuál es la condición en la que viene el Director de Coviandes, que, entre otras, aquí no se ha nombrado a Luis Carlos Sarmiento para nada y es el gran responsable de esto

Entonces quiero saber en qué condición viene él, si al ser citado pierde su condición porque cuando se oye a personas que no son funcionarios

públicos se abre sesión informal, es lo que yo conozco de la Ley 5ª, pero usted, señora Secretaria, nos lo puede aclarar. Y lo otro, más adelante para que hagamos una reflexión sobre las metodologías de estos debates porque no nos queda tiempo. Gracias, señor Presidente.

Presidente:

Doctora Ángela, al inicio del debate se estableció la metodología para el día de hoy. Se dijo que se iba a escuchar primero a los Congresistas citantes, como se hizo; posteriormente se iba a conceder la palabra a los invitados que están aquí, que fueron los que participaron, Gobernadores y Representantes. Eso se explicó desde temprano, antes de iniciar.

Posteriormente se decretó sesión informal para escuchar al Presidente de la Asociación de Camioneros y a una líder de una regional que no estaba invitada y posteriormente se iba a escuchar a los citados y en este caso según la Proposición están citados el Presidente de la ANI, el Director de Invías, la Ministra de Transporte –en este caso su delegado–, el Gerente de Coviandes, Gerente de Coviandina, Interventores Consorcio Intersectorial Concesiones y el Representante Legal del Consorcio Metroandina. De esa manera fue aprobada la proposición con la cual estamos dándole marco a este debate y de esa manera se ha leído el orden de los citados y de los invitados.

Posterior a la intervención de los citados vendrá la intervención de los Representantes, que de hecho ya están organizando la lista. El uso de la palabra para la doctora Ángela por favor.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Ángela María Robledo Gómez.

Pido con todo respeto que me lean el fragmento de la Ley 5ª que señala en qué condición vienen ellos, si como funcionarios públicos así tengan este contrato de concesión.

Presidente:

Para una moción de orden, el doctor Harry González. Sonido para el doctor Harry González.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Harry Giovanni González García:

Una moción de orden en el sentido pues no entiendo qué logramos con esto, digamos estamos es fracturando un debate que venía muy bien. Aquí lo que se trata es de escuchar al señor que es el principal responsable de esa vía. Mientras la Secretaría busca el artículo, el inciso, lo que quiere escuchar la Representante, yo creo que se trata es de escucharlo a él, es decir, escuchémoslo, está citado, así se aprobó por esta Célula Legislativa. Igual, las decisiones que toma la Célula hay que cumplirlas; ellos están citados a este debate. Yo respetuosamente le pediría démosle continuidad y no nos quedemos aquí en punto muerto. Allá en el

Llano y en el Caquetá hay miles de personas que quieren escuchar al concesionario de esta vía.

Presidente:

Doctor González. Doctora Ángela, para una moción de orden.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Precisamente, Representante Harry, porque me interesa este debate estoy aquí desde que inició la intervención de los citantes y he escuchado a quienes han venido a poner la denuncia y a mí también me interesa muchísimo escuchar qué va a decir quien tiene esta responsabilidad en esta tragedia, en esta catástrofe, a mí me interesa también. Solamente quería conocer la naturaleza en la que intervienen simplemente; pero si eso enreda, no hay problema. Sigamos adelante.

Presidente:

De todas maneras, aquí hay que dar garantías. Sí, la doctora Ángela Robledo, okey, retira entonces su moción de orden. Continuamos escuchando al Gerente de Coviandes, doctor Alberto Mariño Samper. ¿Quince minutos? Tiene quince minutos para el uso de la palabra.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Alberto Mariño Samper, Gerente de Coviandes:

Muy buenas tardes a todos. Voy a tratar de ser lo más breve posible. En primer lugar, quiero reiterar aquí públicamente lo que como representante legal de la concesionaria he dicho ante los medios de comunicación, he dicho en distintos artículos de prensa y hemos oficializado desde el primer momento a la Agencia Nacional de Infraestructura. Desde que tuvimos el desafortunado incidente del puente Chirajara, hemos manifestado que vamos a honrar el contrato, que nosotros vamos a reconstruir el puente y que el Estado colombiano no tiene que poner un solo peso. También hemos reiterado que reconoceremos a la ANI los perjuicios directos que se le puedan haber ocasionado con la caída del puente.

¿En qué está? Porque no se ha dicho, pero sí me interesa contar cuál es la situación. Nosotros adelantamos una licitación privada internacional, estamos prácticamente *ad portas* de adjudicar el contrato a ese nuevo constructor y estamos ultimando unos muy pequeños detalles con la Agencia Nacional de Infraestructura para que puedan reiniciarse las actividades en el puente de Chirajara, independientemente de que tengamos acuerdos sobre las pretensiones que tiene la ANI frente a las multas a Coviandes y hemos manifestado que dejaríamos eso para la discusión en otro lado, pero que nuestra intención y la de la ANI es iniciar el puente lo antes posible.

Ya pasando al tema principal del debate, lo primero que tengo que reiterar aquí es que el contrato de concesión fija para el concesionario un

alcance específico de obras, fija unas obligaciones y hasta el momento Coviandes las ha honrado. No puede pensarse de ninguna manera que por el hecho de que haya un concesionario en la carretera, este concesionario reemplaza la labor que debe hacer el Estado o la labor que deben desarrollar las corporaciones regionales o los alcaldes o las gobernaciones o las unidades de gestión de riesgo. De ninguna manera. Nosotros tenemos perfectamente acotadas nuestras obligaciones, las hemos cumplido, tenemos unas especificaciones de mantenimiento del corredor vial, tenemos unos requisitos de operación del corredor vial y, vuelvo y repito, unos alcances de las obras.

El concesionario del corredor que ha sido de toda la vida de la carretera entre Bogotá y Villavicencio únicamente construyó entre el kilómetro 0 y Puente Real, no construyó la Variante de Cáqueza y no construyó desde El Tablón a Villavicencio la carretera digamos que ha estado en servicio de tiempo atrás; esa construcción fue íntegramente desarrollada por el Instituto Nacional de Vías para que el concesionario la operara y la mantuviera bajo las especificaciones y obligaciones del contrato de concesión. Hubo sí necesidad de algunas adiciones al contrato nuestro para poder recibir la carretera construida por el Invías. El concesionario tuvo que reconstruir muchas de las obras del Invías y adicionalmente realizó obras en los taludes, pero fueron obras específicas; el contrato regula claramente cómo se deben ejecutar obras complementarias que no estén previstas en el alcance.

En el 2010, cuando se establece la adición de la doble calzada, de la misma manera se fijan unas obligaciones en el alcance al concesionario y se determinan unas obras específicas sobre el corredor que estaba en servicio para que el concesionario las acometiera. Las obras fueron específicas, fueron detalladas, tenían un alcance limitado, ¿por qué? Porque la Nación tenía unos recursos limitados y no podía ceder de forma ilimitada un riesgo al concesionario. Nosotros durante la ejecución de las obras, durante la operación de la carretera, hemos sido fieles cumplidores de la normativa ambiental, hemos cumplido a rajatabla las especificaciones de construcción, no tenemos ninguna sanción en ese sentido, hemos sido supremamente juiciosos y desde el año 2006, sin ser nuestra obligación, comenzamos a lanzar una voz de alerta a las entidades que de alguna manera tenían relación con el corredor Bogotá- Villavicencio. En esa fecha contratamos un estudio, una prospectiva con una firma especializada, Tantecmia, que nos sirvió como uno de los estudios que utilizó la Fundación Natura en un convenio con Coviandes para producir un documento que se denomina El Corredor Ecológico Vial Bogotá-Villavicencio, Espacio de Planificación Territorial. En ese momento, año 2011, Coviandes propuso una estrategia integrada de lo que debería ser el manejo ambiental del corredor vial dada la situación en

todo el corredor, los cultivos que se avizoraban, los campesinos que obviamente tienen su trabajo. Sin embargo, desafortunadamente pues no hubo ninguna respuesta ni de las corporaciones ni de las gobernaciones. Este documento es ampliamente conocido, fue ampliamente divulgado, es un documento de consulta en las universidades del país.

Posteriormente o paralelamente a esto también colaboramos de manera decidida para que Corporinoquia concluyera su Pomca de la cuenca del río Negro. Ese documento fue aprobado en el año 2012; ahí había unas estrategias planteadas de cómo debía desarrollarse la cuenca, cómo debería ser el aporte de cada una de las entidades que teníamos relación con el corredor vial y cuál era la manera más adecuada para involucrar a los campesinos de la región. Entonces nosotros sí hemos, digamos, colaborado de manera sustancial. Sobre la emergencia, porque voy a tratar, hay un cuestionario muy amplio, no lo voy a recorrer, pero sí quiero hacer algunas precisiones. Si bien el concesionario dentro de sus obligaciones no tiene el deber de producir informes técnicos con sus especialistas de todo lo que está pasando en el corredor, sí lo hemos hecho de tiempo atrás; un solo ejemplo, Puente Caridad. Puente Caridad, el concesionario a su costa en el año 2013 le entregó a la ANI un documento para que procedieran a contratar el arreglo de ese puente desde el año 2013. Puedo citar más ejemplos, en el caso del kilómetro 46.

Presidente:

Disculpe, doctor. ¿Quiere la Comisión que declaremos sesión permanente?

Secretaria:

Sí lo quiere, Presidente, por unanimidad de los asistentes.

Presidente:

Continúe por favor.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Alberto Mariño Samper, Gerente de Coviandes:

Muy bien. En el kilómetro 46 el problema no era únicamente los dos túneles falsos; el problema del kilómetro 46 nace donde está o donde está hoy en día La Petite Source, en el área de servicio que era el antiguo peaje de Puente Quetame. Hasta Naranjal son 6 kilómetros de carretera, es la zona más vulnerable de la carretera y nosotros en el año 2011 le hicimos una presentación al Inco de lo que debería ser la solución definitiva de ese sector. La Quebrada Estaquecá presenta avalanchas, fue el primer aviso sobre el corredor sobre avalanchas; hoy en día pues la hemos tenido en Mesa Grande, en Perdices, en otras cuencas que aportan al río Negro, es el sitio en donde el río Negro es más angosto, el cañón es el más angosto; la carretera tiene su punto más bajo al punto tal que avalanchas del río Negro han invadido los túneles falsos y habían invadido la carretera y nosotros

desde esa época planteábamos la necesidad de duplicar el túnel Renacer. Para que ustedes tengan idea, en ese entonces, año 2011, cuando nosotros planteamos esa solución, el costo de esa solución era cien mil millones de pesos, porque no era necesario ejecutar la galería inferior del túnel, no era necesario ejecutar los túneles falsos, no era necesario colocar mallas en ese sector de vía y lamentablemente el entonces Inco no nos escuchó, a pesar de que el Fondo de Adaptación tenía recursos para haber resuelto esos 6 kilómetros de vía de manera definitiva.

Hoy en día un kilómetro de túnel en las condiciones de la cordillera Oriental puede estar costando ciento veinte mil millones de pesos. Sobre el kilómetro 64, sobre el kilómetro 64 también debo hacer la siguiente precisión: El túnel falso actual lo construyó el Instituto Nacional de Vías en el año 2007-2008; ese túnel falso no lo construyó el concesionario, ¿por qué se colocaron mallas sobre el talud de ese túnel falso? Porque en los estudios que hizo el concesionario advirtió que ese túnel falso no está diseñado y no estaba diseñado ni construido para recibir cargas de impacto, entonces por eso fue necesario enmallar ese talud dentro de los recursos limitados que tenía el proyecto y con base en los acuerdos que se hicieron con el entonces Inco. Nosotros no hemos ejecutado una sola obra de emergencia, no hemos ejecutado una sola protección de talud si no ha habido previamente un acuerdo con el Inco o con la ANI por cuanto no es nuestra responsabilidad.

En general, el corredor que se entregó de la carretera entre El Tablón y digamos el kilómetro 76 es un corredor que escasamente va dos metros más allá del pavimento, eso quiere decir que prácticamente todas estas inestabilidades se están produciendo en predios privados. Ha habido referencia también, y tengo que precisarlo, a que los explosivos que se han utilizado en los túneles son los generadores de la desestabilización, pues nada más equivocado que eso. La prueba, creo que el Viceministro lo dijo clarísimo, es si yo cojo el cañón del río Negro desde antes del túnel falso del kilómetro 64 y voy hasta el kilómetro 70, yo puedo observar que los deslizamientos y avalanchas que se están produciendo en la margen derecha del río Negro son de una magnitud mayor a los que estamos viviendo en la margen izquierda donde se localiza la carretera. El río Negro ha tenido represamientos, el río Negro ha producido avalanchas en la parte llana; esos deslizamientos están generando un cambio de curso en el río Negro, que lo están pegando cada vez más a la ladera donde se localiza la carretera.

Otro ejemplo que es fundamental y que se ha hablado aquí, la zona entre Pipiral y Villavicencio por la muy antigua carretera, entiéndase la que atraviesa Servitá, es una carretera que está destruida y el origen de lo que está causando esa destrucción de la carretera está en las cuencas altas de la quebrada Pipiral, Coloradita, Floresta,

Servitá y Quebrada Negra. Nosotros como concesionarios de la vía estamos entregando un estudio que hicimos sobre la necesidad de atender esas cuencas porque se han comenzado a afectar las obras de la nueva calzada. Otro ejemplo que yo podría poner: Nosotros hicimos un estudio sobre el río Negro en la parte desde Puente Real hasta Puente Téllez con nuestros especialistas, nos opusimos de todas las formas para que se siguiera explotando material en el río Negro porque se está afectando la carretera; eso no ha habido poder humano para que cesen esas explotaciones de material.

La posición, y aquí quiero también tal vez para, la posición del kilómetro 58, el kilómetro 58 no es una posición del concesionario, es un estudio que han hecho especialistas del concesionario donde advierten que en el año 2008, antes de que se localizara Pollo Olympico sobre la terraza, no había inestabilidades en ese talud; Pollo Olympico, si ustedes observaron las diapositivas del señor Alcalde de Guayabetal, tiene dos zanjas de coronación pequeñísimas frente a más de 5.000 metros cuadrados de galpones de pollo. Los estudios de nuestros especialistas claramente establecen que ahí ha habido un cambio de uso del suelo, hay un efecto antrópico y debe tomarse rápidamente acciones.

Aquí tal vez un poco para concluir porque después de ustedes tendrán algunas preguntas que con mucho gusto las voy a responder, Túnel de Buenavista. Túnel de Buenavista fue diseñado para que una vez puesto en servicio el primer tubo se construyera muy rápidamente el segundo tubo. El Túnel de Buenavista, si ustedes transitan por la carretera, podrán observar que tiene una sección transversal del orden de un 15 o 20% menos que los túneles nuevos que se están construyendo, se soluciona con el segundo túnel que se está construyendo. Quebradablanca, Quebradablanca es un túnel que fue construido con la emergencia de Quebradablanca hacia los años creo que 70 o 72, el concesionario hizo unos trabajos de emergencia en el túnel de Quebradablanca tal vez no sé si unos ya tres o cuatro años que fue ampliar el túnel, pero esos trabajos de emergencia los hizo el concesionario previo acuerdo con la ANI y el Ministerio de Transporte.

Yo creo que no se trata, quiero finalizar diciendo que ayer, que se instaló la veeduría técnica, nosotros pues estamos muy complacidos con el tema porque es una veeduría técnica, es una veeduría técnica en la cual los actores podrán analizar todos los documentos técnicos que el concesionario ha producido desde hace más de veinte años en procura de la defensa irrestricta del corredor vial Bogotá-Villavicencio y ahí podremos mirar cómo unir la acción de todos los que estamos involucrados en el corredor. A raíz de la emergencia, nosotros hemos juntado a todos nuestros especialistas y estamos preparando un

documento técnico que defina la situación del corredor, que defina una estrategia conjunta en la que se involucren las corporaciones regionales, las gobernaciones, la ANI, concesionario, Invías, Ministerio de Transporte, gobernaciones, unidades de gestión de riesgo, todos los que podamos interactuar de alguna manera, pero es fundamental que tomemos conciencia que el tema ambiental ha cambiado sustancialmente, de ninguna manera, y no creo que ni el Viceministro ni sea la posición de la ANI ni ha sido la posición del Concesionario que hayamos dicho que es que los culpables son los campesinos. Lo que hemos reiterado es que sí hay un cambio de uso del suelo, existe la necesidad de que las corporaciones regionales se incorporen; existe la necesidad de que los alcaldes ejerzan, hagan cumplir la ley, eviten la construcción de viviendas.

Presidente:

Sonido por favor para el doctor.

Continúa con el uso de la palabra el doctor Alberto Mariño Samper, Gerente de Coviandes:

Concluyo, entonces eso me parece que en la veeduría técnica va a ser muy fácil de establecer. Muchas gracias.

Presidente:

A usted, doctor Mariño. Doctor Ricardo Postarini, Gerente de Coviandina.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Ricardo Postarini Herrera, Gerente de Concesionaria Vial Andina (Coviandina):

Buenas tardes. Muy amable, señor Presidente. La Concesionaria Vial Andina es una iniciativa privada totalmente financiada por el concesionario; digamos en este caso el Gobierno no tiene comprometidas vigencias futuras ni tiene ningún tipo de dinero que aportar. Cuenta la concesión va desde Chirajara hasta Fundadores. Tenemos la construcción de siete túneles, que son cerca de 11 kilómetros; tenemos la construcción de cerca de veintidós puentes, que tienen cerca de 5 kilómetros, y el resto es vía a cielo abierto. En la parte de túnel nosotros actualmente estamos construyendo seis túneles, hay uno que ya está terminado de esos seis y el séptimo túnel lo iniciaremos nosotros a comienzos del próximo año, es un túnel de 400 metros y que iniciaremos nosotros el próximo año y mientras tanto estamos trabajando en seis túneles simultáneamente; hay uno que ya vamos a comenzar con todos los sistemas de potencia y de ITS.

Y referente digamos a la zona sobre todo del 64 + 200 en la zona del derrumbe, que digamos se ha venido comentando que de pronto han tenido incidencia las detonaciones que hicimos para la construcción del túnel, esto digamos pueden ver aquí en la gráfica que estamos exponiendo, la línea roja punteada es lo que nos da la norma DIN 4150, que es una norma alemana, es la más exigente en

la construcción de túneles, más exigente que las normas norteamericanas, españolas, francesas, es la más exigente, y como pueden ver en los puntos que están debajo de la línea roja, son los resultados que nos dan los sismógrafos y que nos indican que estamos cumpliendo con toda la normativa. Es lógico digamos que cuando se hace una detonación para tener un avance, pues el ruido se va a escuchar y la gente siente que todo le vibra porque es una adulteración, lógico, con los explosivos y la gente siempre se preocupa. Pero como pueden ver en la gráfica, nosotros estamos cumpliendo con toda la norma totalmente, esto está en el informe que nosotros le estamos enviando al honorable Representante en el cual están todos los datos de todas las voladuras y con todos los resultados que nosotros tenemos.

También digamos a lo que decía el doctor Mariño, a lo que decía el Viceministro de Transporte, digamos si uno baja por esa carretera, pues se va a dar cuenta que los mayores derrumbes están es a la derecha y ahí no hay ninguna construcción de túneles, no, y es donde están mucho más pronunciados en toda esa zona de derrumbes. Entonces yo creo que con esta gráfica más o menos les queda claro la explicación sobre la parte de detonaciones. Muy amables.

Presidente:

Gracias a usted, doctor Postarini. En el turno sigue el doctor Ángel Barrantes Interventores Consorcio Interconcesiones y se prepara el Representante Legal del Consorcio Metroandina, Ingeniero Juan Carlos Vallejo, que sería el último para entonces proceder con la intervención de los honorables Congressistas.

La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Jaime Salcedo, Representante Legal de Consorcio Interconcesiones:

Buenas tardes a todos. Primero quiero hacer una claridad al Presidente de la Comisión, mi nombre es Jaime Salcedo, soy el Representante Legal del Consorcio Interconcesiones; Ángel Barrantes no es el Representante principal del Consorcio como tal. En relación con el tema al cual nos han convocado, considero importante hacer mención a que nuestra interventoría a cargo del Consorcio Interconcesiones inicia en el año 2012 en junio y que previo a nuestro inicio hubo ocho interventorías adicionales para supervisar el contrato de concesión.

Nosotros iniciamos al comienzo del tercer año del adicional número uno, el cual pues contempla la ejecución de las obras de la segunda calzada, que desafortunadamente tuvo la falla del puente de Chirajara y cuya responsabilidad de los diseños y de la construcción misma estaban a cargo del concesionario, quien está respondiendo con su obligación contractual y quien efectuará la construcción de las obras hasta su terminación. Dentro del adicional número uno también se

consideraron algunas obras particulares de ejecución de estabilidad y mejoramiento de condiciones de los taludes y pues se intervinieron cien puntos de atención de estos sitios inestables, haciendo una inversión de cuatrocientos mil millones de pesos; esto muestra, junto con lo que voy a decir a continuación, la condición particular de estabilidad de esta cordillera. También se han efectuado obras en sitios inestables en los tramos 2 y 3, cerca de cincuenta sitios, por valor de ciento veintiocho mil millones de pesos y se continúan efectuando obras en estos sitios en la medida en que vayan apareciendo estos sitios inestables. Esto está regulado por un fallo de un laudo arbitral.

En cuanto a los últimos eventos que se presentaron de inestabilidad el 26 de agosto, nosotros identificamos y presentamos a los honorables Representantes a la Cámara a quienes nos efectuaron algunos cuestionamientos, presentamos veintiséis sitios identificados dentro de los cuales se encuentran los más críticos, que son los del kilómetro 46, el kilómetro 58 y el kilómetro 64. En estos eventos, como siempre, la interventoría ha estado haciendo el acompañamiento continuo, evidenciando la diligencia oportuna por parte del concesionario en la atención de todos estos sitios y en el cargue del material para garantizar la operación en la vía concesionada. En cuanto a la parte de las obras previstas y de las condiciones particulares de cada uno de estos sitios, el concesionario ha manifestado y particularmente también lo hizo en la conformación de la veeduría el día de ayer en Villavicencio, que presentará un informe detallado y una ficha técnica de cada uno de estos sitios proponiendo las soluciones del caso.

Respecto a la condición particular que presentan los puentes y los túneles, se presentan algunos aspectos o algunos sitios importantes que requieren una atención. En el K45, la quebrada Estaquecá, existe un puente, el cual se ha visto afectado por varias avalanchas, la última ha generado hasta la fecha un movimiento de material de 12.000 metros cúbicos; aún no se ha terminado de liberar totalmente la cantidad de material que trajo esa avalancha. En el K64 se presenta el puente Caridad, tiene un desplazamiento de 30 centímetros y pues como lo decía el Representante del Invías, el Director, hay un convenio entre el Invías y la ANI y esas obras están por iniciarse para revisar y corregir lo pertinente para que esta obra mantenga su estabilidad. Otro puente que tiene problemas pues es el K69, el de Susumuco, que es un puente metálico que requiere una reparación particular y un mantenimiento. El concesionario ha presentado una propuesta para ejecutar dichas obras y eso está en proceso de revisión; estos puentes valga la pena hacer la mención que fueron construidos por el Estado, no fueron construidos por el concesionario.

En relación con los túneles, el túnel que reviste importancia para ser atendido y tal como lo mencionó el Presidente de la ANI pues es el túnel de Quebradablanca, que tiene más de cuarenta años de construcción y no cuenta con revestimiento. Eso es en general lo que les puedo decir respecto a las actividades que se desarrollan y el evento que se presentó ahorita el pasado 26.

Presidente:

Muchas gracias, doctor Salcedo. Terminamos con la intervención del Ingeniero Juan Carlos Vallejo. Les agradezco a todos los que han intervenido, por favor no se retiren del recinto toda vez que ahora vendrán las intervenciones de los honorables Representantes y posteriormente las respuestas y las conclusiones por parte de los citantes. Ingeniero Juan Carlos Vallejo, Representante Legal de Metroandina.

La Presidencia concede el uso de la palabra al Ingeniero Juan Carlos Vallejo, Representante Legal del Consorcio Metroandina:

Buenas tardes a todos. Nosotros como Consorcio Metroandina estamos solamente haciendo acompañamiento, supervisión y monitoreo a las obras en construcción que realiza el Concesionario Coviandina, nosotros estamos dedicados única y exclusivamente al monitoreo de la línea frontera de construcción de la Segunda Calzada y la línea que separa a lo que en este momento opera Coviandes. Dentro del formulario que nosotros respondimos para el Congreso pues precisamos obviamente nuestro alcance y donde comentamos que en el momento en que nos sea entregado la operación como tal de la carretera, pues tendremos digamos una función específica y un monitoreo diferente con respecto a los sucesos acontecidos. Creo que el Gerente del Concesionario dio una explicación de lo que estamos construyendo, estamos construyendo veintiún puentes, siete túneles y los reportes pues están especificados ya dentro de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Presidente:

Gracias, doctor Vallejo. Entonces ahora vamos a pasar a las intervenciones de los Honorables Representantes y de Vallejo pasamos a otro Vallejo, doctor Gabriel Jaime Vallejo del Partido Centro Democrático, tiene el uso de la palabra por cinco minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Gabriel Jaime Vallejo Chujfi:

Gracias, Presidente, no creo que necesite tanto tiempo, agradecerle a los funcionarios del Gobierno que hacen presencia a este importante debate citado por nuestro compañero Alejandro, al cual le agradezco, yo tengo que confesar que me siento orgulloso de hacer parte de un Congreso que empieza a visibilizar los problemas

de las diferentes regiones del país, agradecerles entonces a los funcionarios del Gobierno que entre otras cosas quiero también pedirles excusas porque ayer pese a que fueron citados el Ministro de Comercio, la Ministra de Telecomunicaciones y otros funcionarios, el Director y el Presidente de la ANI a la Plenaria de la Cámara, ni siquiera pudieron intervenir.

Hay que decir que aquí hay un Gobierno comprometido con Colombia y que les está dando la cara a los colombianos porque es que el problema de esta vía no es un problema del Gobierno del Presidente Iván Duque, aquí la sensación que a uno le deja es que pasaron ocho años del Gobierno de Santos y no pasó absolutamente nada, la gran pregunta que me hago como Congresista y es parte del cuestionamiento, es que algo estamos haciendo mal en el tema de infraestructura, no puede ser que parte de los corredores viales de este país por donde uno levanta la cobija salen problemas, entonces cuando uno va al corredor vial que comunica la vía al mar tenemos problemas, cuando uno levanta el corredor vial hacia la costa Atlántica salen escándalos de corrupción, cuando uno va de los corredores viales hacia el sur del país no pasa absolutamente nada.

Yo creo que aquí la reflexión que tenemos que hacer como Congreso de la República es que las políticas públicas en materia de infraestructura han sido, me atrevería a decirlo, un fracaso, no puede ser que este país siga teniendo un atraso tan grande en materia de infraestructura y aquí no siga pasando nada. Yo le recuerdo al país que el Presidente Santos anunció como la gran revolución las famosas vías las 4G y aquí no hay ni vías, ni hay 4G y gran parte está en los problemas de tribunales de arbitramento.

Yo creo que, y en esto hay que decirlo, me solidarizo con los hermanos llaneros, a uno le preocupa que la despensa agrícola de este país porque hay que decir que los Llanos Orientales prácticamente son los que nos van a dar la seguridad alimentaria en los próximos años, hoy no tengan una vía adecuada que conecte con el interior de Colombia. Es un reto para la ingeniería local, es un reto para la ingeniería colombiana pero aquí no pueden seguir pasando los años y los colombianos viendo cómo los problemas y los proyectos de infraestructura se nos derrumban, se nos toca demoler puentes por problemas de diseño, es parte del llamado que yo quiero hacer señores compañeros de la Cámara de la Comisión Primera, nuevamente agradecerles a los diferentes ciudadanos, gremios, Alcaldes que hacen presencia en esta Comisión, yo sé que no es fácil desplazarse a Bogotá para que visibilicemos los problemas de Colombia, pero este es el Congreso que están esperando los colombianos porque es que aquí necesitamos evidenciar lo que pasa en todo el territorio nacional, parte del problema

de competitividad de este país es que los costos logísticos no nos permiten tener un desarrollo adecuado, económico y la generación de empleo formal. Nosotros los colombianos tenemos que entender que mientras no tengamos vías de infraestructura adecuada difícilmente este país podría crecer económicamente y poder generar el empleo formal que hoy reclaman los colombianos, yo creo que aquí todos, Congreso de la República, Gobierno nacional, gremios, concesionarios, tenemos que unirnos para sacar este país adelante.

Yo insisto, lamento por la situación que están atravesando nuestros hermanos llaneros que termina afectando a todos los colombianos; es que yo les recuerdo que aquí cuando se cierra la vía al Llano, al Eje Cafetero, de donde soy, suben los precios de los alimentos y aquí termina castigando transversalmente a toda la población colombiana. El gran reto entonces es uno, hacer un alto en el camino y, doctor Klein, evaluar en qué nos hemos equivocado, yo creo que aquí no podemos seguir tirándonos la pelota entre Estado, concesionarios y el único que termina perdiendo es el pueblo colombiano, aquí hay que revisar cuáles son las verdaderas políticas públicas y sí este Congreso tiene que legislar para crear un ambiente adecuado para desarrollar la infraestructura del país. Gracias, Presidente.

Presidente:

A usted, doctor Vallejo, muy puntual, cuatro minutos. En el uso de la palabra el doctor César Lorduy, cuatro minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante César Augusto Lorduy Maldonado:

Gracias, Presidente, todavía recuerdo las palabras del señor Alcalde de Villavicencio, Wilmar Barbosa, en el que decía que todo estaba diagnosticado y sobrediagnosticado y que lo que había que hacer era ejecutar lo que de alguna manera u otra estaba sobrediagnosticado, lo reitero. Hago constar que yo soy un barranquillero, caribeño y estoy aquí precisamente porque me interesan los problemas que ustedes han traído y quiero que sepan que con toda sinceridad lo único que quiero es que esto se solucione y esos diagnósticos le han permitido a la ANI, y recuerdo que la ANI ha sido ganador nacional e internacional de premios por ser una de las mejores entidades en estructuración de proyectos, y la ANI y el Invías han dicho cuáles son las obras que se requieren y con las cuales se compromete y yo creo que lo que todos tenemos que hacer aquí es exigirle a la ANI y exigirle a Invías que no solamente hagan lo que han dicho que van a hacer, sino que además permitan o inviten a ampliar los alcances de un contrato, porque el concesionario y nadie puede modificar los contratos si la ANI o el Invías no se lo permite, eso es en términos prácticos.

Pero sí me parece supremamente irresponsable que con apenas treinta días en el cargo el señor Viceministro no solamente nos quiera dar lecciones de infraestructura a la ANI, cuando es ganador de premios internacionales, sino que además argumenta que esos treinta días no son suficientes para solucionar un problema, pero yo observo que el señor Viceministro a lo largo y a lo ancho del país esos treinta días lo que le han permitido es para embolatar absolutamente todo, para dar lecciones que yo no sé de dónde las aprendió pero no creo que sepa más de estructuración de proyectos que la ANI y no creo que sepa más de estructuración de proyectos que los señores de Invías. Constituir un comité ciudadano para vigilar obras es muy fácil, yo creo que lo que él tiene que hacer es buscar los recursos con el Gobierno nacional para que, uno, se modifiquen los alcances del contrato que permitan ejecutar las obras, y dos, que la ANI e Invías cuenten con los presupuestos y que con la ayuda de los ciudadanos estas obras se hagan lo más rápido posible, pero la irresponsabilidad que puede servir de excusa para decir cualquier cosa, no se le puede permitir a un Viceministro de Infraestructura. Gracias, Presidente.

Presidente:

Muchas gracias doctor César Lorduy. En el uso de la palabra el doctor José Daniel López y posteriormente el doctor Óscar Villamizar.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante José Daniel López Jiménez:

Muchas gracias, señor Presidente. En primer lugar quiero felicitar a los citantes de este debate, doctor Alejandro, doctor Jaime, doctor Harry, por un tema absolutamente de actualidad y pese a no ser yo citante de este debate debo manifestar en mi calidad de Representante a la Cámara por Bogotá, mi interés por este tema, la relación entre Bogotá y su región debe ser cada vez más estrecha, eso hace parte de las visiones contemporáneas de ciudad, el cierre de esta vía tiene serias consecuencias para la región incluida Bogotá, no solo en materia de movilidad, en materia de competitividad, en materia de seguridad alimentaria, y entonces pensando en la tónica de las soluciones pues yo me llevo de acá algunas preguntas, hay unos puntos críticos ya identificados, ¿por qué no se han intervenido?, o ¿cómo han sido intervenidos? ¿Qué los ocasiona? ¿De quién es la responsabilidad de esa atención, es acaso del Gobierno nacional, o es acaso de los municipios o es acaso del contratista? Importante que nos vayamos con esa claridad, ¿qué estamos haciendo en materia de prevención para que no se presenten situaciones desafortunadas como las que se han registrado en esos puntos críticos en el tramo Cáqueza-Villavicencio? ¿Se están ejecutando obras de estabilización de taludes por ejemplo? Entre muchas otras preguntas a partir de las cuales simplemente quiero sumar mi voz de

interés desde Bogotá entendida como un territorio más amplio que su simple jurisdicción y como una gran Bogotá región que debe integrarse cada vez más con el Oriente de Cundinamarca, con el Meta y con todo el Llano y la Orinoquía.

Una reflexión final, señor Presidente, el doctor Gutiérrez, Viceministro, decía al inicio de su intervención que él no iba a sacar el espejo retrovisor, pero su presentación fue un inmenso espejo retrovisor y cómo ha sido reiterado en este recinto, vienen funcionarios del Gobierno con mucho más claridad en la posibilidad de señalar equivocaciones del Gobierno anterior que de darnos la más mínima claridad sobre cómo este Gobierno cuyo partido ya no es Oposición sino es Gobierno va a proceder para resolver los problemas de los colombianos, pero en este caso puntual yo sí invito al Viceministro a que mantenga en la mano el espejo retrovisor y lo use continuamente para que comprenda la dimensión del legado que deja el Gobierno anterior, que deja la Vicepresidencia de Germán Vargas Lleras en materia de infraestructura vial, porque por medio de ese espejo retrovisor va a encontrarse treinta y nueve billones de inversión en vías, treinta y tres proyectos de vías 4G, 5.803 kilómetros construidos, tres punto cuatro billones de pesos invertidos en aeropuerto en cincuenta y cinco terminales aéreas. Señor Viceministro siga usando usted ese espejo retrovisor para que pueda construir sobre lo construido, use ese espejo retrovisor para que aprenda y tome nota y tome lección de una revolución en infraestructura muy importante que ocurrió en este país y que no se puede desconocer y tenga ese retrovisor en la mano, pero al mismo tiempo vaya pensando en cómo empiezan a gobernar este país. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

A usted doctor José Daniel. En el uso de la palabra el doctor Óscar Villamizar, por cuatro minutos.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Óscar Leonardo Villamizar Meneses:

Muchas gracias, Presidente. Quiero saludar de manera especial a mi compañero Alejandro y a todos los citantes, me parece muy importante que podamos mostrarle al país lo que ha venido sucediendo con este problema de infraestructura que hoy tiene que recibir este Gobierno de Iván Duque. Quiero saludar a los funcionarios del Gobierno nacional quienes han estado muy pendientes de cómo podemos empezar a trabajar y a solucionar cada uno de estos inconvenientes desde el primer día.

Lamento no ver dentro de los citados a las Corporaciones Autónomas, creo que tienen una gran responsabilidad en materia de deforestación y de los daños ocasionados por la remoción en

masa que se están dando en estas vías importantes para el país, no sabemos cuál fue la afectación ambiental de la caída del puente y de muchos sectores donde la vía ha venido mostrando inconvenientes, yo creo que aquí no se trata de hablar del espejo retrovisor pero sí de contarle al país cómo se reciben todos los problemas grandes que hay en la infraestructura colombiana, los amigos de la ANI es nuestra responsabilidad la de ustedes como Gobierno y la de nosotros como Bancada de Gobierno contarle al país que de las vías de 4G que tanto se hablan aquí en este recinto, únicamente doce tienen cierre financiero porque fueron mal elaboradas, hay que contarle al país que el Gobierno anterior le mintió y tiene una responsabilidad política con nosotros, han hecho malos diseños desde la ANI del Gobierno anterior y por eso es que hoy la ruta del cacao de Bucaramanga a Barrancabermeja cuenta con un cambio de estructura vial que no le permite seguir avanzando en esta importante vía.

Y le han mentido al país en diferentes ocasiones, le mintió al país cuando habló de la multa al Concesionario cuando no existe esa tal multa, le ha mentido al país cuando quiso engañar a los santandereanos también y lo tengo que decir, con la variante de San Gil donde asumió que iba a poner los recursos para hacer la variante y habló de doscientos diez mil millones donde únicamente puso ochenta y tres mil millones de pesos de obra pública y hoy los santandereanos pagan más de cien mil millones de pesos de recursos de peajes de Curití, de Curos y de Oiba, imposibilitando también la construcción de la variante de Socorro, Oiba y Barbosa. Yo tengo que contar esto porque hoy no le pueden decir al Presidente Iván Duque y a este Gobierno y a estos funcionarios que la culpa es de este Gobierno, cuando llevamos un poco más de treinta días de haber entrado en este trabajo.

Habla muy bien de la gran obra de infraestructura y nos dejaron después de esas grandes obras grandes problemas por solucionar, hoy nos toca conseguir el recurso por vanidades políticas que no permitieron hacer unos proyectos bien hechos y tengo que pedirle el favor muy grande al Director de Inviás que nos ayude también con esa vía Bucaramanga- Zipaquirá, una vía que desde hace dos años entró en la desidia del Gobierno, una vía que no ha sido concesionada, hoy no tenemos ambulancias, no tenemos carro-taller, una vía que hoy no tiene recursos para las variantes que son tan importantes y que nos comunican de Santander a Bogotá, la vía Curos-Málaga, 60 kilómetros que hacen falta por pavimentar, un Puente Hisgaura que es uno de los puentes más largos de Latinoamérica pero que no podemos transitar porque las vías no nos lo permiten muchas veces en invierno, la vía San Gil-Charalá -Duitama que es otra mentira del Gobierno de Juan Manuel Santos, una vía desfinanciada por los recursos del Contrato Plan,

hoy hay que proponerle al Gobierno nacional que para salvar esta vía invierta cien mil millones.

Presidente:

Un minuto más de sonido.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Óscar Leonardo Villamizar Meneses:

Que invierta cien mil millones de pesos y que haga una APP para mirar a ver si podemos salvar este corredor turístico que comunica la Provincia Guanentina con el Departamento de Boyacá, hoy tenemos una incertidumbre muy grande con la vía Bucaramanga-Pamplona, dicen que uno de los socios estaba investigado y no hay cierre financiero tampoco en esa vía, yo sí sé mis queridos compañeros cuál ha sido el error de planificación de la ANI en el Gobierno anterior, que nos sometió a unas vías 4G que lo único que dejan hoy a Santander y al país, son inconvenientes. Muchísimas gracias, señor Presidente.

Presidente:

A usted doctor Villamizar, Partido Centro Democrático. En el uso de la palabra la doctora Adriana Matiz del Partido Conservador.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Adriana Magali Matiz Vargas:

Bueno, muy buenas tardes a todos. Yo de verdad que quiero felicitar a los citantes a este debate, muy oportuno sin duda alguna y celebro esa iniciativa que tuvieron y tengo absoluta claridad después de este debate que el Gobierno se enfrenta a una grave problemática en materia de infraestructura y va a tener problemas y dificultades de índole institucional, de índole ambiental y dificultades en la ejecución de cada uno de los contratos que tienen en este momento a cargo. Aquí debemos preguntarnos, ¿qué ha pasado con esas vías de cuarta generación? Y yo recuerdo que en septiembre del año 2002 el Presidente Santos anunció su gran proyecto de infraestructura y habló de las vías de cuarta generación y en esa interlocución habló que eran cuarenta proyectos los que se iban a hacer para el país, pues no fueron cuarenta proyectos, veintinueve proyectos fueron los que se iniciaron por parte del Gobierno Santos y hoy con gran preocupación, Representante, no veintinueve, no doce, perdón, quince proyectos no tienen cierre financiero a agosto del año 2018 según una respuesta que nos dieron a nosotros.

Pero además de eso hay que advertir que nueve de esos proyectos de las vías de cuarta generación tienen un 0% de ejecución y además de eso quince proyectos de esos que hay ahí tienen una ejecución inferior al 30% y yo no puedo desaprovechar esta oportunidad aquí en la Comisión y ante el Presidente de la ANI para manifestar la gran preocupación que tenemos los tolimeses, una gran preocupación por el proyecto

de la vía Cambao-Manizales, un proyecto que tiene un costo de un billón trescientos cuarenta y cuatro mil millones de pesos, que se suscribió el acta de inicio de ese contrato en junio del año 2015 y tenía un término de ejecución hasta julio del año 2019, desafortunadamente el proyecto se encuentra en este momento suspendido en el tramo 4 y en el tramo 5, con un problema inmenso porque Parques Nacionales emitió un concepto y en ese concepto establece que se invade con la construcción de esa vía parte de los nevados y que se va a causar un gran impacto ambiental, ¿qué demuestra esto?, una falta de planeación absoluta, hoy perjudicados los tolimeses, los del norte del Tolima especialmente con este proyecto que nos iba a beneficiar profundamente.

Nosotros llevamos pidiendo este proyecto más de cincuenta años los tolimeses, y hoy Presidente de la ANI quiero pedirle en nombre de todos los tolimeses que cojan ustedes esta bandera y que nos solucionen ese inconveniente, se presentó por parte del concesionario una demanda ante un Tribunal de Arbitramento, en julio de este año suspendieron esa demanda porque quieren llegar a concertar una solución que es lo que estamos pidiendo los tolimeses, por favor necesitamos que la gente del norte del Tolima tenga una respuesta satisfactoria para poder culminar con este proyecto, que los del norte del Tolima vean en este proyecto una alternativa para conectarnos con el departamento de Caldas, para dinamizar que esa era la idea de estos proyectos de cuarta generación, dinamizar la economía de nuestro territorio y de nuestro departamento y hoy también aprovecho acá para unirme a ese clamor que han hecho muchos de los Representantes y es con las vías terciarias, es inaudito que en esas vías terciarias cuando me pongo a revisar cuáles han sido las inversiones que se han hecho por parte del Gobierno nacional...

Presidente:

Un minuto más para la Representante Adriana.

Continúa con el uso de la palabra la honorable Representante Adriana Magali Matiz Vargas:

Pasemos en el año 2013 una inversión de novecientos dieciocho mil millones de pesos, en el 2014 setecientos cuarenta y tres mil millones de pesos y pasemos al año 2016 con diez mil millones de pesos y más triste, año 2017 y 2018 tres mil millones de pesos, aquí todos debemos unirnos si queremos mejorar las condiciones de los campesinos, de la gente pobre de este país, debemos apostarle a la Red Terciaria. Y, Director del Inviás, lo invito a que usted con este Congreso haga un clamor ante el Gobierno nacional para que se asignen recursos para la recuperación de la Red Terciaria de nuestro país, es una necesidad sentida y es una necesidad por la que clamamos todos los colombianos. Muchas gracias, Presidente.

Presidente:

Gracias a usted Representante Adriana Magali Matiz Vargas. En el uso de la palabra la Honorable Representante Ángela María Robledo.

La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Gracias, Presidente. Primero mi solidaridad para nuestros compañeros del Llano, sumarme al movimiento “El Llano se mama”, porque es verdad lo que escuchamos aquí, lo que hemos oído día a día en los medios de comunicación, tiene que ver eso con un cansancio de décadas, pero que se ve agravado con todo esto que significa el cambio climático. Yo pienso que un debate como estos nos sirve para pensar que llegó el momento de que este país piense en su modelo de desarrollo, estas macro-obras como las hidroeléctricas y lo ocurrido en Hidroituango que lo lamenta el Gobernador diciendo: no vamos a cambiar a Puerto Valdivia, vamos a cambiar a todo el pueblo de un lado al otro, las grandes represas que también han generado tanto daño y estas obras, esto que se llama desarrollo y que desconoce los derechos de algo tan fundamental como es la tierra, el agua, las montañas, no podemos seguir haciendo modelos que llaman de desarrollo a cualquier cosa. Creo que es la primera reflexión que yo quisiera hacer además de sumarme a la solidaridad de lo que ocurre en el pueblo llanero con toda su extensión, con todas sus vías como aquí lo han dicho los compañeros y a quien cita a este debate.

En segundo lugar, yo sí creo que aquí hay que pensar en serio el tema ambiental, esto dejó de ser de activistas, de una variable menor, hoy en día estos grandes proyectos tienen que pasar por esas condiciones y estudios de viabilidad y por supuesto aquí creo que debió haber estado el Ministro de Ambiente, porque de aquí en adelante en todos esos planes que dicen nuestros compañeros que quedan para la propuesta de desarrollo y vías en Colombia, la variable de la sostenibilidad debe ser fundamental para encontrarle salidas. Por supuesto que hay que conectarnos, por supuesto que hay que tener vías, pero el desarrollo no se hace a cualquier costo.

En tercer lugar, escuchaba al Director de Coviandes y mi insistencia en preguntar en qué condición venía aquí, no era para nada querer atravesármele o estorbar o sabotear este debate de Control Político, no, es que resulta que hay un artículo, el 137, señores contratistas y quienes manejan estas concesiones, que si el Congreso lo considera pertinente se declara una Sesión Especial y ustedes declaran bajo juramento. No se hizo en esta ocasión, pero hubiera sido muy importante hacerlo, porque después de las declaraciones que escuchamos aquí que muchas veces se parecen a lo que yo he escuchado en medios de comunicación,

hubiera sido muy importante saber en qué calidad estaban presentando sus explicaciones. Y doctor de Coviandes, no recuerdo su nombre, lo del Puente Chirajara no fue un incidente, fue la muerte de nueve personas que trabajaban allí y uno entonces se pregunta, este nuevo Gobierno que dice que tiene toda la intención hay que darle un espacio para ver cómo va a trabajar, cuáles van a ser sus actuaciones en el ámbito fiscal, en el ámbito de auditoría y también de control sobre lo que ha ocurrido con el Puente Chirajara que hoy es una enorme herida en esa carretera allá.

Y, por último, yo sí espero que a nuestros compañeros y citantes, que así como ocurrió con nuestro debate de asesinatos de líderes y lideresas...

Presidente:

Un minuto más para la doctora Ángela Robledo.

Continúa con el uso de la palabra la honorable Representante Ángela María Robledo Gómez:

Podamos hacer un nuevo debate para hacer seguimiento respecto a las medidas que se van a tomar, porque yo no vi aquí en ningún caso de planes de contingencia al concesionario, yo no vi aquí en ningún caso el cronograma de lo que va a significar hacer o no ese puente porque para ustedes es fundamental, tampoco escuché al Viceministro de Transporte, nos habló de la vía que sabemos, que escuchamos en medios de comunicación, la del Sisga, que va a seguir adelantando, pero cuál es ese cronograma porque bien lo plantearon los transportadores, quienes tienen negocios en la vía, quienes tienen ofertas de turismo que necesitan saber y conocer con certeza un cronograma de cómo va a ser la operación de esta comunicación tan fundamental de nosotros de este lado de Bogotá y lo que significa nuestra ciudad región, con lo que significa no solo Villavicencio sino toda esa gran región de la que nos hablaron los distintos compañeros.

Entonces espero con todo cariño y todo respeto que nuestros compañeros vuelvan a citar a un debate de Control Político que vamos a acompañar para conocer desde el nuevo Gobierno cronograma, para conocer las acciones de la Fiscalía General de la Nación respecto a lo ocurrido en el Puente de Chirajara y para conocer del lado de los entes de control las medidas que se van a tomar respecto a estas concesiones, las alianzas público-privadas tienen elementos importantes para el país pero si no hay interventoría, monitoría y seguimiento lo que ocurre es que los recursos públicos, los nuestros, terminan aumentando y yendo a los bolsillos en este caso de Luis Carlos Sarmiento. Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente:

A usted, doctora Robledo. En el uso de la palabra el doctor Jaime Rodríguez del Meta para

que entremos ya en conclusiones del debate, citante.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Jaime Rodríguez Contreras:

Gracias, señor Presidente. La verdad que la intención del debate no era echarle la culpa a nadie sino resolver, si revisamos el tema yo por eso siempre dije que me refería al contrato 444 del 94, ese contrato lo concedieron en un Gobierno, no voy a hablar del Gobierno. En el año 2003 había otro Presidente que creó el Inco, acuérdense del 2002 al 2010 había un Presidente y ese Presidente modificó el contrato y uno podría decir que ese Gobierno tiene gran culpa porque ahí se determinaron fallas geológicas en nueve puntos que hoy son los graves problemas, hoy se presentan esos problemas en lo que dice la modificación del contrato en el año 2008, por eso era que no quería tocar Gobiernos anteriores y el Gobierno del doctor Santos le tocó acabar a Inco, Inco ayudó a estructurar la carretera y eso fue en el Gobierno del doctor Uribe, como Inco no funcionó crearon la ANI y la ANI le hizo las modificaciones y lo terminó, no entregaron más plata a los particulares, a los contratistas si no creó las 4G para que se invirtieran las platas, los recursos y después de hechas las obras se empieza a cobrar.

Pero yo hablo es del Estado, el Estado no importa qué Gobierno esté, el Estado es uno solo y quienes gobiernan tienen que responsabilizarse de las fallas de los gobiernos anteriores y de su propio Gobierno para poderlas resolver, aquí no estamos planteando y yo creo que no era lo que queríamos, determinar culpas de gobiernos anteriores sino cuál es el problema que como se ha expresado, está ampliamente diagnosticado. Y hoy existe el problema, pero tenemos que resolverlo, por eso el señor de Coviandes, el Gerente nos dijo, hicieron un túnel falso que no resistía que cayera la piedra y eso lo hizo Invías en el Gobierno anterior al de Santos. Cómo se va a hacer un túnel en una zona riesgosa que sabe que van a existir derrumbes, se hace la mitad del túnel porque estaba establecido ahí en ese otrosí y lo hizo Invías y no se terminó de hacer completo y no se hizo con las especificaciones que se requerían para que aguante cualquier derrumbe.

Por eso les digo no es echarle la culpa a los anteriores sino resolver el problema, porque estamos con el Estado colombiano, no importa quién gobierne sino quién soluciona el problema y yo aquí no estoy para pedirle favores, para seguir llorando sino para reclamar y exigir soluciones, que es lo que requiere la gente del Meta al Estado colombiano, no importa el Gobierno que esté y eso es lo que pretendemos hoy con este debate. Por eso yo he preparado dos proposiciones, porque unos se echan la culpa con los otros y

quieren establecer de verdad porque aquí se ve presentar un detrimento patrimonial, ¿por qué? Porque Coviandes y las empresas que están construyendo la obra de carretera Villavicencio-Bogotá han hecho unas obras que están dentro del contrato contempladas del contrato, tienen unos tiempos y las han venido entregando y las tienen que empezar a cobrar y seguramente como se cobra vía peaje...

Presidente:

Tres minutos más para el doctor Rodríguez que es citante.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Jaime Rodríguez Contreras:

No le van a poder cobrar en el tiempo establecido porque tienen que correr el tiempo, por cuanto el peaje no les va a dar y eso significa mayores intereses ¿y quiénes los pagamos? Los llaneros que somos los que utilizamos la vía, que somos los que pagamos el peaje, por eso se podría estar estableciendo un detrimento patrimonial y la culpa es del Estado que no le busca soluciones, sino que empieza es a revisar culpas atrasadas y esto es un Gobierno que creo que está pensando en la gente como lo ha expresado y tiene que pensar en el bolsillo de los llaneros.

Por eso he preparado dos proposiciones, una para que el señor Contralor nos determine los perjuicios, nos determine unas circunstancias si las autoridades ambientales han cumplido con sus tareas, yo las entregué para que me hagan el favor y las lea las dos proposiciones y otra para que el Gobierno nacional se digne determinar y declarar la emergencia que requiera para que pueda hacer los movimientos presupuestales, para que pueda hacer las inversiones en forma directa y solucionemos el problema ahora, no mañana ni el año entrante porque es un problema de ahora. Muchas gracias, señor Presidente, quiero que me lean las proposiciones y posteriormente las sometan a votación.

Presidente:

Gracias, doctor Rodríguez. En el uso de la palabra el doctor Leonardo Rico, ya vamos a cerrar el debate. En el uso de la palabra el doctor Oscar Sánchez.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Óscar Hernán Sánchez León:

Gracias, señor Presidente, se nos ha vuelto costumbre en estos debates de Control Político desafortunadamente escuchar la respuesta más fácil es que, es que, es que, que el Gobierno anterior, que el Gobierno anterior, que el Gobierno anterior, ¿y qué vamos a hacer? Yo invito a que nos cambiemos de camiseta de estar en la Oposición a que hoy hacen parte del Gobierno y hay que darle soluciones a la comunidad, eso es lo que

esos amigos cundinamarqueses y por supuesto del Llano hoy esperan de las autoridades nacionales, que hayan respuestas efectivas y yo con el mayor respeto y eso no es entrar a defender a nadie porque los actos hablan por sí solos, pero como hice parte también el período anterior en esta Corporación, aprobemos presupuestos anuales donde hubo inversión a nivel de la provincia, a nivel de territorio y aquí hay una persona que conoce muy bien el tema, que sabe, que ejecutó y que no me deja mentir que es el doctor Carlos García, quien fue ejecutor por muchos departamentos del país de más de cuarenta billones de pesos, claro hay errores, presumimos y aquí algunos lo dicen, pero que esos errores, que esas ejecutorias no las echemos al olvido.

Yo sí veo inversión en el último Gobierno de Santos y veo inversión en infraestructura, no es malo si invirtieron más de cuarenta billones en grandes proyectos, más de veintinueve proyectos extendidos en el país, no es malo si invirtieron más de tres punto cuatro billones de pesos en aeropuertos del país, tienen falencias, ah bueno, corrijámosla, pero yo creo que tenemos que cambiar el chip para que los colombianos recibamos del Gobierno aquellas decisiones en beneficio de toda la comunidad. De verdad que ya es hora, yo no sé Alejandro, pero hemos escuchado en este mes más de unos seis debates de Control Político escuchando lo mismo, pero yo creo que ya es hora de que estos escenarios y entendemos pues por supuesto llevan treinta y cuatro o treinta y seis días en el Gobierno, esperando y haciendo opciones propositivas para que eso avance, eso de la revolución en infraestructura no fue un chiste, ni nos lo mandaron decir, lo vemos los colombianos y yo puedo hablar por Cundinamarca porque lo recorrí y lo conozco, aquí la compañera nos decía la vía a Manizales-Cambao, pero ahí hay una vía que nos está comunicando entre Girardot y Puerto Bogotá a unir a la Ruta del Sol y esa vía es muy buena que la llevábamos esperando muchísimos años.

Hoy están, así esperamos las soluciones del Gobierno para esta ruta del Llano y no les respondieron por el presupuesto porque no hay de pronto las herramientas a nivel fiscal, pero yo sí invito, doctor Luis, a que tengamos en cuenta esa Doble Calzada del primer y segundo tramo de la ruta al Llano que es desde la salida de Bogotá a la parte de El Tablón, que se proyecte, que pueda que no sea el Gobierno en el cual hoy estamos, pero que sí quede proyectada para que algún día podamos tener esa Doble Calzada y mejorar por supuesto la movilidad del sector. Gracias, señor Presidente, gracias, Alejandro, creemos que en el escenario político y público pues debemos tener respuestas que es lo que quiere la comunidad no solamente del Llano sino también del departamento de Cundinamarca y del país.

Presidente:

Muchas gracias al Honorable Representante Óscar Sánchez. En el uso de la palabra el honorable Representante José Jaime Uscátegui. Entonces en el uso de la palabra el Honorable Representante Leonardo Rico.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Néstor Leonardo Rico Rico, Representante Comisión Cuarta:

Presidente, muy amable. Felices de alcanzar a llegar al debate y al pronunciamiento y a la solidaridad que tenemos que hacer en el Congreso de la República en la Cámara de Representantes, sin dejar atrás la unión que tiene que existir con el Senado de la República también.

Aquí hay un tema que todavía no lo hemos podido cumplir nosotros los sueños, yo me acuerdo para trasladarse por todo el corredor vial para llegar a la parte del Meta al departamento vecino siempre ha existido la misma problemática, ahorita ha habido intervenciones grandísimas económicas por grandes concesiones de grupos muy importantes en este país, demasiado importantes en este país y no es justo que estemos a estas horas todavía con una vía tan costosa no solamente por los recursos sino por las vidas que ha cobrado especialmente de los cundinamarqueses. La puerta al Llano está en Chipaque y en Chipaque es la hora que todavía no se han construido los puentes peatonales, muertos que han cobrado, entradas para los respectivos vehículos, aquí estoy con el Alcalde de Quetame, los predios que ya le compraron a esos municipios es la hora que ni siquiera le han desembolsado los recursos para el trazado que se hizo para esa respectiva vía y nosotros aquí iniciando en un Gobierno que es el Gobierno de la transformación, que es el Gobierno de la esperanza para este país, no podemos venir a hacer con las disculpas como lo estamos haciendo en el debate del Presupuesto General de la Nación, que tenemos un déficit de más de veinticinco billones de pesos, mire yo creo que cuando uno está en la actividad pública tiene que aceptar como le dejan la casa y aquí ya no podemos seguir mirando con retrovisor, tenemos es que darle soluciones a estos departamentos que se están viendo afectados y afectados económicamente también por el traslado de sus proyectos, yo estuve en días pasados haciéndole el llamado y la clemencia cuando me llamaban de todos los municipios del oriente de Cundinamarca, de Chipaque, de Quetame preocupadísimos con este tema, yo estaba ahorita en otras actividades y tenía que llegar a este debate para pedirle a usted señor Presidente que así como ha dirigido este excelente debate, ya las pérdidas que existen no las vamos a recuperar, pero no podemos dejar hacia el futuro que nosotros antes de terminar esta legislatura, el 16 de diciembre, no estén soluciones totalmente claras para este gran problema y será responsabilidad de nosotros y lo

invito que al margen de la ley armemos y usted, una Comisión de Seguimiento a las soluciones que tiene que darle tanto la ANI que le vota la pelota al Concesionario y el Concesionario se lo devuelve a la ANI y finalmente las jodidas son las comunidades de nuestros pueblos y de nuestro departamento.

Aquí vamos a implorar y así como está la representación de los diferentes sectores en este recinto, a personas que llegamos con sueños al Congreso, pero para poderles responder a las comunidades porque ellas no entienden que nosotros no somos los ejecutores y pedirle que le hagamos un llamado a los entes de control, al nuevo...

Presidente:

Sonido para el doctor Rico por favor.

Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Néstor Leonardo Rico Rico, Representante Comisión Cuarta:

Al nuevo Contralor de la República, al señor Procurador y desde la Fiscalía las inversiones que se han hecho y si en realidad se le está generando lo que le ha generado la problemática ahorita para estas respectivas condiciones viales que se necesitan. Muchas gracias señor Presidente.

Presidente:

A usted, doctor Rico. Señor Viceministro, doctor Manuel Felipe, ¿tiene algo que responder a lo que se ha expresado hasta este momento antes de llegar a las conclusiones? Tiene el uso de la palabra el doctor Alejandro Vega, citante de este debate.

La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Alejandro Alberto Vega Pérez:

Presidente, muchísimas gracias y agradecerles a todos los colegas el acompañamiento y la solidaridad con los Llanos Orientales, agradecerles a los gremios que acompañaron, a los funcionarios del Gobierno que hicieron presencia durante todo el Debate, a los medios de comunicación y por supuesto a unos folkloristas que desde muy temprano sabiendo de esta iniciativa y de este debate, arribaron a Bogotá a la Plaza de Bolívar, más de doscientas parejas de baile estuvieron bailando música llanera sobre la séptima, en la Plaza de Bolívar y en las instalaciones del Congreso, en una protesta cultural y folklórica de los Llanos Orientales con la crisis que está sufriendo hoy el Departamento del Meta y los departamentos de los Llanos Orientales.

Agradecerles también la presencia a los amigos de Cundinamarca, a los distintos Alcaldes, Concejales y líderes de la región que estuvieron muy atentos de lo que se discutió, pero Presidente y señores funcionarios del Gobierno, realmente me siento insatisfecho, no sé qué piensen

ustedes compañeros Congresistas y miembros de la comunidad, pero hoy vinimos acá con la expectativa y la esperanza de recibir respuestas que nos dieran tranquilidad en la transitabilidad de un importante corredor vial como es el de los Llanos Orientales y hoy parece que el gran protagonista y el gran culpable doctor, Vallejo y doctor Leonardo y doctor Óscar, es la Cordillera Oriental, doctor Jaime. Hoy la Cordillera Oriental es el gran culpable de lo que estamos enfrentando nosotros los llaneros y no hay ningún otro responsable, las autoridades tanto del concesionario le echa la culpa a Invías, que el Invías fue el que construyó, el Invías que fue la ANI y hoy ninguno asumió posiciones claras salvo al Viceministro que con sensatez reconoció un problema que está viviendo Media Colombia hoy no tenemos soluciones, hoy quedamos nosotros en la misma situación que como llegamos con un problema diagnosticado, visibilizado pero sin soluciones concretas a los puntos cruciales de la vía.

Tenemos el punto del kilómetro 64+200 que con cualquier aguacero cierra la vía, hoy tiene uno que llamar al Ideam para poder viajar a Villavicencio y de Villavicencio a Bogotá, hoy ni siquiera el concesionario ni la ANI se hace responsable de lo que pase porque es así la colmatación del sector y como está el sitio que ya no es responsabilidad de ustedes, pero sí previamente debieron haber establecido los riesgos que implican estas áreas y haber tomado las medidas pertinentes. Acompaño la proposición que varios colegas han hecho aquí de invitar a los organismos de control, es necesario que ellos hagan presencia en estos debates y le hagan seguimiento a la infraestructura y a las inversiones de la concesión, hoy con el afán, doctor Klein, de solucionar unos problemas no podemos a la carrera ir a buscar fondos públicos para venir a invertir recursos que ya previamente debieron haber sido invertidos por el concesionario en sitios especiales, ¿qué necesitamos nosotros? Seguridad jurídica y tranquilidad para saber que la interventoría y el concesionario cumplieron con sus obligaciones y si no es así que se cumpla con las responsabilidades y no invertir más recursos de los colombianos en zanjar soluciones que ya debieron haber sido definidas.

Además, me uno a la propuesta, el Estado y las instituciones no son un cronómetro que en cada Gobierno vuelva y arranque en cero, aquí ya llevamos, lo decía el Representante Óscar de Cundinamarca, escuchando debates tras debates y el Gobierno se escuda no es que acabamos de llegar, me posesioné hace ocho días, me posesioné hace quince días, cuando el Presidente Duque les otorgó a ustedes la responsabilidad y la dignidad de representar cada una de sus Carteras, ustedes están asumiendo la responsabilidad con los colombianos de enfrentar una problemática. Hoy necesitamos y no es excusa, el tiempo que lleven ustedes en el Gobierno, necesitamos venir

aquí a construir entre todos y aquí el Congreso está dispuesto, hoy estamos acá, jueves no es día de Plenaria, tenemos un número importante de Parlamentarios y quiero agradecerles a todos ustedes el compromiso con nuestro departamento y nuestra región, disponibles a construir entre todos.

Pero tampoco nos traigan esto, cómo el Director del Invías viene a pedirnos a nosotros presupuesto, vaya y hable con el Ministro de Hacienda, que el Ministro de Hacienda presente un Proyecto de Presupuesto donde les dé fortalecimiento a lo que el Presidente Duque está solicitando pero nosotros con gusto lo acompañamos, pero ustedes en casa, en su institución deben solicitar y adecuar que el presupuesto sea el adecuado para resolver las necesidades que enfrenta el país. Hoy escuchando a cada uno de nuestros Representantes parece que Bogotá estuviese más lejos de la provincia cada vez, hoy Bogotá está más lejos de las regiones, necesitamos acercarlo, la capital de la República debe estar más cerca de las regiones.

Y concluyo con una invitación a los gremios de la región, mantengámonos en Veeduría constante, mantengamos atentos, este es el primer debate de Control Político que se hace, esperemos que el Gobierno a través del Ministerio de Transporte siga de manera activa propiciando soluciones a esta problemática y en un tiempo sigamos haciéndole seguimiento, que los cronogramas sean vinculantes, que no sean simplemente anuncios políticos, Viceministro, que en caso de que se incumplan, vengan las sanciones pertinentes y aquí nosotros estaremos dispuestos a dar el debate y hacerle el seguimiento que merece todo el departamento del Meta. E invitar a los gremios, al departamento, a los municipios a que nos constituyamos en un solo bloque y veamos la posibilidad entre todos de radicar una acción popular, para que sea la justicia la que determine las pérdidas que ha llevado el departamento del Meta y cada uno de los sectores y los responsables, porque es que aquí no hemos hablado de los del sector privado, hoy la crisis, las quiebras que han sufrido los pequeños productores, la quiebra en la confianza inversionista, los hoteles, la cancelación de reservas, eso tiene que asumirlo alguien y tenemos nosotros que estar trabajando para que los recursos de los metenses y de los llaneros se mantengan.

Hoy Presidente agradecerle la manera en como dirigió el debate, nos dio garantías a todos de poder expresar nuestras opiniones, muchísimas gracias a usted, a ustedes compañeros y realmente el Meta está cansado de la situación que está viviendo. Muchísimas gracias a todos.

Presidente:

A usted, doctor Vega, quiero felicitarlo junto al doctor Vallejo, al doctor Pulido, a todos los citantes a este importante debate, es una situación

que nos afecta a todos los colombianos como reiteradamente se ha dicho. Antes que se retiren tenemos dos puntos más en el Orden del Día, les agradezco a los miembros de la Comisión que se queden dos minutos más, tenemos unas Proposiciones que se van a votar y tenemos anuncio de proyectos.

Quiero de todas maneras felicitar a la Comisión Primera porque a pesar de que este es un tema que se podría pensar en primera instancia como infraestructura, realmente es un tema social que afecta a todo el país y por eso agradezco mucho y felicito su disposición de estar de manera permanente aquí, son casi seis horas que de manera dedicada han estado a atender y a escuchar a cada uno de los invitados. Señorita Secretaria, el siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Sí señor Presidente, anuncio de proyectos. Anuncio por instrucciones suyas los proyectos que se discutirán y votarán el próximo 24 de septiembre a las dos de la tarde toda vez que la semana entrante son Audiencias Públicas:

- **Proyecto de ley número 018 de 2018 Cámara**, por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 1209 de 2008 y se dictan otras disposiciones.

- **Proyecto de ley número 051 de 2018 Cámara**, por medio de la cual se modifica la Ley 599 de 2000, implementando el procedimiento de castración química obligatoria, complementando la pena privativa de la libertad en caso de delitos contra la libertad, integridad y formación sexuales, en menor de 14 años y se dictan otras disposiciones.

Han sido anunciados, señor Presidente, por instrucciones suyas, los proyectos que se discutirán y votarán en la próxima Sesión que la Comisión cite para discusión y votación de proyectos.

Presidente:

Gracias, señora Secretaria, siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Lo que propongan los Honorables Representantes. Señor Presidente hay una proposición del doctor Alfredo Rafael Deluque que es aditiva al debate de Control Político que había hecho la doctora Adriana Magali; él dice que se cite al Ministro de Relaciones Exteriores, la Ministra del Interior, al Ministro de Salud, al Superintendente de Salud, a la Ministra de Educación, al Ministro de Defensa, al Director de Migración Colombia y al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, cada uno con su cuestionario, para lo que tiene que ver con los ciudadanos venezolanos, la grave crisis social debido a la migración masiva e incontrolable de ciudadanos venezolanos que huyen de los problemas internos

que afronta Venezuela, está suscrita por el doctor Alfredo Deluque.

La siguiente proposición de Control Político está firmada por el doctor David Ernesto Pulido, Maritza Martínez, Jaime Rodríguez, Camilo Arango y otros, es un cuestionario de Control Político con relación a la condición del Departamento del Guaviare en ejercicio del Control Político previsto en los artículos 135, 233, 249, 258 de la Ley 5ª con relación a la vía nacional Meta-Guaviare, ahí está el cuestionario, citados el Director General de Invías, el Director Regional de Invías, a la Ministra de Transporte, invitados el Gobernador del Meta, el Gobernador del Guaviare y el Contralor General de la República, ahí está el cuestionario, señor Presidente.

El siguiente Debate de Control Político está suscrito por el doctor Jaime Rodríguez, que dice:

Proposición:

En consideración al debate de Control Político que tiene por finalidad solicitar a las autoridades un informe sobre el estado actual de las vías Bogotá-Villavicencio y Florencia-Suaza y se aclaren dudas conforme al cuestionario, por intermedio suyo presento la siguiente proposición: Solicite al Contralor General de la Nación un informe mediante el cual realice una revisión técnico-financiera de todos los contratos, otrosí y adicionales, y demás documentos suscritos para la ejecución de las obras de la vía Bogotá-Villavicencio para que y ahí está el cuestionario de cinco preguntas.

Esas son tres proposiciones de debate de Control Político, señor Presidente puede someterlas a consideración y votación.

Presidente:

En consideración las proposiciones leídas. Se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, ¿aprueban los Honorables Representantes las Proposiciones leídas?

Secretaria:

Sí las aprueba, Presidente, hay dos Proposiciones de Audiencia Pública, una solicita Audiencia Pública del Proyecto de ley número 035 y está suscrita por Juan Fernando Reyes Kuri, Juan Carlos Wills y la otra Proposición de Audiencia Pública es al Proyecto de Acto Legislativo número 087 de 2018 está suscrita por Ángela María Robledo, Jorge Burgos, Andrés Calle y otros, y una proposición del doctor Jaime Rodríguez donde solicita que en los términos del artículo 125 de la Constitución Política de Colombia en desarrollo de las facultades previstas en la Ley 137 del 94 y con ocasión de los fuertes aguaceros que perturban y amenazan en forma grave e inminente el Departamento del Meta y otras regiones del país, que afectan el orden económico, social y ecológico del país, solicito al Gobierno nacional, que decrete el estado de emergencia a fin de que

en forma transitoria conjure la crisis e impida la extensión de sus efectos teniendo en cuenta los últimos acontecimientos conocidos por todos los ciudadanos. Suscrita por el Representante Jaime Rodríguez, David Pulido, Erwin Arias y César Lorduy.

Han sido leídas y el doctor Jorge Méndez, Presidente esas son las dos proposiciones de Audiencia y la última es para darle trámite al Gobierno nacional.

Presidente:

En consideración las proposiciones leídas, anunció que se va a cerrar la discusión, se cierra, ¿aprueban los Honorables Representantes las proposiciones leídas?

Secretaria:

Sí las aprueba, señor Presidente. Se ha agotado el Orden del Día, señor Presidente, no hay más proposiciones en la mesa.

Presidente:

Se levanta la Sesión y se cita para el próximo.

Secretaria:

Martes, señor Presidente, Audiencia Pública sobre el Proyecto de Acto Legislativo de los tres períodos en las corporaciones públicas.

Presidente:

Martes 10:00 de la mañana. Se levanta la Sesión y se cita para el próximo martes 10:00 de la mañana, felicitación y agradecimiento a todos los miembros de esta Comisión. Martes 10:00 de la mañana.

Secretaria:

Así se hará, señor Presidente, se ha levantado la Sesión siendo las 2:55 de la tarde y se ha convocado para el próximo martes 10:00 de la mañana en este mismo recinto para Audiencia Pública del Proyecto de Acto Legislativo número 072.

Anexos: Trescientos trece (313) Folios.

SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA
Presidente



AMPARO Y. CALDERÓN PERDOMO
Secretaria

JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ
Vicepresidente

DORA SONIA CORTÉS CASTILLO
Subsecretaria

7

Doctor
SAMUEL HOYOS
Presidente
Comisión Primera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

Doctora
AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO
Secretaria
Comisión Primera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

Asunto: Excusa de la inasistencia de la sesión de la Comisión el 13 de septiembre de 2018

Cordial saludo, me permito presentar excusa por la inasistencia a la sesión de la comisión realizada el 13 de septiembre de 2018. Esto, debido a que como consta en el certificado de incapacidad me encontraba enfermo ese día.

Sin otro asunto, me permito agradecer su atención y remito adjunto el certificado de incapacidad.

Cordialmente,

[Firma]
INI RAÚL ASPRILLA REYES
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde.

[Firma]
4 de Sep 12/18
N.º 20

Bogotá D.C., 12 de septiembre de 2018.

Doctora
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera
Cámara de Representantes

Asunto: Excusa.

Por medio de la presente adjunto Resolución No. 2224 del 11 de septiembre de 2018 mediante la cual se autoriza al Representante Hernán Gustavo Estupiñán Calvache para ausentarse de las sesiones que la comisión adelante los días 12 y 13 de septiembre de 2018.

Atentamente,

[Firma]
Juan David Galindo Pineda
UTL Representante H. Gustavo Estupiñán Calvache

[Firma]
12/12/18
N.º 20

2

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
CERTIFICADO DE INCAPACIDAD

Fecha de Exp: 2018 9 13
Año Mes Día

In APELLIDO: ASPRILLA No. APELLIDO: REYES NOMBRE: INI RAUL
IDENTIFICACION: FC 2011 240

DIAGNOSTICO: H16/11/12 S. V. 1/18

CONTINGENCIA EG M AT EP PRV

FECHA DE INICIO: 2018 9 9 Día 13
(en letras) (en números)

PROCESO DE INCAPACIDAD: 1
FIRMA Y REGISTRO MEDICO: *[Firma]*

96

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

RESOLUCION N° 2224 DE 2018
(11 SET. 2018)

"POR LA CUAL SE AUTORIZA LA INASISTENCIA JUSTIFICADA A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CÁMARA"

EL PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

En uso de las facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, **"De las excusas aceptables**, "Son excusas que permiten justificar la ausencia de los Congregados a las Sesiones además del caso fortuito, fuerza mayor o los siguientes eventos: - numeral 3º: La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento"

Que el Representante a la Cámara, doctor **HERNÁN GUSTAVO ESTUPIÑÁN CALVACHE**, mediante oficio radicado el 11 de septiembre de 2018, solicita ante los dignatarios de la Mesa Directiva de la Corporación, autorización para ausentarse de las sesiones de la corporación que se llegaren a realizar los días 12 y 13 de septiembre de 2018, en razón a su participación en el XXXIV Encuentro de la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo "Grander desafío" paz, inclusión, desarrollo sostenible y ética pública", el cual se desarrollará en la ciudad de Pasto, Nariño.

Que conforme a lo anterior, el Presidente de la Cámara de Representantes, autoriza al Representante a la Cámara, doctor **HERNÁN GUSTAVO ESTUPIÑÁN CALVACHE**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación que se llegaren a convocar entre los días doce (12) y trece (13) de septiembre de 2018.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR al Honorable Representante a la Cámara, doctor **HERNÁN GUSTAVO ESTUPIÑÁN CALVACHE**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación que se llegaren a convocar entre los días doce (12) y trece (13) de septiembre de 2018, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

PARAGRAFO: La Secretaría General remitirá copia de la presente resolución a la Subsecretaría General y a la Comisión de Acreditación Documental de esta Corporación, con el propósito de justificar válidamente la inasistencia del referido congresista.

ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los **11 SET. 2018**

[Firma]
ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CÁMARGO
Presidente

[Firma]
JORGE HONORATO MANTILLA SERRANO
Secretario General

Excmo. Sr. Alejandro Mantilla Serrano
Secretario General

Juanita Goebertus
Representante a la Cámara por Bogotá

Bogotá D.C., 15 de septiembre de 2018

Señora
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional
Cámara de Representantes
Ciudad

Reciba un cordial saludo.

Por medio del presente me permito allegar a usted la excusa para ausentarme de la sesión de la comisión programada para el día 13 de septiembre de 2018.

El motivo de mi ausencia es que, en el marco del trabajo de la Comisión Accidental de Paz de la cual hago parte, fui designada en compañía de otros representantes para asistir a una jornada de trabajo los días 13 y 14 de septiembre en el departamento de Antioquia con el fin de hacer seguimiento territorial a la construcción de paz.

Agradeceré enormemente el trámite correspondiente ante la Comisión de Acreditación Documental y quedo atenta ante cualquier particular.

Para efectos de notificaciones las recibiré en mis oficinas 927-14 y 317-11 o en el correo janeta@juanitamc.congreso.com

Atentamente,

Juanita Goebertus
Juanita Goebertus Estrada
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

Cámara de Representantes
Edificio Nuevo del Congreso - Carrera 7 No. 8-58
Oficinas 417B y 418 B - Casadero 17
Bogotá 1577-11 4525100 EXTENSIÓN 3642 - 3645

*Recibido Comisión Primera
Sep 13/18
11:27 am
MEH*

99

Bogotá, D.C., septiembre 13 de 2018

**MESA DIRECTIVA COMISIÓN PRIMERA
CÁMARA DE REPRESENTANTES.**
Secretaría
Doctora Amparo Yaneth Calderón Perdomo.
E. S. D.

Asunto: Solicitud permiso remunerado.

Respetada Doctora,

De conformidad con la invitación realizada por **Global Parliamentarians Forum for Evaluation**, para participar en el **EvalColombo 2018** que se llevará a cabo en Sri Lanka, me ausentaré del país durante los días 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 y 20 de septiembre de 2018; razón por la cual, respetuosamente solicito cordialmente expedir la resolución dentro de las fechas anunciadas.

Con sentimiento de consideración y respeto, de Ustedes.

[Firma]
SAMUEL HOYOS MEJIA
Representante a la Cámara por Bogotá

C/C. **Jorge Humberto Manfilla Serrano**
Secretario General

Edificio Nuevo del Congreso - Carrera 7 No. 8-58
Oficinas 417B y 418 B - Casadero 17
Bogotá 1577-11 4525100 EXTENSIÓN 3642 - 3645

*Sept. 13/18
9:17
EWH*

101

LA COMISIÓN ACCIDENTAL DE PAZ DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES

En uso de las facultades conferidas por la Ley 69 de 1992 y

CONSIDERANDO

Que, mediante Resolución 2179 de 2017, la Mesa Directiva de la Honorable Cámara de Representantes confirió a Comisión Accidental de Paz de la corporación y en ella contó a sus miembros y establecido las normas referidas a la convocatoria de la primera sesión y establecido los procedimientos básicos para su funcionamiento.

Que la Comisión Accidental de Paz se reunió su primera sesión el día 12 de septiembre de 2018.

En mérito de lo expuesto la Comisión Accidental de Paz de la Cámara de Representantes

RESUELVE

PRIMERO: Autorizar a *Juanita Goebertus* para que asista a eventos 13 y 14 de septiembre de 2018 en Medellín, Antioquia y Brasil, la cual se reportará a 2018 en el marco de la participación de la Comisión de Paz que conforma la comisión.

SEGUNDO: Agradecerle de la presente diligencia y resolución de la Comisión Constitucional a la que pertenece el H. R. *Juanita Goebertus*, para efectos de que esta informe ante la Comisión de Acreditación Documental la excusa correspondiente por su inasistencia a cualquiera de las sesiones de la corporación que va encubriendo programadas los días 13 y 14 de septiembre de 2018 y la informe de la información suministrada en el numeral 2 de artículo 90 de la Ley 69 de 1992.

En Bogotá D.C., a las once y cinco (11:05) horas del día 15 de septiembre de 2018

[Firma] *[Firma]*

100

Dear members of parliament:

Invitation for Expression of Interest to participate in the EvalColombo 2018 event

Greetings from the Global Parliamentarians Forum for Evaluation (GPFE).

As you may be aware, the Global Parliamentarians Forum for Evaluation together with EvalPartners, Sri Lanka Parliamentarians Forum for Evaluation and Sri Lanka Evaluation Association is organizing the global event "Responsible Parliaments: Embracing Evaluation for Agenda 2030" (EvalColombo 2018). The event will be held in Colombo, Sri Lanka, on 17-19 September 2018. The event will culminate with a special day at the parliament of Sri Lanka as a symbol of greater and renewed commitment towards evidence-based policy making.

The event will bring together parliamentarians from across the globe, including current members of regional parliamentary forums as well as those who have potential to become vibrant members that can advocate for evaluation culture. Champions of evaluation from within government, experienced practitioners drawn from the global evaluation community, development partners and civil society will add to the richness of discussions while an anticipated participation of delegates from Africa, Asia, Middle East and North Africa, Latin America, the Caribbean, Eurasia and the Global North will ensure that the event is representative of the global family of nations.

If you are interested in helping to support the evaluation for the Agenda 2030, we warmly invite you to send an expression of interest to participate in this historic event before 5th March 2018 by email to Asele.Kalugampitiya@globalparliamentarians.org. The expression of interest should be one or two paragraphs and briefly explain why you are interested in the event.

A brochure with additional information about the event is attached. As soon as we hear from you we will let you know further details about participation.

Looking forward to receiving your expression of interest.

Respectfully yours,

[Firma]

Kabir Hashim
Chair- Global Parliamentarians Forum for Evaluation (GPFE)
Minister of Public Enterprise Development- Sri Lanka

C/C: Ada Ocampo, GPFE Secretariat adaocampo@unicef.org
Asele Kalugampitiya GPFE Secretariat asele.kalugampitiya@unicef.org

102

CAMARA
EL PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

En uso de las facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, **«De las excusas aceptables»**, "Son excusas que permiten justificar la ausencia de los Congresistas a las Sesiones además del caso fortuito, fuerza mayor o los siguientes eventos: ... numeral 3ª. La autorización otorgada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento".

Que el Representante a la Cámara, doctor **SAMUEL HOYOS MEJIA**, mediante oficio radicado el 11 de septiembre de 2018, solicita ante la Mesa Directiva de la Corporación, autorización para ausentarse de las sesiones de la corporación que se lleguen a realizar entre el 13 y el 20 de septiembre de 2018, en razón a su participación en el evento **EVALCOLOMBO 2018**, organizado por Global Parliamentarians Forum for Evaluation, en la República Democrática Socialista de Sri Lanka.

Que conforme a lo anterior, el Presidente de la Cámara de Representantes, autoriza al Representante a la Cámara, doctor **SAMUEL HOYOS MEJIA**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación que se lleguen a convocar entre los días trece (13) y veinte (20) de septiembre de 2018.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR al Honorable Representante a la Cámara, doctor **SAMUEL HOYOS MEJIA**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación que se lleguen a convocar entre los días trece (13) y veinte (20) de septiembre de 2018, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

PARAGRAFO: La Secretaría General remitirá copia de la presente resolución a la Subsecretaría General y a la Comisión de Acreditación Documental de esta Corporación, con el propósito de justificar válidamente la inasistencia del referido congresista.

ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE
11 SET. 2018

Dada en Bogotá D.C., a los

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Presidente

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

F I R M A

Bogotá D.C. 17 de Septiembre de 2018

Doctor
SAMUEL ALEJANDRO HOYOS
Presidente Comisión Primera de la Cámara de Representantes

Doctora
AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO
Secretaria de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes

Ref. Inasistencia Sesión Comisión I

Cordial Saludo,

Por medio de la presente, remito la resolución 2274 de 2018, "Por medio del cual se autoriza la inasistencia justificada a un Honorable Representante a la Cámara, en la cual la mesa directiva de la Cámara de Representantes me permite ausentarme a la sesión del día Jueves 13 de Septiembre.

Cordialmente,

JOHN JAIRO HOYOS GARCIA
Representante a la Cámara por el Valle del Cauca

104

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
RESOLUCION N° 2274 DE 2018
(12 SET. 2018)

"POR LA CUAL SE AUTORIZA LA INASISTENCIA JUSTIFICADA A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CÁMARA"

LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

En uso de las facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, **«De las excusas aceptables»**, "Son excusas que permiten justificar la ausencia de los Congresistas a las Sesiones además del caso fortuito, fuerza mayor o los siguientes eventos: ... numeral 3ª. La autorización otorgada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento".

Que el Representante a la Cámara, doctor **JOHN JAIRO HOYOS GARCIA**, mediante oficio de fecha septiembre 22 de 2018, solicita ante el Presidente de la Cámara de Representantes, doctor **ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO**, autorización con el propósito de asistir al Congreso Acad de Confeccionera "Colombia 2018: Agenda Empresarial por un Nuevo País", a realizarse en la ciudad de Cartagena, los días 13 y 14 de septiembre del presente año.

Que conforme a lo anterior, el Presidente de la Cámara de Representantes, autoriza al Representante a la Cámara, doctor **JOHN JAIRO HOYOS GARCIA**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación que se lleguen a convocar entre los días trece (13) y catorce (14) de septiembre de 2018.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR al Honorable Representante a la Cámara, doctor **JOHN JAIRO HOYOS GARCIA**, para que se ausente con excusa válida de las sesiones de la corporación que se lleguen a convocar entre los días trece (13) y catorce (14) de septiembre de 2018, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución.

PARAGRAFO: La Secretaría General remitirá copia de la presente resolución a la Subsecretaría General y a la Comisión de Acreditación Documental de esta Corporación, con el propósito de justificar válidamente la inasistencia del referido congresista.

ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE
12 SET. 2018

Dada en Bogotá D.C. a los

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Presidente

ATILANO ALONSO GERALDO ARBOLEDA
Primer Vicepresidente

JOHN PAUL ASPIELLA REYES
Segundo Vicepresidente

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

F I R M A

105

Bogotá, D.C., 14 de Septiembre de 2018

Señora
AMPARO CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera
Cámara de Representantes
Ciudad.

Ref. INASISTENCIA PARLAMENTARIA

Respetados Señores:

Por instrucciones del Honorable Representante a la Cámara **CARLOS GERMÁN NAVAS TALERO** y para la respectiva excusa a la sesión de la Comisión I del día de ayer 13 de Septiembre de 2018, allego incapacidad médica del Dr. Navas.

Sin otro particular.

Atentamente,

AIDA NUBIA CARRILLO RAMIREZ
Asesora UTL

106

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
RESOLUCION MD N° 2292 DE 2018
(12 SET. 2018)

"POR LA CUAL SE AUTORIZA LA INASISTENCIA JUSTIFICADA A UN HONORABLE REPRESENTANTE A LA CÁMARA"

LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

En uso de las facultades legales y en especial las que le confiere la Ley 5ª de 1992, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 90 de la Ley 5ª de 1992, **-De las excusas aceptables-**, son excusas que permiten justificar la ausencia de los Congresistas a las Sesiones además del caso fortuito, fuerza mayor en los siguientes eventos: numeral 2º; La autorización expresada por la Mesa Directiva o el Presidente de la respectiva Corporación, en los casos indicados en el presente Reglamento"

Que el Representante a la Cámara, doctor **GABRIEL SANTOS GARCÍA**, mediante oficio de fecha septiembre 12 de 2018, solicita ante la Mesa Directiva de la Corporación, permiso para ausentarse de la sesión plenaria convocada para el día 13 de septiembre de 2018, en razón a su participación en el Congreso Anual de Confecámaras "Colombia 2022: Agenda Empresarial por un Nuevo País", a realizarse en la ciudad de Cartagena, los días 13 y 14 próximos.

Que conforme a lo anterior, la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes, autoriza al Representante a la Cámara, doctor **GABRIEL SANTOS GARCÍA**, para que se ausente con excusa válida de la sesión de la Comisión Primera Constitucional de la corporación convocada para el día trece (13) de septiembre de 2018.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: AUTORIZAR al Honorable Representante a la Cámara, doctor **GABRIEL SANTOS GARCÍA**, para que se ausente con excusa válida de la sesión de la Comisión Primera Constitucional de la corporación convocada para el día trece (13) de septiembre de 2018, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de la presente resolución,

PARAGRAFO: La Secretaría General remitirá copia de la presente resolución a la Subsecretaría General y a la Comisión de Acreditación Documental de esta Corporación, con el propósito de justificar válidamente la inasistencia del referido congresista.

ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE
12 SET. 2018

Dada en Bogotá D.C., a los

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
 Presidente

ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
 Primer Vicepresidente

INTE RAUL ASPRILLA REYES
 Segundo Vicepresidente

NORBEY MARULANDA MUÑOZ
 Subsecretario General



Sandy Rogers, director del Área de Leadstaf de la reconocida empresa consultora y de entrenamiento **FranklinCovey**, asegura que una empresa que busca ganar la lealtad de sus clientes para convertirlos en promotores, lo logrará en la medida en que su equipo de servicio respalde y cumpla la promesa de valor.

Para Confecámaras es muy importante contar con su participación en nuestro Congreso. Por esta razón Confecámaras ha previsto asumir los costos de desplazamiento, alojamiento y alimentación.

Para conocer más detalles del Congreso y realizar la inscripción sin costo como invitado especial en el evento, Clara Ramirez, Gerente de Asuntos Corporativos y Comunicaciones de Confecámaras, estará atenta en el correo cc@confecamaras.org.co y el celular 310 8420168.

Cordial saludo,

Julian Dominguez Rivera
JULIAN DOMINGUEZ RIVERA
 Presidente

Ardo Perez
 315 927 8128



Bogotá, Septiembre 13 de 2018

PCC/SP-223 -18

Doctora
AMPARO CALDERON PERDOMO
 Secretaria Comisión Primera Constitucional
Cámara de Representantes
Congreso de la República de Colombia
 E.S.D.

Respetada Doctora Calderón,

En mi calidad de Secretaria General y Representante legal del Partido Conservador Colombiano, me permito certificar que el Honorable Representante a la Cámara en mención el día 13 de Septiembre de la presente anualidad asistió a la Junta de Parlamentarios citada por el Directorio Nacional Conservador desde las 07:00 am hasta las 12:30 pm, para tratar temas de agenda legislativa.

JUAN CARLOS WILLS OSPINA

Por lo anterior, solicito se sirva excusarlo por la inasistencia a la sesión de la comisión convocada para el día de hoy 13 de septiembre de 2018.

Con el Respeto y Consideración de Siempre.

Cordialmente

Maria Mercedes Lopez Mora
MARIA MERCEDES LOPEZ MORA
 Secretaria General
 Representante Legal

Comisión Primera
 Recibido
 Jueves 13 Sep 18
 11:00 am
ll

138635
 Bogotá, 27 de agosto de 2018

Doctor
Gabriel Santos García
 Representante a la Cámara
Cámara de Representantes
 Ciudad

Ref: Invitación Congreso Anual de Confecámaras

Respetado Representante,

Me es grato extender una invitación especial al evento cumbre de la Red de Cámaras de Comercio de Colombia, el Congreso Anual de Confecámaras "Colombia 2022: Agenda Empresarial por un Nuevo País", que se realizará en el Hotel Hilton de la ciudad de Cartagena los días 13 y 14 de septiembre del presente año.

Este año centraremos el análisis en una visión prospectiva sobre el modelo de desarrollo que deberá alcanzar Colombia en cuatro años y los sectores que todos los sectores del país debemos cumplir para lograrlo.

Contaremos con la presencia del Señor Presidente de la República, Ministros de Despacho y directivos de entidades insignias del Gobierno, así como de líderes empresariales de todas las regiones del país.

Nos acompañarán también destacadas personalidades internacionales:

Alberto Alesina, el profesor de la cátedra de Economía y Política y Ph.D. de la Universidad de Harvard, una de las voces más reputadas a nivel internacional en materia de crecimiento económico a través del gasto eficiente y austero. Se ha desempeñado como asesor del Banco Mundial y del FMI. Para Alesina, el crecimiento sostenido es un objetivo que debe encauzarse en medio de las tensiones políticas al interior de los países y de las sensibles relaciones internacionales.

Ben Rhodes, ex asesor de Seguridad Nacional para Comunicaciones Estratégicas, mano derecha del ex presidente de EE.UU., Barack Obama, y gurú de su política exterior. Autor del libro "The world as it is: Inside Obama White House", en donde cuenta la historia completa de lo que significa trabajar junto a un líder como Barack Obama; de cómo el idealismo puede confrontar la realidad y sobrevivir, y lo que es tener una entrevista o finalmente una entrevista con un presidente histórico.

HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL

SESIONES ORDINARIAS
LEGISLATURA 2018 - 2019
SALON BOYACA
CAPITOLIO NACIONAL

ORDEN DEL DIA

JUEVES TRECE (13) DE SEPTIEMBRE DE 2018
09:00 A.M.

LLAMADO A LISTA Y VERIFICACION DEL QUORUM

CITACION E INVITACION A FUNCIONARIOS

Citados:

- Ministra de Transporte, Dra. Angela Maria Orozco Gómez *Delega Manuel Felipe Gutiérrez - Vice Infraestructura*
- Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Dr. Luis Carlos Alvarez Morales *Luis CLM*
- Director del INVIAS, Dr. Juan Esteban Gil Chavarria
- Gerente de COVIANDES, Dr. Alberto Marino Samper
- Gerente de COVIANDINA, Dr. Ricardo Postarini
- Interventores CONSORCIO INTERCONEXIONES, Dr. Angel Barrantes Acosta
- Representante Legal Consorcio METROANDINA, Dr. Oscar Alfredo Montoya Castro *Juan Carlos Vallejo*

Invitados:

- Gobernador del Departamento del Meta, Dra. Marcela Amaya Garcia *Delega Juan Jose Casafre - Asesor*
- Gobernador del Departamento del Casanare, Dr. Jesus Alino Barrera Rodriguez
- Gobernador del Departamento del Vichada, Dr. Luis Carlos Alvarez Morales
- Gobernador del Departamento del Vaupés, Dr. Jesus Maria Vasquez
- Gobernador del Departamento del Guaviare, Dr. Néstor de Jesus Echeverry Cadavid
- Gobernador del Departamento del Cundinamarca, Dr. Jorge Emilio Rey Angel
- Presidente Asamblea Departamental del Meta, Dr. José Manuel Sandoval
- Cotolco, Dra. Mariuz Rojas
- Corporación Comité Cívico de Villavicencio, Dr. Giovanni Angulo Gómez
- Presidente Andí - Seccional Meta, Dr. Francisco José Anorade Martínez
- Presidente Ejecutivo Cámara de Comercio de Villavicencio, Dr. Leonardo Javier Baquero Gamito
- Gerente CAMACOL Meta, Dra. Sandra Patricia Celis
- Directora Ejecutiva ASOORINOQUIA, Dra. Clara Leticia Serrano Castillo
- Director de Turismo del Meta, Dr. Gustavo Jiménez
- Presidente CUT - Meta, Dr. Timoteo Romero
- Presidente Subcomisión de Turismo Villavicencio, Dr. Jaime Echeverry
- Sociedad Colombiana De Arquitectos Regional Meta- SCA, Dra. Elizabeth Caspedes Clavijo

Tema: Informe sobre el estado actual de las vías Bogotá - Villavicencio y Florencia - Suaza y aclarar dudas conforme al cuestionario.

Proposiciones aprobadas en esta Célula Legislativa y suscritas por los Honorables Representantes Alejandro Vega Pérez, Jaime Rodríguez Contreras, Andrés David Calle Aguas, Oscar Hernán Sánchez León y Harry Giovanni González García.

ANUNCIO DE PROYECTOS
(Artículo 8. Acto Legislativo 1 de 2003)

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES

El Presidente: Samuel Alejandro Hoyos Mejía	El Vicepresidente: Jorge Méndez Hernández
La Secretaria: Amparo Yaneth Calderón Perdomo	La Subsecretaria: Dora Sonia Cortes Castillo

*Para dar lista
firmar lista
firmar lista
firmar lista
firmar lista*

Villavicencio, septiembre 11 de 2018

Doctora
AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional
Cámara de Representantes
Congreso de la República
Teléfono 071-4325100
Email: comisionprimera@congreso.gov.co
Bogotá D.C.

Exclusa

Asunto: Debate estado vía Bogotá - Villavicencio

Cordial Saludo, doctora Amparo:

En atención a su comunicación No. C.P.C.P.3.1.109-18, de septiembre 4 de 2018, a través de la cual me cursan invitación al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavicencio, a realizarse el día 13 de septiembre a las 9:00 a.m. en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional, al respecto me permito informarle que ha sido delegado el Ingeniero Juan José Casafre Medelín, Asesor Despacho Gobernadora, persona idónea y competente para tratar el tema en mención.

Lú anterior en razón a que en esa fecha me encuentro atendiendo asuntos importantes de carácter regional agendados con anterioridad.

Cordialmente,

MARCELA AMAYA GARCIA
Gobernadora Departamento del Meta

EL META
Departamento del Meta

DESPACHO GOBERNADORA
Carrera 28 No. 28-45 Centro, Piso 1
Tel: 885000 Ext. 7001 - 7002 - 7020 - 7021 - 7022 - 7023 - 7024 - 7025 - 7026 - 7027 - 7028 - 7029 - 7030 - 7031 - 7032 - 7033 - 7034 - 7035 - 7036 - 7037 - 7038 - 7039 - 7040 - 7041 - 7042 - 7043 - 7044 - 7045 - 7046 - 7047 - 7048 - 7049 - 7050 - 7051 - 7052 - 7053 - 7054 - 7055 - 7056 - 7057 - 7058 - 7059 - 7060 - 7061 - 7062 - 7063 - 7064 - 7065 - 7066 - 7067 - 7068 - 7069 - 7070 - 7071 - 7072 - 7073 - 7074 - 7075 - 7076 - 7077 - 7078 - 7079 - 7080 - 7081 - 7082 - 7083 - 7084 - 7085 - 7086 - 7087 - 7088 - 7089 - 7090 - 7091 - 7092 - 7093 - 7094 - 7095 - 7096 - 7097 - 7098 - 7099 - 7100

HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL

SESIONES ORDINARIAS
LEGISLATURA 2018 - 2019
SALON BOYACA
CAPITOLIO NACIONAL

ORDEN DEL DIA

JUEVES TRECE (13) DE SEPTIEMBRE DE 2018
09:00 A.M.

LLAMADO A LISTA Y VERIFICACION DEL QUORUM

CITACION E INVITACION A FUNCIONARIOS

Citados:

- Ministra de Transporte, Dra. Angela Maria Orozco Gómez *Delega Manuel Felipe Gutiérrez - Vice Infraestructura*
- Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Dr. Luis Carlos Alvarez Morales *Luis CLM*
- Director del INVIAS, Dr. Juan Esteban Gil Chavarria *Dr. Juan Carlos Vallejo*
- Gerente de COVIANDES, Dr. Alberto Marino Samper
- Gerente de COVIANDINA, Dr. Ricardo Postarini
- Interventores CONSORCIO INTERCONEXIONES, Dr. Angel Barrantes Acosta *Jaime Salcedo*
- Representante Legal Consorcio METROANDINA, Dr. Oscar Alfredo Montoya Castro *Juan Carlos Vallejo*

Invitados:

- Gobernador del Departamento del Meta, Dra. Marcela Amaya Garcia *Delega Juan Jose Casafre - Asesor*
- Gobernador del Departamento del Casanare, Dr. Jesus Alino Barrera Rodriguez
- Gobernador del Departamento del Vichada, Dr. Luis Carlos Alvarez Morales
- Gobernador del Departamento del Vaupés, Dr. Jesus Maria Vasquez
- Gobernador del Departamento del Guaviare, Dr. Néstor de Jesus Echeverry Cadavid
- Gobernador del Departamento del Cundinamarca, Dr. Jorge Emilio Rey Angel
- Presidente Asamblea Departamental del Meta, Dr. José Manuel Sandoval
- Cotolco, Dra. Mariuz Rojas
- Corporación Comité Cívico de Villavicencio, Dr. Giovanni Angulo Gómez
- Presidente Andí - Seccional Meta, Dr. Francisco José Anorade Martínez
- Presidente Ejecutivo Cámara de Comercio de Villavicencio, Dr. Leonardo Javier Baquero Gamito
- Gerente CAMACOL Meta, Dra. Sandra Patricia Celis
- Directora Ejecutiva ASOORINOQUIA, Dra. Clara Leticia Serrano Castillo
- Director de Turismo del Meta, Dr. Gustavo Jiménez
- Presidente CUT - Meta, Dr. Timoteo Romero
- Presidente Subcomisión de Turismo Villavicencio, Dr. Jaime Echeverry
- Sociedad Colombiana De Arquitectos Regional Meta- SCA, Dra. Elizabeth Caspedes Clavijo

Tema: Informe sobre el estado actual de las vías Bogotá - Villavicencio y Florencia - Suaza y aclarar dudas conforme al cuestionario.

Proposiciones aprobadas en esta Célula Legislativa y suscritas por los Honorables Representantes Alejandro Vega Pérez, Jaime Rodríguez Contreras, Andrés David Calle Aguas, Oscar Hernán Sánchez León y Harry Giovanni González García.

ANUNCIO DE PROYECTOS
(Artículo 8. Acto Legislativo 1 de 2003)

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES

El Presidente: Samuel Alejandro Hoyos Mejía	El Vicepresidente: Jorge Méndez Hernández
La Secretaria: Amparo Yaneth Calderón Perdomo	La Subsecretaria: Dora Sonia Cortes Castillo

Bogotá D.C., 11 de septiembre de 2018

Para constar: c/c
Radicado MT No. 20181080345051
11-09-2018

Doctora
AMPARO CALDERON PERDOMO
Secretaria General
Comisión Primera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Edificio Nueve del Congreso
Carrera 7 No. 8-85
Bogotá D.C.

Exclusa 24

Asunto: excusa para la citación a debate de control político aprobada mediante la Proposición 04 de 2018.

Respetada secretaria Calderón:

Dato excusarme de atender la citación relacionada en el asunto programado para el jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 a.m. debido a que con anterioridad fui citado para debate de control político en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes en la misma hora y fecha.

Por la importancia que represento el tema para este cartera ministerial, me permito designar a Manuel Felipe Gutiérrez Torres, Viceministro de Infraestructura, para que represente el sector.

Cordialmente,

ANGELA MARIA OROZCO GOMEZ
Ministra de Transporte

Excmo. Alvaro Uribe Fajardo
Fecha de elaboración: 11-09-2018
Firm. de responsable: [Firma]

Asamblea Legislativa (Calle 201 No. 39-49, Campesinado Francisco de Paula, Carrera 8, Centro Sur, Piso 9 y 10, Bogotá Colombia, Teléfono: (57-1) 3946000, (57-1) 4243145, <http://www.congreso.gov.co>, <http://www.consejoconstitucional.gov.co>, <http://www.consejoprimeraconstitucional.gov.co>, <http://www.consejosegundaconstitucional.gov.co>, <http://www.consejoterceraconstitucional.gov.co>, Calle 43 No. 11-23, Bogotá, Colombia


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
ANGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte
Ciudad

Respetada señora Ministra:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAI ME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAS**, me permito **CITARLA**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá -Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 a.m., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario ya enviado deben ser radicadas por escrito en esta Secretaría a más tardar el día 11 de septiembre de los corrientes, lo anterior conforme además a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4263/4269/4268 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

119


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA
Director General INVIAS
Ciudad

Respetado señor Director:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAI ME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAS**, me permito **CITARLO**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá -Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario ya enviado deben ser radicadas por escrito en esta Secretaría a más tardar el día 11 de septiembre de los corrientes, lo anterior conforme además a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4263/4269/4268 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

121


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
Ciudad

Respetado señor Presidente:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAI ME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAS**, me permito **CITARLO**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá -Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario ya enviado deben ser radicadas por escrito en esta Secretaría a más tardar el día 11 de septiembre de los corrientes, lo anterior conforme además a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4263/4269/4268 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

120


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
ALBERTO MARINO SAMPER
Gerente de COVIANDES
Ciudad

Respetado doctor Marino:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAI ME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAS**, me permito **CITARLO**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá -Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario ya enviado deben ser radicadas por escrito en esta Secretaría a más tardar el día 11 de septiembre de los corrientes, lo anterior conforme además a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4263/4269/4268 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

122



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
RICARDO POSTARINI
Gerente Concesionaria DOVIANDINA
Ciudad

Respetado doctor Postarini:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **CITARLO**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavieja, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente:

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 6 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

123



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
OSCAR ALFREDO MONTOYA CASTRO
Representante Legal
Consejo METROANDINA
Ciudad

Respetado doctor Montoya:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **CITARLO**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavieja, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario ya enviado deben ser radicadas por escrito en esta Secretaría a más tardar el día 11 de septiembre de los corrientes lo anterior conforme además a lo establecido en el literal b) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente:

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 6 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

125



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, agosto 31 de 2018

Doctor
ANGEL BARRANTES ACOSTA
Representante Legal
Consejo Intercambios
Ciudad

Respetado doctor Barrantes:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **CITARLO**, para que se sirva responder el cuestionario enviado a ese despacho mediante oficio No. C.P. 3.1.052-18, el día 21 de agosto del presente año, sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavieja, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente:

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 6 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

124



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctora
MARCELA AMAYA GARCÍA
Gobernadora Departamento del Meta
Villavieja, Meta

Respetada señora Gobernadora:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLA**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavieja, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente:

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 6 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

126



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
JOSUE ALINO BARRERA RODRIGUEZ
Gobernador Departamento de Casanare
Yopal, Casanare

Respetado señor Gobernador:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJIA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNANDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

127



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
JESÚS MARÍA VASQUEZ
Gobernador Departamento del Vaupés
Mitú, Vaupés

Respetado señor Gobernador:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJIA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNANDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

129



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
LUIS CARLOS ALVAREZ MORALES
Gobernador Departamento del Vichada
Puerto Carreño, Vichada

Respetado señor Gobernador:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJIA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNANDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

128



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
NEBIO DE JESUS ECHEVERRY CADAVID
Gobernador Departamento del Guaviare
San José del Guaviare, Guaviare

Respetado señor Gobernador:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJIA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNANDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

130


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
JORGE EMILIO REY ANGEL
Governador Departamento de Cundinamarca
Ciudad

Respetado señor Gobernador

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá –Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4286 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

131


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctora
MARILUZ ROJAS
Cotolico
Villavicencio, Meta

Respetada doctora Mariluz:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLA**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá –Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4286 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

133


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
JOSÉ MANUEL SANDOVAL
Presidente Asamblea Departamental del Meta
Villavicencio, Meta

Respetado señor Presidente:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá –Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4286 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

132


Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
GIOVANNY ÁNGULO GÓMEZ
Corporación Comité Cívico de Villavicencio
Villavicencio, Meta

Respetado doctor Ángel:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRES DAVID CALLE AGUAS, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá –Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 68, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4286 comision.primer@camara.gov @ComisionPrimera

134



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1.109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
FRANCISCO JOSÉ ANDRADE MARTÍNEZ
Presidente ANDI Seccional Meta
Villavicencio, Meta

Respetado doctor Andrade:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 68, oficina 238 B. www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

135



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1.109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctora
SANDRA PATRICIA CELIS
Gerente CAMACOL Meta
Villavicencio, Meta

Respetada doctora Sandra Patricia:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLA**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 68, oficina 238 B. www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

137



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1.109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
LEONARDO JAVIER BAQUERO GARCÍA
Presidente Ejecutivo
Cámara de Comercio
Villavicencio, Meta

Respetado doctor Baquero:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 68, oficina 238 B. www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

136



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1.109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctora
CLARA LETICIA SERRANO CASTILLO
Directora Ejecutiva ASOORINGOQUIA
Villavicencio, Meta

Respetada doctora Clara Leticia:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscrita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLA**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 68, oficina 238 B. www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

138



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
GUSTAVO JIMÉNEZ
Director de Turismo del Meta
Villavicencio, Meta

Respetado señor Director:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRES DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

134



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
JAIME ECHEVERRY
Presidente Subcomisión de Turismo
Villavicencio, Meta

Respetado doctor Echeverry:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRES DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

141



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctor
TIMOTEO ROMERO
Presidente CUT -Meta
Villavicencio, Meta

Respetado doctor Romero:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRES DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLO**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

140



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1. 109-18
Bogotá, septiembre 4 de 2018

Doctora
ELIZABETH CESPEDES CLAVIJO
Sociedad Colombiana de Arquitectos
Regional Meta
Ciudad

Respetada doctora Elizabeth:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la Proposición suscita por los H. R. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRES DAVID CALLE AGUAS**, me permito **INVITARLA**, al debate sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, sesión que se realizará el día jueves 13 de septiembre de 2018 a las 9:00 A.M., en el Salón Elíptico del Capitolio Nacional.

Cordialmente,

AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

142



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1-136-18
Bogotá, septiembre 05 de 2018

Doctora
ANGELA MARÍA DROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte
Ciudad

Respetada señora Ministra:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día miércoles 05 de septiembre del presente año y suscrita por el H. R. **HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ GARCÍA**, me permito remitir una adición al cuestionario enviado a ustedes el día 21 de agosto, y cuyo debate está programado para el próximo jueves 13 de septiembre a las 9:00 A.M., sobre la problemática de movilidad y sus efectos en la crítica situación que atraviesa la vía al llano y la situación de movilidad de la vía que comunica al departamento de Caquetá (Vía Florencia -Suaza -Huila).

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,



AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Se anexa Cuestionario.

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

CUESTIONARIO INVIAS – MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. ¿Cuál es el plan de inversiones para garantizar un mantenimiento de la vía Florencia Caquetá – Suaza Huila?
2. ¿Cuál es la inversión definitiva (Montos, plazos y tipo de obra) para invertir en el kilómetro B3 de la Vía Florencia Caquetá – Suaza Huila (Puente los Lagos) y garantizar la movilidad en este sector?
3. ¿Cuál es el plan de inversiones para dar continuidad a la construcción de la vía marginal de la selva, en los tramos del Departamento del Guaviare, Meta, Caquetá y Putumayo?
4. ¿Cuál es la estrategia del Gobierno Nacional para invertir en la recuperación de la red terciaria nacional a cargo de INVIAS? Explique montos y plazos de las inversiones a Realizar

Atentamente,

HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ GARCÍA.



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1-136-18
Bogotá, septiembre 05 de 2018

Doctor
JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA
Director General INVIAS
Ciudad

Respetado señor Director:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día miércoles 05 de septiembre del presente año y suscrita por el H. R. **HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ GARCÍA**, me permito remitir una adición al cuestionario enviado a ustedes el día 21 de agosto, y cuyo debate está programado para el próximo jueves 13 de septiembre a las 9:00 A.M., sobre la problemática de movilidad y sus efectos en la crítica situación que atraviesa la vía al llano y la situación de movilidad de la vía que comunica al departamento de Caquetá (Vía Florencia -Suaza -Huila).

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,



AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Se anexa Cuestionario.

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov



Comisión Primera Constitucional Permanente

Oficio No. C.P.C.P.3.1-052-18
Bogotá, agosto 21 de 2018

Doctora
ANGELA MARÍA DROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte
Ciudad

Respetada señora Ministra:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH. RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**, me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la vía Bogotá – Villavicencio. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,



AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Se anexa Cuestionario.

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 – 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

Cuestionario para la Ministra de Transporte:

1. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y tñneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavicencio, ¿Bajo que norma t9cnica se construyeron?
2. ¿Que estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de calda de material sobre la via Bogot4 - Villavicencio? ¿Cu4l es el tiempo y costo estimado?
3. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la via Bogot4 - Villavicencio en lo corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qu9 clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economia se han visto afectados? ¿Cu4l es la cuantia de dichos perjuicios? Allegar soportes.
4. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurri9, se encuentra cerrado. ¿Cu4l es el estado actual del km 48? ¿Cu4ndo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qu9 medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la poblaci9n que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
5. En la investigaci9n que se inici9 a raíz de la calda del puente Chirajara ¿Ya se determin9 en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo, ¿Por qu9 concepto? ¿Por qu9 monto? ¿Ya se realiz9 el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
6. ¿Cu4ntos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogot4 - Villavicencio? ¿Cu4ntas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cu4les est4n vigentes y cu4les vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir informe detallado de cuantias y años correspondientes.
7. Respecto a la calda del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilizaci9n del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2018, ¿Cu4l es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?
8. ¿Qui9n asumirá el costo de construcci9n del nuevo puente Chirajara?
9. ¿Cu4l es el índice de accidentalidad en la via Bogot4 - Villavicencio? Allegar informe detallado.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

133

147



Oficio No. C.P.C.P.3.1.052-18
Bogotá, agosto 21 de 2018

Doctor
DIMITRI ZANINOVICH VICTORIA
Presidente Agencia Nacional de Infraestructura - AN
Ciudad

Respetado señor Presidente:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisi9n Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE M9NDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente; y de conformidad con la proposici9n presentada y aprobada en la sesi9n del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA P9REZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SANCHEZ** y **ANDRES DAVID CALLE AGUAS**; me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la via Bogot4 - Villavicencio. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisi9n, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deber4n ser remitidas por escrito en esta Secretarfa dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artfculo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,

AMPARO M9NCH GALBER9N PERDOMO
Secretaria Comisi9n Primera Constitucional

Se anexa: Cuestionario.

SMS:

Comisi9n Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7ª Nª 8 - 68, oficina 238 B. www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co



149

10. Porque se impone el cobro de un peaje Boquer9n II, considerando que desde que entr9 en servicio la via ha sido de mala calidad?
11. Quien tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestaci9n de servicios al usuario de la antigua via Bogot4 desde el sector de El Antoj9. Quien los esta asumiendo?
12. ¿Porque los peajes Boquer9n I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorfas sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qu9 entidad estableci9 dichas tarifas y cuales son los criterios para contemplar este resultado?
13. ¿Cu4les son las medidas que se han adoptado para el suministro del alumbrado pùblico ya que en la mayorfa de los tramos intervenidos este no se evidencia, lo que en muchos sectores ocasiona accidentes de tr4nsito?
14. ¿Qu9 estudios y que manejo se han realizado con los cuerpos de agua o nacimientos que se han hallado en las unidades funcionales del municipio de La Calera?
15. ¿Qu9 soluciones se han planteado para la via que conduce al sector de oriente del Municipio de La Calera, que afecta las veredas del volc4n, quizaf, treinta y seis, junia y dem4s veredas que conducen la via hacia Choachi, donde los vehfculos de la POB, han venido pasando y dejando en mal estado la via y su paso es intransitable para la comunidad en general?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

134

148

Cuestionario para el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

1. Allegue copia legible del contrato No. 444 de 1994 entre el INVIAS y la Sociedad Concesionaria Vial De Los Andes S.A., las p9lizas actualizadas y copia de las adiciones al contrato principal, informes t9cnicos, contables y financieros detallados años por año.
2. Allegue copia legible del contrato de interventorfa No. 067 de 2012, entre ANI y CONSORCIO INTERCONCESIONES y de los informes de interventorfa y supervisi9n durante la ejecuci9n del contrato, incluyendo informes t9cnicos, financieros, contables, jurfdicos, medio ambientales, socio-prediales, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 444 de 1994 y dem4s documentos que lo modifiquen, adicionen o complementen para la concesión de la via Bogot4 - Villavicencio. Todos los anteriores detallados años por año.
3. Allegue copia legible del contrato No. 025 de 2015 entre ANI y CONCESIONARIA VIAL ANDINA, las p9lizas actualizadas y copia de las adiciones al contrato principal, informes t9cnicos, contables y financieros detallados año por año.
4. Allegue copia legible del contrato de interventorfa No. 365 de 2016, entre ANI y CONSORCIO METROANDINA y de los informes de interventorfa y supervisi9n durante la ejecuci9n del contrato, incluyendo informes t9cnicos, financieros, contables, jurfdicos, medio ambientales, socio-prediales, administrativos, de seguros operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 025 de 2015 y dem4s documentos que lo modifiquen, adicionen o complementen para la concesión de la via Bogot4 - Villavicencio. Todos los anteriores detallados años por año.
5. Informe qu9n o quienes hacfan las veces de supervisor y/o interventor durante la ejecuci9n del contrato de concesión No. 444 de 1994, desde el año 1994 hasta el día de la firma del contrato de interventorfa No. 067 de 2012. Anexar informes.
6. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos crfticos en todo el recorrido de la via Bogot4 - Villavicencio, relacionado con calda de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cu4ntos son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cu4nto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cu4ntos se han atendido con dichos recursos y cu4l es el valor? ¿De qu9 fuente salen estos dineros?
7. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y tñneles que hacen parte del corredor vial Bogot4 - Villavicencio, ¿Bajo qu9 norma t9cnica se construyeron?
8. ¿Qu9 estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de calda de material sobre la via Bogot4 - Villavicencio? ¿Cu4l es el tiempo y costo estimado?
9. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la via Bogot4 - Villavicencio en lo corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qu9 clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economia se han visto afectados? ¿Cu4l es la cuantia de dichos perjuicios? Allegar soportes.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

150

- tabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá – Villavieco en lo corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y qué sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
- 10. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista km 82 cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada. ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?
- 11. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? Remita informe.
- 12. ¿Cuál es el estado del proyecto del tramo 1 de la vía Bogotá – Villavieco (Hasta Caqueza)? ¿Que tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?
- 13. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
- 14. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
- 15. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
- 16. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 17. ¿Cada cuánto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá – Villavieco y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 18. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que lleva la concesión Bogotá – Villavieco, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
- 19. En el Acto N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Clausula 6ª, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En que se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.
- 20. ¿Cuánto le ha pagado ANI a COVIANDES por concepto de emergencias? ¿En qué fecha y por qué concepto se han reconocido y realizado los pagos? Favor enviar informe detallado.
- 21. ¿Se está cumpliendo con la implementación de los Planes de Manejo Ambiental de acuerdo con las licencias ambientales otorgadas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial? Anexar soportes, licencias ambientales, rendir informe de cumplimiento, Plan de Manejo Ambiental y sus alcances.
- 22. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sírvase rendir informe.
Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

¿Quién los está asumiendo?
36. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuales son los criterios para contemplar este resultado?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

- 23. ¿En qué año se identificaron los puntos críticos en el km 46+700 y el km 64+200?
- 24. Respecto al derrumbe en el km 46 que dejó 4 personas muertas ¿Qué investigación se adelanta por este suceso? ¿Se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
- 25. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
- 26. En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo, ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
- 27. Según comunicado de prensa del Ministro del Transporte German Cardona, afirmó que COVIANDES fue sancionado mediante resolución de la ANI, con una multa de casi 10 millones diarios por el incumplimiento de no entregar el puente Chirajara en las fechas establecidas. ¿Se está cumpliendo con los pagos diarios que impone la sanción? ¿Cuánto dinero se ha recaudado por concepto de esta sanción a la fecha? ¿Hasta qué fecha se impuso la sanción? Allegar copia de la resolución de sanción y soportes.
- 28. ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá – Villavieco? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir informe detallado de cuantías y años correspondientes.
- 29. Respecto a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2018. ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?
- 30. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?
- 31. Según publicación del 3 de agosto de 2018 en www.ani.gov.co, la ANI y el INVIAS firmaron un convenio por \$16.000 millones para adelantar el diseño y construcción de todas las obras requeridas para la reparación en el puente la Caridad. Allegar copia del convenio.
- 32. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá – Villavieco? Allegar informe detallado.
- 33. ¿Por qué se impone el cobro de un peaje Boquerón II considerando que desde que entró en servicio la vía ha sido de mala calidad?
- 34. ¿En qué tramos de la vía son invertidos los recursos del peaje Boquerón II?
- 35. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo?
Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b



Oficina No. C.R.C.P. 3.1.052-1B
Bogotá, agosto 21 de 2018.

Dóctor
JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA
Director General INVIAS
Ciudad

Respetado señor Director:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNANDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SANCHEZ** y **ANDRES DAVID CALLE AGUIAS**; me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la vía Bogotá – Villavieco. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,

AMPARO VANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Se anexa: Cuestionario

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7ª N° 8 – 68, oficina 236 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4285 comision.primer@camara.gov.co @ComisionPrimera

Questionario para el Director del INVIAS

1. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio. ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
2. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
3. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá – Villavicencio en lo corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
4. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
5. ¿El pago del peaje trae beneficios le otorga al usuario?
6. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
7. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
8. ¿Cada cuanto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá – Villavicencio y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
9. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavicencio, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
10. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 6ª, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fiduciarismo 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En qué se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.
11. En el Acta N° 46 de 2004, Covianides se comprometió a contratar un Asesor internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual y presentar informe por escrito. Anexar nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.
12. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-58, Oficina 236b

155



Oficio No. C.P.C.P.31.052-18
Bogotá, agosto 21 de 2018

Doctor
OSCAR ALFREDO MONTOYA CASTRO
Representante Legal
Consortio METROANDINA
Ciudad

Respetado doctor Montoya,

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA, Presidente y JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ, Vicepresidente; y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH.RR. ALEJANDRO VEGA PÉREZ, JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS, OSCAR SÁNCHEZ Y ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS, me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la vía Bogotá – Villavicencio. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

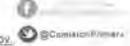
Cordialmente,

AMPARO ÁLVAREZ CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Se anexa Cuestionario.

Atte.:

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7ª N° 8 – 68, oficina 236 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co



157

13. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/08/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo pomen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
14. En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo, ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
15. ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá – Villavicencio? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir informe detallado de cuantías y años correspondientes.
16. Respecto a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2018, ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?
17. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?
18. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá – Villavicencio? Allegar informe detallado.
19. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?
20. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuales son los criterios para conformar este resultado?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-58, Oficina 236b

156

Questionario para el CONSORCIO METROANDINA

1. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en toda el recorrido de la vía Bogotá – Villavicencio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua? ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?
2. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio. ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
4. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá – Villavicencio.
5. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá – Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.
6. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "km 82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada. ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?
7. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
8. ¿Que capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá – Villavicencio?
9. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? Remita informe.
10. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
11. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.
12. ¿Cuál es el costo actual de mantenimiento de la vía Bogotá – Villavicencio. Km por año?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-58, Oficina 236b

158

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CAMARA DE REPRESENTANTES

Comisión Primera Constitucional

Oficio No. C.P.C.P.3.1.052-18
Bogotá, agosto 21 de 2018

Doctor
ALBERTO MARINO SAMPER
Gerente de COVIANDES
Ciudad

Respetado doctor Marino:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJÍA**, Presidente y **JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAS**, me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villaviecnico. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que los resultados al cuestionario deberán ser radicados por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y el inciso final del mismo.

Cordialmente


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Se anexa: Cuestionario

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov.co @ComisiónPrimera

11. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
12. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá - Villaviecnico?
13. De acuerdo al contrato 444 del 1994, ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescata en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones.
14. ¿Tienen previstos equipos de respiración para auxiliar a posibles víctimas y cuántos tienen disponibles? (tipo capuces resphood)
15. ¿Cuál es el estado del proyecto del tramo 1 de la vía Bogotá - Villaviecnico (Hasta Caqueza)? ¿Qué tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?
16. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
17. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de coia admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
18. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
19. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
20. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
21. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
22. ¿Cada cuanto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá - Villaviecnico y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
23. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá - Villaviecnico, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
24. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 6°, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En que se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.
25. En el Acta N° 46 de 2004, Coviandes se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b.

Cuestionario para el Gerente de COVIANDES

1. Sirvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá - Villaviecnico, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De que fuente salen estos dineros?
2. Sirvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villaviecnico, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villaviecnico? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
4. Sirvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá - Villaviecnico en lo corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
5. ¿Qué medidas de contingencias tiene coordinada con las autoridades competentes del Departamento del Meta para no afectar la movilización y el tráfico en el sector del Parque Fundadores y la vía Acacias, cuando se presentan cierres en la vía al llano?
6. ¿Sirvase informar cuales planes de emergencia existe en el corredor vial Bogotá - Villaviecnico? ¿Cada cuanto y de qué manera son socializados? ¿Con qué autoridades competentes han sido diseñados y verificados los planes de emergencia? ¿Cada cuanto se actualizan? ¿Quiénes hacen el seguimiento? Anexas evidencias.
7. ¿Cada cuanto se desarrollan simulacros de emergencia, evacuación, protección civil, entre otros? ¿Quiénes lo acompañan? y ¿Cómo se identifican las fallas? Rendir informe detallado.
8. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá - Villaviecnico.
9. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá - Villaviecnico? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.
10. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "km 82" cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada. ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b

11. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
 12. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá - Villaviecnico?
 13. De acuerdo al contrato 444 del 1994, ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescata en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones.
 14. ¿Tienen previstos equipos de respiración para auxiliar a posibles víctimas y cuántos tienen disponibles? (tipo capuces resphood)
 15. ¿Cuál es el estado del proyecto del tramo 1 de la vía Bogotá - Villaviecnico (Hasta Caqueza)? ¿Qué tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?
 16. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
 17. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de coia admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
 18. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
 19. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
 20. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
 21. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
 22. ¿Cada cuanto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá - Villaviecnico y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
 23. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá - Villaviecnico, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
 24. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 6°, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En que se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.
 25. En el Acta N° 46 de 2004, Coviandes se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b.
- y presentar informe por escrito. Anexas nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.
26. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué fallas presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.
 27. ¿Cuánto le ha pagado ANI a COVIANDES por concepto de emergencias? ¿En qué fecha y por qué concepto se han reconocido y realizado los pagos? Favor enviar informe detallado.
 28. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sirvase rendir informe.
 29. ¿En qué año se identificaron los puntos críticos en el km 46+700 y el km 54+200?
 30. Respecto al derrumbe en el km 46 que dejó 4 personas muertas ¿Qué investigación se adelanta por este suceso? ¿Se determinó en quién recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sirvase rendir informe detallado.
 31. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
 32. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?
 33. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá - Villaviecnico? Allegar informe detallado.
 34. ¿Por qué se impone el cobro de un peaje Boquerón II, considerando que desde que entró en servicio la vía ha sido de mala calidad?
 35. En que tramos de la vía son invertidos los recursos del peaje Boquerón II?
 36. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?
 37. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuales son los criterios para conformar este resultado?
- Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
CAMARA DE REPRESENTANTES

Comisión Primera Constitucional

Oficio No. C.P.C.P.3.1.052/18
Bogotá, agosto 21 de 2018

Doctor
RICARDO POSTARINI
Gerente Comisaría COVIANDINA
Ciudad

Respetado doctor Postarini:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJIA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAR**, me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavicencio. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal d) del artículo 249 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente:


AMPARO Y NESTLÉ CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constitucional

Se anexa: Cuestionario.

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7 N° 8 - 88, oficina 238 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext. 4293/4289/4288 comision.primer@camara.gov

10. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista 'km 82', cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y parecía que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?
11. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
12. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá - Villavicencio?
13. ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescate en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones.
14. De acuerdo al contrato 444 del 1994, ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescate en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones.
15. ¿Tienen previstos equipos de respiración para auxiliar a posibles víctimas y cuántos tienen disponibles? (tipo capuces respíhood)
16. Pasa a que los puntos de peaje estén en capacidad y tienen casetas ilimitadas ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
17. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola admitida por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
18. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
19. ¿El pago del peaje que beneficios le otorga al usuario?
20. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
21. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato? Informe detalladamente cada peaje año por año.
22. ¿Cada cuánto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá - Villavicencio y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato? Informe detalladamente cada peaje año por año.
23. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá - Villavicencio, desde la firma del contrato.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b

Cuestionario para el Gerente de COVIANDINA

1. ¿Sirvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá - Villavicencio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua? ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?
2. Sirvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
4. Sirvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá - Villavicencio en lo corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y qué sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
5. ¿Qué medidas de contingencias tiene coordinada con las autoridades competentes del Departamento del Meta para no afectar la movilización y el tráfico en el sector del Parque Fundadores y la vía Acacias, cuando se presentan cierres en la vía al llano?
6. ¿Sirvase informar cuales planes de emergencia existe en el corredor vial Bogotá - Villavicencio? ¿Cada cuanto y de qué manera son socializados? ¿Con qué autoridades competentes han sido diseñados y verificados los planes de emergencia? ¿Cada cuanto se actualizan? ¿Quiénes hacen el seguimiento? Anexar evidencias.
7. ¿Cada cuanto se desarrollan simulacros de emergencia, evacuación, protección civil, entre otros? ¿Quiénes lo acompañan? y ¿Cómo se identifican las fallas? Rendir informe detallado.
8. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá - Villavicencio.
9. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá - Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b

24. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista que falla presenta? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de este túnel.
25. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Que figuras legales amparan estas fuentes? Sirvase rendir informe.
26. ¿Cuál es el Índice de accidentalidad en la vía Bogotá - Villavicencio? Allegar informe detallado.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 238b

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CAMARA DE REPRESENTANTES

Respetosa Persona Representativa

Oficio No. C P C P 3.1.052-18
Bogotá, agosto 21 de 2018

Doctor
ANGEL BARRANTES ACOSTA
Representante Legal
Consortio Interconcesiones
Ciudad

Respetado doctor Benantes:

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la H. Cámara de Representantes, doctores **SAMUEL ALEJANDRO HOYOS MEJIA**, Presidente y **JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ**, Vicepresidente, y de conformidad con la proposición presentada y aprobada en la sesión del día martes 21 de agosto del presente año y suscrita por los HH.RR. **ALEJANDRO VEGA PÉREZ**, **JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS**, **OSCAR SÁNCHEZ** Y **ANDRÉS DAVID CALLE AGUIAS**, me permito remitir el cuestionario presentado sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavieancio. Posteriormente le estaremos informando la hora y fecha en que se realizará dicho Debate de Control Político.

Por solicitud de la Mesa Directiva de la Comisión, me permito manifestarle que las respuestas al cuestionario deberán ser radicadas por escrito en esta Secretaría dentro de los cinco (05) días siguientes al recibo de las mismas, conforme a lo establecido en el literal e) del artículo 248 de la Ley 5ª de 1992 y al inciso final del mismo.

Cordialmente,


AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional

Se anexa Cuestionario

Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes
Carrera 7ª No. 9-68, Oficina 236 B www.camara.gov.co
PBX: 4325100 Ext: 42834285/4286 comision.primer@camara.gov.co

12. ¿Cuál es el costo actual de mantenimiento de la vía Bogotá- Villavieancio, Km por año?

13. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 9-68, Oficina 236B

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

80013-2018-432

Bogotá D.C, octubre 8 de 2018

Doctora
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria
Comisión Primera
Cámara de Representantes
Congreso de la República

Asunto: Respuesta parcial a la solicitud con radicado No. 2018ER0096624- Vía Bogotá- Villavieancio.

Cordial saludo Doctora Amparo:

Dando alcance a la respuesta de trámite 2018EE0112453 del 19 de septiembre pasado, me permito informar que una vez consultada la Contraloría Delegada para el sector de Infraestructura Física, Telecomunicaciones, Comercio Internacional y Desarrollo Regional, manifiestan a través de correo electrónico que, en el Comité de Evaluación Sectorial N°44 del 21/09/18 se aprobó la Auditoría de Cumplimiento para la revisión técnico financiera de los contratos y otros suscritos para la ejecución de las obras de la vía Bogotá-Villavieancio.

Dicha auditoría se tiene programada para el segundo semestre de 2018, con fecha de terminación 15 de Febrero de 2019, por lo tanto, una vez se libere el informe correspondiente, será remitido a los Representantes peticionarios.

De otra parte, consultada la Contraloría Delegada para el sector Medio Ambiente, frente a la pregunta de: "Si las autoridades ambientales han cumplido con sus funciones y han realizado los estudios ambientales requeridos de conformidad a los recursos comprometidos y han ejecutado todas las obras de mitigación y sus costos," informa que como resultado de la Auditoría adelantada a la ANLA vigencia 2016, se identificó un hallazgo (el No. 38) dentro del proceso de licenciamiento ambiental nueva calzada de la carretera Bogotá - Villavieancio, por cuanto se otorgó la licencia sin tener en cuenta la existencia de los manantiales de

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236B

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

80013-2018-432

Bogotá D.C, octubre 8 de 2018

Doctora
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria
Comisión Primera
Cámara de Representantes
Congreso de la República

Asunto: Respuesta parcial a la solicitud con radicado No. 2018ER0096624- Vía Bogotá- Villavieancio.

Cordial saludo Doctora Amparo:

Dando alcance a la respuesta de trámite 2018EE0112453 del 19 de septiembre pasado, me permito informar que una vez consultada la Contraloría Delegada para el sector de Infraestructura Física, Telecomunicaciones, Comercio Internacional y Desarrollo Regional, manifiestan a través de correo electrónico que, en el Comité de Evaluación Sectorial N°44 del 21/09/18 se aprobó la Auditoría de Cumplimiento para la revisión técnico financiera de los contratos y otros suscritos para la ejecución de las obras de la vía Bogotá-Villavieancio.

Dicha auditoría se tiene programada para el segundo semestre de 2018, con fecha de terminación 15 de Febrero de 2019, por lo tanto, una vez se libere el informe correspondiente, será remitido a los Representantes peticionarios.

De otra parte, consultada la Contraloría Delegada para el sector Medio Ambiente, frente a la pregunta de: "Si las autoridades ambientales han cumplido con sus funciones y han realizado los estudios ambientales requeridos de conformidad a los recursos comprometidos y han ejecutado todas las obras de mitigación y sus costos," informa que como resultado de la Auditoría adelantada a la ANLA vigencia 2016, se identificó un hallazgo (el No. 38) dentro del proceso de licenciamiento ambiental nueva calzada de la carretera Bogotá - Villavieancio, por cuanto se otorgó la licencia sin tener en cuenta la existencia de los manantiales de

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236B



los cuales se surte una empresa productora de agua en la región. Se adjunta en un CD el citado informe de Auditoría y un documento con el resumen del hallazgo.

Atentamente,

ANDRÉS GUSTAVO ROJAS PALOMINO
Jefe Unidad de Apoyo Técnico al Congreso

Asunto: Un CD
Proyectado por: Jéjaga Contraloría
Archivos: TRD 80013-32

Carrera 88 No. 44-35 Piso 1 • Código Postal 111011 • PBX 5187000
ag@contraloria.gov.co • www.contraloria.gov.co • Bogotá, D. C., Colombia

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
		Fecha de Aprobación: 23/09/2016



FUENTE: Google Earth Pro

LOCALIZACIÓN POLO OLÍMPICO		
COORDENADAS		Altitud
N	4°13'51.49"	1350 m.s.n.m.
W	73°48'38.48"	

LOCALIZACIÓN PUENTE TEQUENA		
COORDENADAS		Altitud
N	4°13'19.63"	1055 m.s.n.m.
W	73°48'59.13"	

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
		Fecha de Aprobación: 23/09/2016

RADICADO:
FECHA DE LA SOLICITUD: Mayo 10 de 2018
FECHA DE LA ASISTENCIA: Mayo 30 de 2018

SECRETARÍA/UNIDAD: Unidad Administrativa Especial de Gestión de Riesgo de Desastres - UAEGRDC
DEPENDENCIA INTERNA: Subdirección de Reducción de Desastres
FUNCIONARIO O CONTRATISTA ENCARGADO:
NOMBRES Y APELLIDOS: Alvaro Emigdio Mora Galvis CARGO: Geólogo Contratista
CORREO ELECTRÓNICO: alvaromorag@yahoo.es TELÉFONO FIJO: (1) 4202032
MÓVIL: 311.7647519
DATOS GENERALES DEL BENEFICIARIO
ENTIDAD O DEPENDENCIA: Alcaldía de Guayabeta
NOMBRE DEL BENEFICIARIO O FUNCIONARIO: Javier Ricardo Castro Duque - Alcalde CÉDULA DE CIUDADANÍA:
MUNICIPIO: Guayabeta - Cundinamarca VEREDA/CORREGIMIENTO/LUGAR: Vía al llano KS8+100 y KS8+175
DIRECCIÓN: Alcaldía Municipal TELÉFONO: 313 4958722
CORREO ELECTRÓNICO: snc@cdm.gov.co y snc@cdm.gov.co

OBJETO DE LA ASISTENCIA

Realizar visita técnica con el fin de evaluar la situación de riesgo por movimiento en masa en las abscisas KS8+100 y KS8+175 de la vía al llano, en el municipio de Guayabeta - Cundinamarca.

ACTIVIDADES REALIZADAS

Localización:
La zona evaluada se encuentra al Norte del casco urbano de Guayabeta, sobre la vía al llano en las abscisas KS8+100 y KS8+175, y en la parte alta adyacente a la vía donde funciona la granja avícola Polo Olímpico.

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
		Fecha de Aprobación: 23/09/2016

REGISTRO FOTOGRAFICO

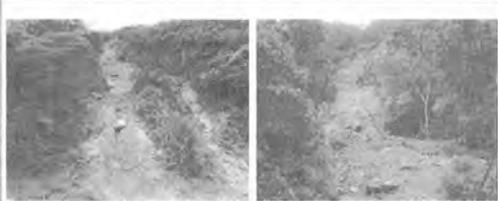


En la Avícola Polo Olímpico ubicada en la parte alta de la vía al llano, se hace manejo de aguas lluvias de los galpones mediante zanjas en tierra con descoles controlados no perjudiciales en los taludes.



En la parte más baja de la granja avícola se cuenta con una zanja que recoge las aguas de escorrentía superficial en épocas de lluvia. Nótese al fondo en la imagen de la derecha que el descole de esta zanja no presenta afectación alguna debido a los bajos volúmenes que recoge.

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
	Fecha de Aprobación: 23/09/2016	



En el KSB+100 se encuentra un sitio inestable conformado en la base por rocas foliadas (Metamórficas) con aptitud desfavorable a la estabilidad (subvertical). Sobre estas rocas se encuentran Depósitos de Ladera (Coluviones) de gran espesor (120-150 m de espesor) donde se encuentra en la parte superior la avícola Pollo Olímpico.



En el KSB+175 se presenta un nuevo sitio de inestabilidad, correspondiente a la misma estratigrafía, rocas metamórficas a la base y depósitos no consolidados como cobertura superior.

4 175

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
	Fecha de Aprobación: 23/09/2016	

bajo condiciones naturales. En este caso, tal inestabilidad se aceleró por las labores de excavación del Túnel por parte del Concesionario COVIANDES SAS.

CAUSAS

- Según el recorrido que se realizó por las instalaciones de los galpones de Pollo Olímpico, en compañía de los arriba mencionados, no se encuentran en dicha área elementos que comprometan a la empresa avícola con la inestabilidad en las partes media y baja de la ladera anexa a la vía al llano en el KSB+100 y KSB+175.
- Al interior de esta montaña se adelantó la excavación de uno de los túneles viales (aún no en servicio), de la vía al llano, en una zona donde antes no se había tenido registro alguno de inestabilidad, como se menciona por parte del señor José Abner Trujillo (Alcalde de Guayabetal).
- Se debe resaltar que litológicamente, la calidad de los materiales superficiales en la montaña, es bastante pobre y susceptible a la inestabilidad geotécnica en condiciones naturales; esta inestabilidad se vio, probablemente acelerada por las excavaciones subterráneas mediante el uso de explosivos.
- Estos materiales superficiales son Depósitos de Ladera (Coluviones), que por su carácter incohesivo son muy susceptibles a cortes anti-dícticos, intervención mediante banquetes o terracedos, y también a vibraciones por explosiones ocasionales, como las que se presentaron durante la excavación del túnel mencionado.
- Las labores avícolas en el sitio visitado son "secas" como se pudo verificar por todos los acullentes a la visita. Es un proceso tecnificado, "amigable con el medio ambiente".

CONSECUENCIAS

- En las áreas KSB+100 y KSB+175, se presenta desprendimiento de bloques rocosos provenientes de masas Coluviales a media y alta ladera en el talud superior de la vía al llano.
- Riesgo alto permanente, no sólo en épocas de lluvia, por caída de rocas que eventualmente afectan y afectarán transeúntes y vehículos.
- Debido al espesor de estos depósitos en la ladera, es evidente que no se trata de un fenómeno de inestabilidad por invierno o por manejo de aguas desde la avícola en la parte alta; si no, de un fenómeno reciente, probablemente, en las vibraciones producidas por las explosiones al interior de la montaña durante la excavación del túnel.
- Como conocedor del tema de excavaciones subterráneas, es claro que una cobertura lateral de 100 o 120 metros en este tipo de litología, no asegura la estabilidad ni de la excavación, ni de las laderas a nivel de superficie.

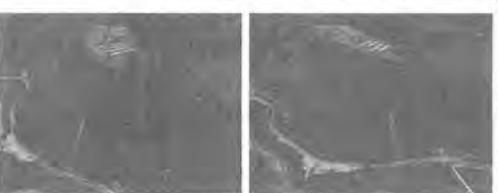
MITIGACIÓN DEL RIESGO

Como medidas para manejar el nivel de riesgo presente en las zonas evaluadas, se recomienda:

- En la actualidad el túnel se encuentra terminado y la vía paralela también, por parte del Concesionario COVIANDES SAS.
- Debido al espesor de los Depósitos de Ladera en el sitio (alrededor de 200 metros), bajo pendientes superiores al 100%; no es recomendable adelantar tratamiento alguno en la ladera.

6 177

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
	Fecha de Aprobación: 23/09/2016	



Estas imágenes muestran el alineamiento superficial del túnel en cuestión. En la imagen a la derecha se notan el portal entrada y el portal de salida. Nótese la distancia lateral escasa que hay entre el túnel y la superficie.

DESCRIPCIÓN GENERAL

El día 30 de mayo de 2017, se realizó visita técnica de inspección al municipio de Guayabetal, en compañía de: José Abner Trujillo de Planeación municipal, Yohanna Rojas y Darwin Trujillo de Corporinoquia; Rafael Reyes, Luis Camilo Romero y Wilson Ortiz de CovianDES SAS; Jorge Iván Correa y José Luis Fonseca de la empresa Pollo Olímpico. Como generalidades de la actividad realizada se tiene:

- En la zona evaluada se encuentran rocas sedimentarias pertenecientes al Grupo Quetame, nombre utilizado para designar una serie de estratos de bajo grado de metamorfismo, que aflora en la margen este de la Cordillera Oriental (carretera Bogotá - Villavicencio). La unidad aflora al sureste del departamento, cerca al Municipio de Guayabetal y un poco más al oriente, hacia la localidad de Santa María de Beté. "Mapa Geológico del Departamento de Cundinamarca. Servicio Geológico Colombiano 2002. Escala 1:250.000".
- Es claro para todos los involucrados en el tema que la inestabilidad general inició con las excavaciones del túnel en este sector (al interior de la montaña donde se encuentra Pollo Olímpico), antes de tales obras no se tiene registro de inestabilidad mayor en el terreno. La empresa Pollo Olímpico lleva 10 años en el sitio.
- Un concepto claro de "zona de influencia directa" en la excavación de un túnel, es que tal zona corresponde a la montaña completa; donde en la parte alta se encuentra asentada la avícola Pollo Olímpico sobre depósitos de ladera (Coluviones) altamente susceptibles a la inestabilidad geotécnica

5 176

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE	Código: M-PDD-SECS-FR-005
	Informe de Asistencia Técnica	Versión: 02
	Fecha de Aprobación: 23/09/2016	

- En el KSB+175 se realizó tratamiento del talud mediante concreto lanzado y pedrado, en materiales inconsistentes, el cual, actualmente presenta riesgo de desprendimiento por erosión de los depósitos que se encuentran al lado.
- Las condiciones estructurales de los materiales de la ladera (rocas foliadas en la base y depósitos no consolidados hacia el techo), no permiten recomendar tratamiento alguno. La construcción de un "Falso Túnel" de unos 120 a 150 metros de longitud ayudaría a garantizar la seguridad de vehículos y peatones en este sector.
- Otra alternativa técnica viable, es la instalación de mallas de soporte para caída de bloques de roca. Ésta es una tecnología Europea ampliamente utilizada en la Cordillera de los Alpes.

RECOMENDACIONES

Ante las situaciones observadas en la zona evaluada, en el municipio de Guayabetal, la UACERD de Cundinamarca, manifiesta y recomienda:

- El artículo 14 de la Ley 1523 de 2012 define que "Los alcaldes como jefes de la administración local representan al Sistema Nacional en el Distrito y el Municipio. El alcalde, como conductor del desarrollo local, es el responsable directo de la implementación de las acciones de gestión del riesgo en el distrito o municipio, incluyendo el conocimiento y la reducción del riesgo y el manejo de desastres en el área de su jurisdicción". Parágrafo "Los alcaldes y la administración municipal o distrital, deberán integrar en la planificación del desarrollo local, acciones estratégicas y prioritarias en materia de gestión del riesgo de desastres, especialmente, a través de los planes de ordenamiento territorial, de desarrollo municipal o distrital y demás instrumentos de gestión pública".

Además, el artículo 54 de la misma ley, ordena la creación de los Fondos Territoriales en cuanto a "... distribuir sus propios fondos de gestión del riesgo con asistencia técnica y financiera, con el propósito de investigar, diseñar y ejecutar sus recursos en la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastres, prevención, respuesta, rehabilitación y reconstrucción". Parágrafo "Las recursos destinados a los fondos de los que habla este artículo, serán de carácter acumulativo y no podrán en ningún caso ser retirados del mismo, por motivos diferentes a la gestión del riesgo".

Dada aplicación a lo anterior, y para efectos de atender una emergencia que eventualmente se pueda presentar en la zona evaluada en el municipio de Guayabetal, se debe seguir el siguiente protocolo:

- Establezca la capacidad de respuesta y autonomía del municipio en función de recursos físicos, técnicos y humanos.
- Identifique las necesidades prioritarias y garantice que hay claridad en las responsabilidades según el Plan Local de Emergencias y Contingencias.
- Contacte al CDGRD e informe si usted considera que la capacidad de respuesta del municipio ha sido superada y si se requiere apoyo Departamental. Envíe la información consolidada sobre las afectaciones presentadas (Acta del CDGRD, Oficio de Solicitud y Censo de Damnificados).
- Verifique periódicamente el desarrollo de las acciones de contingencia inicial que están siendo efectuadas por su CDGRD reuniendo la información esencial de las instituciones y sectores para futuros reportes.

7 178

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE Informe de Asistencia Técnica	Código: M-PDD-SECS-FR-005 Versión: 02 Fecha de Aprobación: 23/09/2016
	Por lo tanto, el municipio a través del CMGRD debe determinar la amenaza y disponer de la capacidad de respuesta técnica, operativa y financiera en caso de presentarse una emergencia en el sector de las abscisas K58+100 y K58+175 de la vía al llano, en el municipio de Guayabetal, y por ende, El Alcalde a través del Consejo Municipal de Gestión del Riesgo de Desastres CMGRD deberá:	
	✓ Evaluar a través del CMGRD las acciones de mitigación que se recomiendan en el presente informe an el aparte de "Mitigación del Riesgo", además, de otras que sean necesarias según lo considere el CMGRD de Guayabetal.	
CONCLUSIONES		
La UAEGRD de Cundinamarca, realizará las siguientes acciones:		
✓ Dará traslado del informe a la Personería Municipal de Guayabetal, Cundinamarca. ✓ Dará traslado del informe a la Alcaldía del municipio de Guayabetal. ✓ Dará traslado del informe a Corporinoquia. ✓ Dará traslado del informe al Concesionario COVIANDES SAS. ✓ Dará traslado del informe a la Empresa Pollo Olímpico. ✓ Dará traslado del informe a la ANI.		
COMPROMISOS		
DESCRIPCION	RESPONSABLE	FECHA CUMPLIMIENTO
Determinar la intervención	CMGRD	Inmediato
Dar traslado del informe a la Alcaldía Municipal y Personería de Guayabetal, a Corporinoquia, a la ANI, al Concesionario COVIANDES SAS, y a Pollo Olímpico.	UAEGRD	15/06/2018
Monitoreo de las afectaciones	Alcaldía de Guayabetal, CMGRD y Organismos de Socorro	Inmediato
ALCANCE DEL INFORME		
El presente informe se genera como resultado de una visita técnica, por lo tanto no se puede considerar como un estudio técnico detallado, en el estricto sentido, su alcance es limitado, toda vez que, este se basa en observaciones realizadas en visita al sitio, por el funcionario de la UAEGRD de la Gobernación de Cundinamarca y en el testimonio de las personas de la zona y las autoridades; la finalidad es generar recomendaciones, que permitan la toma de decisiones a corto y mediano plazo por parte de las entidades involucradas, con el fin de mitigar y prevenir los riesgos a la infraestructura y población afectada.		

179

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE Informe de Asistencia Técnica	Código: M-PDD-SECS-FR-005 Versión: 02 Fecha de Aprobación: 23/09/2016

32

181

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE Informe de Asistencia Técnica	Código: M-PDD-SECS-FR-005 Versión: 02 Fecha de Aprobación: 23/09/2016
	Principio de precaución: Cuando exista la posibilidad de daños graves o irreversibles a las vidas, a los bienes y derechos de las personas, a las instituciones y a los ecosistemas como resultado de la materialización del riesgo en desastre, las autoridades y los particulares aplicarán el principio de precaución en virtud del cual la falta de certeza científica absoluta no será óbice para adoptar medidas encaminadas a prevenir, mitigar la situación de riesgo.	
	FIRMAS	
FIRMA		
NOMBRE DEL BENEFICIARIO:	Javier Ricardo Castro Duque - Alcalde	
ENTIDAD:	Alcaldía Municipal de Guayabetal - Cundinamarca	
FIRMA		
NOMBRE DEL FUNCIONARIO ENCARGADO:	Ged. Álvaro Emigdio Mora Galvis, Contratista	
DEPENDENCIA:	Unidad Administrativa Especial de Gestión del Riesgo de Desastres de Cundinamarca	
ASISTENTES		
NOMBRE	ENTIDAD	FIRMA
ALVARO EMIGDIO MORA GALVIS	UAEGRD	SE ADJUNTA
RAFAEL REYES	COVIANDES SAS	SE ADJUNTA
LUIS CAMILO ROMERO	COVIANDES SAS	SE ADJUNTA
WILSON ORTIZ	COVIANDES SAS	SE ADJUNTA
JORGE IVÁN CORREA	POLLO OLÍMPICO	SE ADJUNTA
JOSÉ LUIS FONSECA	POLLO OLÍMPICO	SE ADJUNTA
DARWIN TRUJILLO	CORPORINOQUIA	SE ADJUNTA
YOHANNA ROJAS	CORPORINOQUIA	SE ADJUNTA
JOSÉ ABERN TRUJILLO	PLANEACIÓN MUNICIPAL	SE ADJUNTA

180

	SECTOR ECONÓMICO Y CRECIMIENTO SOSTENIBLE Informe de Asistencia Técnica	Código: M-PDD-SECS-FR-005 Versión: 02 Fecha de Aprobación: 23/09/2016
	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL INFORME TÉCNICO	
	INFORME TÉCNICO 18 0048 20 ABR 2018	
ASUNTO:	VISITA DE VERIFICACIÓN DE MANEJO DE AGUA DE ESGORRENTA - PROYECTO POLLO OLÍMPICO VEREDA MESA GRANDE MUNICIPIO DE GUAYABETAL, CUNDINAMARCA	
INTERESADOS:	Corporinoquia - Municipio de Guayabetal - Cundinamarca	
LOCALIZACIÓN:	Vereda Mesa Grande	
FECHA DE VISITAS:	12 de Enero de 2018	

33

182

1. ANTECEDENTES

Mediante oficio radicado con el número CA-2017-00039 del 01 de Julio de 2017 en la Unidad Ambiental de Ciénega, el gerente de operaciones de la concesionaria vial de Los Anillos Coviandes manifiesta que según las observaciones dadas por la Ingeniera Geóloga Johana Rojas de la Unidad Ambiental de Ciénega luego de la visita realizada al sitio donde funciona el proyecto avícola de Pollo Olímpico S.A.

Posteriormente a través de oficio radicado CA-2017-01237 de fecha 10 de octubre de 2017, el gerente técnico de operaciones de Coviandes informa a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y a la Unidad Ambiental de Ciénega, las acciones tomadas en cuanto a la afectación de la vía por demerita en el kilómetro 58+100 de la vía Bogotá - Villavieja, a la vez informa sobre las acciones tomadas en el sector del proyecto avícola, que consistieron en la profundización de un canal que recoge las aguas de lluvia y las conduce al caño Seco.

La Unidad Ambiental de Ciénega realizó visita de verificación del manejo de aguas realizado por la empresa Pollo Olímpico S.A en la grava La Meseta el día 05 de octubre de 2018, emitiendo el informe técnico M-2018-16-054 del 16 de octubre de 2018, donde concluye: (...) "A simple vista no se pueden evidenciar los factores que generan la inestabilidad y se recomienda realizar un estudio orientado para la novata y la mitigación de la inestabilidad".

Mientras se solicita de Corporinoquia, la empresa Coviandes realiza orden de servicio con la firma HIDROCONSULTA, con el fin de analizar la problemática existente en la tubería succionada de La Meseta, la cual desahoga hacia la carretera, que se ha visto muy afectada en su operación por los deslizamientos, de esta evaluación la empresa concluye, entre otras: (...) varios son los factores que influyen en la inestabilidad de las taludes de la Mesa Grande, algunos de los cuales no se pueden controlar por la naturaleza: condiciones geológicas y geomorfológicas, sismicidad y la erosión superficial y subsuperficial.

El coprocedente de la Unidad Ambiental de Ciénega mediante memorando 800.17.273 de fecha 19 de octubre de 2017 dirigido a la Subdirección de Planeación de Corporinoquia radicado con el número YO-2017-13892 del 26 de octubre de 2017, remitió las comunicaciones de Coviandes y solicita apoyo para efectuar una visita de inspección ocular a cada uno de los puntos a fin de que se emita de manera conjunta entre la sede principal y Unidad Ambiental de Ciénega, informe técnico de recomendaciones para ser expuestas ante el Consejo Municipal de Gestión del Riesgo del municipio de Guayabetal.

Jorge
 2018/01/12
 12:05 PM

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD		CÓDIGO	POI-FOR-011
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL		VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO		FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/09/2017

Mediante comunicación escrita No 900-40.15.010 del 11 de enero de 2018, la unidad ambiental de Cáqueza informó a la alcaldía de Guayabal, la fecha para realizar la visita y a la vez se solicitó el acompañamiento por parte del municipio.
El día 12 de enero de 2018 un profesional de la Subdirección de Planeación Ambiental de Corporación Ciénega y un profesional de la Unidad Ambiental de Cáqueza en compañía del ingeniero Trujillo de la alcaldía de Guayabal, realizaron visita al proyecto avícola.

2. PARTICIPANTES

Los asistentes a la visita fueron:

NOMBRE	GÓMERA	CARGO	CONTACTO
Ing. Yenny Manchego	Gómez	Prof. Apoyo SPA GR Corporación Ciénega	3103246214
Ing. Johanna Rojas		Prof. de Apoyo Unidad Ambiental de Cáqueza	3133092708
Ing. José Abner Trujillo		Gestión del Riesgo Guayabal	3212133140
Sr. Olimpo Jiménez		Administrador De la Granja	3176550633

3. GENERALIDADES

3.1 LOCALIZACIÓN

El municipio de Guayabal se encuentra ubicado sobre la cordillera oriental a 1.500 m.s.n.m. con una temperatura promedio de 22°C y con una extensión de 22.173,742 Ha, localizado en la región central del departamento de Cundinamarca, sobre la vía que conduce de Bogotá a Villavieja, y forma parte de los diez (10) municipios que conforman esta región, cuya cabecera regional es Cáqueza.

El municipio de Guayabal limita por el norte con el municipio de Quatama, por el sur y por el oeste con el departamento del Meta, por el occidente con los municipios de Gutiérrez y Fosca. Esta ubicación ha tenido influencia en las relaciones de tipo comercial con el departamento del Meta. Además de la cabecera municipal de Guayabal, se cuenta con la inspección de Turque del Marañal y 24 veredas.

3.2 HIDROGRAFÍA

Las fuentes hídricas con que cuenta el municipio de Guayabal son principalmente: El río Negro, cuyo nacimiento está localizado en el páramo de Chingaza y recorre los municipios de Fómeque, Ubaque, Caqueza, Quatama, y Fosca, dentro de la Provincia de Oriente, que a la vez es afluente del río Guaymba en el departamento del Meta. Como afluentes principales, en el municipio de Guayabal se encuentran las siguientes quebradas: Vigüera, Fundación, Marcolita, Narajal, Montecorondo, Jabonera, Quebrada Blanca, Perdidos, San Miguel, Chirigera y Supunaco.

El río Blanco, cuyo nacimiento es el municipio de Gutiérrez, en el páramo de Sumapaz y en cuyos afluentes principales son las quebradas, el Espinal, el Cobre, San Martín, Quebrada Seca, Pajaral, Encantitos, San Marcos, Cajitas, Hoya Negra, al Aguandiana y al estado. El río Blanco es afluente del río

¹ Estado de Espuma de Ordenamiento Territorial, 2000
Página 2 de 9

183

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD		CÓDIGO	POI-FOR-011
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL		VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO		FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/09/2017

Otras zonas de riesgo son las vías Intervenedales, las cuales a causa de la geología de la zona presentan constantes derrumbes y rodamiento de rocas, las erosiones generan fallas que afectan a grandes zonas y pueden llegar a resacas quebradas y ríos. Todo este tipo de problemas se presenta a lo largo de todo el municipio y son muy pocas las zonas que presentan una estabilidad como los páramos, algunos lugares de las veredas las Mesas, Conuco y Tunje.

3.4 CONCEPTOS GENERALES

Remoción en masa

La remoción de masa, también conocido como movimiento de inclinación, desplazamiento de masa o movimiento de masa, es el proceso geomorfológico por el cual el suelo, regolito y la roca se mueven cuesta abajo por la fuerza de la gravedad. Tipos de remoción de masa incluyen fluencia, deslizamientos, flujos y caídas, cada uno con sus propias características, y que firma logs un escala de tiempo de segundos a años.

Reptación de los suelos

La reptación, también denominada creep o creeping por algunos geólogos, es un tipo de movimiento del suelo, provocado por la inestabilidad de un talud y la gravedad. Es un movimiento muy lento que se da en capas superiores de laderas arcillosas, de en torno a 50 centímetros de espesor o menos. Está relacionado con procesos de variación de humedad estacionales en el suelo, ya que el agua favorece este fenómeno actuando como lubricante además del aumento del peso coniguiente. A menudo la reptación no es el único proceso que ocasiona la inestabilidad de las pendientes, como puede verse en la imagen de la Serranía del Interior, en la que pueden verse algunas cicatrices poco profundas del suelo producidas por la acción de las lluvias.

4. DESARROLLO

El día 12 de enero de 2018 se realizó visita de verificación del área en la que se encuentra localizado el proyecto avícola Pollo Olímpico S.A en la vereda Mesa grande, con el fin de verificar los sistemas de evacuación de aguas de escorrentía de la meseta a los afluentes cercanos como son el caño seco y la quebrada Perdidos; en compañía del administrador de la granja se realizó un recorrido por el área donde se encuentran localizados los galpones y se observó cada uno de los canales que avanzan las aguas que provienen tanto de los cobertizos de los galpones como las aguas que descienden de la meseta en tiempo de invierno.

LOCALIZACIÓN DE LOS PUNTOS VISITADOS

Para la localización se tomaron las siguientes coordenadas:

COORDENADA NORTE	COORDENADA OESTE	ALTURA (m)	OBSERVACIONES
4°13'32.2"	73°48'26.4"	1364	Inicio del proyecto
4°13'34.4"	73°48'54.0"	1220	Punto de referencia de la ubicación

Casaca Wiliposa

Página 4 de 9

185

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD		CÓDIGO	POI-FOR-011
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL		VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO		FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/09/2017

Negro. Estas dos rios forman parte de la cuenca del río Orinoco, ya que son potenciales abastecedores de agua, por los grandes páramos en que se encuentran sus nacimientos, además de constituirse como dos reservas ecológicas del departamento.

La mayoría de las microcuencas de la localidad presentan graves problemas de erosión, siendo las más afectadas las correspondientes a las quebradas: Blanca, Perdidos, San Miguel, Encantitos, El Cobre, Borcheral, San Marcos, Cajitas, Hoya Negra, al Aguandiana y al estado. El río Blanco es afluente del río

3.3 GEOLOGÍA Y GEOMORFOLOGÍA

La era Cenozoica (Cuaternario y Terciario), la Mesozoica (Cretácico) y la Paleozoica desde el Devónico hasta el Cámbrico - Ordoviciano. La primera está constituida por materiales sedimentarios; la segunda y la tercera por una región grande de materiales sedimentarios y una extensión reducida de materiales metamórficos con intrusión calcárea, el Cuaternario comprende desde el Holoceno hasta el Pleistoceno y está representado por terrazas y las pequeñas superficies aluviales. Posteriormente, importantes áreas fueron resquebrajadas por cenizas volcánicas como consecuencia de réplicas eruptivas.

En el municipio aflora la Formación CÁQUEZA, conformada por arenas cuarzosas de grano medio, grises claras u oscuras, localmente margas, localmente finosas, a veces pilosas, hechas de caliza arenosa, grés oscura y conglomerados. Formación UME, son arcillas cuarzosas, con lías estratificadas de arcillas limosas y limolitas. Y al Paleozoico Devónico, que comprende las formaciones arenosas de GUTIERREZ y CUETAME. Se trata de conglomerados de areniscas y arcillas, localizadas a 8 kilómetros al oriente de GUTIERREZ, Cambio - Ordoviciano, al cual pertenecen los Esquistos de Quatama. Son esquistos cloríticos verdes, observables por la carretera Guayabal-Espinal. Se pueden destacar tres unidades geomorfológicas en el área de estudio a saber:

- Una zona constituida por un macizo montañoso.
- Dentro de esta zona se destaca un sector de colinas y
- Finalmente una pequeña área constituida por abanicos y terrazas.

Las dos primeras fueron sometidas a los fenómenos tectónicos y volcánicos, las cuales sufrieron posteriormente fuerte erosión, fenómenos que han originado las formas que actualmente observamos. Por los mismos efectos de erosión, muchos de sus productos han originado formas características de abanicos, islas y orlas, vegas, terrazas, depósitos de loderas. Etc.

Los substratos geológicos (las rocas por su diferencia de dureza y porosidad) influyen en la estabilidad de los suelos; el tipo de drenaje y la orientación de los ríos. Es preciso, además, mencionar como consecuencia de la erosión, los procesos subsiguientes como transporte y depósito de los mismos productos de esta erosión.

3.4 ÁREAS DE RIESGOS NATURALES

3.4.1 Áreas en riesgo por movimientos en masa

En el municipio los movimientos de remoción en masa son la principal amenaza debido a las fuertes pendientes que se presentan en ellas, a causa de la deforestación de las cabeceras y orlas de las quebradas, la guerra indiscriminada, las fuertes lluvias de las vías y el fuerte régimen de lluvias. Este proceso se observa principalmente en la vía al llano, ya que esta causa un gran impacto ambiental en la zona y los fuertes taludes de la vía ocasionan constantes deslizamientos.

Página 3 de 9

187

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD		CÓDIGO	POI-FOR-011
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL		VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO		FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/09/2017

COORDENADA NORTE	COORDENADA OESTE	ALTURA (m)	OBSERVACIONES
4°13'34.9"	73°48'55.6"	1078	general
4°13'30.1"	73°48'54.3"	1206	Punto final del canal que se construye
4°13'33.4"	73°48'50.9"	1218	Galpon más cercano a las zanjas
4°13'30.0"	73°48'50.1"	1218	Punto de inicio de una masa deslizada
4°13'34.6"	73°48'46.2"	1223	Punto sobre la zanja que conduce las aguas a la quebrada perdidos.

Las coordenadas de los puntos tomados en campo corresponden a la ubicación de las zanjas de recolección de aguas de escorrentía en el área del proyecto avícola Olímpico S.A., de igual forma se localizaron las coordenadas en Google Earth y son mostradas en la imagen 1.



Fuente: Google Earth 2016

En la visita se contó con el acompañamiento del señor Olimpo Jiménez, administrador de la granja Olímpico S.A, quien brindó la información que le fue solicitada, relacionada con el tiempo de establecimiento del proyecto, labores que se desarrollan en la planta, número de galpones establecidos, manejo de las aguas de escorrentía y trabajos adelantados.

El proyecto cuenta con 16 galpones de iguales dimensiones, 150 metros de largo por 14 metros de ancho, se encuentra establecido en esta meseta desde hace aproximadamente 10 años. Las aguas de escorrentía de la meseta son manejadas a través de zanjas, las cuales están distribuidas para que una parte drene al caño seco y otra parte a la quebrada Perdidos. El agua drenada es producto de la escorrentía en periodo de lluvias, ya que el proyecto como tal no genera ningún afluente.

Según lo comentado por el administrador de la granja, en el mes de octubre de 2017 personal de Covandes realizó la inspección de los canales llevando a cabo una pequeña profundización de la zanja que conduce las aguas al caño seco, el cual quedó con las siguientes dimensiones, 30 cm de profundidad por 30 cm de ancho en su parte vital punto 2 de la localización general coordenadas N 4°13'34.6" y W 73°48' 55.6", esta zanja fue recubierta con plástico negro, el cual ya fue deteriorado por

Página 5 de 9

186

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	CÓDIGO	POT-FOR-013
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO	FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/05/2017

las condiciones climáticas (sol, agua y vientos), y en el momento esta recubrimiento no estaría cumpliendo con su función, pues las uniones se encuentran levantadas tal como se puede apreciar en las fotos No 3, 4, 5 y 6 del registro fotográfico.

REGISTRO FOTOGRAFICO



Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018 Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018



Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018 Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018

Este tramo de la zanja tiene una longitud de 150 metros hasta el final de la meseta donde las aguas salen para ser conducidas al caño Seco. No se evidenció ningún proceso de erosión o la salida de la zanja y en el momento por esta zanja no circula ningún flujo.

187

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	CÓDIGO	POT-FOR-013
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO	FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/05/2017



Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018 Fuente: Corporinoquia, visita junio 23 de 2017

5. CONCLUSIONES

- En la vereda Mesagrande del municipio de Guayabatal, en el sector con coordenadas 4°13'34.4" N y 73°49'54.01" W a una altura de 1220msnm, se encuentra localizado el proyecto avicola Polo Olímpico S.A. el cual viene operando desde hace 10 años. El proyecto consta de 16 galpones con dimensiones de 150 metros de largo por 14 metros de ancho.
- En la visita realizada al proyecto avicola polo Olímpico, se verificó que las aguas de escorrentía de la meseta y las que cesen de los cobertizos de los galpones, son llevadas a través de dos zanjas que circulan en la meseta a dos fuentes: caño Seco y quebrada Perdices.
- Durante la visita no se observó que existe algún flujo de agua permanente que circule por las zanjas.
- En la desembocadura de las aguas de escorrentía al caño Seco no se observaron evidencias de movimientos en masa.
- En cuanto al movimiento en masa que se presentó en la parte superior de la lidiera en el costado sur oriental de la meseta, se verificó que a este punto no llega ningún canal de evacuación de las aguas de escorrentía.
- Se observó que el canal en tierra que conduce las aguas al caño Seco fue profundizado e impermeabilizado con plástico, pero que las condiciones climáticas ya deterioraron este recubrimiento al punto que este ya no está cumpliendo ninguna función.

6. RECOMENDACIONES

- Se recomienda al municipio de Guayabatal como orientador de la gestión de riesgo, solicitar a la concesionaria Coviandes los planes de emergencia y contingencia de las obras adelantadas en la construcción de la doble catarata Bogotá-Villavieja, lo anterior con base en lo dispuesto en el

187

300 20 7 18 0046

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	CÓDIGO	POT-FOR-013
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO	FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/05/2017



Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018 Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018

En la parte final de la zanja no se observaron procesos de erosión ni socavación. Desde este punto se observó que en uno de los escarpes de la meseta ocurrió un desprendimiento de materiales, pero en este costado no existe ninguna caída de agua que provenga del proyecto avicola, ver fotografía No 8.



Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018 Fuente: Corporinoquia, visita enero 12 de 2018

188

300 20 7 18 0046

	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	CÓDIGO	POT-FOR-013
	PROCESO DE PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	VERSIÓN	3
	INFORME TÉCNICO	FECHA DE ACTUALIZACIÓN	05/05/2017

artículo 42 de la ley 1523 de 2012, donde se establece el análisis específico de riesgos y planes de contingencia (...) Todas las entidades públicas y privadas involucradas de la prestación de servicios públicos, que ejecuten obras civiles mayores o que desarrollen actividades industriales u de otro tipo que puedan significar riesgo de desastres para la sociedad así como las que específicamente sometidas a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, deberán realizar un análisis específico de riesgo que considere los posibles efectos de eventos naturales sobre la infraestructura a propuesta y aquellos que se deriven de los ríos de la misma en su área de influencia, así como los que se deriven de su operación. Con base en este análisis deberán e implementar las medidas de reducción del riesgo y planes de emergencia y contingencia que sean de su obligatorio cumplimiento.

- Es de precisar que en los informes presentados por Coviandes, no se ha tenido en cuenta la incidencia de las excavaciones realizadas para la construcción del túnel que atraviesa la meseta y su aporte a la inestabilidad del sector, se recomienda al municipio solicitar a la empresa Coviandes este análisis.

- Es fundamental que los administradores locales y departamentales como orientadores de la gestión de riesgo del municipio y departamento, consideren la gestión de riesgo como un proceso gradual, lo cual implica realizar acciones de manera continua, conjunta y oportuna con cada uno de los actores presentes en su jurisdicción.

Nombre y firma de quien emite el informe:

Nombre y firma de quien revisa el informe:


VERÓNICA GÓMEZ MANCHECA
Profesional de apoyo S.P.


JULIÉ MANCHECA PÁEZ BARRETO
Prof. Universitario/Coordinadora OAT

Nombre y firma de quien aprueba el informe:


YENNI MILENA ROJAS GARCÍA
Subdirectora de Planeación Ambiental

JAIRO CASTRO
ALCALDE GUAYABATAL
CEL 313 4969772

190

Corponasque	SISTEMA GESTIÓN INTEGRAL	CÓDIGO:	CYC-FOR-007
	PROCESO GESTIÓN INTEGRADA DE SISTEMAS	VERSIÓN:	1
	FORMATO DE VISITA DE VERIFICACIÓN	FECHA ACTUALIZACIÓN:	01/08/2018

FECHA DE LA VISITA TÉCNICA 05 de Octubre de 2018

1. OBJETO DE LA VISITA DE CAMPO

Visita de verificación del manejo que se le está dando a las aguas de la Granja la meseta de Palo Olímpico y verificar que está garantizado los deslizamientos en K88 en la vía Bogotá-Villavieja.

2. LOCALIZACIÓN (Debe contener, Departamento, Municipio, Corregimiento - Inspección, Varas, Finca, Prado, Barrio, dirección).
Concesionaria en el Municipio de Guapoheta en la vereda Mesa Grande Predio Villa Lira.

3. COORDENADAS GEOGRÁFICAS WGS84 REPRESENTATIVAS DEL LUGAR
LATITUD N: 4° 13' 00.11" LONGITUD W: 73° 42' 35.8" 1343 msnm

4. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Se realizó un recorrido por la Granja de Meseta propiedad de la empresa Palo Olímpico evidenciándose 16 gal-pedras de las cuales 14 tienen 100m largo x 11m ancho con capacidad de 30000 gal, 1 de 126m largo x 14m ancho y otra de 132m de largo x 14m ancho con capacidad de 28000 gal, actualmente se apresta por sitio no cuentan con un sistema de recolección de las aguas de escurrimiento en los techos, sin embargo se aprecian algunas cuerdas primarias las cuales conducen las aguas hasta la Oca Perdida por gravedad y hacia la fuente como se ve en Oca, Teques.



Bogotá D.C., 11 de septiembre de 2018

GG-004301

Señores
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Att: Amparo Yaneth Calderín Perdomo
Secretaria Comisión Primera Constitucional
E. S. O.



Ref: Cuestionario solicitado mediante oficio CPC 8.1-0522-2018
Contrato de Concesión 444 - 94

Apreciados señores:

A continuación, presentamos las respuestas a las preguntas formuladas al Gerente de COVIANDES:

1. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá - Villavieja, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?

La relación de sitios afectados (antes de la emergencia de agosto 26 de 2018) por caídas de piedras o deslizamiento de material durante el presente año son:

- K15+300
- K25+800
- K31 (Acceso viaducto de Cáceres - lado Bogotá)
- K46+600
- K58+100
- K64+200
- K62 al K72

En todos los sitios señalados, salvo el del K 58, se han presentado desprendimientos por las condiciones severas de la temporada invernal.

Del sitio del K58, hay un amplio expediente referido a la construcción de unas instalaciones de pollos, ubicada en la meseta alta de la carretera, que no ha tenido en cuenta el manejo de aguas (extormenta + servidas), actualmente afectando las laderas contiguas a la meseta y produciendo derrumbes permanentes sobre la carretera en operación.

Las acciones inmediatas que se han realizado son el retiro del material de los derrumbes que afectan la operación vehicular, llevándolo hasta las zonas de disposición de materiales. En algunos puntos se ha iniciado la evaluación de los sitios afectados con especialistas.

Corponasque	SISTEMA GESTIÓN INTEGRAL	CÓDIGO:	CYC-FOR-007
	PROCESO GESTIÓN INTEGRADA DE SISTEMAS	VERSIÓN:	1
	FORMATO DE VISITA DE VERIFICACIÓN	FECHA ACTUALIZACIÓN:	01/08/2018

5. DOCUMENTACIÓN Y/O ARCHIVOS SOPORTE

Datos de Campo
Registro fotográfico
Puntos con GPS

VIII. ASISTENTES				
NOMBRE	CEDULA DE CIUDADANÍA	ENTIDAD QUE REPRESENTA	TELÉFONO DE CONTACTO	FIRMA
Olimpi Jimenez	93061039	Palo Olímpico	3176550933	<i>[Firma]</i>
José Abner Jusino?	80472711	Asociación Guapoheta	321212110	<i>[Firma]</i>
Yolanda Valdeolmeidas	4058202371	Corponasque	313254204	<i>[Firma]</i>



GG-004301

Los recursos en equipo y personal que el Concesionario ha dispuesto son importantes como lo demuestran las relaciones enviadas a la ANI en las cartas ftes. GT-003528 del 15 de julio de 2018, GT-003873 del 10 de agosto de 2018 y GT-004098 del 27 de agosto de 2018, recursos que aún no han sido valorados, y que no incluyen los recursos para la atención de la emergencia a partir del 26 de agosto pasado.

2. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavieja. ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?

El listado de obras principales se encuentra en el Anexo 1. Para la definición de las normas técnicas utilizadas por el INVIAS es necesario elevar la consulta a dicha entidad.

3. ¿Qué estrategias o actividades tienen previstas para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavieja? ¿Cuál es el tiempo y su costo estimado?

La Concesionaria ha iniciado una Evaluación de todos los sitios que han resultado afectados. Para ello ha convocado a sus especialistas externos. Esta primera evaluación, en la cual podrá determinarse el tipo de amenaza sobre la carretera, tendrá una duración estimada de 45 días. Hoy no es posible estimar un costo de las obras para resolver todos los puntos afectados.

4. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá - Villavieja en el periodo del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y qué sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.

No se tienen estos estudios, pues no es parte del alcance del contrato de concesión.

5. ¿Qué medidas de contingencias tiene coordinadas con las autoridades competentes del Departamento del Meta para no afectar la movilización y el tráfico en el sector del Parque Fundadores y la vía Acacías, cuando se presentan cierres en la vía al Llano?

Cuando se activa el plan de cierres de la vía por labores de mantenimiento vial y/o de los túneles (cierres por resolución), se realiza previamente y con suficiente antelación la socialización a través de los medios de comunicación y entidades con información enviada vía correo electrónico, información a medios de comunicación, boletines de prensa, página web y twitter, información a través de los paneles de mensaje variable y de la emisora de los túneles 89.6 F.M., así como en las estaciones de peaje (a través de las recolectoras), con el propósito de que los usuarios de la vía programen su viaje con antelación a los horarios de cierre programado o puedan tomar vías alternas.

101



GG-004301

El protocolo de actuación correspondiente a eventos súbitos define que se debe informar de inmediato a las autoridades municipales de la zona de influencia directa del sitio afectado, a la Agencia Nacional de Infraestructura, a la Interventoría del Proyecto y a la Policía de Tránsito y Transporte en primera instancia, así como a otras entidades que tengan influencia directa sobre la atención del evento.

Para el caso puntual de Villaviecnico, se informa de inmediato a las siguientes entidades:

Secretaría de Movilidad de Villaviecnico
Ivan Baquero – Secretario
Ochover de Jesús Cáceres – Director de control de tránsito y transporte

Tránsito Municipal de Villaviecnico
María Polentina – Comandante
Edgar Villalobos – Comandante

Dirección de Tránsito y Transporte Policía Metropolitana de Villaviecnico
Capitán Oscar Rojas – Comandante de Dirección de Tránsito – Villaviecnico
Intendente Carlos Puentes – Comandante Ruta 4 Tramo Susumuza – Fundadores
Instituto Departamental de Tránsito y Transporte del Meta
Jorge Plata – Director
Defensa Civil del Departamento del Meta y Llanos Orientales
Teniente Coronel (R) – Jorge Díaz – Director
Bomberos Voluntarios de Villaviecnico
Teniente Fernando Martínez – Jefe Operativo
Cruz Roja – Seccional Meta
Germán Ramírez – Director Operativo
Ejército Nacional de Colombia – Cuarta División – Séptima Brigada
Brigadier General Luis Puentes – Comandante Séptima Brigada
Terminal de Transporte de Villaviecnico
Alcides Zaccaraz – Gerente
Concesionaria Vial de los Llanos
Oscar Robayo – Gerente General
Juan Felipe Ramos – Director de Operaciones
Concesionaria Vial del Oriente – Coviente
Oscar Hernández – Gerente General
Instituto Nacional de Vías – INVIAS – Seccional Meta
Jaime Andrés León – Director.

Con las entidades anteriormente citadas se tiene comunicación a través de un grupo de "whatsapp" denominado PMU Virtual Villavo-Meta, por medio del cual se informa en tiempo real el estado de las afectaciones viales, con el propósito de que cada entidad dentro del ámbito de su competencia, gestione las acciones pertinentes para evitar el bloqueo de la vía.

19/11/18

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

103



GG-004301

K34+100 al K57+000. Sin embargo, los mismos protocolos aplican para los demás tramos, incluyendo las vías a cielo abierto y los Túneles Boquerón, Bujagual y Buenavista.

Dicho Manual de Operación fue aprobado mediante Resolución¹ 4263 el 14 de octubre de 2016 del Ministerio de Transporte.

Posteriormente, en el mes de agosto de 2017 en las instalaciones del Ministerio de Transporte se efectuó la última de las mesas de trabajo con la Policía de Tránsito y Transporte, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y la Interventoría (Anexo 2). Así mismo el 27 de junio de 2018 con la comunicación GT-3233 (Anexo 3) el Concesionario le remitió a la Interventoría y a la ANI el Manual Piloto de Operación y Plan de Autoprotección actualizado, incorporando los Sectores 1, 1A, 4 y 4A.

Los protocolos están definidos para actuar en dos escenarios: uno en condición normal y otro para condiciones especiales y de emergencia, situaciones claramente definidas en los numerales 2 y 3 del citado Manual.

El documento denominado **Anexo 1 – Plan Piloto de Autoprotección**, del Manual de Operación incluye en su numeral 6 el Plan de Actuación para Emergencias. El documento clasifica las emergencias en función de dos parámetros:

- Del Tipo de Riesgo:
 - Internos
 - Accidente de tránsito y/o atropellamiento fuera de los túneles;
 - Accidente de tránsito y/o atropellamiento dentro de los túneles;
 - Accidente en el transporte de mercancías peligrosas fuera de los túneles;
 - Accidente en el transporte de mercancías peligrosas dentro de los túneles;
 - Accidente laboral;
 - Avería técnica grave;
 - Alta concentración de gases en túneles: excesiva opacidad y concentración de CO, NO o NO₂;
 - Derrumbamientos en túneles o caída parcial del revestimiento;

¹Por la cual se establecen las medidas de seguridad y operación vehicular de los Sectores 2, 2A, 3 y 3A de la Doble Calzada Bogotá – Villaviecnico entre el PR 41+500 (By-Pass – Entrada del Túnel 4) y la Intersección Tequendama (By Pass Tequendama), tanto en condiciones normales como especiales de tránsito".

19/11/18

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

102



GG-004301

Una vez se presenta el cierre de la vía y el centro de control tiene conocimiento del hecho, se procede a no permitir el paso de los vehículos entre las estaciones de peaje y el sitio afectado, se analizan las causas del hecho y se hace seguimiento del tiempo que se demora en reestablecer la operación normal de la vía. Para eventos de larga duración (por ejemplo, derrumbes) se informa a los usuarios para que si a bien lo consideran se desvíen a su lugar de origen mientras se soluciona la situación o queden en espera de instrucciones. En ocasiones los usuarios quedan entre la zona de derrumbe y alguno de los peajes al momento de la ocurrencia de los hechos, razón por la cual no es posible entregarles información oportunamente (pasaron antes de la ocurrencia del hecho).

Por seguridad de los usuarios no se permite la detención de vehículos al interior de los túneles, razón por la cual hay varios puntos de control y cierre a lo largo de la vía.

Con la Dirección de Tránsito y Transporte se tienen definidos varios puntos de cierre para que una vez se conozcan las condiciones del evento, las unidades se desplacen a esos puntos de cierre y control con el fin de dar el manejo de tráfico e información a los usuarios. Dado que en el municipio de Villaviecnico el tramo de la vía corresponde a la vía nacional y al perímetro urbano de la ciudad, se deben coordinar las acciones tanto con la Policía de Tránsito y Transportes, como con los Agentes de Tránsito del Municipio, que deben trabajar en forma coordinada para evitar la congestión de la Intersección Fundadores.

Así mismo CovianDES, en coordinación con el Puesto de Mandó de Villaviecnico, con la Concesión Vial de los Llanos y con la Concesionaria Vial del Oriente, ha diseñado mecanismos de comunicación directa para que cuando se presente el cierre de la vía, se efectúen, en coordinación con la Dirección de Tránsito de Villaviecnico, acciones tendientes a evitar el ingreso de vehículos de carga pesada e hidrocarburos al perímetro urbano de Villaviecnico, y de este modo evitar que colapse la movilidad en los corredores viales principales y especialmente en la intersección Fundadores.

Así mismo a través del twitter, página web del concesionario y los medios en la vía como la emisora y paneles se informa sobre el avance de la atención del evento.

5. **¿Sirve informar cuáles planes de emergencia existen en el corredor vial Bogotá – Villaviecnico? ¿Cada cuánto y de qué manera son socializados? ¿Con qué autoridades competentes han sido diseñados y verificados los planes de emergencia? ¿Cada cuánto se actualizan? ¿Quiénes hacen el seguimiento? Anexas evidencias.**

El Concesionario ha implementado unos protocolos de actuación para atender las situaciones que puede enfrentar su personal y los usuarios, con el fin de propender por garantizar unas condiciones seguridad en la operación de la vía. Estos protocolos están definidos en el Manual Piloto de Operación del Sector Doble Calzada, cuyo alcance actual cubre desde el

19/11/18

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

104



GG-004301

- Incendio en la zona exterior de la concesión.
- Incendio o explosión en el interior de los túneles.
- Incendio o explosión en el interior de las galerías.
- Incendio o explosión en los edificios.
- Incidentes en la calzada: pérdida de carga, desprendimientos, animales, vehículo averiado, incidencias en transporte de viajeros, pavimento deslizante, etc.
- Incidentes de ámbito policial: robo, sabotaje, amenaza de bomba, intrusismo, etc.

- Externos
 - Inundaciones.
 - Incendio forestal.
 - Sísmicos.
 - Viento.
 - Químico.
 - Gasométricos.
 - Ganaderos.
 - Deslizamientos de tierras.

- De la Gravedad:
 - Pre-emergencia
Condiciones de operación en que se produce una novedad que de por sí incrementa las condiciones de riesgo, pero que por sí solas no inciden dentro del normal operativo de la vía y de los túneles. Exigen el seguimiento y tienen doble connotación: que se solucionen de manera favorable o que deriven en una situación que conlleve a un estado de mayor riesgo.
 - Emergencia Nivel 1
Condiciones de operación en que, sin haber producido daño sobre las personas, materiales o medio ambiente, suponen un incremento del riesgo para los usuarios, las infraestructuras o el medio ambiente. Son incidentes controlados por la propia operación de la vía y de los túneles, sin que requieran medidas de precaución complementarias de los servicios externos.
 - Emergencia Nivel 2
Incidentes que suponen daños leves, o riesgo de daño inminente, sobre las personas, materiales o medio ambiente. Estos incidentes son tratados y resueltos, siguiendo los lineamientos del plan de emergencias, dentro ámbito del Plan de Autoprotección.

19/11/18

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com



GG-004301

- Pueden ser controlados por el personal y los medios de la sociedad de operación, previstos en el marco de funcionamiento de los túneles y el tramo vial externo de influencia.
 - Pero que, en razón de su posible evolución, debe ser objeto de medidas de prevención o de restricción de circulación en la vía, especialmente en los tramos de los túneles y en las vías externas de influencia.
 - Pueden requerir la actividad de Instituciones de Socorro cercanas y notificación al Comité Municipal de Gestión del Riesgo, sin que supongan la activación de los planes de emergencia exteriores.
- o Emergencia Nivel 3
- Siniestros con daños sobre las personas, infraestructura o medio ambiente que exigen la intervención coordinada de servicios de seguridad y emergencias externas. La dirección de Emergencias de Nivel 3 será ejercida siguiendo los lineamientos del Sistema de Comando de Incidentes, y el Comandante del incidente, el que corresponda en función del tramo de ubicación del incidente, ejercerá la cadena de mando dependiendo de la gravedad. En caso de que se produzca una Emergencia de Nivel 3, dado que la situación sobrepasa la capacidad y los recursos de respuesta interna del concesionario y de los apoyos locales y regionales, se requerirá activar apoyos a nivel Nacional y la Unidad Departamental o Nacional de Gestión del Riesgo y de Desastres.
- Implican unas condiciones de operación con un riesgo inaceptable, requiriendo la suspensión del servicio de la infraestructura hasta la resolución del origen del riesgo.
 - Derivan de un daño importante para las personas o las instalaciones, o los que, sin haberse materializado el daño, suponen un nivel de riesgo muy elevado.
 - Para ser resueltos, exigen la intervención coordinada de varios servicios de seguridad y emergencias externas.
 - Su gravedad, en función de la magnitud del siniestro o del número de víctimas originadas, implica la activación de Planes de Autoprotección de ámbito superior.
- o Crisis
- Son aquellas situaciones en donde, por tener un carácter generalizado (en caso de un siniestro global de gran magnitud que tenga afectaciones de

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia



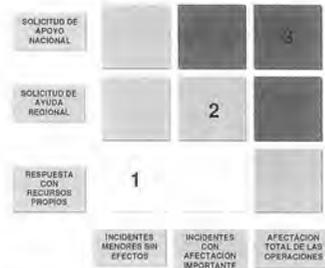
GG-004301

carácter regional), se exige de manera inmediata la acción de organismos de apoyo externo. También, son considerados siniestros con daños sobre las personas, infraestructura o medio ambiente que exigen la intervención coordinada de servicios de seguridad y emergencias externas. Dentro del esquema, la dirección de emergencias, la que corresponda en función del tramo de ubicación del incidente, será ejercida dentro del esquema del Sistema de Comando de Incidentes. Normalmente, esta acción rápidamente será tomada por el personal especializado de los cuerpos de rescate especializados. El Concesionario brindará todo su apoyo y recursos disponibles a la ejecución de las actividades requeridas. Habitualmente, estas acciones son coordinadas con apoyos a nivel Nacional y de la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo y de Desastres. Adicionalmente, si la emergencia así lo requiere debido a su gravedad, se puede requerir solicitar Ayuda Técnica Internacional.

Estos niveles de emergencia se corresponden con grados de riesgo diferentes e implican actuaciones con distinta dotación de medios y recursos. Cada nivel de emergencia se define por:

- Gravedad y magnitud del incidente.
 - Lugar en el que se localiza el siniestro.
 - Entidades con competencia en la atención de emergencia.
 - Capacidad de las entidades con competencia, en cuanto a medios y recursos contemplados en el Plan de Autoprotección, para atender la situación de emergencia.
 - Grado de afectación de la circulación y duración prevista.
- La matriz de análisis de los riesgos y la intervención de los organismos externos asociada se ejemplifica en el siguiente cuadro.

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia



Del análisis realizado por el concesionario con su grupo de especialistas, se desarrollaron los siguientes protocolos de actuación:

Nivel de Actuación	Código	Descripción
PREEMERGENCIA	P-IL-01	Encierro en Alacran
	P-MET-01	Yunque Fuerte en vía
	P-MET-02	Lluvia intensa
	P-MET-03	Niebla
	P-TRA-01 BIS	Llamada desde SCS, radio y móvil
	P-TRA-01	Vehículo lesionados unidireccional
	P-TRA-02	Vehículo lesionados bidireccional
	P-TRA-03	Presencia de vehículos de tracción animal túnel unidireccional
	P-TRA-04	Presencia de vehículos de tracción animal túnel bidireccional
	P-TRA-05	Motocicleta en túnel en Buenavista
EMERGENCIA NIVEL 1	E1-AMB-01	Concentración de CO (150 ppm) en túnel - Doble Carretera
	E1-AMB-01 BIS	Concentración de CO > 150 ppm en túnel Buenavista
	E1-AMB-02 BIS	Concentración de CO > 100 ppm en túnel Buenavista
	E1-AMB-02	Cierre de túnel por capacidad < 95 m Túnel Boquerón y 142 m Túnel Buenavista
	E1-AMB-03 BIS	Cierre de túnel por concentración de NO (ppm > 25) - Doble Carretera
	E1-AMB-03	Cierre de túnel por concentración de NO2 (ppm > 2.5) - Doble Carretera
	E1-AMB-04	Cierre de túnel por concentración de SO2 (ppm > 2.5) - Doble Carretera
	E1-TRA-05	Vehículo averiado en túnel unidireccional

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia



GG-004301

EMERGENCIA NIVEL 2	E1-TRA-06	Vehículo averiado en vía unidireccional
	E1-TRA-07	Vehículo averiado en vía bidireccional
	E1-TRA-09	Presencia de bicicletas en túnel
	E1-TRA-10	Vehículo averiado en túnel bidireccional
	E1-TRA-11	Vehículo que avienta el gallo del túnel - Doble Carretera
	E1-TRA-12	Superficie deslizante unidireccional
	E1-TRA-13	Superficie deslizante bidireccional
	E1-TRA-14	Vehículo en linterna dentro del túnel
	E1-TRA-15	Congestión en túnel o vía unidireccional - Doble Carretera
	E1-TRA-16	Congestión en túnel o vía bidireccional
EMERGENCIA NIVEL 3	E1-TRA-17	Presencia de peatón en el túnel unidireccional
	E1-TRA-18	Presencia de peatón en el túnel bidireccional
	E1-TRA-19	Presencia de animales sueltos en túnel - Doble Carretera
	E1-TRA-20	Presencia de animales sueltos en vía - Doble Carretera
	E1-AVE-01	Falta total de energía en túnel
	E2-ACC-01	Accidente leve en túnel sin víctimas
	E2-ACC-02	Accidente leve en vía sin víctimas - Doble Carretera
	E2-IL-01	Presencia de objetos extraños o sospechosos o vehículo abandonado
	E3-IL-02	Alarido de alarma
	E3-IL-03	Alarido
CRISIS	E3-RUI-01	Desmoronamiento de tierra o caída de cielo
	E3-RUI-02	Impugnación en la calzada en túnel
	E3-RUI-03	Impugnación en la calzada en vía
	E3-TRA-22	Derribo en combustible en túnel
	E3-TRA-23	Derribo en combustible en vía
	E3-TRA-21	Vehículo accidentado con mercancía peligrosa
	C-ACC-03	Accidente grave en túnel (con posibles víctimas)
	C-ACC-04	Accidente grave en vía (con posibles víctimas)
	C-FUE-01	Incendio en túnel
	C-FUE-02	Incendio en vía
MANTENIMIENTO	C-FUE-01 (Vía)	Fuego Tramo de vía
	C-LI-04	Sobreesfuerzo, manifestación o desórdenes públicos
	C-RUI-04	Daños estructurales en túnel
	C-RUI-05	Daños estructurales en vía
	C-RUI-06	Sismo
	M-AVE-01	Mantenimiento túnel o vía unidireccional
M-AVE-02	Mantenimiento túnel o vía bidireccional	

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 903 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia

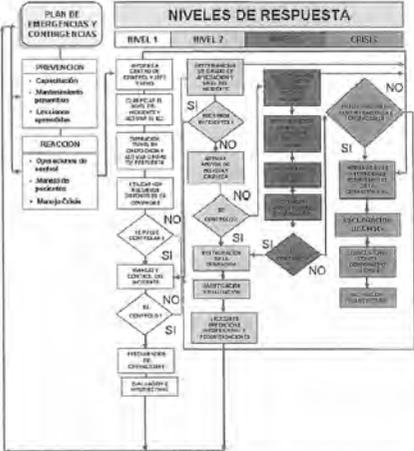
709



O-TRA-24	Creación de vehículo con motorización - Doble Calzada
O-TRA-16	Creación de vehículo con motorización grupo 3 sobre Buzanda
O-TRA-17	Creación de vehículo con motorización grupo 2 sobre Buzanda
O-TRA-25	vehículo reventado
O-TRA-26	Operación sistema - Doble Calzada
O-TRA-22	Reclamación de usuario - Via antigua
O-RUI-05	Portabuzando la vía - Via antigua

PLAN DE EMERGENCIAS Y CONTINGENCIAS

NIVELES DE RESPUESTA



El Manual ha sido trabajado con Policía, Bomberos, Ambulancias, ANI, Interventoría y Ministerio de Transporte.

Av. Calle 25 No. 59 - 41 Oficina 903 tel: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

711



GG-004301

Aunque el Contrato de Concesión 444 de 1994 (y su adicional N°1), no define la obligatoriedad de realizar simulacros, el concesionario ha considerado fundamental la realización de simulacros sobre aquellas situaciones que más impacto pueden generar sobre la seguridad e integridad de los usuarios, de su propio personal, de la Policía de Tránsito y Transporte, y de los organismos de socorro que son activados y actúan en situaciones de emergencia. El Manual Piloto de Operación de la Doble Calzada Bogotá - Villavicencio, que fue elaborado por el Concesionario en atención a lo establecido en el numeral 7 de la Cláusula Sexta del Adicional N°1 que tomó como referencia la Dirección Europea CE 54/2004 sobre requisitos mínimos de Seguridad de Vehículos de carretera dispuso que se ejecutaran en forma obligatoria antes del término del primer año de haber sido puesto en servicio una unidad funcional (Sector) y posteriormente uno anual. Así mismo, el concesionario logró por su iniciativa que el Ministerio de Transporte aprobara dicho Manual mediante la Resolución 4263 del 14 de octubre de 2016.

El concesionario ha venido realizando anualmente al menos un simulacro que involucra la participación directa de su personal y de las entidades de primer respuesta que se encuentran dentro del área de influencia directa del tramo de vía donde se ejecuta el ejercicio (Bomberos, Defensa Civil, Cruz Roja, etc.), de la Policía de Tránsito y Transporte y empresas especializadas en la atención de emergencias específicas (Mercancías Peligrosas como S05 Contingencias, Destino Seguro y otros) y como observadores, miembros de la Agencia Nacional de Infraestructura, la interventoría de Operación y Mantenimiento, las entidades de gestión del riesgo, de las alcaldías municipales, y de otras entidades interesadas.

Cada simulacro se estructura con al menos dos meses de anticipación al evento, se define la temática a evaluar con base en eventos de gran probabilidad de ocurrencia, impacto en la operación que no han ocurrido o situaciones reales presentadas; de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.2 del citado Manual. Se realizan reuniones sobre la base de un guion (entre 3 y 4 incluyendo una visita de campo) y se definen los recursos a participar; los observadores y los aspectos sujetos de análisis. Durante el desarrollo se revisa la actuación de cada uno de los actores con relación a lo definido en el guion, los sistemas empleados, los tiempos de respuesta, la implementación adecuada del Sistema Comando de Incidentes, entre otros. Terminado el ejercicio se elabora un informe por parte de la concesión y los servicios de emergencia externos (tal como la interventoría y la ANI entre otros) evaluando conjuntamente estos simulacros. En este informe, se incluyen las recomendaciones para medidas adicionales o correctoras a implantar, de acuerdo con los resultados del simulacro. Se lleva a cabo un análisis OADR (Oportunidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) y se determinan las acciones de mejora y retroalimentaciones a que haya lugar. El informe de resultados se remite a la ANI, la Interventoría del Proyecto, las entidades participantes y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que cada uno de los participantes dentro del ámbito de su competencia adopte los correctivos del caso; en el Anexo 8 se relaciona la última carta remitida a la Superintendencia de Puertos y Transporte y el documento del simulacro del año 2017 donde es firmado en su página final por las entidades participantes a las que fue entregado durante la reunión de cierre del Simulacro.

Av. Calle 25 No. 59 - 41 Oficina 903 tel: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

710



GG-004301

Estos planes han sido socializados con las entidades de primera respuesta de la carretera (Bomberos, Defensa Civil) en cada jurisdicción, dado lo particular de la infraestructura en cada tramo (túneles, puentes, intersecciones, zonas de by-pass, riesgos, etc.), antes de la apertura al tráfico de cada uno de los tramos de la doble calzada, con el fin de analizar las actuaciones, se tenga conocimiento de la Infraestructura al momento de los procesos de atención de emergencias y en especial en las fases de evacuación entre otros. Adicionalmente estos procedimientos se ponen en práctica en los simulacros, donde se analiza la actuación de cada una de las entidades y el concesionario en la atención específica de eventos.

Por otra parte, se han realizado dos presentaciones, una en la Gobernación del Meta y otra en la Asamblea del Meta para socializar el Manual Piloto de Operación. (Se adjunta copia de las presentaciones en el Anexo 4)

A su vez los protocolos para los túneles Biagual y Buenavista y Boquerón fueron implementados desde el año 2012 con el proyecto de integración de la carretera mediante el cual el concesionario priorizó a centralizar las operaciones de dichos túneles que originalmente eran independientes en un solo centro de gestión integral.

Adicionalmente y por solicitud de la Superintendencia de Puertos y Transporte se han desarrollado planes específicos de atención de emergencias y contingencias para el fenómeno de Olé Invernal (Niña - Niño) los cuales basan su contenido y actuación en lo establecido en algunos protocolos del Manual de Operación y Plan de Autoprotección, estos planes le fueron remitidos a la Superintendencia de Puertos y Transporte con copia a la interventoría del Proyecto Consorcio Interconcesiones y a la Agencia Nacional de Infraestructura. (Anexo 5)

Para el caso específico de Chirajara y con el propósito de garantizar la seguridad de los usuarios de la vía elaboró un Plan de Emergencia, Contingencia y de Manejo de Tráfico que estuvo vigente hasta el día 11 de Julio cuando se realizó la Implosión de la pila B. (Anexo 6)

Los planes definidos en el Manual Piloto de Operación son revisados en forma permanente por el personal de la Dirección de Operaciones e Infraestructuras (Proveedor de tecnología) a fin de garantizar su adecuada implementación a través de ejercicios de simulación del sistema Horus, de revisión de los planes de señalización y adicionalmente es evaluado en forma integral por especialistas externos que son contratados por el concesionario para que se haga un análisis integral de su implementación (Oficial de Seguridad de Túneles); se adjunta el último informe presentado por el especialista español el Ingeniero Alberto Abella del año 2016 (Anexo 7)

7. ¿Cada cuánto se desarrollan simulacros de emergencia, evacuación, protección civil, entre otros? ¿Quiénes lo acompañan? Y ¿Cómo se identifican las fallas? Rendir Informe detallado.

Av. Calle 25 No. 59 - 41 Oficina 903 tel: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

712



GG-004301

Para el caso particular de Chirajara, hubo necesidad de realizar unos simulacros para que el personal que estaba a cargo del plan de emergencia y contingencia supiera exactamente como actuar en el hipotético caso de un colapso no controlado de la Pila C del puente antes de que se llevara a cabo su Implosión controlada. Así mismo, días antes de la implosión también se llevaron a cabo ejercicios específicos en caso de que el colapso estructural tuviera una dirección distinta a la prevista por el enargador del proceso de implosión (Ata Demoliciones).

Por otra parte, el concesionario dentro de su plan de mejoramiento continuo realizó la reducción interna a su personal sobre los procedimientos de actuación, plan de autoprotección y de actuación de los sistemas mediante ejercicios de escritura y simulación en el software de control de los sistemas de los túneles y de registro de información de la atención de las emergencias y evalúa el desempeño de los funcionarios que se encuentran en sus centros de gestión integral (Ejercicios de Simulación). Estas actividades se ejecutan periódicamente y se deja registro de los resultados obtenidos (Anexo 9).

En ambos escenarios es evidente que existen acciones de mejora en los procedimientos de actuación, ajustes a los sistemas, optimización de los tiempos de respuesta, reubicación de los recursos, mejora en las comunicaciones internas e interinstitucionales, acciones sobre las cuales puede actuar directamente el Concesionario y acordadas con las entidades de primera respuesta. Por otro lado, se evidencia la necesidad de otro tipo de gestiones que no solo dependen de la Agencia Nacional de Infraestructura, sino de las entidades municipales y departamentales, ambientales y de gestión del riesgo. Las acciones de mejora han quedado consignadas en los respectivos informes, pero exceden claramente la competencia del concesionario.

Un ejemplo claro de esto último es el manejo que se ha dado a la situación que se presenta actualmente en el K64+200 a en el K46+600, donde el concesionario ha actuado en concordancia con sus obligaciones contractuales, se han mejorado los procedimientos de actuación y de información no solo a las entidades sino a los usuarios, se han implementado los protocolos de actuación de cierre para evitar que queden los vehículos retenidos en los túneles y se minimice la cantidad de vehículos entre los peajes y la zona de cierre, entre otros aspectos. Sin embargo, la solución definitiva en estos dos puntos específicos incluye obras que exceden el alcance del contrato de concesión.

8. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá - Villavicencio.

De acuerdo con el contrato de concesión 444 de 1994, los recursos que debe tener disponible el Concesionario para la atención de emergencias viales son los siguientes:

Av. Calle 25 No. 59 - 41 Oficina 903 tel: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

113



COVIANDES
CONCESIONARIA VIAL
DE LOS ANDES S.A.S.

GG-004301

Grúas de Levante 30 Ton y Arrastre 60 ton 1 Und.
 Grúas tipo Planchón 1 Und.
 Unidad de Rescate Túnel Buenavista (3 Brigadistas) 1 Und.
 Unidad de Brigada Contra Incendios (2 Brigadistas) 1 Und.
 Equipos de Extracción Vehicular 1 Und.
 Vehículos de Inspección Vial y Auxilio Mecánico 3 Und.
 Ambulancias Básicas TAB (Auxiliar, Paramédico) 4 Und.

Todo el personal cuenta con conocimientos en sistema comando de incidentes.
 Todos los vehículos de atención al usuario cuentan con comunicación radial VHF con una base fija en el vehículo y un radio Handy.

Los brigadistas de las unidades contra incendios son Bomberos Voluntarios de la Región. Los brigadistas de las unidades de rescate son miembros activos de los Bomberos Voluntarios de la Región, Defensa Civil y algunos se han formado por el Concesionario.

Adicionalmente el concesionario cuenta con equipos puestos por iniciativa propia con el fin de mejorar la atención a los usuarios, así como la seguridad de los mismos a saber:

Grúas de Levante 30 Ton y Arrastre 60 ton 1 Und.
 Unidad de Rescate Túnel Boquerón (2 Brigadistas) 1 Und.
 Equipos de Rescate en Altura 1 Und.
 Equipos de Extracción Vehicular 2 Und.

Las unidades de rescate de Boquerón y Buenavista cuentan con los siguientes elementos:

Unidad de Rescate de Boquerón y Buenavista

ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL
 Cascos para rescate con barbiquejo sin visera. (1 por persona)
 (2) Lámpara frontal manos libres.
 Protector respiratorio del tipo de purificación de aire a presión negativa con filtro. (1 por persona)
 Monogafas (1 por persona)
 Equipo de protección auditiva tipo copa. (1 por persona)
 Chaleco reflectivo (1 por persona)
 Uniforme de rescate con cintas reflectivas en las piernas. (dos unidades por persona) - pares de botas de seguridad con protección de punta y suela dieléctrica. (1 por persona)
 (4) Guantes de Vaqueta para manejo de herramientas.
 (4) Guantes de caucho para manejo de fillos.
 (4) Guantes de protección Química.
 (1) Arnés pélvico de descenso.
 (1) Caja de Guantes de látex para examen (100 pares).

207 113

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 803 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
 E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

115



COVIANDES
CONCESIONARIA VIAL
DE LOS ANDES S.A.S.

GG-004301

Ambulancia Móvil 21: que posee equipo de extracción vehicular básica cuenta con los siguientes elementos (Ubicada en la zona de Boscúla)

(1) quijada de la vida con herramienta de corte y separación
 (1) Fuente de poder a gasolina, de 4 tiempos para la quijada de la vida.
 Tramo de manguera de alta presión para la quijada - extensión de 20 metros.

2 Unidades de Brigada Contra Incendios Móvil 34 y Móvil 35:

(1) Generador eléctrico 110/220
 (3) Tramos de manguera de 1 1/2" blanco
 (2) Tramos de manguera de 2 1/2" blanco
 (2) Trajes TAIIBET blancos para atención en derrames.
 (2) Boquillas para espuma
 (1) Boquilla o pistón de 1"
 (1) Boquilla o pistola de 2 1/2"
 (1) Llave para hidrantes azul tipo "T".
 (1) Llave para tapa de hidrantes
 (1) Llave pentagonal
 (1) Llaves spanner
 (2) Mazo de 10 libras
 (1) Peinilla o machete
 (1) Barra puntón azul
 (1) Gancho multitasas color azul
 (1) Háligan
 (2) Tacos de eslor rojo
 (3) Extintores multipropósito de 20 lbs.
 (2) Extintores multipropósito de 10 lbs.
 (1) Lámpara o reflector LED con extensión
 (2) Cuerdas amarillas
 (1) Rollo de cordino
 (2) Extintores de explosión eslor rojo
 (2) Equipos de Autocontenido MSA
 (2) Máscaras de auto contenido MSA
 (2) Equipos de Autocontenido Interspire
 (2) Máscaras de auto contenido
 (1) Pala para incendios forestales
 (1) Pala anti chispas para derrames de mercancías peligrosas (color naranja)
 (1) Macho pico
 (1) Caja de herramientas
 (2) Reducciones de 2 1/2" a 1 1/2"
 (1) Siameza de 2 1/2" a 1 1/2" - 1"
 (1) Siameza de 1 1/2" a 1" - 1"

209 115

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 803 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
 E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

114



COVIANDES
CONCESIONARIA VIAL
DE LOS ANDES S.A.S.

GG-004301

ELEMENTOS DE TRABAJO Y SOPORTE

(6) Conos de señalización
 (2) Palletas de señalización
 (5) Extintores
 (1) Barra "safetybar"
 (1) Herramienta Háligan.
 (1) Machete.
 (2) Herramientas de "pica"
 (3) palas de diferentes tamaños.
 (2) llaves expansivas de diferentes tamaños.
 (1) cizalla para corte circular.
 (1) sierra con hojas de repuesto.
 (1) hacha cabeza plana.
 (1) Cincel.
 (2) macetas.
 (1) martillo.
 (1) llave para tubos.
 (1) llave para pernos.
 Destornilladores de pala y estrella de diferentes tamaños. Juego de alicates aislado.
 Juego de llaves Bristol de diferentes tamaños.
 (2) reflectores de aluminio, portátil de 110 voltios.
 (1) planta eléctrica - generador
 (1) Extensión eléctrica con multi tomá de 20 metros.
 (1) quijada de la vida con herramienta de corte y separación.
 (1) Fuente de poder a gasolina, de 4 tiempos para la quijada de la vida.
 Tramo de manguera de alta presión para la quijada - extensión de 20 metros.
 (1) sierra de cable con hojas de repuesto.
 (1) gato RAM para ampliación de espacios y accesorios.
 (1) gato manual HiFlynn.
 (1) motosierra.
 (2) hacha pulaski.
 Cuerdas elásticas de 50 y 80 metros.
 (1) chaleco de Kevlar.
 (4) Tacos y cuñas de madera. (1) rollo de cinta de señalización
 Tabla larga de inmovilización espinal - camilla miller.
 (1) Camilla de canasta.
 (1) Escalera de Aluminio.
 (2) Extintores (20 y 30 libras)
 (2) Palmas
 (1) Palanca de arcaje
 (1) Llave de cadena

Adicionalmente en la Unidad de Rescate del túnel de Boquerón móvil 13, se cuenta con 2 equipos de auto contenido y 2 trajes de bombero.

208 114

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 803 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
 E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

116



COVIANDES
CONCESIONARIA VIAL
DE LOS ANDES S.A.S.

GG-004301

(2) Alicates
 (1) Corta frío
 (1) Llave alemana marca Stanley de 12"
 (1) Llave alemana "heavy duty" de 8"
 (2) Destornilladores de pala
 (2) Destornilladores de estrella
 (1) Lima
 (1) Juego de llaves Stanley de 8" a 24 con estuche
 (1) Malletín de kit de carretera
 (5) Triángulos de pare.
 (2) Tacos negros pequeños
 (1) Copa arillera
 (1) Juego de llaves de 8 3/8", 12 y 14", 12", 14" y 16" marca Drop forged
 (1) Gato rojo
 (1) Palanca para bajar el repuesto
 (2) Trajes contra incendios estructurales completos.
 (2) Cascos con visor transparente
 (2) Linternas marcas Pelikan color verde.
 (2) Cargadores de las linternas marcas Pelikan color verde.
 (1) Detector de atmósferas.
 (1) Control del winche.
 (1) Tramo o gulo de succión.
 (1) Escalera de 2 cuerpos en aluminio.
 (1) Bomba de ultra alta presión.
 (4) Conos de señalización.

Maquinería Amarilla:
 Con relación a la maquinaria amarilla y volquetes el concesionario cuenta a la fecha con los siguientes equipos, precisando que el contrato no exige ningún equipo mínimo:

(1) Volqueta Senecilla	Capacidad 6 m3
(1) Volqueta Doble Traque	Capacidad 12 m3
(1) Cargador Komatsu 320	
(1) Minicargador tipo Bobcat	
(1) Carrosaque	

Adicionalmente y en apoyo con la Concesionaria Vial Andino - COVIANDINA S.A.S, cuando se presentan emergencias que requieren maquinaria amarilla se tiene a disposición los siguientes equipos:

(6) Volquetas Doble Traque	(2) Cargadores
(8) Retroexcavadoras	(2) Carrotanques

210 116

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 803 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
 E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

117



GG-004301

Finalmente, si se llegara a requerir equipo de transporte adicional (Volquetas) el concesionario cuenta con el apoyo de los contratistas de obra que tengan maquinaria y equipo de transporte adicional.

El Concesionario también en función de dotar a la Policía de Tránsito y Transporte de los elementos necesarios para garantizar su labor de control y vigilancia a lo largo del corredor concesionado y con el fin de cumplir con los tiempos de respuesta de la entidad para el adecuado control de tráfico ante situaciones de emergencia, entre otros, ha suministrado a las Direcciones de Tránsito y Transporte de Cundinamarca y Villavicencio con los siguientes equipos:

Radio Comunicaciones:	Cundinamarca	Meta	Contractual
• Radios handy	30 Un.	6 Un.	4 unidades (+32)
• Radios Base	5 Un.	3 Un.	No Exige (+8)

Vehículos de Transporte	Cundinamarca	Meta	Contractual
• Camionetas	5 Un.	3 Un.	8 unidades
• Motocicletas	12 Un.	4 Un.	12 unidades (+4)

Equipos de Control Móviles	Cundinamarca	Meta	Contractual
• Alcohómetros	4 Un.	3 Un.	4 unidades (+3)
• Radares Móviles	2 Un.	2 Un.	2 unidades

Equipos de Control Fijos	Cundinamarca	Meta	Contractual
• Cámaras	387 Un.	77 Un.	No Exige
• Radares Fijos	11 Un.	2 Un.	No Exige
• Radar Vel. media		1 Un.	No Exige

Puesto de Control (Cansala) Patrullero	Cundinamarca	Meta	Contractual
• Centro de Monitoreo	2 Un.	1 Un.	No Exige

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina B03 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

211 117

119



GG-004301

Si por efecto de alguna emergencia en la vía se requiere su movilización estos son los tiempos estimados hasta el sitio definido.

Tiempo máximo de asistencia	5 minutos hasta el K5+600 (Int. Fundadores)
	10 minutos hasta el K72+000 (Peaje Pipirál)
	25 minutos hasta el K60+000 (Guayabatal)
	30 minutos hasta el K55+500 (T. Quebradablanca)
	35 minutos hasta el K51+100 (Peaje Naranjal)
	40 minutos hasta el K44+700 (Zona Servicio PQ)
	45 minutos hasta el K42+000 (Puente Quetame)

Ambulancias:

Todas las Ambulancias definidas en el contrato de Concesión 444 de 1994 son Básicas (TAB), es decir que son para transporte primario de pacientes y solo cuentan con un conductor y una Enfermera. Las ambulancias tienen un área de cobertura definida con el propósito de llegar al sitio de atención del paciente en el menor tiempo posible.

- Ambulancia Tipo TAB (Móvil 30): Su base de operación es el Peaje de Boquerón (K4+100), lo que le permite cubrir entre el K0+000 y el K22+700, cuando por situaciones que revisten un número elevado de pacientes se requiere aumentar su radio de acción, está acude en apoyo de las demás unidades que se han activado.

Tiempo máximo de asistencia	4 minutos hasta el K0+000
	3 minutos hasta el K01+000
	5 minutos hasta el K09+100 (PC Boquerón 2)
	15 minutos hasta el K12+000 (Chipaqué)
	20 minutos hasta el K18+000 (Cuatro carriles)
	25 minutos hasta el K22+700 (Bassula)
	35 minutos hasta el K35+000 (El Tablón)
	50 minutos hasta el K51+100 (Peaje Naranjal)
	55 minutos hasta el K55+500 (T. Quebradablanca)

- Ambulancia Tipo TAB (Móvil 31): Su base de operación es la zona de Bassula del Alto de la Cruz (K22+200), lo que le permite cubrir entre el K15+000 y el K44+700, cuando por situaciones que revisten un número elevado de pacientes se requiere aumentar su radio de acción, está acude en apoyo de las demás unidades que se han activado.

Tiempo máximo de asistencia	7 minutos hasta el K15+000 (Chipaqué)
	5 minutos hasta el K18+000 (Cuatro carriles)
	5 minutos hasta el K25+700 (Puente Real)
	10 minutos hasta el K29+000 (Zona comederos)
	15 minutos hasta el K35+000 (El Tablón)
	25 minutos hasta el K44+700 (Túnel Renacer)
	35 minutos hasta el K55+500 (T. Quebradablanca)

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina B03 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

213 119

118



GG-004301

9. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá - Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.

Los equipos del concesionario se han distribuido en puntos estratégicos de la vía para poder atender los accidentes, incidentes y emergencias que se presentan en la vía en el menor tiempo posible. El contrato no firma tiempos máximos. Así las cosas, la distribución de los vehículos es la siguiente:

Unidades de Rescate:

- Unidad de Rescate Boquerón (Móvil 11): actúa en condición de operación normal entre el K0+000 y el K4+100, su base de operación es el Peaje de Boquerón (K4+100), su rol consiste en garantizar la seguridad del túnel del mismo nombre, inspeccionar las Bocas de Incendio Equipadas y la Red de Presión, y en general los equipos de detección y atención de incendios, cruce controlado de cargas extraordinarias y extrapesadas, que no haya presencia de peatones, animales, ciclistas y objetos dentro del túnel y en sus inmediaciones.

Si por efecto de alguna emergencia en la vía se requiere su movilización estos son los tiempos estimados hasta el sitio definido:

Tiempo máximo de asistencia	5 minutos hasta el K0+000 (Inicio Chipaqué)
	15 minutos hasta el K12+000 (Chipaqué)
	20 minutos hasta el K18+000 (Cuatro carriles)
	25 minutos hasta el K22+700 (Bassula)
	35 minutos hasta el K35+000 (El Tablón)
	50 minutos hasta el K51+100 (Peaje Naranjal)
	55 minutos hasta el K55+500 (T. Quebradablanca)

- Unidad de Rescate Buenavista (Móvil 33): actúa en condición de operación normal entre el K72+000 (Peaje de Pipirál) y el K85+600, su base de operación se ubica en el CAI Trapiche (K82+600), sin embargo por las condiciones particulares del túnel Buenavista dependiendo de la dirección del viento predominante durante el día es necesario ubicar el vehículo en el sentido opuesto al tiro natural del viento es decir en el CAI Rionegro (K76+850), su rol consiste en garantizar la seguridad de los túneles Bijagual y Buenavista, inspeccionar las Bocas de Incendio Equipadas y la Red de Presión, y en general los equipos de detección y atención de incendios, en no paso de cargas extraordinarias y entre pasadas, de motocicletas y de vehículos con paso restringido según lo establecido en la Resolución 2791 de 2004, que no haya presencia de peatones, animales, ciclistas, y objetos dentro del túnel y en sus inmediaciones.

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina B03 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

212 118

120



GG-004301

- Ambulancia Tipo TAB (Móvil 36): Su base de operación es la zona del Peaje Naranjal (K50+000), lo que le permite cubrir entre el K35+000 y el K65+000, cuando por situaciones que revisten un número elevado de pacientes se requiere aumentar su radio de acción, está acude en apoyo de las demás unidades que se han activado.

Tiempo máximo de asistencia	15 minutos hasta el K35+000 (El Tablón)
	30 minutos hasta el K42+000 (Puente Quetame)
	5 minutos hasta el K44+700 (Zona de servicios)
	5 minutos hasta el K53+000 (Monteredondo)
	8 minutos hasta el K56+000 (T. Quebradablanca)
	15 minutos hasta el K62+000 (Chirajara)
	20 minutos hasta el K65+500 (T. Quebradablanca)

- Ambulancia Tipo TAB (Móvil 32): actúa en condición de operación normal entre el K72+000 (Peaje de Pipirál) y el K85+600, su base de operación se ubica en el CAI Trapiche (K82+600), sin embargo por las condiciones particulares del túnel Buenavista dependiendo de la dirección del viento predominante durante el día es necesario ubicar el vehículo en el sentido opuesto al tiro natural del viento y es necesario ubicarlo igualmente en el CAI Rionegro (K76+850), cuando por situaciones que revisten un número elevado de pacientes se requiere aumentar su radio de acción, está acude en apoyo de las demás unidades que se han activado.

Tiempo máximo de asistencia	5 minutos hasta el K5+600 (Int. Fundadores)
	10 minutos hasta el K72+000 (Peaje Pipirál)
	25 minutos hasta el K60+000 (Guayabatal)
	30 minutos hasta el K55+500 (T. Quebradablanca)
	35 minutos hasta el K51+100 (Peaje Naranjal)
	40 minutos hasta el K44+700 (Zona Servicio PQ)
	45 minutos hasta el K42+000 (Puente Quetame)

Unidades de extinción de incendios:

- Unidad de extinción de incendios (Móvil 34): actúa en condición de operación normal entre el Peaje Naranjal (K50+000) y el Peaje Pipirál (K72+000), su base de operación se ubica en el K58+000 Zona Guayabatal, cuando por situaciones de emergencia en la vía se requiere aumentar su radio de acción, está acude en apoyo de las demás unidades que se han activado.

Tiempo máximo de asistencia	Sentido Villavicencio - Bogotá
	5 minutos hasta el K52+000 (Monteredondo)
	10 minutos hasta el K50+000 (Túnel Renacer)
	15 minutos hasta el K42+000 (Puente Quetame)
	30 minutos hasta el K35+500 (El Tablón)
	5 minutos hasta el K51+100 (Peaje Naranjal)
	40 minutos hasta el K44+700 (Zona Servicio PQ)
	45 minutos hasta el K42+000 (Puente Quetame)

Av. Calle 26 No. 59 - 41 Oficina B03 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@coviandes.com - www.coviandes.com

210 120

121



GG-004301

Sentido Bogotá – Villavicencio
5 minutos hasta el K2+000 (Chirajara)
15 minutos hasta K71+000 (Pipiral)
30 minutos hasta el K82+600 (Portal V/fo Túnel Beta)

- Unidad de extinción de incendios (Móvil 35): actúa en condición de operación normal entre el túnel Renacer (K50+000) y la zona del tablon (K35+000), su base de operación se ubica en el K44+700 Zona de servicios de Puente Quetame; cuando por situaciones de emergencia en la vía se requiere aumentar su radio de acción, esta acude en apoyo de las demás unidades que se han activado.

Tiempo máximo de asistencia

Sentido Villavicencio - Bogotá
5 minutos hasta el S3+000 Puente Quetame;
10 minutos hasta el K35+000 (El tablon)
25 minutos zona K25+600 (Puente Real)

Sentido Bogotá – Villavicencio
5 minutos hasta el S1+000 (Zona limoncos)
15 minutos hasta K56+000 (f. Quebradablanca).

Es importante señalar que cuando se envían este tipo de equipos a una emergencia, inmediatamente, según protocolo, se activan los cuerpos de Bomberos del municipio más cercano a la zona de la emergencia.

Móviles de Inspección:

Todas las móviles de inspección son camionetas 4 a 2 equipadas con kit de señalización y herramientas necesarias para atender incidencias en la carretera y cuentan con un inspector vial y un mecánico, tienen una área de cobertura definida con el propósito de llegar al sitio de atención de los incidentes en vía en el menor tiempo posible.

- Móvil de inspección (Móvil 10):
Su base de operación es el K13+400 lo que le permite cubrir entre el K4+200 y el K35+000; cuando por situaciones de operación, los demás móviles de inspección están ocupados o más lejanos a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como primer respondiente y se encarga de coordinar los recursos necesarios para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

2 minutos hasta K12+200 (Chipaque)
5 minutos hasta K9+000 (Peaje Boquerón II)
5 minutos hasta el K18+000 (Sector 4 carriles)
10 minutos hasta el K22+400 (Bascuía)
15 minutos hasta K4+300 (Peaje Boquerón)
20 minutos hasta el K35+000 (El tablon)

219

Av. Calle 28 No. 58 - 41 Oficina B03 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com

127



GG-004301

- Móvil de inspección (Móvil 13):
Su base de operación es el K82+600 (Zona Portal trapico Túnel Buenavista) lo que le permite cubrir entre el K72+100 (zona Peaje Pipiral) y el K85+600 (Sector llanollindo); cuando por situaciones de operación, los demás móviles de inspección están ocupados o más lejanos a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como primer respondiente y se encarga de coordinar los recursos necesarios para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K85+600 (Sector Llano lindo)
10 minutos hasta K76+000 (Sector la Reforma)
15 minutos hasta K72+100 (Peaje Pipiral)
20 minutos desde K72+100 (Peaje Pipiral) hasta K85+600 (Sector Llano lindo)
30 minutos hasta K58+000 sector Guayabeta

Grúas de torre:

- Grúa de torre (Móvil 25):
Su base de operación es el peaje Boquerón K4+100 (Peaje Boquerón) lo que le permite cubrir entre el K0+000 y el K29+000 (Sector Comederos Tipicos); cuando por situaciones de operación, las demás grúas están ocupadas o más lejanas a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como apoyo para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K0+000 (Sector Bogotá)
10 minutos hasta K9+000 (Peaje Boquerón II)
15 minutos hasta K13+600 (Chapimento)
25 minutos hasta K22+200 (Bascuía alto de la Cruz)
35 minutos hasta K25+600 (Puente Real)
40 minutos hasta K29+000 (Comederos tipicos)

- Grúa de torre (Móvil 24):
Su base de operación es K38+000 (Guayabeta) lo que le permite cubrir entre el K65+000 y el K25+000 (Sector Comederos Tipicos); cuando por situaciones de operación, las demás grúas están ocupadas o más lejanas a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como apoyo para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K56+000 (Túnel Quebrada blanca)
10 minutos hasta K48+000 (Túnel Renacer)
10 minutos hasta K65+000 (Puente La Pala)
15 minutos hasta K42+000 (Puente Quetame)
20 minutos hasta K35+000 (El tablon)
35 minutos hasta K29+000 (Puente Real)

217

Av. Calle 28 No. 58 - 41 Oficina B03 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com

122



GG-004301

- Móvil de inspección (Móvil 8):
Su base de operación es el K42+000 (Zona Puente Quetame) lo que le permite cubrir entre el K35+000 (zona el tablon) y el K50+000 (Peaje Naranjal); cuando por situaciones de operación, los demás móviles de inspección están ocupados o más lejanos a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como primer respondiente y se encarga de coordinar los recursos necesarios para atender las incidencias presentadas en la vía y túneles de doble calzada.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K47+200 (Túnel Renacer)
10 minutos hasta K50+000 (Peaje Naranjal)
10 minutos hasta K35+000 (Sector el tablon)
15 minutos hasta el K29+000 (Sector Comederos)
20 minutos hasta el K22+400 (Zona Bascuía)

- Móvil de inspección (Móvil 9):
Su base de operación es el K58+000 (Zona Guayabeta) lo que le permite cubrir entre el K65+000 (zona Puente Pala) y el K50+000 (Peaje Naranjal); cuando por situaciones de operación, los demás móviles de inspección están ocupados o más lejanos a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como primer respondiente y se encarga de coordinar los recursos necesarios para atender las incidencias presentadas en la vía y túneles de Doble calzada.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K56+000 (Túnel Quebrada blanca)
10 minutos hasta K50+000 (Peaje Naranjal)
15 minutos hasta el K69+000 (Sector Susumucó)
20 minutos hasta el K72+200 (Zona Peaje Pipiral)

- Móvil de inspección (Móvil 11):
Su base de operación es el K14+200 (Zona Los Picos) lo que le permite cubrir entre el K65+000 (zona Puente Pala) y el K72+200 (Peaje Pipiral); cuando por situaciones de operación, los demás móviles de inspección están ocupados o más lejanos a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como primer respondiente y se encarga de coordinar los recursos necesarios para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K58+000 (Zona Guayabeta)
10 minutos hasta K72+000 (Casero Pipiral)
15 minutos hasta K50+000 (Sector Mesagrande)
20 minutos hasta el K50+000 (Sector Peaje Naranjal)
20 minutos sector Buenavista (Túnel Buenavista)

216

Av. Calle 28 No. 58 - 41 Oficina B03 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com

121



GG-004301

- Grúa de torre (Móvil 20):
Su base de operación es K76+000 (Túnel Buenavista PRN) lo que le permite cubrir entre el K85+600 y el K65+000 (Sector Puente La Pala); cuando por situaciones de operación, las demás grúas están ocupadas o más lejanas a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como apoyo para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K82+600 (Túnel Buenavista PTR)
10 minutos hasta K72+100 (Peaje Pipiral)
10 minutos hasta K85+600 (Zona llano lindo)
15 minutos hasta K25+600 (Puente Real)
20 minutos hasta K35+000 (El tablon)
35 minutos hasta K56+000 (Quebrada blanca)
50 minutos hasta K49+000 (Túnel Renacer)

- Grúa de Planchón, doble enganche (Móvil 21):
Su base de operación es K13+600 (Chapimento) lo que le permite cubrir entre el K0+000 y el K30+000 (Peaje Naranjal); cuando por situaciones de operación, las demás grúas están ocupadas o más lejanas a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como apoyo para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K18+000 (Sector 4 carriles)
20 minutos hasta K3+000 (Túnel Boquerón)
10 minutos hasta K22+200 (Zona Bascuía)
15 minutos hasta K25+600 (Puente Real)
20 minutos hasta K35+000 (El tablon)
35 minutos hasta K56+000 (Quebrada blanca)
45 minutos hasta K49+000 (Túnel Renacer)

- Grúa de Planchón, doble enganche (Móvil 22):
Su base de operación es K50+000 (Peaje Naranjal) lo que le permite cubrir entre el K50+000 y el K85+600 (Llano lindo); cuando por situaciones de operación, las demás grúas están ocupadas o más lejanas a las incidencias presentada, puede aumentar su radio de acción, está acude a todo tipo de incidente como apoyo para atender las incidencias presentadas en la vía.

Tiempo máximo de asistencia

5 minutos hasta K44+700 (Zona de servicios)
10 minutos hasta K56+000 (Quebrada blanca)
15 minutos hasta K35+000 (El tablon)
15 minutos hasta K59+000 (Guayabeta)
20 minutos hasta K62+000 (Chirajara)
25 minutos hasta K69+000 (Susumucó)

218

Av. Calle 28 No. 58 - 41 Oficina B03 tel.: 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com



GG-004301

30 minutos hasta K73+100 (Peaje Pijigal)
40 minutos hasta K76+800 (T. Buenavista)
50 minutos hasta K83+500 (Llano Lindo)

Es importante resaltar que para los planes retorno en puentes festivos se programan guías de planación adicionales, para hacer más ágil la atención a los usuarios.

Con relación a la maquinaria amarilla y las volquetas, el concesionario tiene su base de operación en el K22+400 (Bascula). Sin embargo cuando existen condiciones que requieren la ubicación de los equipos en proximidad de sitios con caída de material incoherente, se desplazan al sitio seguro más próximo. Así mismo al personal se le ha dispuesto de alojamientos temporales en Cáqueza y Guayaibeta, para que los tiempos de respuesta sean más expeditos. Así mismo el personal (ingenieros, inspectores y operadores de maquinaria) cuenta con una programación de disponibilidad para fines de semana y puentes festivos.

Por otra parte, y como se menciona en el numeral anterior, la Concesionaria Vial Andina - COVIANDINA S.A.S nos puede apoyar con la maquinaria relacionada las 24 horas del día ya que ellos están trabajando en los túneles en forma permanente.

10. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "Km 82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que al aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada. ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?

Lo primero que debe tenerse en cuenta es que los túneles Bijagual y Buenavista no fueron ni diseñados, ni construidos por COVIANDES. Estos túneles fueron inicialmente concebidos para trabajar en una condición unidireccional, pues originalmente el proyecto de INVIAS concebía dos túneles, uno en cada sentido de circulación. Los detalles del por qué no se construyeron los otros dos túneles y el proyecto se dejó con la sección de un túnel unidireccional y un sistema de ventilación longitudinal, no son del conocimiento del concesionario. Sin embargo al momento de recibir la infraestructura para operación, CovianDES advirtió de las anomalías encontradas en el sistema de ventilación. Para la puesta en funcionamiento de los túneles Bijagual y Buenavista fue necesario definir unas condiciones de operación particulares, las cuales quedaron claramente establecidas en la Resolución 2791 de 2004 del Ministerio de Transporte, que incluyen entre otras, la limitación a la circulación de vehículos que transportan ciertos productos (mercancías peligrosas, catapulta de arroz, arenas, linternas entre otros), así como de motocicletas y cargas extradimensionadas de altura y ancho considerable. Al proyecto se le efectuaron mejoras en los algoritmos de ventilación en el año 2006, para lo cual se contó con el asesoramiento de expertos internacionales. Así mismo se definieron unos protocolos específicos de cierre de túnel en aquellos casos en que los niveles de algunos gases (CO, CO2 y NOx) superen unos umbrales que puedan afectar la seguridad de los usuarios, los cuales se implementan en forma permanente en especial cuando se presenta la

RECIBIDO Y REGISTRADO



GG-004301

Es de aclarar que los equipos que están dispuestos a lo largo de la vía no están enlazados con ninguna entidad de tránsito ni de Cundinamarca ni del Meta. Se intentó a través del SIM en Cundinamarca y del SETRAVI en Villavicencio establecer un convenio para la realización de la Fotodetección, pero siempre existió el inconveniente de la compatibilidad tecnológica, el soporte de mantenimiento, la transmisión de datos y los procedimientos para la validación de las infracciones por parte la autoridad de tránsito.

Una vez se emitió por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial la Resolución 0718 de 2018, por la cual "Se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de los medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones" el concesionario procedió a remitir a las entidades el inventario de los equipos con los que cuenta (cámaras y radares) para que puedan ser incluidos en los planes estratégicos de seguridad vial municipal y que de este modo se puedan cumplir los requisitos técnicos solicitados por la ANSV para que pueda ser autorizado su uso. Sin embargo, no todos los municipios cuentan con los planes de seguridad vial. Adicionalmente se hizo contacto con el SETRAVI de Villavicencio y nuevamente se pone de manifiesto la compatibilidad tecnológica, por lo que no vemos fácil que los equipos instalados puedan ser empleados para labores de Foto-detección sino solo de disuasión. Esto realmente limita la posibilidad de actuar en forma contundente contra los infractores de tránsito y deja sin elementos de peso para poder disminuir en forma sustancial los altos índices de accidentalidad del corredor concesionado.

Actualmente los sistemas de radares que posee el concesionario registran no menos de novecientos mil (900.000) excesos de velocidad, que no se pueden sancionar al no estar automatizados y vinculados con las secretarías de movilidad. Nuevamente es necesario poner el tema sobre la mesa para que las autoridades en coordinación con la ANI y el Concesionario puedan encontrar los mecanismos para aprovechar esta inversión tecnológica dispuesta en la carretera en forma eficiente, en procura de disminuir los altos índices de accidentalidad.

12. ¿Cuál capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá - Villavicencio?

Los túneles fueron diseñados para que en caso de incendio puedan soportar hasta 240 minutos sin que se presente el fallo estructural (Es decir cumplen con lo establecido por la normativa española RD 312/05 y RD 110/08, respecto a la integridad y aislamiento térmico); los únicos túneles que no cumplen con esta condición son los túneles de Quebradablanca.

RECIBIDO Y REGISTRADO



GG-004301

circulación de vehículos lentos, cuando hay picos en el tráfico, cuando se lleva a cabo las operaciones de salida y retorno, entre otras cosas.

Los túneles operan en forma normal a la fecha, de acuerdo con los sistemas y equipos instalados por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, y siempre que se cumplan con los parámetros establecidos en la Resolución 2791 del año 2004.

11. Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.

Es importante aclarar que el sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI) tiene como propósito que el Centro de Gestión Integral, emita alertas al operador cuando las cámaras identifiquen aquellas situaciones predefinidas en el sistema que pueden poner en riesgo la seguridad de los usuarios al interior de los túneles, como por ejemplo: vehículo detenido, vehículo lento, peatones, animales, objetos o vehículos obstruyendo la vía, ocupación de vehículos en sentido contrario, espesidad excesiva, presencia de humos, entre otros. El DAI no está concebido como un sistema específico de detección de infracciones, aunque permite al momento que el operador evidencie por el sistema de cámaras una infracción, hacer seguimiento al vehículo y dejar el registro del mismo para que la autoridad de tránsito pueda hacer uso de las evidencias para las acciones que consideren pertinentes. Las cámaras que tienen implementado el sistema DAI, son fijas (es decir no pueden moverse, ni realizar acercamientos). Las cámaras exteriores a los túneles y las que se encuentran en la calzada existente (antes del trazo) antes de la construcción de la doble calzada) no cuentan con DAI, pero permiten realizar "panoramas" (giros sobre su eje), inclinarse y realizar acercamientos. Las cámaras permiten realizar seguimiento de vehículos e incluso realizar con cierta precisión la identificación de la placa de los vehículos.

Por otra parte, a lo largo de la carretera se cuenta con 14 Radares de Control de Velocidad instantánea y uno de velocidad media que tienen cámara con sistema de identificación de placas de alta precisión.

Cuando se reciben las alarmas de DAI, y siguiendo el Manual de Operación, aprobado mediante Resolución 4263 del 14 de octubre de 2016, y después de verificar la incidencia por el sistema de Circuito Cerrado de Televisión del Túnel, se lanza el Plan correspondiente, y tal y como indica el Plan, se avisa a las personas o Entidades que en él se indica, avisando siempre a la Policía de Tránsito y Transporte, con personal ubicado en los Centros de Control de Boquerón y Buenavista.

Los túneles largos cuentan adicionalmente con los siguientes sistemas:
- Cable sensor de incendios tipo listec o similar
- Centrales de incendio analógicas
- Centrales de incendio lineales

RECIBIDO Y REGISTRADO



GG-004301

En lo que tiene que ver con el equipamiento de los túneles de la Doble Calzada cumplen la Directiva Europea CE 54/2004 sobre requisitos mínimos de Seguridad de Túneles de carretera, de tal manera que los ventiladores son capaces de hacer frente a un incendio de 100 MW de potencia térmica, capaces de resistir 400 °C durante dos horas.

Los cableados expuestos, que alimentan a los sistemas de seguridad como ventiladores, y parte del alumbrado permanente, están alimentados mediante cableado As+, es decir, libre de halógenos, no propagador de la llama y del incendio e (in)flujos, con una resistencia de 950°C. Y el resto del cableado expuesto mediante cableado As, es decir, libre de halógenos, no propagador de la llama y del incendio.

En el caso del túnel Buenavista se inició el cambio de los ventiladores a unos con las mismas prestaciones que los de la doble calzada. En Boquerón son los mismos ventiladores que fueron adquiridos en su construcción y que fueron puestos en servicio en el año de 1999 son las especificaciones de la época.

Los túneles Boquerón y Buenavista han sido objeto de permanente actualización tecnológica con el fin de ponerlos al mismo nivel de los de la doble calzada, pero son procesos que requieren recursos de ANI y su aprobación.

Lo más importante para evitar una situación de incendio al interior de los túneles, es poder detectar a tiempo su origen (es decir cuando se presenta el contado de incendio), con el propósito de poderlo extinguir en el menor tiempo posible con los recursos con los que cuenta el túnel (extintores y Bocas de incendio equipadas (Gabinetes), ambos según el caso).

Por tal razón, todos los túneles, independiente de que sean ventilados o no, cuentan con DAI con el fin de poder identificar desde el primer momento en que se presenta la detención de un vehículo. Así mismo los túneles de más de 500 m o que hagan parte de un grupo de túneles y puentes (túnel virtual) cuentan con equipos de detección automática que complementan la información que recibe en tiempo real el Centro de Gestión Integral (CGI) como son: Opacímetros, Detectores de gas CO, NO. En los túneles mayores a 900 metros, se cuenta adicionalmente con anemómetros. Incluso los túneles de Quebradablanca cuentan con Opacímetros, Detectores de gas CO, NO, NO2.

Los túneles largos cuentan adicionalmente con los siguientes sistemas:
- Cable sensor de incendios tipo listec o similar
- Centrales de incendio analógicas
- Centrales de incendio lineales

RECIBIDO Y REGISTRADO



GG-004301

Los túneles de Quebrada Blanca cuentan con Cable detector de incendios y una Central de incendios.

Adicionalmente los siguientes túneles cuentan con red Contra incendio y Bies y Extintores para atender cualquier conato o inicio de incendio en los primeros minutos de la emergencia...

Table with 4 columns: TUNEL, Red Contra Inc. Hidrantes (Un), BIES (Un), Extintores (Un). Rows include Túnel Boquerón, Túnel 1 DC, Túnel 2 DC, Túnel 3 DC, Túnel 3A DC, Túnel 4 DC, Túnel 5 DC, Túnel 6 DC, Túnel 6A DC, Túnel 7 DC, Túnel 8 DC, Túnel 9 DC, Túnel 10 DC, Túnel 11 DC, Túneles Qda. Blanca, Túnel 12 DC, Túnel 13 DC, Túnel 14 DC, Túnel 15 DC, Túnel 16 DC, Túnel Bilagual, Túnel Buenavista.

13 De acuerdo al contrato 444 de 1994, ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescate en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, harrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir Informe de Inventario, estado y especificaciones.



GG-004301

- Dos Kit de derrame básico que van en las móviles de inspección 10, 11 y 12.

A nivel de los túneles, todos, a excepción de los túneles de Quebrada Blanca, cuentan con ductos para la captación y conducción controlada de líquidos peligrosos a piscinas de tratamiento.

En lo que tiene que ver con los incendios, en el numeral anterior se detallaron los equipos de detección y extinción de incendios. La unidad de rescate móvil 12 asiste al Túnel Boquerón...

En el personal de las unidades de rescate, y bomberos se cuenta con algunos miembros pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos Voluntarios de Caqueza, Guayabeta y Villavicencio...

Los equipos para rescate vehicular Móvil 12 y 33 cuentan con elementos para poder sacar personas atrapadas en vehículos (extracción vehicular), incluyendo el Gato MAM.

Según el Manual de Operación, aprobado mediante Resolución 4263 del 14 de octubre de 2016, en el Anexo 1 - Plan de Autoprotección, en caso de incidente o accidente de un transporte de mercancías peligrosas se activa el Plan de Autoprotección en Nivel 3...

Es importante destacar que una vez se confirma una situación de incendio colapso estructural, accidente de mercancías peligrosas o situación similar, el lanzamiento de la incidencia de acuerdo con los protocolos de actuación incluye la activación de los organismos de socorro.



GG-004301

Tal y como se indica en el Manual de Operación, aprobado mediante Resolución 4263 del 14 de octubre de 2016, las instalaciones de detección y extinción en los Túneles de la Doble Calzada Bogotá Villavicencio son:

- Dos extintores en el interior de cada poste 50S.
-Una Boca de incendios con agua a presión para el usuario del Túnel cada 50m con otra extintor.
-Un hidrante para el uso de bomberos cada 150 m para la utilización de dos simultáneos durante una hora.
-Ventiladores tipo Jet de 55 kW para hacer frente a un incendio de potencia térmica 100 MW (mercancías peligrosas).
-Recogida de vertidos mediante canal continua en el túnel y depósito de recogida de vertidos.
-Dos vehículos de rescate para primera intervención.

La atención de accidentes que involucra el daño de vehículos que transporta mercancías peligrosas excede la capacidad de respuesta del concesionario, quien no tiene dentro de sus obligaciones contar con equipos para la contención de dicho material cuando se sale del remolque contenedor.

Sin embargo, el concesionario cuenta con los siguientes elementos básicos para la atención de fugas en condiciones normales de operación y como primeros respondientes:

- En las bases de operación de Boquerón y Buenavista, en la Báscula y en los peajes de Boquerón, Naranjal y Pipiral, contamos con almacenamiento de cal, arena y desengrasante industrial, para atender los regueros que pueden generar superficies deslizantes en las vías a cielo abierto.
• Las microempresas de mantenimiento rutinario una vez se presenta la situación acuden en compañía del carrozanque de la concesión para realizar el proceso de lavado de la superficie deslizante...



GG-004301

14 ¿Tienen previstos equipos de respiración para auxiliar a posibles víctimas y cuántos tienen disponibles? (tipo capuces respirahol).

No, los equipos de respiración autónoma (equipos de autocontenido) solo están dispuestos para el personal de primera intervención, pues nuestros protocolos de actuación en combinación con los algoritmos de ventilación propenden por evitar la propagación de los humos...

Por lo tanto la combinación de los protocolos de evacuación y del sistema de ventilación debe permitir la salida segura de las personas hasta la salida más próxima. Por otra parte los equipos de autocontenido exigen de capacitación previa del personal que los use...

Según el Plan el Manual de Operación, aprobado mediante Resolución 4263 del 14 de octubre de 2016, sus Planes, y el equipamiento instalado en los túneles, siguiendo la Directiva Europea CE 54/2004, en caso de incendio se debe evacuar, empleando la Autoprotección que le evolución de los incendios y los humos es muy rápida.

15. Cuál es el estado del proyecto del tramo 1 de la vía Bogotá - Villavicencio (Hasta Caqueza)? ¿Qué tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?

La ejecución de la nueva calzada entre Bogotá y Caqueza no forma parte del alcance del contrato de concesión 444 de 1994, ni de la APP de la Concesionaria Vial Andina. La pregunta debe dirigirse a la Agencia Nacional de Infraestructura.

16. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?

Las estaciones de peaje de Boquerón y Pipiral cuentan con 4 cabinas sencillas y una cabina doble que permite atender 6 carriles. Adicionalmente cada una cuenta con dos casetas adicionales que están en línea con los carriles 5 y 6 en Boquerón y 2 y 5 en Pipiral...



GG-004301

En el caso del peaje TÁRIFA el traslado del peaje consistía en dejar habilitadas las mismas 3 cabinas por sentido ubicadas en la nueva plataforma. Sin embargo el concesionario consideró conveniente dejar diseñada y construida la plataforma para su operación futura. Por eso en el año 2015, se construyó una nueva plataforma con una capacidad de 14 carriles, de los cuales quedaron en funcionamiento los 3 originales por sentido, un carril de pago en efectivo adicional y se incluyó un carril de uso exclusivo para sistema de telepeaje.

La implementación de los carriles adicionales, así como de la infraestructura adicional proyectada (4 carriles disponibles) no generó ningún costo o valor adicional a la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, pero sí ofrece una ventaja para la operación futura de la estación, pues no se requiere la adquisición de nuevos predios, ni la ejecución de obra civil adicional, solo la colocación de nuevos equipos en la medida en que las condiciones del tráfico lo requieran para cumplir con la calidad de servicio al usuario.

En el horario nocturno y luego del análisis histórico del tráfico, se efectuó una reducción de tráfico entre el horario de las 10 pm y 4 am del personal en algunas estaciones. En el contrario, durante los puentes festivos e inicio de fin de semana (Viernes a partir de la media tarde y Sábado) se incrementa el personal con el fin de atender la mayor demanda.

Adicionalmente con el propósito de mejorar los tiempos de atención en las estaciones de peaje, y propender por reducir las colas en cada uno de los carriles, el concesionario ha planteado alternativas de pago. Por un lado, el concesionario ofrece su pago anticipado de las estaciones de peaje (Tiquete Caravana) y combis sencillas (un solo trayecto) y combis dobles (ida y regreso) para poder agilizar el paso por las estaciones de peaje y por el otro el telepeaje o pago a través de dispositivos electrónicos mediante una cuenta prepago, postpago o de recarga. Sin embargo, en el primer caso los usuarios no habilitan comprar el combo completo para los puentes festivos, lo que genera colas de peaje en las estaciones de peaje en horarios de alta demanda y en las operaciones retorno especialmente en el peaje de Fipiral, subutilizando este mecanismo que ha sido eficiente en otras estaciones de peaje del país. En el segundo si bien el sistema está diseñado para permitir más expedite por cada la estación de peaje al no tener que efectuar ninguna transacción a detención en carril, la inclusión de vehículos al sistema, a la fecha solo ha sido del 5 % frente al total del recaudo y se da en especialmente en la carga pesada, pero en el caso de los usuarios con vehículo particular no supera ni el 1%, por lo que se está desaprovechando una valiosa oportunidad de mejorar el paso por las estaciones y convertir los carriles de uso mixto a carriles de uso exclusivo si el porcentaje de vehículos circulantes lograra llegar a un 20% e 25% del tráfico total; se espera que con la implementación la Resolución 545 de 2018 y 3254 de 2018 en lo relativo a la Interoperatividad (IP-REV), que permite el paso de cualquier



GG-004301

- Vigilancia de las instalaciones.
- Comunicaciones con el centro de control operativo

Estos servicios son esenciales y no tienen cobro directo al usuario, salvo la cuota de peaje.

2.B. Los servicios de atención a los usuarios son:

- Remoción de los vehículos averiados.
- Remoción de víctimas de accidentes.
- Servicios sanitarios.
- Primeros auxilios a vehículos.
- Primeros auxilios a personas.
- Servicios de suministros de bienes para la operación de vehículos.
- Servicio de venta de alimentos.
- Servicio de telefonía convencional.

Estos servicios tendrán cobro directo a los usuarios o a la compañía de seguros que los ampare y podrán ser prestados directo o indirectamente por el concesionario.

En cualquier caso los usuarios únicamente pagan los siguientes:

- Servicio de venta de alimentos. Zonas de servicio lo Petite Express en el K84+700 y ahora Limoncitos K51+100 con Areas de Sumercé 2
- Servicio de telefonía convencional. A un valor de 200 pesos el minuto para todo operador y fijos los cuales están ubicadas en las dos zonas de servicio.

En lo que tiene que ver con los servicios de suministros de bienes para la operación de vehículos, el concesionario tiene suscritos convenios con 4 montallantas a la larga de la vía que ofrecen a los usuarios un valor especial presentando el ticket de peaje.

20. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.

De conformidad con el contrato se tiene:

"Cláusula Quinta. Tarifas de Peaje. El pago del valor del Contrato, más los costos de la operación y el mantenimiento y en general todos los costos relacionados a la propuesta, durante la concesión será mediante: a) La Cesión de los Derechos de Recauda de Peaje de la caseta localizada en la estación K13+500 - El Antajo, durante la etapa de operación del proyecto, -"

"b) La Cesión de los Derechos de Recauda de Peaje de la caseta localizada en la estación Sector Ciénega - Ciénega, durante la etapa de operación del proyecto, en los términos de la oferta del concesionario. -" c) La Cesión de los Derechos de Recauda de Peaje de la caseta



GG-004301

velocidad con dispositivo TAG pasivo circular por cualquier estación de peaje que esté afiliada al sistema COLPASS se mejora la vinculación de usuarios al sistema de telepeaje y que le mejora en consecuencia la experiencia al pasar por las estaciones de peaje.

17. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?

El reglamento de operación del Año 94 define en su numeral 3.1.8 Peajes lo siguiente: "Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta. En toda caso deben permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a 5 vehículos...".

A la fecha no es posible llevar un control de colas dado que existen múltiples factores que inciden en el indicador, como por ejemplo: el paso de mercancías peligrosas a través de los túneles que obligan al cierre del mismo mientras circula la carga, la presencia de peatonos o vehículos estacionados al interior de los túneles, factores todos que le son ajenos al Concesionario y que sin embargo le obligan a activar los protocolos de actuación que requieren el apoyo de los túneles, o por ejemplo la operación retorne que organiza la policía de Tránsito y Transporte.

18. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?

Se existe alguna norma en este sentido, debió ser establecida por Ministerio de Transporte, a quien debe dirigirse la pregunta.

19. El pago del peaje ¿Qué beneficios le otorga al usuario?

De acuerdo con lo establecido en el Anexo al Contrato 444 de 1994 - Reglamento Para Operación de la Carretera San José de Bogotá - Ciénega - Villavieja, en su numeral 2. Servicios indica la siguiente:

- A los servicios propios son:
 - Mantenimiento de la vía.
 - Operación y seguimiento del tránsito.
 - Control de peso de vehículos de carga.
 - Operación de los puestos de cobro de peaje.



GG-004301

localizada en la estación Sector Ciénega - Villavieja, en los términos de la oferta del concesionario. -" Los tarifas están expresadas en pesos colombianos calculadas a Junio de 1994, fecha de invitación a hacer oferta para la negociación directa y serán ajustadas de acuerdo con la inflación en los parámetros siguientes de esta cláusula. -"

De los recursos obtenidos mediante el recaudo del peaje, el concesionario, a partir del 2.000, cobra una suma que en la actualidad es de 5200 pesos los cuales son destinados para el Fondo de Seguridad Vial, regulado en la Resolución 3966 del 27 de diciembre del 2000, expedida por el Ministerio de Transporte.

21. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

El recaudo por concepto de peajes desde la firma del contrato de concesión No. 444 de 1994 hasta el 31 de junio de 2018, ha sido por \$2.453.757.364.268,58 pesos. En el siguiente cuadro se discrimina por peaje y por año.

RECAUDO POR PEAJES (1)

AÑOS 1999 - Julio 2018

CONTRATO DE CONCESION 444 DE 1994

CARRERA BOGOTÁ-VILLAVIEJA

Cifras en Pesos Colombianos de cada año

AÑO	ESTACIÓN DE PEAJE			TOTAL
	FIPRAL	PUNTE QUETAMEZANAL	BOGOTENY I + II (2)	
1999	10.649.444.500,00	3.150.000.000,00	2.302.424.000,00	22.101.868.500,00
2.000	11.000.000.000,00	3.494.211.300,00	7.888.201.800,00	22.382.413.100,00
2.001	12.888.987.000,00	3.184.120.000,00	9.610.132.000,00	25.683.239.000,00
2.002	14.200.217.400,00	11.811.372.300,00	10.094.443.800,00	36.106.033.500,00
2.003	18.498.192.000,00	14.188.648.000,00	13.085.234.000,00	45.772.074.000,00
2.004	23.250.727.000,00	15.186.210.000,00	20.082.084.000,00	58.518.941.000,00
2.005	26.173.111.800,00	19.880.748.100,00	24.339.444.481,46	70.393.304.381,46
2.006	30.038.814.800,00	27.848.743.200,00	28.298.726.488,07	86.196.304.488,07
2.007	34.045.164.800,00	30.864.437.500,00	30.985.799.624,00	95.895.401.924,00
2.008	40.024.830.800,00	30.171.466.500,00	39.058.433.170,00	109.254.710.470,00
2.009	39.965.498.000,00	37.709.030.200,00	41.100.804.500,00	118.775.332.700,00
2.010	41.418.188.800,00	37.953.022.100,00	48.033.221.000,00	127.404.431.900,00
2.011	39.790.300.000,00	40.800.000.000,00	58.874.171.000,00	139.464.471.000,00
2.012	74.113.044.500,00	54.253.138.800,00	58.930.027.500,00	187.304.210.800,00
2.013	81.517.361.800,00	63.895.123.000,00	78.811.811.500,00	224.224.296.300,00
2.014	78.430.087.000,00	60.880.243.200,00	74.039.489.800,00	213.350.019.000,00
2.015	80.087.022.000,00	64.490.540.000,00	78.802.211.000,00	223.379.773.000,00
2.016	80.020.028.300,00	59.718.814.300,00	74.880.242.200,00	214.619.084.800,00
2.017	86.241.914.800,00	66.877.753.200,00	77.587.208.800,00	230.706.876.800,00
2.018	88.137.918.000,00	63.754.120.000,00	84.298.803.500,00	236.190.841.500,00
TOTAL	622.545.747.000,00	590.774.308.000,00	646.817.204.468,58	2.453.757.364.268,58

(1) Excluyéndose por recaudo el producto de los trámites por las tarifas.
(2) Vale ya desmembrado el costo del Punto de Control (Equipo) B. (Abril 2004-Diciembre 2008).



GG-004301

22. Cada suceso se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá – Villavieja y bajo qué criterios se han realizado estas atas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Las tarifas se ajustan anualmente con el porcentaje de la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) establecido por el DANE, de acuerdo con lo estipulado en: 1) el Contrato de Concesión No. 444 de 1994, 2) el Acta de Acuerdo No. 26 del 20 de diciembre de 2000, y 3) el Adicional No. 1 al Contrato de Concesión 444 de 1994, suscrito el 22 de enero de 2010.

La continuación se incluye en los apartes de dichos documentos donde se establecen los incrementos de tarifas.

1) De acuerdo con el parágrafo segundo de la cláusula quinta del Contrato de Concesión No. 444 de 1994, suscrito el 2 de agosto de 1994:

Acta de iniciación de la Etapa de Operación, PARAGRAFO SEGUNDO. AJUSTE DEL VALOR DE LAS TARIFAS DURANTE LA ETAPA DE OPERACION. El valor de las tarifas se mantendrá en Valor Constante durante la etapa de operación; se ajustará de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, conforme al siguiente procedimiento: a) Las tarifas de peaje se ajustarán de acuerdo con el porcentaje de variación del Índice de Precios al Consumidor, establecido por el Departamento Nacional de Estadística - DANE, cuando dicho índice supere el 20% por ciento del que prevaleció en la fecha en que se inició la etapa de operación o en la fecha en que se efectuó el último ajuste. b) Cuando se presente cualquiera de las situaciones señaladas en el literal anterior, el CONCESIONARIO deberá informar por escrito al ajuste en el valor de las tarifas de peaje, acompañando la documentación de soporte correspondiente, con diez (10) días hábiles de anticipación a la fecha en que se realice el ajuste. En el evento que el índice de precios al consumidor se incrementa en los doce meses siguientes al último aumento de tarifas de peaje en que haya inferior a la acordada para el incremento periódico de tarifas, estas se reajustarán, en ese momento con el incremento del índice de precios al consumidor en los doce meses ocurridos desde el último aumento. PARAGRAFO TERCERO. Si el INSTITUTO NACIONAL DE VIAS...

2) De acuerdo con la cláusula segunda del Acta de Acuerdo No. 26 del 20 de diciembre de 2000:



GG-004301

Para mayor detalle, ver cuadros adjuntos con detalle del valor de las tarifas de cada peaje y las fechas, desde la firma del Contrato de Concesión 444 de 1994 hasta el 31 de julio de 2018. (Anexo 10)

23. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavieja, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.

Se detalla en el Anexo 10 del numeral anterior.

24. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 5°, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En qué se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.

El valor aportado por el concesionario asciende a \$ 8.315 Millones de pesos y los rendimientos han sido de \$630 Millones de pesos.

Adjuntamos cuadro de los movimientos del Fondo desde su creación hasta el 31 de julio de 2018 (Anexo 11), el cual se resume a continuación:

FONDO DE MEJORAMIENTO E IMPLEMENTACION DE NUEVAS METODOLOGIAS 31 DE JULIO DE 2018

	Valor (\$)
ENTRADAS DIFERENTES A RENDIMIENTOS	8.374.671.828,20
RENDIMIENTOS	629.527.195,68
SALIDOS	-7.993.865.233,27
SALDO AL 31 JULIO 2018	1.010.333.590,61

Igualmente, presentamos cuadro resumen de las actividades ejecutadas, previa aprobación de la ANI.



GG-004301

SEGUNDA. Se acuerda establecer la siguiente metodología para el ajuste anual del valor de las tarifas de peaje del contrato de Concesión No. 444 de 1994, en las estaciones Piquín, Puente Quintero y Bogotón a partir de la fecha de suscripción de la presente Acta.1. Para las Estaciones de Peaje de Piquín y Puente Quintero, las tarifas de peaje se actualizarán cada año, a partir del 1° de Enero teniendo como base las tarifas contractuales de que trata la cláusula Quinta del contrato de concesión No. 444 de 1994, utilizando la variación porcentual entre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes de Abril de 1994, certificado por el DANE y el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes de Noviembre del año inmediatamente anterior al cual se realiza el reajuste, certificado por el DANE.2 Para la Estación de Peaje de Bogotón las tarifas de peaje se actualizarán cada año, a partir del 1° de Octubre teniendo como base las tarifas contractuales de que trata la cláusula Quinta del contrato de concesión No. 444 de 1994, utilizando la variación porcentual entre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes de Abril de 1994, certificado por el DANE y el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes de Agosto del año en que se hace el reajuste TERCERA: En relación con la metodología que se establece mediante el presente acuerdo, las partes declaran que ello no dará lugar a reclamación alguna ni servirá como fundamento para solicitar el restablecimiento de la ecuación financiera del contrato.

3) De acuerdo con el parágrafo segundo de la cláusula quinta del Adicional No. 1 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, suscrito el 22 de enero de 2010.

PARAGRAFO SEGUNDO. AJUSTE DE TARIFAS. Se restablece el Parágrafo Segundo de la Cláusula Quinta de EL CONTRATO, en el sentido de que el ajuste del valor de las tarifas de peaje, en relación a EL CONCESIONARIO en forma automática el diez y seis (16) de noviembre de cada año para todos los peajes, esto es Piquín, Puente Quintero, Bogotón y Bogotón II, hasta que ocurra o primero entre la Fecha Anticipada de Terminación o la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, a partir del 2010, se acuerda con la siguiente metodología: Las tarifas de peaje se actualizarán cada año, a partir del 15 de noviembre de 2010 teniendo como base las tarifas contractuales de que trata la Cláusula Quinta de EL CONTRATO utilizando la variación porcentual entre el Índice de precios al consumidor (IPC) del mes de abril de 1994, certificado por el DANE y el Índice de precios al consumidor (IPC) del mes de octubre del año en el cual se realiza el reajuste, certificado por el DANE.



GG-004301

RESUMEN ACTIVIDADES FONDO DE NUEVAS TECNOLOGIAS - ACTA N°

DESCRIPCION
SISTEMA DE CONTROL Y SUPERVISION
SISTEMA CONTRATACION VIOS
SISTEMA DE FUERZA Y ILUMINACION - TRANSFORMADOR REGULADOR, GESTION DE PROTECCION, ARREGLOS VARIOS
SISTEMA DE COMUNICACIONES Y VARIOS
REEMPLAZO DE TAPAS CABLE DE PROTECCION Y FLEJAS
REPARACIONES ELECTRICAS EN RED DE TUBERIA DE OROVAL
VARIOS
OBRAS DE PASADIZO PORTALES TUNEL BIENAVISTA Y BIENAVISTA
TERMINACION ILUMINACION PLAZA PIVAN
MANUAL DE OPERACION TUNEL BIENAVISTA Y BIENAVISTA
ACTUALIZACION DEL SOFTWARE DE VENTILACION DEL TUNEL BIENAVISTA EMPLEANDO ULTIMA TECNOLOGIA
CONSTRUCCION DE COFERTES EN EL TUNEL BIENAVISTA
DIAGNOSTICO Y ACTUALIZACION DEL SOFTWARE DE VENTILACION DEL TUNEL BIENAVISTA
ALFABETIZACION TECNICA ACTUALIZACION SOFTWARE DE VENTILACION TUNEL BIENAVISTA
APROVISION COMPRO DE COMPUTADOR SERVIDOR, ACTUALIZACION SISTEMA DE VENTILACION TUNEL BIENAVISTA
ACTUALIZACION DEL SOFTWARE DE VENTILACION DEL TUNEL BIENAVISTA - EQUIPOS DE MEDICION MAGNETICAS Y SU INSTALACION
TRABAJOS REQUERIDOS EN EL PORTAL, REINICIO Y ADECUACION AREA TANQUES Y ZONAS DE CAPTACION DE AGUAS DEL INFILTRACION DEL TUNEL
PLAN DE CONTINGENCIA ESPECIFICO DE LA CARRERA PARA EL TUNEL BIENAVISTA
INSTALACION MODULO DE CONTROL Y FLEJAS DE FUNCIONAMIENTO ACTORAJANTES
REPARAZO Y REPARACION TUBERIA RED DE OROVAL SUB-TERRANEO TUNEL BIENAVISTA Y TUNEL CARRERA 2
REARREGLO E INSTALACION CABLE SENSORES TUNEL BIENAVISTA
REPARACION Y REPOSICION TAPAS DE INSPECCION TUNEL BIENAVISTA
CONSTRUCCION BANCO DE PRUEBAS VENTILADORES TUNEL BIENAVISTA
IMPORTACION EQUIPOS VENTILADORES TUNEL BIENAVISTA
ESTUDIO DE CALIDAD DE ENERGIA TUNEL BIENAVISTA
COMPLEMENTO PLAN DE CAPACITACION CALZADA
ACTUALIZACION Y REEMPLAZO EQUIPOS SISTEMA CCTV Y VENTILACION E INSTALACION ANEMOMETRO TUNEL BIENAVISTA
PAVIMENTO PROVISIONAL VARIANTE KARABO
CAPADO DE BACHEL EXISTENTES PARA MEJORAR TRANSIBILIDAD ENTRE EL K44+200 - K70+500
REARREGLAZO HORIZONTAL ENTRE EL K44+300 - K70+500

25. En el Acta N° 46 de 2004, CovianDES se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual y presentar informe por escrito. Anexar nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.

El Asesor Internacional contratado fue el experto Peter Sturm, de nacionalidad Austríaca, anexamos copia de la carta GG-0090 del 10 de enero de 2008 con el informe del Especialista Sturm.



GG-004301

A partir del año 2005, la Concesionaria consignó en el Fondo la suma anual de 232 MM (\$ Jun-94) de acuerdo con lo convenido en el Acta No 46 para la asesoría de un especialista en túneles. La entidad es la encargada de decidir la contratación o no del especialista.

No obstante, CovianDES ha traído por su cuenta al especialista de operación de túneles Alberto Abella de nacionalidad española, cuyos informes fueron mencionados en la respuesta a la pregunta N° 6. Aclaramos que estos trabajos no han tenido costo para la ANI.

26. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buviavista y el Boquerón que falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.

No nos constan fallas en los sistemas de dichos túneles.

Los cierres, entonces, no se realizan por fallas en los sistemas, sino por trabajos de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos instalados en los túneles, para mantener unos niveles de servicio y seguridad idóneos para los usuarios de la vía. Adicionalmente, los túneles se sierran por causas propias de la operación tales como el paso de cargas extralimitadas y extrapesadas, condiciones que corresponden a empresas ajenas a CovianDES usuarias de la vía, al igual que cuando el Ministerio autoriza el paso de cargas peligrosas y motociclistas por el túnel de Buenavista como consecuencia de las afectaciones que se han venido presentando en la vía antigua por el Mirador, además de las tierras recurrentes por niveles altos de monóxido de carbono y/o problemas de visibilidad que es consecuencia del mal mantenimiento del parque automotor. Otro factor ajeno al concesionario (causa externa) es el tránsito ilegal de peatones, ciclistas y el ingreso de animales a los túneles, que obligan a fansar los protocolos de actuación correspondientes y que obligan al cierre de los túneles.

27. Cuánto le ha pagado ANI a COVIANDES por concepto de emergencias? ¿En qué fecha y por qué concepto se han reconocido y realizado los pagos? Favor enviar informe detallado.

Adjuntamos el cuadro de los pagos realizados y las fechas por concepto de atención de emergencias en la carretera.

EMERGENCIA	FONDO	VALOR	FECHA	OBSERVACION
Quebrada Estaquecá	FONDO DE INVESTIGACIONES DE BUENAS PRACTICAS	3.480.000.000	AGOSTO 2018	
TUNEL DEL TALLADO DE BUENAVISTA	Acta de Asesoría No. 34	17.979.188.299	NOVIEMBRE 2008	DEFINICION DE OBRAS Y SERVICIOS
		TOTAL		
		51.512.184.387		



GG-004301

Sin embargo, debido a la alta inmersión del período 2010 y 2011 en la cual hubo una nueva afectación del puente sobre la Quebrada Estaquecá, el Concesionario por iniciativa propia, le entregó al INCO una propuesta para construir un túnel paralelo al actual túnel Renacer, eliminando la galería inferior del túnel que se iba a construir, así como la eliminación de los túneles falsos del K46+600 y destinar esos recursos para la construcción del segundo túnel, con lo cual se construirían dos calzadas nuevas entre el antiguo peaje de Puente Quatame y Narajá.

Se propuso que el INCO utilizara recursos del Fondo de Adaptación como lo estaba haciendo en otros proyectos de concesión. Este sector se caracteriza por tener una geología precaria combinada con una alta pendiente y con afectación permanente a causa de los sismos e inviernos intensos, por lo que las rocas han quedado expuestas, con los efectos que todos conocemos (deslizamientos puntuales y en masa) y con grave riesgo para la seguridad de los usuarios. Destacamos que la propuesta de desdoblamiento del túnel no fue estudiada por el INCO. (Anexo 23)

Resaltamos que la situación de vulnerabilidad en la cuenca de la Quebrada Estaquecá periódicamente genera avalanchas desde su parte alta (a más de 3 Km de distancia), como la ocurrida el pasado 26 de agosto, quedando completamente colmatado de material el sector de vía en inmediaciones al K46+000 incluyendo el puente del mismo nombre. En los años 1998, 2005, 2010 y 2018 (distintos periodos de alta inmersión), se han producido avalanchas en la Quebrada Estaquecá, tan fuertes que han afectado las estructuras construidas y/o sus elementos. Del último evento presentado a finales de agosto, todavía se ejecutan trabajos de limpieza alrededor del puente con el fin de determinar si sufrió daños que deban ser reparados antes de ponerlo en servicio.

Resaltamos eso sí, que pese a la situación, el impacto a la operación en la zona de la Quebrada Estaquecá y del K46+600 ha sido bajo, dado que en los diseños Fase III del proyecto de la doble calzada, se previó que el túnel Renacer pueda operar de manera bidireccional en situaciones especiales como ésta, de conformidad con el Manual de Operación vigente.

Con respecto al K64+000, también existen antecedentes del deterioro de la ladera documentados desde el año 1994, cuando las obras se adelantaban por Andrade Gutiérrez para el INVIAS. En el año 2005 cuando se presentó igualmente un desprendimiento importante de material de derrumbe, que causó dos muertos, el INVIAS asignó recursos para la construcción de un Túnel Falso metálico, el cual se construyó en el año 2009. Esta estructura actualmente colinda con el fianco izquierdo del deslizamiento que se está presentando en el sector desde finales del año anterior y puede verse afectada por la caída de material.

A partir de mediados del mes de mayo del presente año y raíz del crudo invierno que ha azotado la región, se activó el deslizamiento sobre el cauce de un acueducto de agua a media ladera, el cual ha venido degradando de manera importante la montaña con caída permanente de material, al punto de que la ladera ha perdido soporte afectándose la parte



GG-004301

En el Anexo 12 se presenta el detalle de la relación de obras ejecutadas del acta 52

28. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sírvase rendir informe.

Suponemos que la inquietud se refiere a la totalidad de la infraestructura antigua de la vía existente en materia de los puentes, obras de encauzamiento, túneles falsos y demás obras mayores en los taludes de la vía construidos por el INVIAS.

Dicha infraestructura, a cargo de la ANI, quien la recibió del INVIAS, sin trabajos de protección en los taludes, y con puentes sin la actualización de los códigos sismorresistentes, además de problemas de socavación en algunos de ellos, tiene casos críticos como Susumuco, Caridad y María Auxiliadora, por lo cual la ANI gestiona recursos para su atención conforme a su competencia.

Para concluir, la reparación de las obras señaladas atrás no son una obligación contractual del Concesionario. Lo que sí hace CovianDES, aclarando que de ninguna manera existe el compromiso de ejecutar reparaciones de conservación de la infraestructura y de operación vial, son los mantenimientos rutinarios de cuidado y limpieza, reposición de señales, y aquellos tendientes a preservar los niveles de servicio exigidos para la carpeta asfáltica.

29. ¿En qué año se identificaron los puntos críticos en el km 46+700 y el km 64+200?

Del K46 existen antecedentes desde el sismo de mayo del 2008. Este sector fue muy afectado por numerosas caídas de rocas, derrumbes y agrietamiento de la banca de la carretera.

La carretera en este sector fue construida en la década de los años 50, quedando en condiciones de alta vulnerabilidad, por cuanto el río pasa entallado con posibilidad de afectar la banca de la carretera, construida de manera precaria con corte de la montaña. Posteriormente, entre el año 1995 y 1995, la empresa Andrade y Gutiérrez realizó el mejoramiento de esta vía en lo que se conoce actualmente como calzada existente.

Adicionalmente, como consecuencia del sismo presentado el 24 de mayo de 2008, la vía presentó varios derrumbes incluyendo los taludes en proximidades al K46+600, lo que condujo a que se elaboraran los estudios y diseños de dos túneles falsos que se construyeron con la firma del Adicional N° 1 al contrato 444 de 1994.

En el año 2008, el Concesionario presentó los diseños fase 2 del sector denominado 2A, que cubre el sector comprendido entre el K44+700 y el K50+100, diseños que entregó en el año 2011 y sobre los que se tuvo en cuenta la vulnerabilidad de la zona, propiciada por el sismo del año 2008 que incorporó la propuesta original del túnel con su galería inferior.



GG-004301

del (250 - 300m arriba de la carretera) y con presencia de gran cantidad de grutas, con consecuencias impredecibles para la operación de la carretera (Cierres). Requiere una solución definitiva de manera inmediata, como la construcción de un túnel falso, tal y como lo ha recomendado el especialista asesor de CovianDES doctor Manuel García.

30. Respecto al derrumbe en el km 46 que dejó 4 personas muertas ¿Qué investigación se adelantó por este suceso? ¿Se determinó en quién recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.

El 22 de junio de 2018 se presentó un deslizamiento de aproximadamente 8000 m3 de material rocoso entre dos túneles falsos ubicados aproximadamente en el K46+700. Este evento de fuerza mayor trajo consigo la muerte de cuatro (4) personas y el cierre total de la calzada desde ese día.

Una vez presentado el evento, CovianDES activó el bypass establecido en el Manual de Operación de la carretera aprobado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No 004263 del 14 de octubre de 2016, para la operación del túnel Renacer en sentido bidireccional.

Tan pronto se rescataron los cuerpos de los fallecidos, CovianDES inició las actividades de remoción de escombros y de la masa deslizada, atendiendo las recomendaciones del especialista Manuel García López.

El 28 de junio del 2018 mediante carta GIA 003212 (Anexo 14), le fue reportado a la ANI el trágico suceso. Por el carácter del evento, cuyas causas fueron ratificadas en el informe contratado por CovianDES a la firma Ingeniería y Geotecnia SAS para la elaboración del informe denominado "Recomendaciones para la estabilización del deslizamiento ocurrido en el K46+700", ya remitido a la ANI a través de la carta GT 003477 del 17 de julio del 2018, este suceso correspondió a un hecho de la naturaleza.

En cuanto a la investigación, se resalta lo manifestado por el especialista en su informe entregado a la ANI con la carta GT-003477 del 17 de julio de 2018 (Anexo 15) quien indica en sus recomendaciones: "Se concluye que la única posibilidad de evitar contingencias para los usuarios y los encargados del mantenimiento de la vía, consiste en la construcción de un nuevo Túnel Falso en el espacio de los 2 túneles existentes, es decir, en el sitio en que ocurrió el deslizamiento".

Adicionalmente, la Interventoría de Operación y Mantenimiento - Consorcio Intercorcalzonés en su Informe I6V-4158-18 de fecha 28 de junio de 2018 (Anexo 16) quien indica la siguiente: "todas las condiciones de degradación del medio terreno observado, no se recomiendo la apertura de la vía en ese tramo, hasta tanto no estén dadas las condiciones de estabilización



GG-004301

del sector y por lo tanto no haya ninguna amenaza por riesgo de remoción en masa para los usuarios de la vía concesionada?

31. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/05/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo piden en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

El tramo Km. 46, pese a que CovianDES cumplió con las tareas de despeje y limpieza en la zona, permaneció cerrado para garantizar la seguridad de los usuarios mientras se definen las acciones recomendadas en el informe de Interventoría citado en el numeral anterior; y continuará cerrado además, porque la avalancha de la quebrada Estaquecá del 26 de agosto en la noche, afectó el puente que cruza dicha quebrada e inundó el Falso Túnel 1.

Por otra parte, con causa en el prolongado y fuerte invierno, el Estado deberá destinar los recursos para reparar y reconstruir las obras de infraestructura afectadas por el fenómeno.

Resaltamos que ni para la Nación, ni para el Concesionario existe la obligación legal de reparar o indemnizar a la población que tiene negocios en el corredor vial.

Los especialistas de la interventoría y del concesionario según la última inspección conjunta que realizaron el pasado 24 de agosto coinciden sobre el estado actual del 446+600, en el sentido en que NO está habilitado para dar al tráfico dada las condiciones prearias de la ladera, por posibles caídas de piedras ante un fuerte invierno o la ocurrencia de un temblor. La recomendación inicial es colocar una malla que permita controlar las caídas de piedras e ir construyendo de manera inmediata un túnel falso, propuesto como solución definitiva, de conformidad con lo indicado por el especialista en el informe remitido a la ANI con la carta No GT-003477 del 17 de julio de 2018.

Con relación a las medidas adelantadas con la comunidad, éstas se han basado en los ofrecimientos que el Concesionario ha realizado, respecto a la entrega de volantes en las estaciones de peaje y al apoyo informativo a través de los paneles de señalización variable para orientar a los usuarios el acceso a los restaurantes la Petite y Arepas pà Sumerè. También a las comunidades de las veredas (Povitos, Trapichito, Estaquecá, Guacapatè) se les ha garantizado su acceso por los tramos de vía antes y después de la zona de los derrumbes. Por otro lado, tanto a la Propietaria del Parador La Petite Source, como a la de Arepas pà Sumerè se les ofreció la opción de hacer uso de la zona de servicio de Limoncitos, la cual finalmente fue asignada a Arepas pà Sumerè quien manifestó su interés en reunión sostenida in situ el día 11 de julio con representantes de la ANI, interventoría y del Concesionario. También se brindó la opción a la propietaria del parador la Petite Source, de

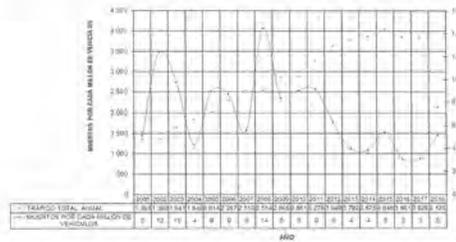


GG-004301

El corte del año 2018 se efectuó hasta el mes de julio, la cantidad de accidentes por millón de vehículos este año respecto al promedio histórico (192,6 accidentes), es menor en un 12,8%.

Así mismo en lo que lleva del año relación a la cantidad de fallecidos se presenta un incremento de dos fallecidos por millón de vehículos con relación al año anterior (se pasó de 3 a 5 fallecidos por millón de vehículos), situación que se dio en parte por los fallecidos a la altura del 446+600 (4 personas y unos accidentes con motociclistas y otros con peatones en Chiquaque). El promedio histórico de fallecidos es de 5,94 por lo que el valor actual se encuentra por debajo del mismo, situación que se quisiera en todo caso fuera menor.

COMPARACION TRAFICO TOTAL PROMEDIO ANUAL VS NUMERO DE SUERTOS POR MILLON DE VEHICULOS



Con relación a las causas que mayor incidencia tuvieron en la accidentalidad se destacan las siguientes:

Table with 5 columns: CAUSA, 2015, 2016, 2017, 2018. Rows include: Adelantamiento en Sitio Prohibido, Cambio de Carril, Circular en Contravía, Distracción, Falta Mecánica, Impugnación Mala Operación del Vehículo, No Mantener las Distancias de Seguridad, No Respetar Normas o Señales, Suavio o Desvanecimiento, Velocidad Inadecuada.



GG-004301

hacer uso de un lote aledaño a la Zona de Servicio de Limoncitos previa autorización de la ANI gestionada por CovianDES, opción que contemplaba la realización de una obra civil (edificación) por cuenta y riesgo de la interesada. Sin embargo ella adujo que no contaba con los recursos para ello.

El área de servicios de Limoncitos viene siendo operada por Arepas pà Sumerè desde la primera semana del mes de septiembre de 2018.

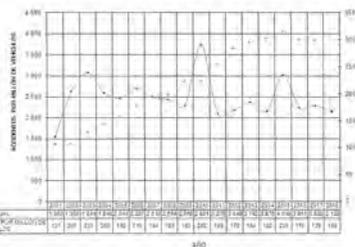
32. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?

Tal y como lo manifestó públicamente el Concesionario en diferentes oportunidades, y como lo ratificó en carta GT-2635 del 24 de mayo de 2018 remitida a la Agencia Nacional de Infraestructura (Anexo 37), la ANI no asumirá ningún costo por la construcción del puente.

33. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá - Villavieco? Allegar informe detallado.

El índice de accidentalidad entendido como el número de accidentes por millón de vehículos ha tenido la siguiente evolución desde el año 2001 que es desde que tenemos registros históricos.

COMPARACION TRAFICO TOTAL PROMEDIO ANUAL VS NUMERO DE ACCIDENTES POR MILLON DE VEHICULOS



GG-004301

En cuanto a la participación porcentual de los sectores viales en los accidentes se tiene en promedio lo siguiente (Periodo 2011 - 2018):

- Categoría I (Automóviles) 43%
• Camiones de Carga (Cat III a VII) 31%
• Motocicletas 20%
• Transporte Público (Cat I y II) 6%

Esto no incluye la participación en los accidentes ni de los ciclistas ni de los peatones, que ha venido igualmente creciendo en el periodo.

La distribución de la accidentalidad para el primer semestre de 2018 muestra lo siguiente:

Table with 2 columns: ACCIDENTES, SECTORES VIALES. Rows include: AUTOMOVILES, CAMIONES DE CARGA, MOTOCICLETAS, TRANSPORTE PUBLICO, PEATONES, CICLISTAS.

Los sectores marcados con amarillo son los denominados sectores críticos de accidentalidad que se registraron en el periodo, es decir aquellos cuya concentración de accidentes supera los 3 choques simples o que tienen fallecidos en el periodo (trimestral).

Los sitios con mayor accidentalidad fueron en su orden, K56, K22, K55, K19, K4, K12, K11, K35, K85.

En el K56, la mayor causa de accidentalidad se da por el exceso de velocidad en el descenso, en el K22 el suenio y los adelantamientos en sitio prohibido, en el K55 los fallos mecánicos, al igual que en el K19, en el K4 la distancia de seguridad, en el K11 y 12 el exceso de velocidad, los fallos mecánicos y el cruce de peatones, en el K35 el exceso de velocidad y en el K85 la presencia de peatones, los giros a la izquierda y en U, entre los aspectos más relevantes.

Las actuaciones efectuadas por el concesionario para disminuir los sectores críticos de accidentalidad se reportan trimestralmente a la Superintendencia de Puerto y Tránsito.



GG-004301

los trabajos van de la mano con actividades en tiempos operativos coordinados con la Policía de tránsito y transporte de los cuadrantes viales de la vía (Cundinamarca y Villavicencio).

Sin embargo como lo reiteraremos en el numeral 11, la tecnología dispuesta sobre la vía no está siendo aprovechada a su máxima capacidad para el control vial, pues la nueva normativa obliga a que los equipos estén aprobados por la ANSV, y los trámites para el uso de dichos equipos evitarán que en el mediano plazo se puedan seguir usando para sancionar a los infractores.

34. ¿Por qué se impone el cobro de un peaje Boquerón II, considerando que desde que entró en servicio la vía ha sido de mala calidad?

De conformidad con la Resolución 8 del 9 de enero del 2004, el Ministerio de Transporte resolvió establecer un punto de recaudo denominado "Boquerón II" con el fin de controlar la elusión en la carretera Bogotá - Villavicencio y por ello se incluyó en el Contrato de Concesión 444 de 1994. El concesionario construyó e instaló el punto de control.

La conservación de la vía entre la Vía a Juan Rey en Bogotá y el Punto de unión de dicho trazo hasta el K9+100 donde empalma con el corredor concesionado es ajena a CovianDES y le corresponde al Instituto Nacional de Vías, así mismo la conexión entre la vía a Juan Rey y el K00+000 del corredor concesionado está a cargo de la Ciudad de Bogotá a través del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU. En este tramo según información recopilada de la propia entidad, se están realizando los estudios y diseños de la Circunvalar del oriente de Bogotá. (ver página web: <http://regalia.boqota.gov.co/8080/regalias/prevista/estudios-y-diseños-de-la-circunvalar-del-oriente-de-bogota-al-liano-hasta-aj>)

35. ¿En qué tramos de la vía son invertidos los recursos del peaje Boquerón II?

Para efectos contractuales, el recaudo real de la estación de peaje "El Boquerón" será la suma de los ingresos en dicho punto más los del Boquerón II, descontando los costos de operación. Sin embargo, se precisa que los recursos de todos los peajes ingresan al Fideicomiso constituido en el Patrimonio Autónomo para la administración de todos los recursos necesarios para la ejecución del contrato. Entonces, los recaudos de cada peaje no son destinados para una zona de inversión específica, sino que se usan para todo el proyecto.

36. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?

Este sector de la carretera está a cargo del INVIAS.

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 503 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com



Bogotá D.C., 07 de septiembre de 2018.

Dedecora
AMPARO CALDERÓN PERDOMO
Secretaria General
Comisión Primera
Cámara de Representantes
Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8 - 68
Bogotá D.C.

Asunto: Respuesta al cuestionario de la Privación 04 de 2018.

Respetada secretaria Calderón:

En atención al cuestionario enviado a este Despacho sobre la vía Bogotá - Villavicencio, presentada por los Representantes a la Cámara Alejandro Végo Pérez, Oscar Sánchez León y Jaime Rodríguez Contreras y otros, nos permitimos remitir los respuestas otorgadas por el Instituto Nacional de Vías a través del oficio con radicado DG 38747 del 05 de septiembre de 2018 y por la Agencia Nacional de Infraestructura por medio del oficio con radicado 20185000296531 del 06 de septiembre de 2018 (anexo).

Cordialmente,

ANGELA MARIA OROZCO GOMEZ
Ministra de Transporte

Anexo: 7 CDs

Aprobó: Manuel Guillera Torres - Viceministro de Infraestructura
Revisó: Diego Castillo Arango - Asesor Ministro de Transporte
Preparó: Mónica Cornejo Buitrago
Fecha de elaboración: 07-09-2018
Tipo de respuesta: Total () Parcial ()

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 503 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com



GG-004301

17. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuáles son los criterios para conformar este resultado?

Reiteramos lo indicado en el numeral 34. Con relación al cobro de las tarifas y la destinación de los recursos, recomendamos que el tema sea consultado directamente con el Ministerio de Transporte, quien emitió la Resolución 08 del 2004.

Cordialmente,

ALBERTO MARIÑO SAMPEI
Gerente General

Anexo: lo anexo en 859 folios en 2 A7

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 503 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com



Bogotá D.C.

Honorable
ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Representante a la Cámara
Carrera 7 No. 8-68, Edif. Nuevo Congreso oficina 2360
Ciudad

ASUNTO: Respuesta a Cuestionario con radicado ANI No. 2018-409-085872-2 del 23 de agosto de 2018. Proposición Debate Control Político - Comisión Primera Constitucional Permanente - Cámara de Representantes, Congreso de la República de Colombia. Contrato de Concesión No. 444 de 1994, Adicional No. 1 de 2010, Proyecto Vial Bogotá-Villavicencio.

Honorable representante,

En atención a su cuestionario allegado a la Agencia Nacional de Infraestructura con número de radicado del asunto, relacionado con la proposición de debate de control político sobre el estado actual de la vía Bogotá-Villavicencio, a continuación, nos permitimos dar respuesta a cada una de las preguntas en los siguientes términos:

1. Allegue copia legible del contrato No. 444 de 1994 entre el INVIAS y la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, las pólizas actualizadas y copia de las adiciones al contrato principal, informes técnicos, contables y financieros detallados año por año.

Respuesta: Adjunto a este documento se envía copia del Contrato de Concesión No. 444 del 02 de agosto de 1994 del proyecto Bogotá-Villavicencio, su Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010, y sus modificaciones, celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. Se adjuntan las pólizas vigentes del contrato de concesión.

Adicionalmente se adjunta los Informes técnicos presentados por la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, "Informe Mensual de Auditoría Externa de Calidad", los cuales contienen la descripción del desarrollo de las obras ejecutadas para la construcción de la doble calzada en el sector de Tablón - Chirajara y el mantenimiento de la calzada existente.

A continuación, se presenta un informe financiero detallado año por año para el contrato de Concesión No. 444 de 1994.

Actas de acuerdo y modificaciones contractuales:

Av. Calle 26 No. 58 - 41 Oficina 503 tel. 742 5451 Fax: 743 4172 - Bogotá, D.C. - Colombia
E-mail: correspondencia@covianDES.com - www.covianDES.com



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cbe: Radicado ANI No. 2018500296531 Fecha: 06-09-2018

El siguiente cuadro relaciona las modificaciones contractuales al contrato de Concesión No. 444 de 1994 incluyendo el Adicional No. 01 de 2010:

Table with columns: VALOR, Pesos Corrientes, Pesos Julio 2011. Lists various contract modifications and their values.

El ingreso real del contrato

Se tiene que el Ingreso Real del Concesionario es el siguiente:

Table with columns: Ajustes al Ingreso Real, Monto. Shows adjustments to the real income.

Av. Calle 26 No. 58-55 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PSE: 4848860 - 01 8000 810151 - www.ani.gov.co, NIT: 830125906-9, Código Postal ANI 110021.

207



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cbe: Radicado ANI No. 2018500296531 Fecha: 06-09-2018

Table with columns: Aportes Estatales, Valor aporte (Pesos Corrientes). Shows state contributions and values for various months from Jun-11 to Sep-17.

Estimación de terminación del contrato

Teniendo en cuenta la última comunicación de la interventoría del Proyecto en su estudio de tráfico con Radicado ANI No. 2018-409-085853-2 del 23 de agosto de 2018, la fecha de terminación del contrato se estima que se plicaría para el mes de agosto de 2019.

Recaudo promedio de peaje / recaudo último año

Table with columns: INGRESO RECIBIDO POR EL CONCESIONARIO, Pesos Corrientes. Shows monthly average toll income and total income for 2018.

2. Allegue copia legible del contrato de interventoría No. 067 de 2012, entre ANI y CONSORCIO INTERCONCESIONES y de los Informes de Interventoría y supervisión durante la ejecución del contrato, incluyendo Informe técnico, financieros, contables, jurídicos, medio

Av. Calle 26 No. 58-55 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PSE: 4848860 - 01 8000 810151 - www.ani.gov.co, NIT: 830125906-9, Código Postal ANI 110021.

208



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cbe: Radicado ANI No. 2018500296531 Fecha: 06-09-2018

Table with columns: Reconocimiento pago tardío, Subtotal, Cláusula Tercera del Punto B, Valor Total Ajustado del Ingreso Real. Shows late payment recognition and adjusted total income.

Estado del ingreso esperado / generado/ VPIT / VPIN

El Ingreso Real establecido en la Cláusula 5 del Adicional 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, "L..." que corresponde el valor presente de los ingresos que percibe el Concesionario a partir de enero 1 de 2009 en pesos constantes de diciembre de 2008 descontados a una tasa del 11,33% EA en términos reales, que provendrán de 2 fuentes a saber: (i) Aportes Estatales Obligatorios diferentes a los destinados a reducir el plazo de la concesión y (ii) ingresos de peajes provenientes de los usuarios." el cual se resume a continuación:

Con corte al 31 de julio de 2018, el Ingreso Acumulado de la Concesión asciende a la suma de \$ 1.806.758.024.398 pesos de diciembre de 2008, que correspondiente al 97,27% del valor actual del Ingreso Real Total Esperado, el cual es de: (1.857.498.171.892 pesos de Dic/2008).

Table with columns: Tasa de descuento en términos reales, Valor Presente Neto de los Ingresos Generados - VPIT - Jun/2018, Porcentaje del Ingreso Esperado, Ingreso Real Total Esperado.

Vigencias futuras pagadas al Proyecto

A continuación, se relacionan el pago de las Vigencias Futuras al Proyecto año a año:

Av. Calle 26 No. 58-55 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PSE: 4848860 - 01 8000 810151 - www.ani.gov.co, NIT: 830125906-9, Código Postal ANI 110021.

207



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cbe: Radicado ANI No. 2018500296531 Fecha: 06-09-2018

ambientales, socio prediales, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 444 de 1994 y demás documentos que lo modifiquen, adicione o complementen para la concesión de la vía Bogotá Villavicencio. Todos los anteriores detallados años por año

Respuesta: Adjunto a este documento se envía copia del Contrato de Interventoría No. SEA-067 de 2012 y sus modificaciones, celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Interconcesiones. Se adjuntan los Informes de mensuales de interventoría correspondientes al periodo julio de 2012 a julio de 2018, en ellos se presentan los Informe técnicos, financieros, contables, jurídicos, medio ambientales, socio prediales, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994.

3. Allegue copia legible del contrato de No. 025 de 2015 entre ANI y CONCESIONARIA VIAL ANDINA. Las pólizas actualizadas y copia de las adiciones al contrato principal, informes técnicos, contables y financieros detallados año por año.

Respuesta: Debe precisarse que el Contrato de Concesión celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial Andina S.A.S. NO corresponde al No. 025 de 2015.

Con el propósito de atender su solicitud, se adjunta copia del Contrato de Concesión No. 005 del 2015 del proyecto Chirajara - Fundadores, celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial Andina S.A.S. Se adjuntan las pólizas vigentes del contrato de concesión. Se adjuntan Informes financieros del proyecto de Concesión.

4. Allegue copia legible del contrato de interventoría No. 365 de 2015, entre ANI y CONSORCIO METROANDINA y de los informes de interventoría y supervisión durante la ejecución del contrato, incluyendo Informe técnico, financieros, contables, jurídicos, medio ambientales, socio-prediales, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 025 de 2015 y demás documentos que lo modifiquen, adicione o complementen para la concesión de la vía Bogotá Villavicencio. Todos los anteriores detallados años por año.

Respuesta: Adjunto a este documento se envía copia del Contrato de Interventoría No. 365 del 2015 del proyecto Chirajara - Fundadores celebrado entre la Agencia Nacional de Infraestructura y el Consorcio Metroandina. Se adjuntan los Informes de mensuales de interventoría correspondientes al

Av. Calle 26 No. 58-55 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PSE: 4848860 - 01 8000 810151 - www.ani.gov.co, NIT: 830125906-9, Código Postal ANI 110021.

200



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531

Fecha: 06-09-2018

periodo julio de 2015 a julio de 2018, en ellos se presentan los informes técnicos, financieros, contables, jurídicos, medio ambientales, socio prediales, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 005 de 2015.

5. Informe quien o quienes hacían las veces de supervisor y/o interventor durante la ejecución del contrato de concesión No. 444 de 1994, desde el año 1994 hasta el día de la firma del contrato de Interventoría No. 067 de 2012. Anexar informes.

Respuesta: Frente al seguimiento y control de los contratos de concesión es necesario destacar que, por su naturaleza, extensión y complejidad, la vigilancia de éstos exige conocimientos especializados y una capacidad operativa y organizacional instalada en el sitio de ejecución, acorde con la dimensión del objeto a vigilar, toda vez que este tipo de contratos se caracterizan por ser de largo plazo y de especial complejidad técnica, ambiental, financiera, jurídica y socio económica.

Por lo anterior, la vigilancia de los contratos de concesión debe ser ejercida en sitio y en tiempo real, para lo cual se contrata una **Interventoría Integral**, con la capacidad financiera, organizacional y técnica que garantice la calidad de esta.

A continuación, se relacionan las interventorías ejecutadas durante la ejecución del Contrato de Concesión No. 444 de 1994, hasta el día de la firma del contrato de Interventoría No. SEA -067 de 2012.

251



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531

Fecha: 06-09-2018

INTERVENTORIAS AL CONTRATO DE CONCESION N°444 DE 1994 BOGOTÁ-VILLAVICENCIO	
Contratista	INGENIERIA DE PROYECTOS S.A.S
# de Contrato	SEA-46-2010
Valor	\$50.947.209
Resumen Objeto Inicial	N°1 AL CONTRATO DE CONCESION N°444 DE 1994, SUSCRITO ENTRE EL INCOY LA CONCESIONARIA VIAL DE LOS ANDES - "COVIANDES S.A."
Contratista	CONSORCIO INTERCONCESIONARIOS
# de Contrato	SEA 108 DE JUNIO DE 2010
Valor Inicial	\$48.751.682
Adición No. 1 al contrato SEA 108	\$24.891.134
Resumen Objeto Inicial	Interventoría técnica, administrativa, ambiental, predial y social del Regional No. 2 al contrato de concesión 444 de 1994, carretera Bogotá - Villavicencio.
Contratista	CONSORCIO BILCES conformado por BATEMAN INGENIERIA S.A. y CESCO COMPAÑIA DE ESTUDIOS DE SUELO Y DE CONSULTA LTDA.
# de Contrato	041 DE 2010
Valor	\$43.988.000
Resumen Objeto Inicial	El consultor se obliga a ejecutar para el INCOY LA CONSULTORIA TECNICA PARA LA REVISION DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DE LA FASE III DE LOS SECTORES
Contratista	WILSON LIBARDO PEREZ NIT 42880163-1
# de Contrato	SEA-MC-012-2011
Fecha de Suscripción	20 de diciembre de 2011
Valor	\$ 20.921.376
Resumen Objeto Inicial	INTERVENCIÓN TÉCNICA AL ADICIONAL N°1 AL CONTRATO DE CONCESIÓN N°444 DE 1994, SUSCRITO ENTRE EL INCO Y LA CONCESIONARIA DE LOS ANDES - "COVIANDES S.A."
Contratista	CONSORCIO INTERCONCESIONARIOS
# de Contrato	067 de 2012
Fecha de Suscripción	13 de marzo de 2012
Fecha Acta de Inicio	5 de julio de 2012
Resumen Objeto Inicial	Interventoría técnica, financiera, contable, jurídica, ambiental y social.
Plazo	72 meses
Valor	\$15.577.543.396,00
Socios	FMN TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD; COLINSA

253



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531

Fecha: 06-09-2018

INTERVENTORIAS AL CONTRATO DE CONCESION N°444 DE 1994 BOGOTÁ-VILLAVICENCIO	
Contratista y/o Razón Social	UNION TEMPORAL RESTREPO Y URIBE LTDA - B.U.O
# de Contrato	074 DE 1997
Fecha de Suscripción	21 de Marzo de 1997
Resumen Objeto Inicial	Interventoría técnica y financiera en su etapa de construcción de la concesión Santa Fe de Bogotá - Caqueza (Puente Real) que incluye (I) la construcción
Plazo	(33) Treinta y tres meses
Valor	\$ 2.393.398.847
Actualización Pesos dic. de 2010	\$ 7.656.358.703,000
Socios	UNION TEMPORAL RESTREPO Y URIBE LTDA - B.U.O
Contratista y/o Razón Social	CONSORCIO HIDROTEC LTDA INGENIEROS
# de Contrato	0499 DE 2001
Fecha de Suscripción	11 de Octubre de 2001
Resumen Objeto Inicial	Interventoría técnica operativa y financiera etapa de operación del contrato de concesión No 444/94
Plazo	36 TREINTA Y SEIS MESES
Valor	\$ 1.183.023.800
Actualización Pesos dic. de 2010	\$ 2.155.383.840
Socios	INGENIEROS CONSULTORES TEA LTDA
Contratista y/o Razón Social	UNION TEMPORAL BILPOR
# de Contrato	75 DE 2004
Fecha de Suscripción	10 de Noviembre de 2004
Resumen Objeto Inicial	Interventoría técnica operativa y financiera etapa de operación del contrato de concesión No 444/94
Plazo	36 TREINTA Y SEIS MESES
Valor	\$ 1.288.265.840
Actualización Pesos dic. de 2010	\$ 1.095.340.400
Socios	UNION TEMPORAL BILPOR
Contratista	CONSORCIO PONCE MNV
# de Contrato	046 DE 2008
Valor	\$ 2.175.008.000
Actualización Pesos dic. de 2010	\$ 2.002.509.000
Resumen Objeto Inicial	Interventoría Técnica, Jurídica, Administrativa, Operativa y Financiera al Contrato de Concesión No. 0444 de 1994 Bogotá - Villavicencio.
Plazo	72 MESES
Socios	PONCE DE HON Y ASOCIADOS Y MNV S.A., PONCE DE LEON S.A. 80%, MNV S.A. 20%

252



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531

Fecha: 06-09-2018

6. Sirvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en toda el recorrido de la vía Bogotá Villavicencio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua, cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿cuánto dinero se ha destinado para atenderlo? ¿de qué fuente salen estos dineros?

Respuesta: La Interventoría Consorcio Interconcesionarios mediante correo electrónico del día 28 de agosto de 2018, envió a esta Entidad inventario de los puntos críticos identificados a lo largo del corredor concesionado Bogotá - Villavicencio, relacionados con la caída de material rocoso o deslizamientos a causa de lluvias o corrientes de agua, los cuales se han categorizado por magnitud y grado de incidencia en la operación vial.

(...)
"Adjunto a la presente comunicación (Anexo 1) se presenta el inventario de los puntos críticos identificados por esta Interventoría actualmente (En lo corrido del año 2018), a lo largo del corredor vial concesionado Bogotá - Villavicencio, relacionados con la caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua, los cuales se han seleccionado por magnitud y grado de incidencia en la operación vial.

Es importante mencionar que, dadas las condiciones topográficas, geológicas y de similitud prevalentes en el corredor vial, se da el caso de sitios que se convierten en críticos sin dar señales previas, principalmente bajo condiciones de lluvias intensas, como ocurrió el pasado domingo 26 de agosto de 2018, fecha en la cual se presentaron de manera atípica y simultánea 15 afectaciones, en la vía que se encuentra actualmente en operación, a causa de la caída de materiales, deslizamientos y flujos de lodos provenientes de las laderas.

Con respecto a las acciones que se han adelantado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos, dado que cada caso es particular, éstos varían de acuerdo con el tipo de afectación, siendo lo primero el restablecimiento de las condiciones de operación de la vía en condiciones seguras, mediante el retiro de materiales depositados en la calzada y descargue de materiales inestables en las laderas, por mencionar algunas. En el Anexo 1 se indican las acciones que ha adelantado o adelanta el Concesionario en cada caso concreto.

En relación con los costos y recursos destinados para atender los sitios críticos ahudados, éstos han sido asumidos por el Concesionario."

254



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296031
Fecha: 06-09-2018

Adjunto a este documento nos permitimos anexar la relación de obras ejecutadas, realizadas en el marco del alcance del Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 de 2010, en el corredor vial Bogotá - Villavicencio, relacionados con sitios críticos identificados donde se presentaban fenómenos de caída de material rocoso, deslizamientos y afectaciones a la vía causadas por inestabilidades de taludes, lluvias o corrientes de agua.

Inversión obras ejecutadas:

Respecto a la inversión del Adicional No. 1 de 2010, las obras correspondientes a la calzada existente (100 sitios inestables aproximadamente) comprendida entre el K0+000 hasta el K85+600, alcanzan la suma de **\$ 399.036 millones de pesos de diciembre de 2017.**

La inversión del Adicional No. 1 de 2010, de obras ejecutadas correspondientes a la calzada existente (100 sitios inestables aproximadamente) comprendida entre el K0+000 hasta el K85+600, alcanzan la suma de **\$ 399.036 millones de pesos de diciembre de 2017.**

Las inversiones realizadas en obras ejecutadas en los tramos 2 y 3 (K+000 - K25+500) (primer tercio), (30 sitios inestables aproximadamente), ascienden a la suma de **\$128.404 millones de pesos de diciembre de 2017.**

7. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá Villavicencio ¿Bajo que norma técnica se construyeron?

Respuesta: La Interventoría Integral del Proyecto de Concesión Bogotá-Villavicencio - Consorcio interconcesiones, realizó inspección a los puentes y túneles que se encuentran actualmente en operación correspondientes a la doble calzada entre el sector el Tablón (Km34+100) y Chirajara (Km63+000) construidos en el desarrollo del Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994. Dichos informes se adjuntan al presente documento y se relacionan a continuación:

- "Informe estado de túneles de doble calzada en operación", Radicado ANI No. 2018-409-01-4080-2 del 12 de febrero de 2018.
- "Informe estado de puentes de doble calzada en operación", Radicado ANI No. 2018-409-005944-2 del 22 de enero de 2018.

Con respecto con la norma técnica bajo la cual se construyeron los puentes y túneles de la calzada existente nos permitimos informar que no se dispone de dicha información.

253



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296031
Fecha: 06-09-2018

Como consecuencia del deslizamiento se presentó lamentablemente cuatro víctimas humanas y causó el cierre de la calzada en el sentido Bogotá - Villavicencio.

Una vez presentado el evento, la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, de conformidad con lo regulado en el Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 de 2010, donde adquirió la obligación contractual de la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá - Villavicencio, activo el "bypass" establecido en el Manual de Operación de la carretera aprobado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 004263 del 14 de octubre de 2016, para la operación del túnel Renacer en sentido bidireccional.

El día 25 de junio de 2018, el especialista en geotecnia de la interventoría integral del proyecto - Consorcio Interconcesiones, efectúa visita técnica al sitio, encaminada a observar las condiciones actuales que presenta dicho talud y las zonas alejadas, cuyo resultado se observa en el informe "Sitio inestable K46+700. Condiciones identificadas por la Interventoría", remitido a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S por la interventoría integral del proyecto - Consorcio Interconcesiones con copia a esta Entidad mediante radicado ANI No. 2018-409-064203-2 del 29 de junio de 2018, en el cual el especialista en geotecnia de la interventoría presenta concepto técnico e incluye algunas conclusiones y recomendaciones desde la perspectiva geotécnica para el caso del sector K46+700, enfatizando que la finalidad de este informe se "(...) limita a describir la situación actual de la masa terrea y su inmediato entorno, establecer unas posibles causas de acuerdo a lo apreciado in-situ, las posibles incidencias en el mediano plazo y a recomendar acciones de mayor análisis y rigor técnico que deben acometer para el establecimiento del tratamiento de estabilización que requiere la ladera y así neutralizar la tendencia progresiva que pueda adquirir más adelante (...)"

Las conclusiones de lo observado por el especialista en geotecnia de la interventoría para el talud K46+700 consignadas en el informe "Sitio inestable K46+700. Condiciones identificadas por la interventoría" se relacionan a continuación:

- "(...) Consideramos importante resaltar que como resultado de lo observado en el sitio en cometo y del análisis efectuado, se obtuvo lo siguiente:
- Existe una probabilidad alta de que el movimiento avance hacia los costados o flancos derecho e izquierdo, hasta los túneles falsos, así como también con tendencia retrogresiva, pues a simple vista la condición del macizo es la misma

252



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296031
Fecha: 06-09-2018

En cuanto a los que fueron ejecutados en el proyecto de doble calzada del tercio medio El Tablón-Chirajara, se indica que los mismos se construyeron bajo las especificaciones de construcción del Instituto Nacional de Vías - INVIAS, con base en las siguientes normas y/o metodologías:

TIPO DE ESTRUCTURA	NORMAS BÁSICAS	NORMAS COMPLEMENTARIAS / METODOLOGÍA
PUENTES	Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes 1995 (CCP 200); Norma de Diseño y Construcción Sismo Resistente NSR-98.	Standard Specification for Highway Bridges 2002 edición No 17 (AASHTO); Guide Specifications for Design and Construction of Segmental Concrete Bridges 2ª Ed, 1999 (AASHTO); Code - Modèle CEB-FIP Pour Les Structures en Beton (CEB-FIP).
TÚNELES		Guideline for the Geomechanical Design of Underground Structures whit Conventional Excavation. NATM New Austrian Tunneling Method

8. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de las cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?

Respuesta: El corredor vial Bogotá - Villavicencio se ha visto afectado por la desestabilización de los taludes localizados en el Km 46+700 y en el Km64+200, problemática que ha generado cierres en esta ruta. A continuación, se relacionan las acciones emprendidas para solucionar y mitigar la problemática que se evidencian a raíz de las inestabilidades de estos taludes.

Sitio inestable K46+700

El 22 de junio de 2018 ocurrió un deslizamiento traslacional en el K46+700 de la vía Bogotá - Villavicencio, entre dos túneles falsos ubicados en este sector

250



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296031
Fecha: 06-09-2018

- El nivel de riesgo es alto, teniendo en consideración los antecedentes recientes, pudiendo ir en detrimento de la integridad física de los usuarios.
- No hay compromiso desfavorable de la calzada, en términos de deformaciones, salvo los daños de las estructuras de protección contra el cauce. (...)"

A continuación, recomienda:

"(...) Teniendo en cuenta lo anterior y lo indicado en el informe adjunto, dadas las condiciones de degradación de medio terreo, no se recomienda la reapertura de la vía en este tramo, hasta tanto no estén dadas las condiciones de estabilización del sector por tanto no haya ninguna amenaza por riesgo de remoción en masa para los usuarios de la vía concesionada".

Dicha recomendación fue utilizada por la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, para dar respuesta a una petición elevada por La Petite Source (Parador turístico ubicado en la aproximación al K46+700) quien manifiesta verse afectado por el cierre vial ocasionado por el deslizamiento ocurrido el 22 de junio de 2018, audiendo La Concesionaria que, debido a este escrito la vía permanecerá cerrada hasta que la ANI ordene su reapertura.

Por tanto, una vez la Agencia Nacional de Infraestructura conoció esta comunicación, remitió a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, comunicado ANI No. 2018-705-024267-1 del 02 de agosto de 2018, en la que esta Entidad manifestó lo siguiente:

"(...) No obstante, esta Agencia no comparte esta apreciación y la solicita en el futuro abstenerse de realizar dichas aseveraciones. Lo anterior por cuanto las competencias en materia de disponibilidad de la vía se encuentran definidas en la ley, en términos generales, y en el contrato de concesión del corredor vial Bogotá- Villavicencio, en particular ...

En conclusión, esta Agencia no tiene competencia para ordenar el cierre temporal de la vía ni la obligación contractual de mantener la disponibilidad de la misma y hace un llamado a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, para que se dé estricto cumplimiento de las obligaciones contractuales en materia de disponibilidad del servicio del corredor vial referenciado. (...)"

La Concesionaria vial de los Andes S.A.S, dando cumplimiento al compromiso adquirido en reunión del 11 de julio de 2018, con la comunidad del municipio de Quetame, el Alcalde de Quetame, representante ANI, Interventoría del proyecto y su asesor especialista en geotecnia, remitió el Informe preparado por su especialista asesor denominado "Recomendaciones para la estabilización del

251



deslizamiento ocurrido en el K46+700 de la autopista Bogotá - Villavicencio". Del cual se destaca lo siguiente:

"(...) por la condición crítica del estado de la ladera, la necesidad de realizar obras inmediatas que tienen el propósito de permitir la reapertura al tráfico de la vía en condiciones que ofrezcan un cierto grado de seguridad y a la vez llevar a cabo las obras definitivas que consistirían en esencia en un túnel falso que una los túneles existentes (...)"

Posteriormente la ANI en reunión celebrada el 18 de julio de 2018, solicitó a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. establecer las obras inmediatas que permitan contemplar la posibilidad de habilitar temporalmente en condiciones de seguridad la transitabilidad vehicular por los sitios con problemas de inestabilidad que han afectado de manera permanente la operación de la carretera (K46 +600 y K64+200), en consecuencia, la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. presentó mediante radicado ANI No. 2018-409-076340-2 de 30 de julio de 2018, una descripción de las obras inmediatas que acometerá para habilitar de manera condicional el tránsito vehicular por el sector Km46+700, a saber:

"(...) Deslizamiento K46+700

De acuerdo con lo indicado en el informe del especialista Asesor de Covianes el Doctor Manuel García López, remitido a ustedes con la carta GT-003477 del 17 de julio de 2018, extractamos las actividades inmediatas que realizaremos:

1. Descarga manual de piedras arriba y dentro del derrumbe con inminencia de caída.
2. Instalación de "calzas" en concreto en los sitios donde que se observen quedades entre las piedras, que permitan integrarlas minimizando la posible caída en serie de las mismas, poniendo en condición que afectaría la ladera con posibilidad de nuevos derrumbes que afectarían su estabilidad

Lo anterior se realizará en tiempo estimado de dos (2) meses a partir del 23 de julio, lo cual permitirá reabrir la carretera en forma condicional: i) tránsito por un carril, pues queda pendiente la construcción del muro afectado por el deslizamiento del mes de junio, ii) habrá cierres de la calzada cuando los lluvias intensas se considere que pueda afectarse la seguridad del usuario, activándose el "by pass" que actualmente funciona y, iii) cualquier otra que estime la ANI (...)"

La Interventoría Integral del Proyecto - Consorcio Interconcesiones, radicó en la Entidad "Concepto técnico - Jurídico sobre sitio sector inestable en el K46+600 de la vía concesionada Bogotá Villavicencio - Tramo 5" mediante radicado ANI

257



Con ocasión de los recientes deslizamientos presentados en el K64+200 de la vía Bogotá Villavicencio, la interventoría integral del proyecto - Consorcio Interconcesiones, remitió a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. con copia esta Entidad comunicado ANI No. 2018-409-07560-2 del 17 de julio de 2018 "Concepto técnico del estado del talud en el sector del túnel falso existente en la vía concesionada Bogotá - Villavicencio - Km64+200", donde menciona:

"(...) entendiendo la delicada situación presentada, además del alto riesgo al que pueden verse expuestos los usuarios de la vía, esta interventoría solicita al Concesionario que tome todas las medidas de prevención necesarias y pertinentes a efectos de evitar accidentes y calamidades en la zona que puedan derivarse de dichos deslizamientos, así como también socializar de manera permanente con la comunidad del estado de la vía y su riesgo de transitabilidad..."

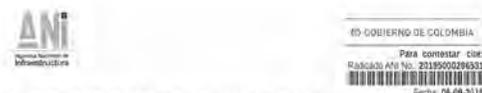
Es necesario que el concesionario, dentro de sus obligaciones contractuales como administrador de la vía concesionada, adelante a la mayor brevedad posible los análisis de mayor rigor que permitan establecer tanto las causas del evento como el modo más eficaz para lograr la estabilidad del talud y, mientras esto se obtiene, adelantar en forma inmediata las acciones tendientes a minimizar el efecto retroactivo en la zona de producción por efecto de la infiltración generada por las precipitaciones y aporte de aguas de escorrentía superficial a lo largo de la ladera (...)"

Posteriormente la ANI en reunión celebrada el 18 de julio de 2018, solicitó a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. establecer las obras inmediatas que permitan contemplar la posibilidad de habilitar temporalmente en condiciones de seguridad la transitabilidad vehicular por los sitios con problemas de inestabilidad que han afectado de manera permanente la operación de la carretera (K46 +600 y K64+200), en consecuencia, la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. presentó mediante radicado ANI No. 2018-409-076340-2 de 30 de julio de 2018, una descripción de las obras inmediatas que acometerá para habilitar de manera condicional el tránsito vehicular por el sector Km64+250, a saber:

"(...) Deslizamiento K64+250

i) Canalización a través de tubería de las aguas que hacen presencia a media ladera hacia la mitad de altura del derrumbe, ii) construcción zanja de coronación y iii) la construcción de un muro en tabilitado en la parte superior del box culvert de la carretera que permita la retención de sedimentos, impidiendo que entren a la caja de la obra de drenaje y se colmate

161



No. 2018-409-084753-2 del 21 de agosto de 2018, donde presenta su concepto sobre este evento y su condición actual, donde en esencia menciona lo siguiente:

"(...) El nivel de riesgo por los antecedentes recientes, es alto, pudiendo ir en detrimento de la integridad física de los usuarios y obviamente causar una vez el cese de operación vial y el fuerte impacto en el ámbito económico.

En mérito de lo hasta aquí expresado, por lo hechos fatales y el estado de degradación del medio terreno, no se recomienda la reapertura de la vía en este tramo, hasta tanto no estén dadas las condiciones de estabilización del sector y por tanto no haya ninguna amenaza por riesgo de remoción en masa para los usuarios.

Es relevante mencionar que el talud afectado por el deslizamiento, antes de la ocurrencia del evento, contaba con obras de protección anticaidas de elementos rocosos, consistentes en mallas ancladas con pernos; obras estas que fueron diseñadas y ejecutadas por el concesionario en el marco de la etapa 13 del Adicional N. 1 al Contrato de Concesión 444 de 1994.

Como seguimiento a la evolución del estado de este talud y en particular sobre las actividades desarrolladas por el concesionario en procura de garantizar la operación segura de los usuarios de la vía por este sector, el personal de la Interventoría viene realizando el respectivo acompañamiento, evidenciando que desde el pasado 23 de julio y hasta el 9 de agosto se realizaron actividades de descarga manual de material del talud y limpieza de cunetas existentes en los túneles falsos. Finalmente los días 13 al 17 de agosto se realizó la limpieza del material producto del descargo que se encontraba sobre la calzada.

La apertura de la vía al tránsito está suspendida al dictamen del especialista de la Concesionaria, quien avale lo efectuado y asegure que la amenaza y nivel de riesgo para usuarios se ha reducido ostensiblemente

En conclusión, las condiciones observadas en esta última visita no modifican en lo sustancial el concepto técnico emitido inicialmente... f. 1"

Sitio Inestable K64+200

260



Anotamos que para este sitio tenemos un despliegue logístico de recursos humanos y de maquinaria que nos permite estar atendiendo la caída permanente de material de derrumbe (desde una altura superior de los 200 metros), especialmente cuando se presenta altas precipitaciones, por lo cual se hace necesario hacer cierres cortos, para hacer la limpieza de la carretera. Estimamos que la duración de estas obras prioritarias será de mes y medio (1.5) meses. Advertimos que mientras dure el invierno la operación de vía está condicionada por posible caída de piedra y flujo lodo, situación que se solucionará de manera definitiva con el estudio del especialista asesor de Covianes y que les será remitido uds. Próximamente"

El 24 de agosto de 2018 se realizó visita técnica al proyecto Bogotá-Villavicencio con el acompañamiento de los especialistas en Geotécnica del Concesionario e interventoría, con el objeto de verificar las condiciones de estabilidad del talud del 64+200, sitio que ha generado deslizamientos de material de manera continua en los últimos meses y que fue intervenido con obras prioritarias (construcción de zanja de coronación, construcción de muro en tabilitado, llenado de grietas en la corona del deslizamiento, entre otras) por parte del Concesionario. Adicionalmente se visitó la corona del deslizamiento del talud, evidenciándose un sinnúmero de grietas de gran tamaño y hundimientos de la masa terrea, los especialistas manifestaron que debido al aumento desbordado de las precipitaciones se reactivó el movimiento del coluvión, el cual es complicado técnicamente detener, pero como medida de mitigación para que no aumente la problemática de manera retrograsiva, recomendaron utilizar una retroexcavadora en la parte alta de la corona del deslizamiento y en la grieta más alta empezar a generar de arriba hacia abajo, unas terrazas y bermas para conformar la gran masa de material que se está transportando y así disminuir el riesgo de deslizamiento en dicho punto.

El día 26 de agosto de 2018 se presentó en la carretera Bogotá-Villavicencio una emergencia, ocasionada por el aumento desbordado de las precipitaciones desde las 6:00 pm y que se extendieron hasta las 5:00 am del día lunes 27 de agosto de 2018. Producto de esta emergencia se generaron 25 sitios con deslizamiento de material terreo, roca y lodos de la parte alta de los taludes, con un volumen aproximado de 30.000 metros cúbicos de material para recoger y trasladar a los sitios de disposición autorizados por la Autoridad Ambiental, como son el Tablon (Km 34+100) y Pipiral (Km 71+000). Dichos deslizamientos generaron el cierre total de la carretera desde el domingo 26 de 2018 en horas de la noche.

162



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

Por todo lo anterior, es preciso indicar que estamos viviendo una emergencia en la vía Bogotá-Villavicencio producto de las desbordadas precipitaciones de los últimos meses. Para lo cual el concesionario en cumplimiento a sus obligaciones contractuales está adelantando de manera permanente el cargue de material que obstruye el flujo vehicular, adelantando obras prioritarias y de emergencia de ser necesario, lo anterior con el propósito de garantizar la transitabilidad y seguridad de los usuarios en la vía concesionada.

9. Sirvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de vía Bogotá - Villavicencio en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos o perjuicios? Allegar soportes.

Respuesta: A la fecha, la Entidad no cuenta con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de vía Bogotá - Villavicencio en el corrido del año 2018.

10. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "Km 82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?

Respuesta: Actualmente para la circulación por el túnel Misael Pastrana Borrero (Buenavista) y por el túnel Bijagual de la carretera Bogotá - Villavicencio rige una restricción que obliga a las motocicletas y vehículos de carga a tomar la vía antigua Bogotá Villavicencio, para los cual precisamos lo siguiente:

- 1. Es necesario señalar que frente a este aspecto, las razones técnicas por las cuales se restringe el paso de motocicletas y vehículos de carga por el túnel de Buenavista se encuentran explícitas en el manual de operación y recomendaciones de seguridad (capítulo 3), documento que nos permitimos adjuntar con esta comunicación, así fue trabajado por los Especialistas teniendo en cuenta las restricciones del área del túnel, pues el túnel existente construido por el INVIAS corresponde a un sentido del flujo vehicular del proyecto inicial, el cual contaba con dos túneles, uno en cada sentido vehicular. En buena medida están dadas por la seguridad del túnel teniendo en cuenta que no tiene un sistema eficiente de ventilación para el caso de incendios.

Avenida Calle 26 Nro. 59-61 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 39-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co, Tel: 830125996-9, Código Postal ANI 110211
Página 18 de 50

263



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018



Registro fotográfico valla informativa localizada en el Km 72+100, sentido Bogotá-Villavicencio



Registro fotográfico valla informativa localizada en el Km 85+500, sentido Villavicencio-Bogotá

Por lo comunicado anteriormente, el acto administrativo por el cual se establecen normas de seguridad y tráfico vehicular en los túneles Bijagual y Misael Pastrana Borrero -Buenavista- de la carretera Bogotá - Villavicencio, restringiendo el tránsito de motocicletas y vehículos de carga, es expedido por el Ministerio de Transporte en desarrollo del artículo 5 de la Ley 105 de 1993.

11. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? remita informe.

Respuesta: A la fecha no se tiene conocimiento de que se haya realizado estudios sísmológicos en la carretera Bogotá Villavicencio.

12. ¿Cuál es el estado del proyecto del tramo 1 de la vía Bogotá

Avenida Calle 26 Nro. 59-61 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 39-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co, Tel: 830125996-9, Código Postal ANI 110211
Página 20 de 50

265



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

- 2. Por otra parte, en desarrollo del artículo 5 de la Ley 105 de 1993, el Ministerio de Transporte, expide la resolución No. 002791 del 7 de Octubre de 2004 (Por la cual se establecen normas de seguridad y tráfico vehicular en los túneles Bijagual y Misael Pastrana Borrero -Buenavista- de la carretera Bogotá - Villavicencio), según su considerando No. 3, en el cual establece que "(...) corresponde al Ministerio de Transporte ejecutar las políticas y proyectos relacionados con la infraestructura vial a cargo de la Nación en cuanto a lo que se refiere a las carreteras y su operación (...)", Procedió a restringir la circulación de vehículos en los túneles, señalando que; "(...) Queda prohibida la circulación dentro de los túneles de los vehículos que transporten cargas extrapesadas, y/o extradimensionales, materiales explosivos, disolventes, combustibles, aceites, grasas, pinturas, llantas, arena, ascombro y cascarrilla de arroz. Adicionalmente queda prohibido el tránsito por los túneles de peatones, motocicletas, bicicletas, vehículos de tracción animal, vehículos en labores de aprendizaje de conducción (...)", Ver resolución anexa a la presente comunicación.
- 3. Las motocicletas y vehículos de carga que no pueden acceder al túnel Misael Pastrana Borrero (Buenavista) deben transitar por la vía antigua a Villavicencio por el lugar denominado el Mirador, este recorrido inicia en el sector conocido como Pipiral (Km 72+100 de la vía Bogotá Villavicencio) y se extiende hasta Villavicencio (Glorieta La Grama) con un recorrido total de 13,7 Km de vía rural a cargo del Instituto Nacional de Vías INVIAS y 4,3 Km de vía urbana a cargo del Municipio de Villavicencio, este recorrido de 18 Km tiene un tiempo aproximado para vehículos de carga de 50 minutos. Ver sector dentro del círculo en esquema vía Bogotá - Villavicencio.



Esquema vía Bogotá - Villavicencio

- 4. Existe señalización informativa la cual restringe el paso por el túnel Misael Pastrana Borrero (Buenavista) localizada en el sentido Bogotá-Villavicencio en el Km 72+100 y en el sentido Villavicencio-Bogotá en el Km 85+500, a continuación, anexamos el registro fotográfico:

Avenida Calle 26 Nro. 59-61 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 39-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co, Tel: 830125996-9, Código Postal ANI 110211
Página 18 de 50

261



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

Villavicencio (Hasta Cáqueza)? ¿Qué tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?

Respuesta: Con relación al sector Bogotá - El Tablón nos permitimos informar lo manifestado por el área de Estructuración de esta Entidad, a través del memorando interno con radicado ANI No. 2018-200-010204-3 del 06 de julio de 2018, de la siguiente manera:

(...)
"el proyecto Bogotá - Villavicencio Sector 1 (Bogotá - El Tablón) fue estructurado por la Entidad como parte de la estructuración integral del Grupo 3 Centro Oriente que se adelantó a través de Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo - FONADE en el año 2013 y cuenta con estudios y diseños a nivel de Factibilidad los cuales reposan en el archivo de la Entidad.

El proyecto estructurado contempla la construcción de la segunda calzada como par vial entre Bogotá y el Tablón con una velocidad de diseño de 80 km/h y la operación y mantenimiento del sector con la siguiente duración y valor estimado del proyecto:

Duración del Proyecto	25 años
Etapa Preoperativa (Pre-construcción y construcción)	6 años
Etapa de operación y mantenimiento	19 años
Valor estimado de construcción (CAPEX)	1.797.799.671.695
Valor estimado operación y mantenimiento (OPEX)	265.963.460.203
Valor estimado proyecto	2.063.763.131.898

*Cifras en pesos de diciembre 2013

13. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Porque no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?

Respuesta: A continuación, se presenta un informe para cada estación de peaje respecto a las bañías que contiene y su funcionamiento.

Avenida Calle 26 Nro. 59-61 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 39-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co, Tel: 830125996-9, Código Postal ANI 110211
Página 23 de 50

260



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000226531
Fecha: 06-09-2018

PEAJE BOQUERON I

La estación de peaje El Boquerón, está localizada en el K4+100 sector Portal Bogotá - El Antiojo, opera con 6 bahías de cobro y equipo electrónico para conteo e identificación de vehículos, generalmente en esta estación funcionan 2 bahías de cobro durante la semana y los fines de semana desde el día viernes se incrementa a cuatro en el sentido Bogotá Villavicencio. La planta de personal está conformada por un jefe de peaje por turno, una Supervisora, entre dos y cuatro Recolectores según el caso y dos Vigilantes quienes laboran en turnos de 12 horas.

PEAJE BOQUERON II

De conformidad con la Resolución No. 8 del 9 de enero de 2004, el Ministerio de Transporte autorizó al INCO para establecer un punto de control denominado El Boquerón II, con cobro de la tasa de peaje en ambos sentidos de circulación, localizado en el la bifurcación El Antiojo con la vía antigua de la vía Bogotá - Villavicencio a la altura del K9+200. Inicialmente se pagaba un alquiler por las casetas de cobro, pero finalmente se optó por la construcción de las casetas la cual se terminaron en enero de 2006. Actualmente al ser una calzada bidireccional con un carril por cada sentido, opera con una caseta; y en cuanto a los recursos humanos, dispone de una recolectora por turnos y dos vigilantes por turno.

PEAJE NARANJAL

De acuerdo con la resolución 1226 del 4 de mayo de 2015, el peaje Puente Quetame es reubicado en el sector de Naranjal, hace parte de las obras de la doble calzada Bogotá Villavicencio. La estación de peaje Naranjal, está localizada en el K50+100, entró en funcionamiento en dos fases, la primera, en sentido Villavicencio-Bogotá el día 15 de mayo de 2015 y la segunda fase en sentido Bogotá-Villavicencio el día 1 de junio de 2015. Está compuesta por 14 islas para el cobro de peaje y equipos electrónicos para conteo e identificación de vehículos. En la actualidad están en operación 10 de las islas, 5 en cada sentido. En este sitio en particular se tienen más islas de lo exigido, debido al área que se tiene disponible en este sector.

PEAJE PIPIRAL

La estación de peaje de Pipiral está ubicada en el K71+850 sector Caño Seco - Villavicencio, consta de 6 bahías de cobro y equipo electrónico para conteo e identificación de vehículos, con un personal similar a las estaciones anteriores; generalmente en esta estación funcionan 2 bahías de cobro durante la semana

Avenida Calle 26 No. 59-61 Torre 8 y/o Calle 24A No. 59-62 Torre 4 Piso 2
B.O. #848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co - No. 83012399-9 - Código Postal ANI 110221
Página 27 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
RADIOCAL ANI No. 2018000226531
Fecha: 06-08-2018

Vigilancia de las instalaciones
Comunicaciones con el Centro de Control Operacional

Servicios de Atención a los Usuarios:

- Remoción de vehículos averiados
- Remoción de víctimas de accidentes
- Servicios sanitarios
- Primeros auxilios a personas
- Primeros auxilios a vehículos
- Servicios de suministros de bienes para operación de vehículos
- Servicios de venta de alimentos
- Servicios de telefonía convencional.

15. Discrimina la composición del precio del peaje y explique su destino.

Respuesta: Se adjunta copia del comunicado ANI No. 2017-409-120498-2 del 10 de noviembre de 2017, radicado por la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. donde se informó las tarifas que se cobrarán en las estaciones de peaje Pipiral, Naranjal (anteriormente Puente Quetame), Boquerón y Boquerón II a partir del 16 de Noviembre de 2017, de conformidad con el parágrafo segundo de la cláusula quinta del Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, que regula el incremento de las tarifas anualmente, en este documento se discrimina la composición del precio de los peajes para cada categoría vehicular, el costo se compone de la tarifa contractual (es decir la tarifa que se pactó cuando se suscribió el contrato de Concesión y/o su Adicional, actualizada anualmente al 16 de noviembre con el IPC, más un valor de \$200 pesos de seguridad vial.

El Contrato de Concesión No. 444 de 1994, suscrito en su momento (año 1994), era un Contrato de Concesión de **Primera Generación**, remunerado bajo el sistema de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG). Posteriormente con la suscripción del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010, el Contrato de Concesión migró a **Tercera Generación**, es decir, paso a un sistema de ingreso denominado Ingreso Real. Dicho Ingreso Real, el cual está regulado en la Cláusula Quinta del Adicional No. 1, es remunerado al Concesionario por dos fuentes: (i) Vigencias Futuras y, (ii) Recaudo de Peajes.

Avenida Calle 26 No. 59-61 Torre 8 y/o Calle 24A No. 59-62 Torre 4 Piso 2
B.O. #848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co - No. 83012399-9 - Código Postal ANI 110221
Página 28 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 2018000226531
Fecha: 06-08-2018

y los fines de semana desde el día viernes se incrementa a cuatro en el sentido Bogotá Villavicencio.

Se tienen en funcionamiento todos los puntos de peaje durante toda la semana, a diferencia de Naranjal debido a la cantidad de usuarios en este punto aún no ha requerido utilizar las 14 bahías hasta el momento.

14. ¿El pago del peaje que beneficios le otorga al usuario?

Respuesta: De acuerdo con el "Reglamento para la Operación de la Carretera Santafé de Bogotá - Caqueza - Villavicencio", anexo al Contrato de Concesión 444 de 1994, la Concesionaria presenta anualmente la Póliza de Vehículos Peajados para los tramos 2, 3, 4 y 6 de la carretera Bogotá - Villavicencio, donde se mencionan los amparos que cubre el pago del peaje por los usuarios.

" (...) Con sujeción a las condiciones de la presente póliza., asegura durante la vigencia de la misma, Las pérdidas totales o parciales por daños a todos los vehículos automotores terrestres que transiten por sus propios medios, al que tendrán derecho por el pago de peaje quienes durante la actividad de tránsito (incluya circulación y detención) en los tramos 2,3,4 y 6 de la carretera Bogotá - Villavicencio, sean afectados por algunos de los siguientes eventos:
Actos de grupos subversivos y/o terrorismo, derrumbes, caídas de piedras y rocas, caídas o daños de puentes y túneles, caídas de talud, daño súbito de la carretera, avalanchas, aluviones. "Adicionalmente el seguro otorga cobertura para aquellos casos en los cuales las piedras o rocas que se encuentran en la carretera, previo al paso del vehículo. (...) "

En el Reglamento para la Operación de la Carretera Bogotá D.C. - Caqueza - Villavicencio", se establecen los principios básicos para la operación, tales como: continuidad, regularidad, calidad del servicio, tecnología de avanzada, cobertura y seguridad vial.

En el mencionado reglamento se indican los servicios que debe prestar el Concesionario, los cuales se clasifican como servicios propios de la Concesión y como servicios de atención a los usuarios. A continuación, se mencionan los servicios:

- Servicios Propios:**
 - Mantenimiento de la vía
 - Operación y seguimiento del tránsito
 - Control del peso de vehículos de carga
 - Operación de los puestos de cobro de peaje

Avenida Calle 26 No. 59-61 Torre 8 y/o Calle 24A No. 59-62 Torre 4 Piso 2
B.O. #848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co - No. 83012399-9 - Código Postal ANI 110221
Página 29 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
RADIOCAL ANI No. 2018000226531
Fecha: 06-08-2018

Así las cosas, los ingresos por concepto del recaudo de las tres estaciones de peaje (Pipiral, Naranjal, Boquerón y Boquerón II) ingresan mensualmente al Modelo Financiero del Proyecto (Anexo 18 del Adicional No. 1 de 2010) para remunerar al Concesionario las obras y la operación y mantenimiento de todo el proyecto concesionado.

16. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Respuesta: A continuación, se relacionan todos los ingresos por peajes, año a año, en pesos corrientes:

Año	Total Recaudo Peajes por año Contrato Básico No. 444 de 1994	Año	Total Recaudo Peajes por año Adicional No. 1 de 2010
1999	\$22.189.478.800	2009	\$135.860.881.500
2000	\$28.842.548.200	2010	\$137.399.929.200
2001	\$33.183.583.300	2011	\$168.170.532.500
2002	\$36.889.043.300	2012	\$199.238.945.800
2003	\$47.330.773.200	2013	\$220.714.298.500
2004	\$59.287.744.100	2014	\$215.265.941.300
2005	\$70.471.630.900	2015	\$230.287.389.100
2006	\$83.383.187.600	2016	\$215.262.566.000
2007	\$93.758.785.300	2017	\$222.182.986.800
2008	\$109.839.817.900	2018	\$126.189.509.400
Total	\$584.922.143.600	Total	\$1.870.542.878.500

Total recaudo de Peajes Contrato Básico y Adicional No. 1 de 2010 \$2.455.465.022.100

17. ¿Cada cuánto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá Villavicencio y bajo qué criterios se han realizado estas alzamos desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año

Respuesta: Para dar respuesta a esta pregunta debemos tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Que el día 02 de agosto de 1994, fue suscrita entre el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Sociedad Concesionaria Vial de los Andes S.A., el Contrato de Concesión 444 de 1994, con el objeto de: "ejecutar por el sistema de concesión los estudios, diseños definitivos, las obras de rehabilitación, de construcción y la

Avenida Calle 26 No. 59-61 Torre 8 y/o Calle 24A No. 59-62 Torre 4 Piso 2
B.O. #848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co - No. 83012399-9 - Código Postal ANI 110221
Página 30 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite: RADICADO ANI No. 2018500296531

Fecha: 06-09-2013

operación y mantenimiento del sector Santa Fé de Bogotá- Cáqueza Km 55+000 y el mantenimiento y operación del sector Km 55+000 - Villavicencio.

2. Que mediante Resolución 003187 del 1 de septiembre de 2003, el INVIAS cedió y subrogó al Instituto Nacional de Concesiones (INCO), el Contrato de Concesión 444 de 1994, junto con sus modificaciones de conformidad con las disposiciones establecidas sobre el particular en los Decretos 1800 y 2056 de 2003.

3. Que mediante el Decreto 4165 del 03 de noviembre de 2011 se modificó la naturaleza jurídica del INCO de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, denominándose Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), adscrita al Ministerio de Transporte.

Así las cosas, la Agencia Nacional de Infraestructura en el año 2011 únicamente dio continuidad al seguimiento y control de un proyecto en ejecución desde el año 1994. En lo que refiere al tema tarifario de las tres estaciones de recaudo (Boquerón, Quetame hoy Naranjal y Pipiral) únicamente ha realizado el seguimiento al incremento de dichas tarifas, lo cual fue regulado en el Adicional No. 1 de 2010. Clausula Quinta, parágrafo segundo, el cual menciona lo siguiente:

"PARAGRAFO SEGUNDO: AJUSTE DE TARIFAS. Se modifica el Parágrafo Segundo de la Clausula Cuarta de EL CONTRATO, en el sentido de que el ajuste del valor de las tarifas de peaje, lo efectuará EL CONCESIONARIO, en forma automática el diez y seis (16) de noviembre de cada año para todos los peajes, esto es Pipiral, Puente Quetame, Boquerón y Boquerón II, hasta que ocurra lo primero entre la Fecha Anticipada de Terminación o la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato, a partir del 2010, de acuerdo con la siguiente metodología: Las tarifas de peaje se actualizarán cada año a partir del 16 de noviembre de 2010 teniendo como base de las tarifas contractuales de que trata la Clausula Quinta de EL CONTRATO utilizando la variación porcentual entre el índice de precios al consumidor (IPC) del mes de abril de 1994, certificado por el DANE y el índice de precios al consumidor (IPC) del mes de octubre del año en el cual se realiza el reajuste, certificado por el DANE.

Adjunto se envían los comunicados (Entre los años 2011 al 2017) en los cuales la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, presenta el ajuste de las tarifas de peaje que se cobrarán en los peajes de El Pipiral, Puente Quetame, Boquerón y



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite: RADICADO ANI No. 2018500296531

Fecha: 06-09-2013

Table with 3 columns for years 2002, 2003, and 2004. Rows I-VII showing numerical data.

Table with 3 columns for years 2005, 2006, and 2007. Rows I-VII showing numerical data.

Table with 3 columns for years 2008, 2009, and 2010. Rows I-VII showing numerical data.



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite: RADICADO ANI No. 2018500296531

Fecha: 06-09-2013

Boquerón II, a partir del 16 de noviembre de cada año, conforme a lo regulado en el Adicional No. 1 de 2010. Clausula Quinta, parágrafo segundo.

18. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá - Villavicencio, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.

Respuesta: Referente a los incrementos de los peajes, se debe tener en cuenta el parágrafo Segundo de la Clausula Quinta del Adicional No. 1 de 2010 al contrato de Concesión No. 444 de 1994, el cual establece lo siguiente: (...) Se modifica el Parágrafo Segundo de la Clausula Cuarta de EL CONTRATO, en el sentido de que el ajuste del valor de las tarifas de peaje, lo efectuará EL CONCESIONARIO, en forma automática el diez y seis (16) de noviembre de cada año para todos los peajes, esto es Pipiral, Puente Quetame, Boquerón y Boquerón II, hasta que ocurra lo primero entre la fecha Anticipada de Terminación o la Fecha Efectiva de terminación del Contrato, a partir del 2010, de acuerdo con la siguiente metodología: Las tarifas de peaje se actualizarán cada año a partir del 16 de noviembre de 2010 teniendo como base las tarifas contractuales de que trata la Clausula Quinta de EL CONTRATO utilizando la variación porcentual entre el índice de precios al consumidor (IPC) del mes de abril de 1994, certificado por el DANE y el índice de precios al consumidor (IPC) del mes de octubre del año en el cual se realiza el reajuste certificado por el DANE.

La siguiente es la evolución de las tarifas del contrato de Concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 de enero de 2010:

Table with 3 columns for years 1999, 2000, and 2001. Rows I-VII showing numerical data.



GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite: RADICADO ANI No. 2018500296531

Fecha: 06-09-2013

Table with 3 columns for years 2011, 2012, and 2013. Rows I-VII showing numerical data.

Table with 3 columns for years 2011, 2012, and 2013. Rows I-VII showing numerical data.

Table with 3 columns for years 2014, 2015, and 2016. Rows I-VII showing numerical data.

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029831
Fecha: 06-09-2018

VI	46.800	42.100	52.400	48.300	43.500	54.300	51.200	46.000	57.300
VII	56.100	46.800	67.800	58.000	44.300	70.300	61.400	51.200	74.200

	2017		2018	
I	10.900	9.300	15.300	11.500
II	32.700	24.500	30.500	34.200
III	16.300	18.500	20.700	17.200
IV	43.600	36.500	36.500	45.500
V	49.000	47.500	39.800	51.200
VI	54.500	49.000	61.000	56.900
VII	65.400	54.500	79.000	68.200

19. En el acta No. 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 6°, se ordena la creación del fondo para mejoramiento e implantación de nuevas tecnologías, mediante una cuenta especial en el fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuanto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En que se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.

Respuesta: A continuación, nos permitimos relacionar las siguientes cláusulas relacionados con el Acta No. 46 del 04 de octubre de 2004 en la cual se establece:

- El Acta No. 46 del 4 de octubre de 2004 cláusula sexta, parágrafo primero, establece que el concesionario debía crear el Fondo Mejoramiento e Implementación Nuevas Tecnologías con una suma

Av. Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A No. 59-42 Torre 4 Piso 2
 P.O. Box 484860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co Tel. 83012596-9. Código Postal ANI 110221.
 Página 10 de 50

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029831
Fecha: 06-09-2018

Saldo Final	0,00
--------------------	-------------

ENCARGO NUEVAS TECNOLOGIAS 2013 A 2018 No. 1001210002041			
DETALLE	SALIDAS	ENTRADAS	SALDO
Saldo Inicial			0,00
Aportes		4.929.933.111,10	4.929.933.111,10
Retiros	3.232.996.907,72		1.696.936.203,38
Rendimientos +		236.936.414,92	1.933.872.618,30
Rendimientos -	22.522.259,06		1.911.350.359,24
GMF Retiros	1.016.768,61		1.910.333.590,63
Saldo Final			1.910.333.590,63

20. ¿Cuánto le ha pagado ANI a COVIANDES por concepto de emergencias? ¿en qué fecha y por qué concepto se han reconocido y realizado los pagos? Favor enviar informe detallado.

Respuesta: A la fecha la Agencia Nacional de Infraestructura no ha realizado pagos al Concesionario Coviandes por concepto de emergencias.

21. ¿Se está cumpliendo con la implementación de los planes de manejo ambiental de acuerdo con las licencias ambientales otorgadas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial? Anexar soportes, licencias ambientales, rendir informe de cumplimiento, Plan de Manejo Ambiental y sus alcances.

Respuesta: El proyecto Bogotá - Villavicencio cuenta con el Plan de Manejo Ambiental contenido en la Licencia Ambiental otorgada por el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - MAVDT (hoy Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA), mediante Resolución 081 del 18 de enero de 2010.

El cumplimiento a la implementación de las medidas de manejo ambiental establecida en la Licencia Ambiental, se verifican mediante los informes de seguimiento HSE que realiza la Interventoría en conjunto con la ANI, así como la ejecución de visitas de campo y la realización de comités ambientales con el Concesionario.

Igualmente, la Interventoría reporta a la ANI mediante informes mensuales el seguimiento y cumplimiento de las medidas de manejo ambiental establecidas en la Licencia Ambiental, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales.

Av. Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A No. 59-42 Torre 4 Piso 2
 P.O. Box 484860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co Tel. 83012596-9. Código Postal ANI 110221.
 Página 30 de 60

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029831
Fecha: 06-09-2018

mensual de \$30.000.000 de pesos de agosto de 2004 (\$9.227.589 pesos de junio de 1994), el cual se mantendría hasta el final de la concesión; dicho valor mensual que debe aportar el concesionario se ajusta mensualmente al IPC del mes anterior al pago. Establece también el parágrafo en mención, que de este fondo formarán parte los rendimientos que produzca esa misma cuenta.

- El Acta No. 46 de 2004, cláusula séptima, parágrafo segundo establece que, para cubrir los costos del Asesor Internacional, el concesionario debe aportar al Fondo Mejoramiento e Implementación Nuevas Tecnologías en octubre de cada año, la suma de \$75.653.100 de pesos de agosto de 2004 (\$23.269.857 pesos de junio de 1994), ajustada con el IPC del mes inmediatamente anterior al pago.
- Acta No. 46 de 2004, cláusula octava, establece que el concesionario se comprometía a ejecutar y financiar hasta la suma de \$2.912.000.000 de pesos corrientes de agosto de 2004 (\$895.691.298 pesos de junio de 1994), para ser invertidos en un plazo máximo de un año contado a partir de octubre de 2004, en obras para el mejoramiento y la optimización de los túneles Bijagal y Buenavista y que en caso que no se utilizara la totalidad de los recursos, el concesionario debía informar al INCCO y trasladarlos al Fondo Mejoramiento e Implementación Nuevas Tecnologías.
- Acta No. 46 de 2004, cláusula novena, establece que el concesionario se comprometía a ejecutar y financiar hasta la suma de \$3.100.000.000 de pesos corrientes de agosto de 2004 (\$953.517.522 pesos de junio de 1994), para ser invertidos en un plazo máximo de un año contado a partir de octubre de 2004, en Obras Complementarias de la vía en superficie y que en caso que no se utilizara la totalidad de los recursos, el concesionario debía informar al INCO y trasladarlos al Fondo Mejoramiento e Implementación Nuevas Tecnologías.

Los siguientes son los movimientos que ha tenido el Fondo desde su apertura:

ENCARGO NUEVAS TECNOLOGIAS 2004 A 2013 No. 1001210000788			
DETALLE	SALIDAS	ENTRADAS	SALDO
Saldo Inicial			0,00
Aportes		7.049.326.844,35	7.049.326.844,35
Retiros	7.352.219.148,03		-302.892.303,68
Rendimientos +		313.296.121,01	10.403.817,33
Rendimientos -	7.797.863,97		2.603.953,46
GMF Retiros	2.603.953,46		0,00

Av. Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A No. 59-42 Torre 4 Piso 2
 P.O. Box 484860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co Tel. 83012596-9. Código Postal ANI 110221.
 Página 21 de 50

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029831
Fecha: 06-09-2018

Finalmente, la Concesionaria Vial de los Andes - COVIANDES con la periodicidad establecida en la Licencia Ambiental del proyecto presenta a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA los Informes de Cumplimiento Ambiental - ICA, en los cuales reporta el avance de cumplimiento de las fichas del Plan de Manejo Ambiental. Es preciso señalar que la ANI y la Interventoría también realizan la verificación y seguimiento a esta obligación.

A continuación, se remite el estado actual de cumplimiento de cada una de las fichas aprobadas en el plan de manejo ambiental de la licencia ambiental otorgada mediante Resolución 081 de 2010:

Descripción de las fichas del PMA	Estado Actual	Soportes	Observaciones	
Ficha 1B Remoción de cobertura vegetal	Áreas intervenidas	Por Licencia son 44.11a y hasta el momento van 33.35ha, para un 76%	Se cumplen semestralmente en los ICAS (Ver ficha 1B Anexo 10.4.1 ICA %; Actas de donación-Ficha 1B, Anexo 10.4.1 ICA %).	Actualmente la única remoción que se está realizando es debido a la contingencia del Puente Chirajara y Movilidad local de Guayabeta.
	Inventario forestal	Por Licencia son 17.715 individuos y hasta el momento van 13.163 individuos, para un 74.3%.		
	Especies intervenidas	Revisar Fichas de Tala		
	Volumen de escombros vegetal producido	Por Licencia son 2.334,41 m ³ y hasta el momento van 1.793.773 m ³ , para un 77%.		
Ficha 2B Protección de vegetación	Disposición del volumen generado	Se dona dependiendo los requerimientos por parte de la comunidad y lo restante se reincorpora.	Se cumplen semestralmente en los ICAS, informes de seguimiento HSE y mensualmente en los informes ANI.	Actualmente la única protección que está activa es debido a la contingencia del Puente Chirajara y movilidad local de Guayabeta. Se realiza seguimiento en el informe HSE de la Interventoría. Se encuentran desarrollándose
	Registro de actividades para mitigación de afectación a la vegetación alejadas en zonas intervenidas	Abierta por contingencia Chirajara y obras de movilidad local Guayabeta.		
Áreas empalizadas	Abierta. Por Licencia, el área de	Se cumplen semestralmente		

Av. Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 24A No. 59-42 Torre 4 Piso 2
 P.O. Box 484860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co Tel. 83012596-9. Código Postal ANI 110221.
 Página 33 de 50

ANI
Agencia Nacional de Infraestructura

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
RADICADO ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

Recubrimiento Vegetal	Calidad visual (paisajismo) de las zonas empedradas	recubrimiento para Zedmes es de 76.910m ² y el número de individuos es de 3.369, más las áreas que se generen en las diferentes obras. Hasta el momento van 351.719,67m ² de las cuales 220.192,704m ² corresponde a	en los ICAS y mensualmente en los informes de Interventoría	las empedraciones correspondientes al sector de Movilidad Local de Guayabal y sus senderos
-----------------------	---	---	---	--

22. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sirvase rendir informe.

Respuesta: La Sociedad Concesionaria Conviandés SAS, en virtud de lo dispuesto en el Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 de 2010, ejecuta actividades propias de operación y mantenimiento, por cuanto no cuenta con una fuente de financiación para la reparación de la infraestructura vial.

23. ¿En qué año se identificaron los puntos críticos en el Km 46+700 y en el Km 64+200?

Respuesta: El punto crítico Km64+200 de la vía Bogotá-Villavicencio, fue identificado el día 12 de mayo de 2018, día en el cual se presentó diferentes flujos de materiales, con pérdida de árboles y cobertura vegetal, ocasionando cierre de vía hasta el día 13 de mayo de 2018. En razón a estos eventos, se originó diversos sitios con inestabilidades, los cuales, durante la vigente temporada invernal, han presentado caídas de materiales, con la correspondiente afectación a la operación normal de la vía. En su momento el Concesionario activó los protocolos de emergencia, y realizó el cargue de los derrumbes presentados. Finalmente se destaca la reactivación del deslizamiento del Km 64+200, y su avance retrogresivo en la ladera.

El carácter retrogresivo del deslizamiento ha afectado la parte media y alta del talud, precipitando permanentemente caída de materiales por el cauce de la quebrada y hacia la vía, donde se encuentra colmatado el box coulvert, originando los continuos cierres registrados en la vía.

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9, Código Postal ANI 110221.

Página 04 de 50

ANI
Agencia Nacional de Infraestructura

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
RADICADO ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

metamórficas de origen sedimentario, las cuales son susceptibles a deformarse y degradarse por efecto continuo del agua, así mismo, los materiales se encuentran altamente meteorizados y fracturados, por lo que no se descarta que continúe presentándose la caída de materiales a la vía, con el consecuente riesgo para los usuarios y la operación de la vía,



K46+600: Deslizamiento de roca, ocurrido el 22 de junio de 2018.

Km46+600: Deslizamiento en la zona entre los túneles falsos.

24. Respecto al derrumbe en el K46 que dejó 4 personas muertas ¿Qué investigación se adelanta por este suceso? ¿Se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Por qué Concepto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sirvase rendir informe detallado.

Respuesta: La entidad no ha sido notificada de ninguna acción judicial en relación con los hechos objeto de la pregunta.

25. El derrumbe el Km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado, ¿cuáles es el estado actual de Km 46? ¿Cuándo ponan en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para preparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

Respuesta: A continuación, se informa cual es el estado actual y puesta en operación del Km46 específicamente el punto Km 46+700:

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9, Código Postal ANI 110221.

Página 35 de 50

ANI
Agencia Nacional de Infraestructura

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
RADICADO ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

Km64+200: Fotografía tomada unos meses atrás, donde se observó buena cobertura vegetal, y estado del talud.

Km64+200: Se observa flujo de materiales de variados tamaños, pérdida de cobertura vegetal.



Km64+200: Cierres repetidos de la calzada, por flujo de materiales.



Km64+200: Bloques de gran tamaño, precipitados por la ladera.

El día 22 de junio de 2018, se produjo deslizamiento en el K46+700, (Zona entre dos túneles falsos) un deslizamiento traslacional de grandes proporciones, donde lamentablemente fallecieron 4 personas. En el talud de altura mayor a 30 m, se presentó caída de material constituido por suelo residual y saprolito grueso, donde el volumen de material deslizado fue cuantificado aproximadamente en 5000 m³. El talud está conformado por rocas

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9, Código Postal ANI 110221.

Página 35 de 50

ANI
Agencia Nacional de Infraestructura

GOBIERNO DE COLOMBIA

Para contestar cite:
RADICADO ANI No. 2018000296531
Fecha: 06-09-2018

El día 22 de junio de 2018 ocurrió un deslizamiento traslacional en el K46+700 de la vía Bogotá - Villavicencio, entre dos túneles falsos ubicados en este sector Como consecuencia del deslizamiento se presentó lamentablemente cuatro víctimas humanas y causó el cierre de la calzada en el sentido Bogotá - Villavicencio.

Una vez presentado el evento, la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, de conformidad con lo regulado en el Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y su Adicional No. 1 de 2010, donde adquirió la obligación contractual de la construcción, operación y mantenimiento de la vía Bogotá - Villavicencio, activo el "bypass" establecido en el Manual de Operación de la carretera aprobado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 004263 del 14 de octubre de 2016, para la operación del túnel Renacer en sentido bidireccional.

El día 25 de junio de 2018, el especialista en geotecnia de la interventoría integral del proyecto - Consorcio Interconcesiones, efectúa visita técnica al sitio, encaminada a observar las condiciones actuales que presenta dicho talud y las zonas aledañas, cuyo resultado se observa en el informe "Sitio inestable K46+700. Condiciones identificadas por la Interventoría", remitido a la Concesionaria Vial de Andes S.A.S por la interventoría integral del proyecto - Consorcio Interconcesiones y copiado a esta Entidad mediante radicado ANI No. 2018-409-064203-2 del 29 de junio de 2018; en el cual el especialista en geotecnia de la interventoría presenta concepto técnico e incluye algunas conclusiones y recomendaciones desde la perspectiva geotécnica para el caso del sector K46+700, enfatizando que la finalidad de este informe se "(...) limita a describir la situación actual de la masa terrosa y su inmediato entorno, establecer unas posibles causas de acuerdo a lo apreciado in-situ, las posibles incidencias en el mediano plazo y a recomendar acciones de mayor análisis y rigar técnico que deben acometer para el establecimiento del tratamiento de estabilización que requiere la ladera y así neutralizar la tendencia progresiva que pueda adquirir más adelante (...)".

Las conclusiones de lo observado por el especialista en geotecnia de la Interventoría para el talud K46+700 consignadas en el informe "Sitio inestable K46+700. Condiciones identificadas por la Interventoría" se relacionan a continuación)

"(...) Consideramos importante resaltar que como resultado de lo observado en el sitio en cometo y del análisis efectuado, se obtuvo lo siguiente:

- Existe una probabilidad alta de que el movimiento avance hacia los costados o flancos derecha e izquierda, hasta los túneles falsos, así como

Avenida Calle 26 Nro. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 Nro. 59-42 Torre 4 Piso 2
PBX: 4848860 - 01 8000 410151 - www.ani.gov.co, Nit. 830125996-9, Código Postal ANI 110221.

Página 37 de 50

ANI **GOBIERNO DE COLOMBIA**

Para contestar cite: Radicado ANI No. 20185000296521 Fecha: 06-09-2018

también con tendencia retrogresiva, pues a simple vista la condición del macizo es la misma

- El nivel de riesgo es alto, teniendo en consideración los antecedentes recientes, pudiendo ir en detrimento de la integridad física de los usuarios;
- No hay compromiso desfavorable de la calzada, en términos de deformaciones, salvo los daños de las estructuras de protección contra el cauce. (...)

Y a continuación recomienda:

"(...) Teniendo en cuenta lo anterior y lo indicado en el informe adjunto, dadas las condiciones de degradación de medio terreo, no se recomienda la reapertura de la vía en este tramo, hasta tanto no estén dadas las condiciones de estabilización del sector por tanto no haya ninguna amenaza por riesgo de remoción en masa para los usuarios de la vía concesionada".

Dicha recomendación fue utilizada por la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, para dar respuesta a una petición elevada por la comunidad, aludiendo La Concesionaria que, debido a esta recomendación la vía permanecerá cerrada hasta que la ANI ordene su reapertura.

Por tanto, una vez la Agencia Nacional de Infraestructura conoció esta comunicación, remitió a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, comunicado ANI No. 2018-705-024267-1 del 02 de agosto de 2018, en la que esta Entidad manifestó lo siguiente:

"(...) No obstante, esta Agencia no comparte esta apreciación y le solicita en el futuro abstenerse de realizar dichas aseveraciones. Lo anterior por cuanto las competencias en materia de disponibilidad de la vía se encuentran definidas en la ley, en términos generales, y en el contrato de concesión del corredor vial Bogotá- Villavicencio, en particular ...

En conclusión, esta Agencia no tiene competencia para ordenar el cierre temporal de la vía ni la obligación contractual de mantener la disponibilidad de la misma y hace un llamado a la Concesionaria Vial De Los Andes SA S., para que se dé estricto cumplimiento de las obligaciones contractuales en materia de disponibilidad del servicio del corredor vial referenciado. (...)"

La Concesionaria vial de los Andes S.A.S, dando cumplimiento al compromiso adquirido en reunión del 11 de julio de 2018, con la comunidad del municipio de Quetame, el Alcalde de Quetame, representante ANI, Interventoría del proyecto y su asesor especialista en geotecnia, remitió el informe preparado por su

Buenos Aires Calle 26 No. 59-53 Torre 4 y/o Calle 2AA No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-P. Código Postal ANI 130221. Página 38 de 50

ANI **GOBIERNO DE COLOMBIA**

Para contestar cite: Radicado ANI No. 20185000296521 Fecha: 06-09-2018

de la vía concesionada Bogotá Villavicencio - Tramo 5" mediante radicado ANI No. 2018-409-084753-2 del 21 de agosto de 2018, donde presenta su concepto sobre esta evento y su condición actual, donde en esencia menciona lo siguiente:

"(...)

El nivel de riesgo por los antecedentes recientes, es Alto, pudiendo ir en detrimento de la integridad física de los usuarios y obviamente causar una vez el cese de operación vial y el fuerte impacto en el ámbito económico.

En mérito de lo hasta aquí expresado, por lo hechos fatales y el estado de degradación del medio terreo, no se recomienda la reapertura de la vía en este tramo, hasta tanto no estén dadas las condiciones de estabilización del sector y por tanto no haya ninguna amenaza por riesgo de remoción en masa para los usuarios.

Es relevante mencionar que el talud afectado por el deslizamiento, antes de la ocurrencia del evento, contaba con obras de protección anticaidas de elementos rocosos, consistentes en mallas ancladas con pernos; obras estas que fueron diseñadas y ejecutadas por el concesionario en el marco de la etapa 13 del Adicional N. 1 al Contrato de Concesión 444 de 1994.

Como seguimiento a la evolución del estado de este talud y en particular sobre las actividades desarrolladas por el concesionario en procura de garantizar la operación segura de los usuarios de la vía por este sector, el personal de la Interventoría viene realizando el respectivo acompañamiento, evidenciando que desde el pasado 23 de julio y hasta el 9 de agosto se realizaron actividades de descarga manual de material del talud y limpieza de cunetas existentes en los túneles falsos. Finalmente los días 15 al 17 de agosto se realizó la limpieza del material producto del descargue que se encontraba sobre la calzada.

La apertura de la vía al tránsito está suspendida al dictamen del especialista de la Concesionaria, quien avale lo efectuado y asegure que la amenaza y nivel de riesgo para usuarios se ha reducido ostensiblemente.

En conclusión, las condiciones observadas en esta última visita no modifican lo sustancial el concepto técnico emitido inicialmente. (...)"

Adicionalmente, es preciso indicar que en los últimos meses y producto del intenso invierno que azota esta zona del País, a lo largo de la vía concesionada

Buenos Aires Calle 26 No. 59-53 Torre 4 y/o Calle 2AA No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-P. Código Postal ANI 130221. Página 40 de 50

ANI **GOBIERNO DE COLOMBIA**

Para contestar cite: Radicado ANI No. 20185000296521 Fecha: 06-09-2018

especialista asesor denominado "Recomendaciones para la estabilización del deslizamiento ocurrido en el K46+700 de la autopista Bogotá - Villavicencio". Del cual se Destaca lo siguiente:

"(...) por la condición crítica del estado de la ladera, la necesidad de realizar obras inmediatas que tienen el propósito de permitir la reapertura del tráfico de la vía en condiciones que ofrezcan un cierto grado de seguridad y a la vez llevar a cabo las obras definitivas que consistirían en esencia en un túnel falso que una los túneles existentes (...)"

Posteriormente la ANI en reunión celebrada el 18 de julio de 2018, solicitó a la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, establecer las obras inmediatas que permitan contemplar la posibilidad de habilitar temporalmente en condiciones de seguridad la transitabilidad vehicular por los sitios con problemas de inestabilidad que han afectado de manera permanente la operación de la carretera (K46 +600 y K64+200), en consecuencia, la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, presentó mediante radicado ANI No. 2018-409-076340-2 de 30 de julio de 2018, una descripción de las obras inmediatas que acometerá para habilitar de manera condicional el tránsito vehicular por el sector Km46+700, a saber:

"1.- Deslizamiento k46+700 De acuerdo con lo indicado en el informe del especialista Asesor de Civiandes el Doctor Manuel García López, remitido a ustedes con la carta GT-003477 del 17 de julio de 2018, extractamos las actividades inmediatas que realizaremos:

3. Descarga manual de piedras arriba y dentro del derrumbe con inminencia de caída.
4. Instalación de "calzas" en concreto en los sitios donde que se observen oquedades entre las piedras, que permitan integrarlas minimizando la posible caída en serie de las mismas, poniendo en condición que afectará la ladera con posibilidad de nuevos derrumbes que afectarían su estabilidad

Lo anterior se realizará en tiempo estimado de dos (2) meses a partir del 23 de julio, lo cual permitirá reabrir la carretera en forma condicionada: i) tránsito por un carril, pues queda pendiente la construcción del muro afectado por el deslizamiento del mes de junio, ii) habrá cierres de la calzada cuando las lluvias intensas se considere que pueda afectarse la seguridad del usuario, activándose el "by pass" que actualmente funciona y, iii) cualquier otra que estime la ANI..."

La Interventoría Integral del Proyecto - Consorcio Interconcesiones, radicó en la Entidad "Concepto técnico - Jurídico sobre sitio sector inestable en el K46+600

Buenos Aires Calle 26 No. 59-53 Torre 4 y/o Calle 2AA No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-P. Código Postal ANI 130221. Página 39 de 50

ANI **GOBIERNO DE COLOMBIA**

Para contestar cite: Radicado ANI No. 20185000296521 Fecha: 06-09-2018

Bogotá-Villavicencio se han presentado emergencias por la desestabilización de algunos taludes, que han ocasionado fatalidades, interrupciones y/o cierres de ella, afectando la debida movilidad vehicular y por ende, la adecuada prestación del servicio de transporte.

Con el fin de proveer una solución estructural de largo plazo a estas emergencias, la Vicepresidencia Ejecutiva ha realizado una primera identificación de aquellos sitios críticos que, con la información disponible a esta fecha, requieren de una pronta intervención para determinar y adoptar las medidas necesarias.

¿Que medidas se han adelantado para preparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados y el desarrollo de proyectos de asociación público privada para otro tipo de infraestructura pública cuando así lo determine expresamente el Gobierno Nacional respecto de Infraestructuras semejantes a las enunciadas en este artículo. Por lo anterior, esta Entidad no tiene dentro de su competencia realizar indemnizaciones a la población que se encuentra afectada por el corredor vial.

26. En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.

Respuesta: ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso?

De acuerdo con el concepto del estudio "Informe integral sobre el colapso del viaducto alrntado Chirajara" presentado por la Interventoría del proyecto, Consorcio Interconcesiones radicado en la Entidad el día 29 de enero de 2013 con No. 2018-409-008829-2, la interventoría y su consultor, Mexicana de Presfuerzo S.A. de C.V. (Mexpresa) concluyeron que: "De acuerdo con el resultado del estudio técnico especializado, la falla de la estructura tiene como principal causa un error de diseño en la losa travesaño". (Se anexa concepto

Buenos Aires Calle 26 No. 59-53 Torre 4 y/o Calle 2AA No. 59-42 Torre 4 Piso 2. PBX: 4848860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-P. Código Postal ANI 130221. Página 41 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029631
Fecha: 06-09-2018

técnico especializado). Informe radicado por el Consorcio Interconcesiones mediante oficio No. 2018-409-025069-2 del 12 de marzo de 2018 (se anexa), en donde manifestó:

"(...) Como resultado de la visita, cuyo informe se anexa al presente comunicado (anexo1), se pudo confirmar, en términos generales que las premisas que fundamentaron las hipótesis y conclusiones planteadas en el informe mencionado son acertadas. Por tanto, nuestras conclusiones finales son las mismas:

- Después de analizar los resultados de un modelo estructural simplificado de la torre (1), se confirma la insuficiencia de la estructura ante las cargas estáticas propias del avance de construcción.
- No hay evidencias que la falla se produzca por cuestiones geotécnicas, de acuerdo al registro fotográfico, en que se aprecia el cabezal de cimentación intacto después del percance.
- Se descarta la presencia de algún evento exógeno como sismo o ráfaga de viento que provocara el colapso.
- El video de la cámara de seguridad que grabó el colapso muestra que la falla inicia en la misma torre, no detectando rompimiento alguno en el tablero y tirantes al iniciar el colapso.
- Hay deficiencia en el diseño de sistema de arriostamiento entre columnas de torre en la sección de cambio de dirección.

La Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, como resultado de la investigación realizada por su firma consultora, Modjesky and Masters, el 25 de abril de 2018 mediante radicado No. 2018-408-041071-2, presenta a esta Entidad el informe final "Investigación del colapso del Puente Atriantado Chirajara" en donde concluyeron sobre el colapso de la pila B que:

- El Puente Chirajara Colapso debido a un error de diseño
- La capacidad suministrada en la parte superior del tabique y en la losa cabezal fue insuficiente para resistir las fuerzas generadas entre los brazos de la torre, las cuales se concentran en esta región
- El diseño supuso incorrectamente que las fuerzas se podían distribuir a lo largo de la altura del tabique
- El uso del tabique en lugar de la losa cabezal para resistir las fuerzas de tensión es bastante inusual para este tipo de torres
- El video, la evidencia física, y las evaluaciones analíticas son todos consistentes y concluyentes

Av. Simón Bolívar 20 Nro. 59-53 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 PISO 2
P.B. 4848882 - CI 8000 410151 - www.ani.gov.co, tel. 6011 25906-9 Código Postal: ANI 110721

287



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029631
Fecha: 06-09-2018

INTERVENTORÍA, entregados al INCO como consta en Acta de Fecha del 21 de marzo de 2009, suscrita por el Subgerente de Gestión Contractual, el Director de la Interventoría y EL CONCESIONARIO."

Sin perjuicio de lo anterior, es necesario precisar que los diseños y sus modificaciones son de responsabilidad del Concesionario de conformidad con lo expresado en la Cláusula Sexta del Adicional No. 1 de enero de 2010, que al respecto señala:

"Cláusula sexta. Obligaciones de las partes. Sin perjuicio de cualquier otra prevista presente adicional, serán obligaciones a cargo de LAS PARTES las siguientes:
(...)

(2) Realizar las obras previstas en el presente Adicional, teniendo en cuenta para el efecto los diseños revisados por la Interventoría, los cuales pueden ser objeto de modificación por parte de EL CONCESIONARIO siempre y cuando no se vean afectadas las especificaciones técnicas inicialmente definidas y el propósito sea optimizar los estudios actuales. EL INCO deberá pronunciarse sobre la modificación dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la solicitud que efectúa EL CONCESIONARIO, no pudiendo negar injustificadamente la propuesta de modificación. EL CONCESIONARIO podrá dar inicio a las obras, si vencido el plazo antes referido, el INCO no se ha pronunciado. En todo caso los diseños son exclusiva responsabilidad del CONCESIONARIO."

¿Se impusieron sanciones?

Sanccionatorio Contra Coviandes

Al respecto, nos permitimos informar que esta Entidad considera que el evento del colapso presentado el día 15 de enero de 2018 en el viaducto atriantado Chirajara, genera un presunto incumplimiento contractual de las cláusulas relacionadas al plazo y cronograma de construcción contractual; al diseño, y a la entrega de las obras de la Etapa 10-Sector 4A, en donde se localiza el viaducto Chirajara y su entrada en operación. Por tal motivo, actualmente la Entidad adelanta el procedimiento sancionatorio previsto en la Ley 1474 de 2011, el cual se comunicó a la Concesionaria mediante radicado ANI 2018-101-011689-1 del 18 de abril de 2018, y recibió con radicado 3574 del 19 de abril

- 1 Cláusulas Cuarta y Séptima del Adicional 1 de 2010.
- 2 Cláusulas Primera, literal (b) de la Cláusula Sexta del Contrato 444 de 1994 y el numeral 2 de la Cláusula Sexta del Adicional 1 de 2010.
- 3 Cláusulas Segunda y Cuarta del Adicional 1 de 2010.

Av. Simón Bolívar 20 Nro. 59-53 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 PISO 2
P.B. 4848882 - CI 8000 410151 - www.ani.gov.co, tel. 6011 25906-9 Código Postal: ANI 110721

289



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029631
Fecha: 06-09-2018

- No se encontró aspecto en la construcción que haya sido determinante en el colapso.
- Movimientos hipotéticos en la cimentación de la magnitud planteada por terceros no habrían resultado en el colapso del puente
(...)"

También en dicho Informe analizan el estado actual de la pila C y las cimentaciones concluyendo lo siguiente:

Condición actual de la pila C

- La Pila C se encuentra en un estado inicial de colapso
- La carga actual en la Pila C es aproximadamente 96% de la carga presente en la pila B al momento del colapso
- La Pila C es efectivamente idéntica a la Pila B, y se puede esperar que colapse a una carga aproximadamente igual a la de la Pila B
- Existe riesgo de que la torre colapse en cualquier momento
- Para minimizar el riesgo, se recomienda una demolición de la Pila C

Condición actual Cimentación

- No se observaron señales de daño o movimiento apreciable en la cimentación
- Gisaico reportó movimientos de la cimentación de acuerdo con datos de topografía. Sin embargo, los inclinómetros y la nueva topografía de RG Ingeniería no indican movimiento entre las mediciones tomadas antes y después del colapso
- Una revisión del diseño de los elementos de la cimentación indicó que es adecuada para las cargas de diseño
- La cimentación es adecuada para ser reutilizada en la reconstrucción de un puente con cargas similares al original
(...)"

De acuerdo al resultado de los estudios independientes realizados por la Interventoría Integral del proyecto - Consorcio Interconcesiones y por La Concesionaria Vial de los Andes S.A.S, la causa del colapso de la pila B del Viaducto Atriantado Chirajara, obedece a un error de diseño.

En consecuencia, De acuerdo con la Cláusula Segunda del Adicional No. 1 de 2010,

"(...) Las obras se ejecutaran, de conformidad con los diseños Fase III elaborados por EL CONCESIONARIO y revisados por el INCO y LA

Av. Simón Bolívar 20 Nro. 59-53 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 PISO 2
P.B. 4848882 - CI 8000 410151 - www.ani.gov.co, tel. 6011 25906-9 Código Postal: ANI 110721

288



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radicado ANI No. 201800029631
Fecha: 06-09-2018

de 2018, escenario en el que debe garantizarse el debido proceso y en donde se harán las respectivas declaraciones a que haya lugar de conformidad con lo que se pruebe en el curso de la actuación.

En caso de que, una vez adelantado el procedimiento con las garantías procesales debidas, se declare el incumplimiento, se impondrán las respectivas multas y se ordenará el pago de los perjuicios.

¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable?

El proceso sancionatorio descrito anteriormente se encuentra en curso, por tal razón no se han realizados pagos por este concepto.

27. Según comunicado de prensa del Ministro de Transporte German Cardona, afirmó que COVIANDES fue sancionado mediante resolución de la ANI, con una multa de casi 10 millones diarios por el incumplimiento de no entregar del puente Chirajara en las fechas establecidas. ¿Se está cumpliendo con los pagos diarios que impone la sanción? ¿Cuánto se ha recaudado por concepto de esta sanción a la fecha se impuso la sanción? Allegar copia de la resolución de sanción y soportes.

Respuesta: Nos permitimos reiterar la respuesta del punto anterior, en la cual manifestamos que actualmente esta Entidad adelanta el procedimiento sancionatorio previsto en la Ley 1474 de 2011, escenario en el que debe garantizarse el debido proceso y en donde se harán las respectivas declaraciones a que haya lugar (entre ellas si resulta aplicable la aplicación de multas y pago de perjuicios), de conformidad con lo que se pruebe en el curso de la actuación.

28. ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá - Villavicencio? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existe sanciones en mora? Rendir Informe detallado de cuantías y años correspondientes

Respuesta: ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá - Villavicencio?

Av. Simón Bolívar 20 Nro. 59-53 Torre 4 y/o Calle 24A Nro. 59-42 Torre 4 PISO 2
P.B. 4848882 - CI 8000 410151 - www.ani.gov.co, tel. 6011 25906-9 Código Postal: ANI 110721

290



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radiografía ANI No. 20180500296531
Fecha: 06-09-2018

Se encuentra en curso un proceso sancionatorio contra la Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. por el incumplimiento contractual que se observa en el sector 4A con ocasión de la construcción y posterior desplome de parte del viaducto Atrirantado Chirajara, lo que conlleva a imposibilitar la terminación de la etapa de construcción de la etapa 4A prevista para el junio de 2018.

¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones?, ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas?, ¿Existe sanciones en mora?

A la fecha no se han impuesto sanciones a los concesionarios del tramo Bogotá - Villavicencio. El proceso sancionatorio que se adelanta contra La Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. se encuentra en curso, por tal razón no hay sanciones vigentes, vencidas o en mora.

29. Respecto a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2018, ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?

Respuesta: El evento del colapso presentado el día 15 de enero de 2018 en el viaducto atrirantado Chirajara, genera un presunto incumplimiento contractual de las cláusulas relacionadas al plazo y cronograma de construcción contractual; al diseño, y a la entrega de las obras de la Etapa 10-Sector 4A, en donde se localiza el viaducto Chirajara y su entrada en operación. Por tal motivo, actualmente la Entidad adelanta el procedimiento sancionatorio previsto en la Ley 1474 de 2011, escenario en el que debe garantizarse el debido proceso y en donde se harán las respectivas declaraciones a que haya lugar, de conformidad con lo que se prueba en el curso de la actuación. A la fecha, el proceso se encuentra en etapa probatoria, por lo que el 30 de julio se practicó la declaración del Representante Legal del Concesionario y resulta relevante señalar que se decretó la práctica de un peritaje solicitado por la aseguradora del Concesionario y cuyo término vence el 19 de septiembre para ser allegado.

30. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?

Respuesta: La Concesionaria Vial de los Andes S.A.S. en el marco de las obligaciones contractuales, adquiridas en Adicional No. 1 de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y de acuerdo a los resultados de las investigaciones del colapso del Viaducto Atrirantado Chirajara, asumirá el costo del nuevo Viaducto Chirajara.

31. Según publicación del 3 de agosto de 2018 en www.ani.gov.co, la

Agencia Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-47 Torre 4 Piso 2
B.O.X. 484860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-8. Código Postal ANI 110221.
Página 48 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radiografía ANI No. 20180500296531
Fecha: 06-09-2018

está regulado en la Cláusula Quinta del Adicional No. 1, es remunerado al Concesionario por dos fuentes: (i) Vigencias Futuras y, (ii) Recauda de Peajes.

Así las cosas, los ingresos por concepto del recaudo de las tres estaciones de peaje (Pipirai, Naranjal, Boquerón I y Boquerón II) ingresan mensualmente al Modelo Financiero del Proyecto (Anexo 18 del Adicional No. 1 de 2010) para remunerar al Concesionario las obras y la operación y mantenimiento de todo el proyecto concesionado.

34. ¿En qué tramos de la vía son invertidos los recursos del peaje Boquerón II?

Respuesta: Como se mencionó en la respuesta a la pregunta anterior (Pregunta No. 33), los ingresos por concepto del recaudo de las tres estaciones de peaje (Pipirai, Naranjal, Boquerón I y Boquerón II) ingresan mensualmente al Modelo Financiero del Proyecto (Anexo 18 del Adicional No. 1 de 2010) para remunerar al Concesionario las obras y la operación y mantenimiento de todo el proyecto concesionado.

35. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?

Respuesta: La competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios a los usuarios de la vía antigua Bogotá desde el sector El Antiojo, se encuentra a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

36. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuáles son los criterios para contemplar estos resultados?

Respuesta: El Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 0008 de 2004 "Por la cual se establece un punto de control con cobro de la tasa de peaje en doble sentidos denominado Boquerón II, en la bifurcación El Antiojo de la vía

Agencia Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-47 Torre 4 Piso 2
B.O.X. 484860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-8. Código Postal ANI 110221.
Página 48 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radiografía ANI No. 20180500296531
Fecha: 06-09-2018

ANI y el INVIAS firmaron un convenio por \$16,000 millones para adelantar el diseño y construcción de todas las obras requeridas para la reparación en el puente la Caridad. Allegar copia del convenio.

Respuesta: Se adjunta convenio interadministrativo VEJ-C-004-2018, entre La Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías-INVIAS, cuyo objeto es aunar esfuerzos para el diseño y construcción de todas las obras necesarias para solucionar la problemática técnica del puente la Caridad localizado en el PR63+800 aproximadamente, del proyecto vial Bogotá - Villavicencio - Contrato de Concesión No. 444 de 1994.

32. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá Villavicencio? Allegar Informe detallado.

Respuesta: Se adjunta Informe detallado de accidentalidad en la vía Bogotá - Villavicencio preparado por la interventoría Integral del Proyecto - Consorcio Interconcesionaria remitiendo (vía correo electrónico). A continuación, se presenta un cuadro resumen de accidentalidad para cada tramo del corredor Bogotá Villavicencio.

TRAMO	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18	ACUMULADO AÑO 2018
TRAMO 2	8	10	8	3	8	6	16	59
TRAMO 3	22	16	15	11	7	20	14	107
TRAMO 4	10	6	6	7	3	10	4	46
TRAMO 5	22	20	25	28	15	21	22	153
TRAMO 6	7	7	10	7	7	11	4	53
TOTAL	69	61	64	56	40	68	50	418

33. ¿Porque se impone el cobro de un peaje Boquerón II considerado que desde que entró en servicio la vía ha sido de mala calidad?

Respuesta: El Contrato 444 de 1994, suscrito en su momento (año 1994), era un contrato de concesión de **primera generación**, remunerado bajo el sistema de Ingreso Mínimo Garantizado (IMG). Posteriormente con la suscripción del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010, el contrato de concesión migró a **tercera generación**, es decir, pasó a Ingreso Real. Dicho Ingreso Real, el cual

Agencia Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-47 Torre 4 Piso 2
B.O.X. 484860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-8. Código Postal ANI 110221.
Página 47 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar cite:
Radiografía ANI No. 20180500296531
Fecha: 06-09-2018

Bogotá - Villavicencio y se dictan otras disposiciones", en uso de sus facultades legales conferidas por el decreto 2053 del 23 de julio de 2003, Resolución:

"(...) **ARTÍCULO PRIMERO:** establecer un punto de control con cobro de la tasa de peaje en ambos sentidos de circulación denominado Boquerón II, localizado en la bifurcación El Antiojo de la vía Bogotá - Villavicencio.

ARTÍCULO SEGUNDO: La tarifa que se cobraran en el mencionado Punto de control a los usuarios de la vía serán las siguientes

CATEGORÍA	TARIFA
I	6,400 \$
II	18,700 \$
III	9,400 \$
IV	24,900 \$
V	27,900 \$
VI	31,000 \$
VII	37,200 \$

Agencia Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 244 No. 59-47 Torre 4 Piso 2
B.O.X. 484860 - 01 8000 410131 - www.ani.gov.co. No. 830125996-8. Código Postal ANI 110221.
Página 49 de 50



GOBIERNO DE COLOMBIA
Para contestar CIG:
Radicado ANI No. 2018000296831
Fecha: 06-09-2018

(...)

De acuerdo con lo ordenado en la Resolución No. D08 de 2004, El Ministerio de Transporte estableció el Punto de control Boquerón II para controlar la elusión vehicular en la carretera Bogotá - Villavicencio y estableció las tarifas, adoptando las mismas tarifas del peaje Boquerón I.

Por todo lo anterior, es claro que mediante acto administrativo el Ministerio de Transporte estableció el punto de control para evitar la elusión de vehículos.

Cordialmente,

JAVIER HUMBERTO FERNÁNDEZ VARGAS
Vicepresidente Ejecutivo (E)

ANEXO: 4 CDV
161 EL CONGRESO DE LA REPUBLICA GRAN TIENDA - 48 EDIFICIO NUEVO ENCONCIADO BOGOTÁ D.C.
Primera Avenida Felipe Carrillo - Aéreo Estéreo Proyecto Vial Bogotá - Villavicencio
Vice: CLARA RIVERA MENDOZA VANDER, JAVIER CARLOS SANCHEZ FORNALLA, JOSÉ WILSON FERNÁNDEZ RUIZUELA, JEFFREY JOHN CARLOS RUIZUELA (INGRESO), LUIS GERARDO VECIANO SANCIAL, MARIA PATRICIA VARGAS WOLFFAV, ISOLANDO CAJEDÓ RINCONI S. SANCHEZ PATRICIA WELLSLANDER MENDOZA
Has Mail Puntos: 2018000296831
Has Buzón: 2018000296831
GADP-F-013

Avenida Calle 26 No. 59-51 Torre 4 y/o Calle 28A No. 59-42 Torre 4 Pta 2
BHX: #48860 - Q: 8000 410121 - www.ani.gov.co TIR: 80125995-0; Correo Postal ANI 110221
Página 50 de 50



Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38747

Numeral 3

Siervo responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado el departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá-Villavicencio en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuenta de dichos perjuicios? Allegar soportes.

Respuesta:

El Instituto Nacional de Vías no tiene conocimiento de los perjuicios ocasionados en virtud de los cierres realizados en la vía Bogotá - Villavicencio, por cuanto la vía se encuentra a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, a través de contrato de Concesión, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018.

Numeral 4

¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?

Respuesta:

Es importante establecer que ninguna norma señala de manera concreta la distancia que debe existir entre peaje y peaje, en tanto que esta tasa, proviene de lo señalado en los artículos 20 y 21 de Ley 105 de 1993, siendo el artículo 21 el que refiere:

"ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. - artículo el por parcialmente modificado 1 de la Ley 797 de 2002. El nuevo texto es el siguiente: Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios

Instituto Nacional de Vías
Carrera 58 No. 26-49 CAN, Bogotá - Colombia
Corredor: 8011 026604
http://www.invias.gov.co



Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38747

Bogotá D. C., 05 de septiembre de 2018

Docente
ANGELA MARÍA GROZCO
Ministra de Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Cl 24 No.25-49 PISO 9 Centro Comercial Gran Estación II
Bogotá

Asunto: Respuesta a Entrada No. 71676 con Fecha 24/09/2018

Respetada Señora Ministra:

En atención a la solicitud de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, enviada a su despacho, mediante la cual envían cuestionario presentado por el Honorable Representante Alejandro Vega Pérez, en temas relacionados con el corredor vial Bogotá - Villavicencio, de manera amable me permito atender los temas que están a esta entidad:

Numeral 1

Siervo dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavicencio. ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 2

¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Instituto Nacional de Vías
Carrera 58 No. 26-49 CAN, Bogotá - Colombia
Corredor: 8011 026604
http://www.invias.gov.co



Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38747

accesoriamente a la utilización de la Infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas escritoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (IAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente, su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;

e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal [...]"

Así mismo la Resolución 228 de 1993, proferida por el Ministerio del Transporte menciona el tipo de estaciones de peaje, la manera como se establecieron las tarifas especiales y las condiciones para acceder a dicha tarifa de peaje.

Por lo demás, ningún acto administrativo señala que las Estaciones de Peaje se deben ubicar o una distancia prudencial de la cabecera municipal, por lo que tanto el Instituto Nacional de Vías, como la Agencia Nacional de Infraestructura, amparados en la Ley 105 de 1993, ubica las Estaciones de Peaje sólo en las vías a cargo de estas entidades, incluidos los pases nacionales.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte a través de Acto Administrativo emite concepto vinculante para la ubicación de Casetas de Peaje, previos estudios técnicos presentados por el interesado (Entidad, municipio, departamento, concesionario).

Instituto Nacional de Vías
Carrera 58 No. 26-49 CAN, Bogotá - Colombia
Corredor: 8011 026604
http://www.invias.gov.co





DG 38747

Para el caso de la ANI, el componente financiero en la estructuración de sus proyectos determina la ubicación y tarifas y demás componentes que conllevan al retorno de los recursos que se invierten en la infraestructura vial.

Número 5

¿El pago del peaje que beneficios le otorga al usuario?

Respuesta:

Como fuente de financiación para el Mejoramiento, Rehabilitación y seguridad vial de la infraestructura vial, la tasa de peaje que se recauda en las estaciones de Peaje se invierte en:

Mejoramiento de la infraestructura vial.

1. Rehabilitando y Mejorando el sector vial donde se encuentra la estación de Peaje, así como las vías de influencia del peaje.
2. Con la intervención que se realiza a las carreteras, se disminuye los tiempos de desplazamiento de un lugar a otro, y, como consecuencia de ello, los costos de operación vehicular.
3. Menor impacto a los vehículos al transitar por vías mejoradas, es decir mayor durabilidad de los elementos que componen los vehículos.
4. Distribución de un viaje más placentero.

Seguridad en Carreteras.

1. Los recursos que se recaudan se destinan para suministrar los elementos y dotación requeridos por las Fuerzas Armadas de la Nación, para prestar seguridad en las carreteras nacionales.

Del mismo modo, es preciso señalar que del presupuesto oficial asignado a la entidad se dispone de importantes recursos para el tema de seguridad vial.

- Señalización vertical y horizontal en vías
- Construcción de defensas y muros en vías
- Construcción de ciclo rutas
- Ubicación de resacas y reductores de velocidad.

Instituto Nacional de Vías
Carretera No. 26-28 CAH, Bogotá - Colombia
Comunicador (01) 7059000
http://www.invias.gov.co



DG 38747

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio y el contrato No. 444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. CAP 26152 del 03 de septiembre de 2016 para que emita la respuesta correspondiente.

Número 8

¿Cada cuánto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá Villavicencio y bajo que criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio y el contrato No. 444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2016 para que emita la respuesta correspondiente.

Número 9

Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá - Villavicencio, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio y el contrato No. 444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, es ella la competente para suministrar esta información.

Número 10

En el Acto N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 8°, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnológicas, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En qué se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.

Instituto Nacional de Vías
Carretera No. 26-28 CAH, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7059000
http://www.invias.gov.co



DG 38747

Número 6

Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.

Respuesta:

Al respecto, se hace necesario precisar que el recaudo de la tasa de peaje que realiza el Instituto Nacional de Vías es distinto al que se realiza por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI en las vías en concesión.

El valor que se recauda por el Concesionario contratado por la ANI, tiene un carácter reservatorio, en tanto que corresponde al valor de retorno de la inversión realizada por el Concesionario en el sector que opera y el cual le fue asignado en virtud del contrato de APP.

El valor que se recauda por el Instituto Nacional de Vías tiene como destino el tesoro nacional, quien, vía presupuesto oficial debidamente aprobado por el Congreso de la República, retorna a la entidad para adelantar el Mejoramiento y Mantenimiento de la infraestructura vial de su competencia.

Téngase presente que la inversión de estos recursos va con destino a las vías donde se encuentra el Peaje y los sectores vitales de influencia del mismo.

En tanto que la operación de las Estaciones de Peaje, de peaje y los Centros de Control Operativo -CCO- se realiza a través de un operador contratado por la entidad, se debe disponer el valor de dicha administración, según lo señalado contractualmente.

Así mismo y para algunos casos, el costo de la Interventoría responsable de la supervisión del contrato de los operadores también proviene de dicho recaudo.

Tanto en el recaudo de la tasa de peaje realizada por la ANI, como el INVIAS, se encuentra estipulado un valor con destino de manera exclusiva para el tema de seguridad de carreteras, del cual ya se habló en el numeral sexto del presente cuestionario.

Número 7

¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Instituto Nacional de Vías
Carretera No. 26-28 CAH, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7059000
http://www.invias.gov.co



DG 38747

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio y el contrato No. 444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2016 para que emita la respuesta correspondiente.

Número 11

En el Acto N° 46 de 2004, COVIANDES se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual y presentar informe por escrito. Anexar nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio y el contrato No. 444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2016 para que emita la respuesta correspondiente.

Número 12

¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y al sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón que falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio y el contrato No. 444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2016 para que emita la respuesta correspondiente.

Número 13

El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/09/2016, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 49? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este

Instituto Nacional de Vías
Carretera No. 26-28 CAH, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7059000
http://www.invias.gov.co





DG 38870

Bogotá D. C., 05 de septiembre de 2018

Doctora AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaria Comisión Primera Constitucional
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Cra. 7 No. 8-68, Oficina 2388
Bogotá



Asunto: Respuesta a Entrada No. 71682

Respetada doctora Amparo Yaneth:

En atención al oficio No. C.P.C.P.3.1 052-18 del 21 de agosto de 2018, dirigido a este despacho, radicado en la entidad con número 71682 del 24 de agosto de 2018, mediante el cual envía cuestionario presentado por los Honorables Representantes Alejandro Vega Pérez, Jaime Rodríguez Contreras, Oscar Sánchez y Andrés David Calle Aguas, sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavicencio, de manera atenta me permito atender los temas que atañen a esta entidad.

Numeral 1

Sirvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
Respuesta:

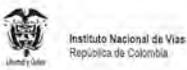
El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó trasladado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 2

¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá - Villavicencio se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó trasladado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Instituto Nacional de Vías
Carretera 88 No. 26-60 CAN, Bogotá - Condecalancas
Consultador: (051) 7066000
http://www.invia.gov.co



DG 38870

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accionalmente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;
b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas estacionarias de incendio de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Impos, vehículos oficiales del DAS, Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que presten funciones de Policía Judicial;
c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;
e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal. [...]

Así mismo la Resolución 228 de 1993, proferida por el Ministerio de Transporte menciona el tipo de estaciones de peaje, la manera como se establecen las tarifas especiales y las condiciones para acceder a dichas tarifas de peaje.

Por lo demás, ningún acto administrativo señala que las Estaciones de Peaje se deban ubicar a una distancia prudencial de la cabecera municipal, por lo que tanto el Instituto Nacional de Vías, como el

Instituto Nacional de Vías
Carretera 88 No. 26-60 CAN, Bogotá - Condecalancas
Consultador: (051) 7066000
http://www.invia.gov.co



DG 38870

al radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 3

Sirvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá-Villavicencio en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar reportes.
Respuesta:

El Instituto Nacional de Vías no tiene conocimiento de los perjuicios ocasionados en virtud de los cierres realizados en la vía Bogotá - Villavicencio, por cuanto la vía se encuentra a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, a través de contrato de Concesión, por lo tanto, se comó trasladado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018.

Numeral 4

¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
Respuesta:

Es importante establecer que ninguna norma señala de manera concreta la distancia que debe existir entre peaje y peaje, en tanto que esta tasa, proviene de lo señalado en los artículos 20 y 21 de Ley 105 de 1993, cuando el artículo 21 el que refiere:

ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. < artículo el por parcialmente modificado > 1 de la Ley 787 de 2002. El nuevo texto es el siguiente: Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Instituto Nacional de Vías
Carretera 88 No. 26-60 CAN, Bogotá - Condecalancas
Consultador: (051) 7066000
http://www.invia.gov.co



DG 38870

Agencia Nacional de Infraestructura, amparados en la Ley 105 de 1993, ubica las Estaciones de Peaje solo en las vías a cargo de estas entidades, incluidos los pasos nacionales.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte a través de Acto Administrativo emite concepto vinculante para la ubicación de Casetas de Peaje, previos estudios técnicos presentados por el interesado (Entidad, municipio, departamento, concesionario).

Para el caso de la ANI, el componente financiero en la estructuración de sus proyectos determina la ubicación y tarifas y demás componentes que conllevan al retorno de los recursos que se invierten en la infraestructura vial.

Numeral 5

¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
Respuesta:

Como fuente de financiación para el Mejoramiento, Rehabilitación y seguridad vial de la infraestructura vial, la tasa de peaje que se recauda en las estaciones de Peaje se invierte en:

Mejoramiento de la infraestructura vial.

- 1. Rehabilitando y Mejorando el sector vial donde se encuentra la estación de Peaje, así como las vías de vialidad del peaje.
2. Con la intervención que se realiza a las carreteras, se disminuye los tiempos de desplazamiento de un lugar a otro, y como consecuencia de ello, los costos de operación vehicular.
3. Menor impacto a los vehículos al transitar por unas vías mejoradas, es decir mejor durabilidad de los elementos que componen los vehículos.
4. Disfrute de un viaje más placentero.

Seguridad en Carreteras.

- 1. Los recursos que se recaudan se destinan para suministrar los elementos y dotación requeridos por las Fuerzas Armadas de la Nación, para prestar seguridad en las carreteras nacionales.

Del mismo modo, es preciso señalar que del presupuesto oficial asignado a la entidad se dispone de importantes recursos para el tema de seguridad vial.

Instituto Nacional de Vías
Carretera 88 No. 26-60 CAN, Bogotá - Condecalancas
Consultador: (051) 7066000
http://www.invia.gov.co



 Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38870

- Señalización vertical y horizontal en vías
- Construcción de defensas y muros en vías
- Construcción de ciclo rutas
- Ubicación de resaltos y reductores de velocidades.

Numeral 6

Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.

Respuesta:

Al respecto, se hace necesario precisar que el recaudo de la tasa de peaje que realiza el Instituto Nacional de Vías es distinto al que se realiza por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI en las vías en concesión.

El valor que se recauda por el Concesionario contratado por la ANI, tiene un carácter resarcitorio, en tanto que corresponde al valor de retorno de la inversión realizada por el Concesionario en el sector que opera y el cual le fue asignado en virtud del contrato de APP.

El valor que se recauda por el Instituto Nacional de Vías tiene como destino el tesoro nacional, quien, vía presupuesto oficial debidamente aprobado por el Congreso de la República, remite a la entidad para adelantar el Mejoramiento y Mantenimiento de la Infraestructura Vial de su competencia.

Téngase presente que la inversión de estos recursos va con destino a las vías donde se encuentra el Peaje y los sectores viales de influencia del mismo.

En tanto que la operación de las Estaciones de Peaje, de pasaje y los Centros de Control Operativo –CCO- se realiza a través de un operador contratado por la entidad, se debe descontar el valor de dicha administración, según lo señalado contractualmente.

Así mismo y para algunos casos, el costo de la intervención responsable de la supervisión del contrato de los operadores también proviene de dicho recaudo.

Tanto en el recaudo de la tasa de peaje realizada por la ANI, como del INVIAS, se encuentra estipulado un valor con destino de manera exclusiva para el tema de seguridad de carreteras, del cual ya se habló en el numeral sexto del presente cuestionario.

Numeral 7

 INVIAS

312

 Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38870

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 11

En el Acto N°.46 de 2004, COVIANDES se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual y presentar informes por escrito. Anexar nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 12

¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 13

El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo?

 INVIAS

314

 Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38870

¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 8

¿Cada cuánto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá Villavieco y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 9

Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavieco, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, es ella la competente para suministrar esta información.

Numeral 10

En el Acto N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula E°, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En qué se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.

 INVIAS

313

 Instituto Nacional de Vías
República de Colombia

DG 38870

tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o intermitir a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 14

En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo, ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarante responsable? Sírvase rendir informe detallado.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 15

¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá – Villavieco? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir informe detallado de cuantías y años correspondientes.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavieco y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se comó traslado bajo el radicado No. CAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 16

 INVIAS

315



DG 38870

Respecto a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2013, ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavicencio y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 17

¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavicencio y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 18

¿Cuál es el índice de accidentalidad en la Vía Bogotá – Villavicencio? Allegar informe detallado.

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavicencio y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Numeral 19

¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?

Respuesta:

La carretera 40CN01 Sector El Portal El Antiojo, desde el PR0+000 (Punto referencial límites con...

Instituto Nacional de Vías
Carrera 55 No. 28-40 CAJ, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7066000
http://www.invias.gov.co



316



OAP 38152

Bogotá D. C., 03 de septiembre de 2018

Ingeniero
LUIS FERNANDO MELIA GÓMEZ
Vicepresidente Ejecutivo
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
Calle 25 No. 59 - 51 Edificio Argos, Torre 4 Piso 2
Bogotá

Asunto: Traslado por competencia Rad. 71878

Respetado ingeniero:

De conformidad con el artículo 21 de la Ley 1785 de 2015, respetuosamente se da traslado del oficio del 21 de agosto de 2018, radicado en el INVIAS con el No. 71878, dirigido a la Ministra de Transporte, suscrito por el Representante a la Cámara, doctor Alejandro Vega Pérez, mediante el cual envía cuestionario para debate de Control Político, por tal motivo solicitamos dar respuesta a los numerales 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 y 20 del oficio adjunto asignados al Inviás, relacionados con la Concesión Bogotá – Villavicencio.

De manera atenta, se solicita responder directamente a la Ministra de Transporte, con copia de la respuesta a la Dirección General del INVIAS y a esta Oficina Asesora.

Cordial Saludo,

GERMAN PEÑA MATEUS
Jefe Oficina Asesora De Planeación

ANEXO 1 FOLIO
C.C. INVIAS - DIRECCIÓN GENERAL
Ingeniero GERMAN PEÑA MATEUS
-FOLIO- VICTORIA ELENA GONZALEZ GOMEZ

Instituto Nacional de Vías
Carrera 55 No. 28-40 CAJ, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7066000
http://www.invias.gov.co



318



DG 38870

Distrito Capital) el PR11+0150 (Punto referencial: Peaje Boquerón a cargo de la ANI), actualmente se encuentra bajo jurisdicción del Instituto Nacional de Vías, conecta la red urbana a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano IDU con la carretera Bogotá - Villavicencio a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI administrada mediante la Concesión COVIANDES.

Numeral 20:

¿Por qué los peajes Boquerón 1 y 11 cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuáles son los criterios para conformar este resultado?

Respuesta:

El Corredor Vial Bogotá – Villavicencio y el contrato No.444 de 1994 se encuentra a cargo de la ANI, por lo tanto, se corrió traslado bajo el radicado No. OAP 38152 del 03 de septiembre de 2018 para que emita la respuesta correspondiente.

Es importante precisar que la presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 62 ley 4 de 1913 y la ley 5 de 1992, igualmente esta entidad estará atenta a suministrar cualquier información adicional que se requiera y sea competencia de esta Entidad.

Cordial Saludo,

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA
Director General

ANEXO 1 FOLIO
FOLIO: VICTORIA ELENA GONZALEZ GOMEZ
GERMAN PEÑA MATEUS
CLAUDIA LUCAS FIGUEROA HERNANDEZ

Instituto Nacional de Vías
Carrera 55 No. 28-40 CAJ, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7066000
http://www.invias.gov.co



317



DO 40154

Bogotá D. C., 17 de septiembre de 2018

Dedico
AMPARO YANETH CALDERÓN PERDOMO
Secretaría Comisión Primera Constituyente
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
Cra.7 No 8-58 Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá
comisiona_primera@congreso.gov.co
Bogotá

Asunto: Respuesta a Entrada No. 75884

Doctora Amparo Yaneth:

Se adjuntan a su oficio del 05 de septiembre de 2018, dirigido al Director General, mediante el cual remite la Proposición suscrita por el Honorables Representantes Mary Conshy González García, de manera atenta me permito dar respuesta a cada uno de los numerales del cuestionario anexo:

Numeral 1

"¿Cuál es el Plan de Inversiones para garantizar un mantenimiento de la vía Florencia, Caquetá-Suzza, Huila?..."

Respuesta:

Contra el Plan de Inversiones del proyecto se contempla entre otros ítem, las acciones relacionadas con la urgencia manifiesta declarada mediante resolución 3811 del 15 de junio de 2018. Actualmente se está interviniendo la vía Suaza - Florencia desde el PR 03 con la construcción de una variante, obra de remoción y transporte de material y estabilización del talud superior mediante la construcción de muros de contención e implementación de obras de drenaje para el control de flujos superficiales y subsuperficiales.

Instituto Nacional de Vías
Carrera 55 No. 28-40 CAJ, Bogotá - Colombia
Comunicador: (01) 7066000
http://www.invias.gov.co



314



DO 40154

Numeral 2

¿Cuál es la inversión definitiva (montos, plazos y tipo de obra) para invertir en el kilómetro 83 de la vía Florencia, Caquetá -Suiza, Huila (Puentes los Lagos) y garantizar la movilidad en este sector?...

Respuesta:

La inversión prevista para la atención de la Urgencia Manifiesta es de \$4.326.27 millones, distribuidos así:

Contrato de obra No. 887 de 2018:

Objeto: Urgencia manifiesta para la atención de las situaciones de emergencia acaecidas en el Puesto los Lagos entre el PR6+000 y el PR 62+040 Ruta 20 tramo 2002A vía Depresión - El Vergel- Florencia en el Departamento de Caquetá. Monto: \$ 4.061.28 millones.

Contrato de Interventoría No. 896 de 2018

Objeto: Interventoría para la urgencia manifiesta para la atención de las situaciones de emergencia acaecidas en el Puesto los Lagos entre el PR6+000 y el PR 62+040 Ruta 20 tramo 2002A vía Depresión - El Vergel- Florencia en el Departamento de Caquetá. Monto: \$ 264,99 millones.

El plazo establecido para los dos contratos es de 3 meses. Iniciaron el 10 de julio de 2018 y tiene terminación el 10 de octubre de 2018.

De otra parte, a través de la Dirección Territorial Huila, se adelantán los siguientes procesos: para atender la vía Atlántica - Gabinete y el tramo Orizapal - Suiza - Cruce Acevedo.

Table with 4 columns: PROCESO, OBJETO, PRESUPUESTO OFICIAL, UBICACION. Row 1: SA-MC-DT-HUI-005-2018, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO EN CONCRETO ASFALTICO DE LA VIA ALTAMIRA - GABINETE RUTA 2003, SECTOR ALTAMIRA, \$781.160.641, VIA ALTAMIRA - GUADALUPE, CODIGO 2003, DEPARTAMENTO DEL HUILA.

Instituto Nacional de Vías, Centro de las Américas, Bogotá - Colombia, Dirección: (01) 7999999



321



DO 40154

Table with 2 columns: ORRAPHUASSI - CRUCE MUNICIPIO DE ACEVEDO PR 0+000 AL PR 20+040, DEPARTAMENTO DEL HUILA. MINIMA CANTIDAD, DEPARTAMENTO DEL HUILA.

La fecha de presentación de oferta está para las obras el 18 y 19 de septiembre de 2018 y el plazo de ejecución es de 2 meses.

Numeral 3

¿Cuál es el plan de inversiones para dar continuidad a la construcción de la vía Marginal de la Selva, en los tramos del Departamento del Guaviare, Meta, Caquetá y Putumayo?...

Respuesta:

En el presupuesto de 2018 no se dispone de recursos para continuar con la construcción de la vía Marginal de la Selva.

Es de anotar que, para esta vigencia, se ejecutó los contratos sobre la Marginal de la Selva del Programa Vías para la Equidad, así:

Tramo Villagrán - San José del Fragua, contratos 1550-2015 y 1722-2015, por valor total de \$32.318 millones, los cuales iniciaron el 25 de enero de 2016 y terminan el 25 de octubre de 2018, cuyo avance es 99,98%.

Tramo Florencia - Puerto Rico, contratos 1598-2015 y 1750-2015, por valor total de \$7.097 millones, los cuales iniciaron el 27 de enero de 2016 y terminan el 31 de octubre de 2018, cuyo avance es del 94%.

Los recursos para la continuidad de la Marginal de la Selva no se encuentran definidos, por cuanto se encuentra en estructuración el Plan Nacional de Desarrollo por parte del DNP y el Plan de Inversión de las vigencias 2018-2022.

Instituto Nacional de Vías, Centro de las Américas, Bogotá - Colombia, Dirección: (01) 7999999



323



DO 40154

Table with 4 columns: PROCESO, OBJETO, PRESUPUESTO OFICIAL, UBICACION. Rows include: R-OT-HUI-013-2018, SA-MC-DT-HUI-007-2018, R-OT-HUI-014-2018.

Instituto Nacional de Vías, Centro de las Américas, Bogotá - Colombia, Dirección: (01) 7999999



322



DO 40154

Numeral 4

¿Cuál es la estrategia del Gobierno Nacional para invertir en la recuperación de la Red Terciaria Nacional a cargo del INVIAS? Explique montos y plazos de las inversiones a realizar?...

Respuesta:

El Instituto Nacional de Vías, presupuestariamente no tiene asignados recursos para atención de vías terciarias en el Marco del Gasto de Mediano Plazo.

Las eventuales asignaciones en la vigencia 2018, serán las que se obtienen en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, que actualizará estructura el DNP.

Es importante precisar que la presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 82 ley 4 de 1913 y la ley 5 de 1992, igualmente esta entidad estará atenta a suministrar cualquier información adicional que se requiera y sea competencia de esta Entidad.

Cordial Saludo,

ESTEBAN ROMERO TORO, Director Ejecutivo

Correo: E.ROMERO@INVIA.CO

Instituto Nacional de Vías, Centro de las Américas, Bogotá - Colombia, Dirección: (01) 7999999



324

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Interventoría N° 365 del 16 de Julio de 2015- Concesión Chirajara-Villavicencio



CONSORCIO METROANDINA
 CÓDIGO MA-CTE-365-0682-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Villavicencio, 26 de agosto de 2018.

Señores
COMISION PRIMERA DE LA H. CAMARA DE REPRESENTANTES
 Atn. Dra. Amparo Yaneth Calderón Perdomo
 Secretaria Comisión Primera Constitucional
 Carrera 7 No 8-68, Oficina 238 B
 Bogotá

Referencia: Contrato 365-2015 Interventoría integral técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa operativa, medioambiental y socio predial del contrato de concesión, cuyo objeto es "realizar los estudios y diseños definitivos, financiación, gestión ambiental, predial y social construcción, mejoramiento, rehabilitación, operación y mantenimiento de la carretera Bogotá – Villavicencio."

Asunto: Respuesta a Oficio No C.P.C.P-3.1.052-18

Cordial saludo

En cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Consorcio Metro-andina y en respuesta a la solicitud realizada mediante comunicación del asunto recibida el 23 de agosto de 2018, esta interventoría se permite dar respuesta al cuestionario propuesto, previa la exposición de unas consideraciones preliminares de suma importancia para delimitar la responsabilidad del Consorcio Metroandina a la fecha.

I) CONSIDERACIONES PRELIMINARES

1. SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN

El 9 de junio de 2015 se suscribe entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial Andina S.A.S., el Contrato de Concesión bajo el esquema de APP No. 005 de 2015, el cual de acuerdo con la sección 2.1 de la Parte general contempla como objeto "... el otorgamiento de una concesión para que de conformidad con lo previsto en este Contrato, el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo el Proyecto".

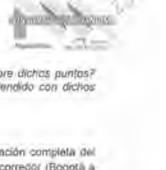
De conformidad con la sección 3.2 de la Parte Especial del Contrato, el alcance del proyecto consiste en "Estudios, diseños, financiación, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de una nueva calzada entre Chirajara y la Intersección Fundadores, y el mantenimiento y la operación de todo el corredor Bogotá-Villavicencio de acuerdo con el Apéndice Técnico 1". (Negrita fuera de texto)

Villavicencio - Mesa Calle 19 No. 40 - 70
 Banco Vía María - Tel: (318) 8842791 - 8842821 y 318 7764333
 info@consorcio-metroandina.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

PÁG. 1 de 18
 325

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Interventoría N° 365 del 16 de Julio de 2015- Concesión Chirajara-Villavicencio



CONSORCIO METROANDINA
 CÓDIGO MA-CTE-365-0682-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos?
 ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?

Respuesta de la Interventoría:

Esta Interventoría, informa que en el momento no cuenta con la información completa del corredor vial de Bogotá a Villavicencio, debido a que actualmente este corredor (Bogotá a Villavicencio), está a cargo del Concesionario Covandés según contrato de Concesión No 444 de 1994 y su adicional No. 1 del 22 de enero de 2010¹, en el cual, éste lo operará hasta el momento de la entrega a la ANI, situación que no se ha dado a la fecha.

Solamente se puede informar lo referente al sector de Chirajara a Fundadores, donde ésta Interventoría realiza seguimiento y control a la Construcción de los puentes, vías a cielo abierto y túneles nuevos, que se encuentran en proceso de construcción y hacen parte del tercio final Chirajara a Fundadores, ubicado entre las abscisas 61+000 y 85+710.48 los sitios críticos o inestables ubicados entre estos se presentan a razón de diferentes tipos de falla (Flujo de suelos, Caída de bloques y de rocas, Volcamento, Crecientes súbitas, Erosión remanente, Reptación, Movimiento de rotación, Movimiento de traslación, Falla cortante en coluviones colgados, Falla cortante por distintos niveles de meteorización, Socavación de pie del talud, Reactivación de procesos antiguos) los sitios identificados son:

1. Constituyen Sitios Críticos detectables en el Sector Chirajara - Biquival:

- 1.1. Quebrada La Caridad, PR 63+870 a PR 64+050, vía actual;
- 1.2. Talud 3 Retorno La Pala PR 64+800, vía actual;
- 1.3. Quebrada La Pala K63+230, cruce del Puente 1
- 1.4. Talud 4 y Talud 5, Retorno La Pala - Retorno Casa De Teja.
- 1.5. Quebrada Casa de Teja K63+400, Puente 2
- 1.6. Retorno Casa de Teja (K0+180-K0+320)
- 1.7. Quebradas Macalito (K64+115) y Chorrerón (K64+260), Puente 3
- 1.8. Quebrada Susumuco K66+910, Puente 4
- 1.9. Quebrada Corrales K67+430, Puente 5
- 1.10. Quebrada Pipiral K71+040, Puente 7
- Deslizamiento al Noroeste del Viaducto Pipiral actual
- Inestabilidad ladera de la margen derecha Vía actual antes del PR 73
- Procesos Erosivos (cárcavas)
- 1.11. Sector Quebrada La Floresta - Quebrada Rosario, K71+900 – K72+300
- 1.12. Sector Puente 9A
- 1.13. Sector La Reforma Talud 7 (K72+420-K72+500)
- 1.14. Quebrada Servitá Puente 10 y Quebrada Negra Puente 11 (K73+400 – 74+000)

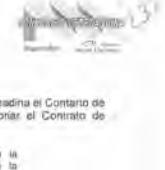
¹ El Consorcio Metroandina no es Interventor del contrato de Concesión 444 de 1994 a cargo de la Sociedad Concesionaria COVIANDES S.A.S

Villavicencio - Mesa Calle 19 No. 40 - 70
 Banco Vía María - Tel: (318) 8842791 - 8842821 y 318 7764333
 info@consorcio-metroandina.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

PÁG. 1 de 18
 328

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Interventoría N° 365 del 16 de Julio de 2015- Concesión Chirajara-Villavicencio



2. SOBRE EL CONTRATO DE INTERVENTORÍA

Teniendo en cuenta lo anterior, la ANI suscribió con el Consorcio Metroandina el Contrato de Interventoría 365 de 2015, cuyo objeto se circunscribe a intervenir el Contrato de Concesión 005 de 2015 en los siguientes términos:

"El objeto del presente Contrato es la ejecución de la interventoría integral que incluye pero no se limita a la interventoría técnica, económica, financiera, contable, jurídica, administrativa, operativa, medio ambiental y socio predial del contrato de concesión bajo esquema de asociación público privada de iniciativa privada cuyo objeto es "realizar los estudios, diseños, financiación, construcción, operación, mantenimiento, gestión social, predial y ambiental de una nueva calzada entre Chirajara y la Intersección Fundadores, y el mantenimiento y la operación de todo el corredor Bogotá – Villavicencio" (Negrita fuera de texto)

3. SOBRE LA OPERACIÓN DEL CORREDOR BOGOTÁ – VILLAVICENCIO

Es preciso aclarar que, aunque el objeto del Contrato de Concesión 005 de 2015 incluye la operación de todo el corredor Bogotá – Villavicencio, lo cierto es que de acuerdo a los establecido en el Apéndice Técnico 1 del Contrato 005 de 2015 a la fecha y hasta tanto se entregue por el Contrato de Concesión 444 de 1994 la infraestructura existente a la Sociedad Concesionaria COVIANDINA S.A.S en virtud del Contrato de Concesión 005 de 2015, la operación del Corredor Bogotá – Villavicencio está a cargo de la Sociedad Concesionaria COVIANDES S.A.S.¹

Por tanto y como es habitual en atención a que el Contrato de interventoría 365 de 2015 por el cual se regula la relación contractual del Consorcio Metroandina, circunscribe su función de interventoría al contrato de Concesión 005 de 2015 y solo hasta que en virtud del contrato en mención la Sociedad Concesionaria COVIANDINA S.A.S opere todo el corredor Bogotá – Villavicencio esta interventoría podrá referirse sobre el particular.

Teniendo claridad sobre las consideraciones anteriormente expuestas se procederá a responder las preguntas formuladas así:

II) RESPUESTA AL CUESTIONARIO PROPUESTO

PREGUNTA No. 1:

¿Sirvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá – Villavicencio, relacionada con caída de material rocoso a deslizamiento, a causa de lluvias o corrientes de agua?

¹ El Consorcio Metroandina no es Interventor del contrato de Concesión 444 de 1994 a cargo de la Sociedad Concesionaria COVIANDES S.A.S

Villavicencio - Mesa Calle 19 No. 40 - 70
 Banco Vía María - Tel: (318) 8842791 - 8842821 y 318 7764333
 info@consorcio-metroandina.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

PÁG. 1 de 18
 326

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Interventoría N° 365 del 16 de Julio de 2015- Concesión Chirajara-Villavicencio



2. Sitios Críticos detectables en sector Biquival - Portal Villavicencio Túnel Buenavista

- Erosión
- Cárcava de la Quebrada Abajandina
- Cárcava de Caño Pescado
- Socavación de Orillas

3. Procesos Puntuales que Constituyen Sitios Críticos

- Portal Villavicencio Túnel Buenavista – Intersección Fundadores
- Erosión
- Derrumbes
- Socavación de Orillas

De los sitios anteriormente listados, la Concesionaria ha presentado diseños ajustados de estabilización, para los siguientes taludes:

- Talud 3 Retorno La Pala (PR 84+800 vía actual)
- Talud 4 y Talud 5 Retorno La Pala - Retorno Casa De Teja.
- Talud Túnel 3 Portal Bogotá.
- Quebrada Servitá Puente 10.
- Quebrada Negra Puente 11

¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos?
 ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor?

Frente a estas preguntas, no se cuenta con la información teniendo en cuenta que el corredor vial está siendo operado y administrado por el Concesionario Covandés¹ y el Concesionario Covandina construye las obras planteadas para dicha calzada solamente interviniendo las laderas que competen para las obras avaluas dentro del CAPEX proyecto.

¿De qué fuente salen estos dineros?

Con respecto a este tema, se informa que cada Unidad Funcional dispone de un CAPEX, (capital para construcción) que fue aprobado por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) para la realización del contrato.

PREGUNTA No 2:

Sirvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio, ¿Bajo qué nombre técnica se construyeron?

Respuesta de la Interventoría:

¹ El Consorcio Metroandina no es Interventor del contrato de Concesión 444 de 1994 a cargo de la Sociedad Concesionaria COVIANDES S.A.S

Villavicencio - Mesa Calle 19 No. 40 - 70
 Banco Vía María - Tel: (318) 8842791 - 8842821 y 318 7764333
 info@consorcio-metroandina.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

PÁG. 1 de 18
 328

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Intervención N° 385 del 18 de Julio de 2015 - Concesión Chirajara-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
 CÓDIGO MA-CTE-368-682-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Actualmente, esta Interventoría realiza seguimiento y control a la Construcción de los puentes y tóneles nuevos, que se encuentran en proceso de construcción y hacen parte del tercio final Chirajara e Fundadores, los puentes contemplados son:

UNIDAD FUNCIONAL	ITEM	PUENTE	LONGITUD (m)	INCIDENCIA dentro del proyecto (%)
No.1	1	No.1	105	0,49%
	2	No.16 Retorno La Pala	120,15	0,30%
No.2	3	No.2 Casa Teja	97,47	0,43%
	4	No.3 Macalito	962,6	6,13%
	5	No.17 Retorno Casa Teja	64,65	0,30%
	6	No.1 Chirajara	96,8	0,15%
No.3	7	No.4 Susumuco	556,62	2,99%
	8	No.5 Corrales	210	1,36%
	9	No.19 Retorno Pipiral	25	0,12%
	10	No.6	34,93	0,22%
	11	No. 18 Puente lazo retorno Susumuco	67,39	0,46%
	12	Peatonal No.2 Pipiral	34,21	0,13%
	13	Peatonal Vereda Susumuco	34,21	0,13%
	14	Peatonal vereda Porvenir	34,21	0,13%
No.4	15	Viaducto Pipiral	712,3	3,51%
No.5	16	No.8 La Floresta	74	0,18%
	17	No.9 Rosario	105,51	0,22%
	18	No. 9A	284,31	0,14%
	19	No.10 Servitá	206	0,78%

Villavieja - Meta, Calle 19 No. 40 - 70
 Barro Vito María - Tel: (028) 6849781 - 6849683 y 310 7764333
 dvacu@consorcioconstruccion.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

Pág. 5 de 14
 324

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Intervención N° 385 del 18 de Julio de 2015 - Concesión Chirajara-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
 CÓDIGO MA-CTE-368-682-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

- (i) NORMAS COLOMBIANAS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISMO RESISTENTE NSR10
 - (ii) Manual de Cimentaciones Superficiales y Profundas para Carreteras, adoptado mediante Resolución No. 1049 del 11 de abril de 2013.
 - (iv) Manual de Señalización - Dispositivos para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia, adoptado por Resolución 4577 de 2009 del Ministerio de Transporte.
 - (v) Las disposiciones que contemplan los POT en relación al espacio Público
- (b) En caso de que algunos parámetros no estén establecidos en las normas anteriores el Concesionario deberá utilizar las especificaciones y/o normas técnicas de carácter internacional listadas a continuación, sin perjuicio de lo estipulado en el Apéndice Técnico 1:
- (i) AASHTO LRFD BRIDGE DESIGN SPECIFICATIONS, Customary U.S. Units, 4th Edition with 2008 U.S. Edition Interim, and AASHTO LRFD Bridge Design Specifications, SI Units, 4th Edition, AASHTO LRFD Bridge Construction Specifications, 2008 Interim Revisions.
 - (ii) EUROCÓDIGO 4: DISEÑO DE ESTRUCTURAS SISMORESISTENTES.
 - (iii) EUROCÓDIGO 1: ACCIONES EN ESTRUCTURAS (Partes 1 y 2).
 - (iv) EUROCÓDIGO 2: DISEÑO DE ESTRUCTURAS DE CONCRETO.
 - (v) EUROCÓDIGO 3: DISEÑO DE ESTRUCTURAS DE ACERO
 - (vi) EUROCÓDIGO 4: DISEÑO DE ESTRUCTURAS DE ACERO Y CONCRETO.
- (c) Adicionalmente, el Concesionario deberá cumplir con las siguientes especificaciones Técnicas para el desarrollo del proyecto:
- (i) Código Nacional de los recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente, adoptado mediante Decreto Ley 2811 de 1974, y sus decretos reglamentarios.
 - (ii) Ley Ambiental Ley 89 de 1993 y sus decretos reglamentarios.
 - (iii) Régimen de Aprovechamiento Forestal, establecido mediante el Decreto 1791 de 1996.
 - (iv) Código de Minas y otras Disposiciones adoptadas mediante Ley 685 de 2001.
 - (v) Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial adoptada mediante la Resolución 7106 de 2009 del Instituto Nacional de Vías.
 - (vi) Decreto 1320 de 1998 por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio.
 - (vii) Ley 1228 de 2008 por la cual se determinan las bajas mínimas de riego obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, únicamente para efectos de la construcción de la nueva calzada.
- (d) El contenido y alcance de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico y de los Estudios de Detalle, junto su respectiva metodología, deberán desarrollarse

Villavieja - Meta, Calle 19 No. 40 - 70
 Barro Vito María - Tel: (028) 6849781 - 6849683 y 310 7764333
 dvacu@consorcioconstruccion.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

Pág. 7 de 14
 331

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Intervención N° 385 del 18 de Julio de 2015 - Concesión Chirajara-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
 CÓDIGO MA-CTE-368-682-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

UNIDAD FUNCIONAL	ITEM	PUENTE	LONGITUD (m)	INCIDENCIA dentro del proyecto (%)
	20	No.11 Quebrada Negra	165	0,19%
	21	No.12 El Agrado	50,72	0,13%
	22	No.13 Bisajuel	160	0,42%
	23	Poniton La Reforma	26,18	0,09%
	24	Peatonal No.3 Subestación EMSA	53,2	0,09%
	25	No.14 Maltazo	70,75	1,12%
No.6	26	No.15 Caño Buque	50,7	0,82%
	27	No. 20 Americas	181,3	0,97%
	28	Peatonal No.4 CCO	61,25	0,51%
	29	Peatonal No.5 Fundadores	53,6	0,51%

Normas Técnicas de Construcción aplicadas para el desarrollo del proyecto:

En el Apéndice Técnico 3, cita las normas técnicas de construcción, que deben ser utilizadas (Especificaciones Técnicas) del Contrato de Concesión bajo el Esquema de APP-N°005 del 09 de junio de 2015, CAPITULO III Puentes, viaductos y otras estructuras.

3.1 Estudios y Diseños

- (a) En el desarrollo y presentación de los Estudios de Detalle y de los Estudios de Trazado y Diseño Geométrico relacionados con las intervenciones que impliquen la construcción, rehabilitación y/o mejoramiento de puentes, viaductos y otras estructuras, el Concesionario deberá cumplir con las especificaciones establecidas en el Apéndice Técnico 1 y los manuales y/o normas técnicas que de acuerdo con la Ley Aplicable vigente al momento de la presentación de la Oferta sean obligatorias para la ejecución de los estudios y diseños de este tipo de intervenciones, y, en particular, pero sin limitarse, con las identificadas en el siguiente listado:
- (i) CÓDIGO COLOMBIANO DE DISEÑO SÍSMICO DE PUENTES de 1995 (CCP-200-84) y el Adendo No. 1 de 1996 adoptado mediante Resolución 3600 de 1996 del INVÍAS.

Villavieja - Meta, Calle 19 No. 40 - 70
 Barro Vito María - Tel: (028) 6849781 - 6849683 y 310 7764333
 dvacu@consorcioconstruccion.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

Pág. 6 de 14
 330

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
 Contrato de Intervención N° 385 del 18 de Julio de 2015 - Concesión Chirajara-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
 CÓDIGO MA-CTE-368-682-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

cumpliendo, como mínimo, con lo establecido por el INVÍAS para diseños Fase III, como resultado de la Consultoría con la Sociedad Colombiana de Ingenieros que obra como Anexo 1 del presente Apéndice.

3.2 Intervenciones

- (a) Para el desarrollo de las intervenciones del Proyecto relacionadas con la construcción, rehabilitación y/o mejoramiento de puentes, viaductos y otras estructuras, el Concesionario deberá cumplir con las especificaciones establecidas en el Apéndice Técnico 1 y los manuales y/o normas técnicas que de acuerdo con la Ley Aplicable vigente al momento de la presentación de la Oferta sean obligatorias para la ejecución de este tipo de intervenciones, y, en particular, pero sin limitarse, con las identificadas en el siguiente listado:
 - (i) CÓDIGO COLOMBIANO DE DISEÑO SÍSMICO DE PUENTES de 1995 (CCP-200-84) y el Adendo No. 1 de 1996 adoptado mediante Resolución 3600 de 1996 del INVÍAS.
 - (ii) NORMAS COLOMBIANAS DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN SISMO RESISTENTE NSR-10.
 - (iii) Manual de Cimentaciones Superficiales y Profundas para Carreteras, adoptado mediante Resolución No. 1049 del 11 de abril de 2013.
- (b) El Concesionario estará obligado a cumplir, también, con las especificaciones y/o normas técnicas de carácter internacional listadas a continuación:
- (vi) AASHTO LRFD BRIDGE Construction Specifications, 2009 Interim Revisions.
 - (vii) American Standards for Testing and Materials - ASTM
 - (viii) American Concrete Institute - ACI
 - (ix) American Institute Of Steel Construction - AISC
 - (x) Instituto Colombiano de Productores de Cemento - ICPC
- (c) Adicionalmente, el Concesionario deberá cumplir con las siguientes especificaciones:
- (i) Código Nacional de los recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente, adoptado mediante Decreto Ley 2811 de 1974, y sus decretos reglamentarios.
 - (ii) Ley Ambiental Ley 89 de 1993 y sus decretos reglamentarios.
 - (iii) Régimen de Aprovechamiento Forestal, establecido mediante el Decreto 1791 de 1996.
 - (iv) Código de Minas y otras Disposiciones adoptadas mediante Ley 685 de 2001.
 - (v) Guía de Manejo Ambiental de Proyectos de Infraestructura Subsector Vial adoptada mediante la Resolución 7106 de 2009 del Instituto Nacional de Vías.
 - (vi) Decreto 1320 de 1998 por el cual se reglamenta la consulta previa con las comunidades indígenas y negras para la explotación de los recursos naturales dentro de su territorio.

Villavieja - Meta, Calle 19 No. 40 - 70
 Barro Vito María - Tel: (028) 6849781 - 6849683 y 310 7764333
 dvacu@consorcioconstruccion.com

FR-CMA-001
 Edición - junio 2018
 Versión 10

Pág. 8 de 14
 332

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
CONTRATO DE INTERVENCIÓN N° 355 del 16 de Julio de 2015- Concepción Chiriquía-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
CÓDIGO MA-CTE-365-0482-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

(vii) Ley 1228 de 2008 por lo cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio a áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, únicamente para efectos de la construcción de la nueva calzada.

Inventario del estado de los Túneles contemplados en el Tercio Final - Sector Chiriquía Fundadora fase de Construcción:

Table with 4 columns: TUNEL N°, LONGITUD m, ESTADO, OBSERVACIONES. Lists tunnel details for various sections like Frente Villavieja, Frente Bogotá, etc.

Villavieja - Milla, Calle 19 No. 40 - 70
Barro Villa María - Tel: (035) 6047784 - 6049063 y 310 7754333
dmetro@consorcioconamae.cl

FR-CA-001
Edición - junio 2019
Versión 15

Pág. 8 de 14
333

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
CONTRATO DE INTERVENCIÓN N° 355 del 16 de Julio de 2015- Concepción Chiriquía-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
CÓDIGO MA-CTE-365-0482-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Table 2: TUNEL 2 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 3: TUNEL 3 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 4: TUNEL 4 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q1 a Portal Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 5: TUNEL 5 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Q1 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 6: TUNEL 6 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q1 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 7: TUNEL 7 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q1 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Villavieja - Milla, Calle 19 No. 40 - 70
Barro Villa María - Tel: (035) 6047784 - 6049063 y 310 7754333
dmetro@consorcioconamae.cl

FR-CA-001
Edición - junio 2019
Versión 15

Pág. 11 de 14
335

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
CONTRATO DE INTERVENCIÓN N° 355 del 16 de Julio de 2015- Concepción Chiriquía-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
CÓDIGO MA-CTE-365-0482-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Datos del Avance actual de Excavación y Soporte TUNEL 1

Table 1: TUNEL 1 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 2: TUNEL 1 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q1 a Portal Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 3: TUNEL 1 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q1 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 4: TUNEL 1 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q2 a Portal Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 5: TUNEL 1 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Q3 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 6: TUNEL 1 - PORTAL BOGOTÁ. Columns: Frente Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Villavieja - Milla, Calle 19 No. 40 - 70
Barro Villa María - Tel: (035) 6047784 - 6049063 y 310 7754333
dmetro@consorcioconamae.cl

FR-CA-001
Edición - junio 2019
Versión 15

Pág. 11 de 14
334

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA
CONTRATO DE INTERVENCIÓN N° 355 del 16 de Julio de 2015- Concepción Chiriquía-Villavieja
CONSORCIO METROANDINA
CÓDIGO MA-CTE-365-0482-2018 / AL CONTESTAR CITE ESTE CÓDIGO

Datos del Avance actual de Excavación y Soporte TUNEL 6

Table 1: TUNEL 6 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 2: TUNEL 6 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Q1 a Portal Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 3: TUNEL 6 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Q1 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 4: TUNEL 6 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Q2 a Portal Bogotá, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 5: TUNEL 6 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Q3 a Portal Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Table 6: TUNEL 6 - PORTAL VILLAVIEJA. Columns: Frente Villavieja, Sección Superior, Banca Derecha, Banca Izquierda, Salidas. Rows: MSB inicio excavación, MSB inicio del peaje, etc.

Villavieja - Milla, Calle 19 No. 40 - 70
Barro Villa María - Tel: (035) 6047784 - 6049063 y 310 7754333
dmetro@consorcioconamae.cl

FR-CA-001
Edición - junio 2019
Versión 15

Pág. 12 de 14
336

PROPOSICION ADITIVA A LA No 4 DE AGOSTO 21 DE 2018

Añádese a la citación de debate de control político, de la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, el siguiente cuestionario:

VIA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO

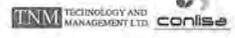
- 1) Sírvase informar los diferentes contratos que ha realizado el Ministerio para intervenir la vía Bogotá – Villavicencio...
2) Sírvase informar si el tramo I, localizado entre Bogotá y El Tablón, tiene estudios y diseño...
3) Sírvase informar si se ha efectuado el manejo y control de aguas en las calzadas para evitar erosión...
4) Sírvase informar si se han realizado los estudios y diseños de obras geotécnicas e hidráulicas...
5) Frente a la tragedia del colapso del puente Chirajara se informará:
A) Quién asume los costos de inversión que se han realizado en el mencionado puente.
B) Cuál es la situación de las familias de los operarios fallecidos
C) Cuál fue el informe de la interventoría frente a la situación que se presentó con la construcción del puente.
D) Que responsabilidades ha definido el Ministerio de Transporte frente a esta situación.
6) Qué medidas están tomando frente al desplazamiento que se está presentando en el puente Carrión, si según el Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, éste ya va en 30 cm?
7) Qué medidas ha tomado el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte para garantizar la transitabilidad por la vía Bogotá – Villavicencio?
8) Ante la problemática frecuente de la vía Bogotá – Villavicencio, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, qué proyectos alternativos o complementarios ha previsto para la comunidad entre Bogotá y los departamentos del Meta y la Orinoquía?

Verdad
dog # 01
Sept 10/18
Aprobada por
Unanimidad de
los Asistidos,

sonia
Sept 10/18
4:42 pm

342

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3



IBV-4301-18
Bogotá D.C., 28 de Agosto de 2018
Señores
CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA
CAMARA DE REPRESENTANTES
COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
Carrera 7 No. 9-65 Oficina 238 B
Teléfono: 4325100 Ext 4293/4289.
Bogotá D.C.



Referencia: Interventoría técnica, financiera, jurídica, medioambiental, socio-pecuniaria, administrativa, de seguridad operativa y de mantenimiento del Contrato de Concesión No. 444 de 1994 y demás documentos que lo modifican, adicionan o complementan para la Concesión de la vía Bogotá – Villavicencio, Contrato No. 067 de 2012.
Asunto: Respuesta Oficio No. C.P.C.P.3 1 054-18 (SICIBV-9174-18) - Cuestionario presentado por los Honorables Representantes a la Cámara Doctores Alejandro Vega Pérez, Jaime Rodríguez Contreras, Oscar Sánchez y Andrés David Calle Aguas

Honorables Representantes:
Atendiendo la comunicación señalada en el asunto, mediante la cual se remite el cuestionario presentado por los Honorables Representantes a la Cámara, Doctores Alejandro Vega Pérez, Jaime Rodríguez Contreras, Oscar Sánchez y Andrés David Calle Aguas, enviado vía correo electrónico el día 23 de agosto del año en curso, al CONSORCIO INTERCONCESIONES, en su tal de intervenir al Contrato de Concesión No. 444, de 1994, emite el presente documento.

La metodología que se empleará para atender los interrogantes planteados en el aludido cuestionario, será la siguiente: Las preguntas contenidas en el cuestionario serán resueltas una a una, respetando el orden en que fueron planteadas y primeramente se transcribirá el interrogante y acto seguido, se expresará la respuesta al mismo.

Habiéndose señalado lo anterior, se procede a atender el cuestionario realizado así:

- 1. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá – Villavicencio, relacionado con la caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?

INTERVENTORÍA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina Calle 85 No. 15A - 21° 01' 001 Bogotá D.C. / PBX: 4187377 / Fax: 4330665

IBV-4301-18
Página 2 de 14
343

RUTA DEL SOL - SECTOR I

- 1) Sírvase informar el estado del proyecto Ruta del Sol Sector I en los tramos Villeta –Guaquas.
- Se indicará la existencia de contratos vigentes, su cuantía y el alcance de los mismos.
- Se informará sobre la obtención o no de la licencia ambiental y se indicará el trazado definitivo, los kilómetros que hacen falta por contratar, el valor de los mismos y la existencia de los recursos para su ejecución.

Del Honorable Congresista,

[Signature]

BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca.

247

342

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3



Respuesta: Adjunto a la presente comunicación (Anexo 1) se presenta el inventario de los puntos críticos identificados por ésta Interventoría actualmente (En lo corrido del año 2018), a lo largo del corredor vial concesionado Bogotá – Villavicencio, relacionados con la caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua, los cuales se han seleccionado por magnitud y grado de incidencia en la operación vial.

Es importante mencionar que, dadas las condiciones topográficas, geológicas y de similitud prevalentes en el corredor vial, se da el caso de sitios que se convierten en críticos sin dar señales previas, principalmente bajo condiciones de lluvias intensas, como ocurrió el pasado domingo 26 de agosto de 2018, fecha en la cual se presentaron de manera atípica y simultánea 15 afectaciones, en la vía que se encuentra actualmente en operación, a causa de la caída de materiales, deslizamientos y flujos de lodos provenientes de las laderas.

Con respecto a las acciones que se han adelantado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos, dado que cada caso es particular; éstas varían de acuerdo con el tipo de afectación, siendo lo primero el restablecimiento de las condiciones de operación de la vía en condiciones seguras, mediante el retiro de materiales depositados en la calzada y descapote de materiales inestables en las laderas, por mencionar algunas. En el Anexo 1 se indica en cada caso las acciones que ha adelantado o adelantará el Concesionario en cada caso concreto.

En relación con los costos y recursos destinados para atender los sitios críticos aludidos, estos han sido asumidos por el Concesionario.

- 2. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá-Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?

Respuesta: En el documento denominado "Anexo 2", que se adjunta a la presente comunicación, se encuentra el inventario de los puentes y túneles que hacen parte de la carretera Bogotá-Villavicencio, indicando su estado en la actualidad.

En tal documento se presentan, de forma separada los túneles y puentes correspondientes a la doble calzada del tercer medio, construidos recientemente en desarrollo del Adicional N° 1 al Contrato de Concesión 444 de 1994, de los túneles y puentes construidos anteriormente (Calzada existente).

En relación con la norma técnica bajo la cual se construyeron, se precisa que no se dispone de esta información para los puentes y túneles, construidos anteriormente al Adicional N° 1, es decir, los de la calzada existente.

Respecto de aquellos puentes y túneles especificados en el proyecto de doble calzada del tercer medio, se indica que los mismos se construyeron bajo las especificaciones de

INTERVENTORÍA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina Calle 85 No. 15A - 21° 01' 001 Bogotá D.C. / PBX: 4187377 / Fax: 4330665

IBV-4301-18
Página 2 de 14
344

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3



construcción del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, con base en las siguientes normas y/o metodologías:

TIPO DE ESTRUCTURA	NORMAS BÁSICAS	NORMAS COMPLEMENTARIAS / METODOLOGÍA
FUENTES	Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes 1995 (CCP 200). Norma de Diseño y Construcción Sísmo Resistente NSR-98.	Standard Specification for Highway Bridges 2002 edición No 17 (AASHTO). Guide Specifications for Design and Construction of Segmental Concrete Bridges 2ª Ed 1989 (AASHTO). Cofa – Module CEB-FIP Pour Les Structures en Béton (CEB-FIP).
TÚNELES		Guideline for the Geomechanical Design of Underground Structures with Conventional Excavation NATM New Austrian Tunneling Method

3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá-Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?

Respuesta: Con el fin de enmarcar la respuesta a esta pregunta, se considera importante hacer mención a que el corredor de la vía Bogotá-Villavicencio que fue construido por el INVÍAS, durante la última década del siglo pasado y los primeros años del presente siglo, y que denominaremos en adelante calzada existente, se caracteriza por su vulnerabilidad pues se desarrolla principalmente a través de vías en superficie a media ladera, en una geomorfología que presenta innumerables inestabilidades, debido a las condiciones topográficas, geológicas y geotécnicas adversas, que tienen como detonante para su activación las lluvias, que son frecuentes e intensas, y eventos sísmicos que también son relativamente frecuentes.

Dicha vulnerabilidad se ha manifestado en algunos sectores de la vía concesionada que ha generado la frecuente ocurrencia de cierres totales originados por deslizamientos y caídas de materiales, que han durado varios días. Es así que la principal estrategia para prevenir la ocurrencia de cierres totales en la vía ha sido la construcción de las obras de doble calzada, en los tercios medio y final, dado que con ello se logra conformar pares viales con vías de mejores especificaciones, conformadas en gran medida por túneles y puentes o viaductos.

INTERVENTORÍA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 88 No. 19A-21 Of. 401 Bogotá, D.C. / Pbx: 6167377, Fax: 6366605

345

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3



EXIGENCIAS CONTRACTUALES	DISPUERTO POR EL CONCESIONARIO
Una ambulancia sencilla.	2. Ubicación base: Alto de la Cruz, K22+400, PR14+000 - PR36+000 (móvil 31) Modelo: 2017
Adicional 1. Una ambulancia.	3. Ubicación base: Peaje Naranjal PR50+050, PR36+000 - PR64+000 (móvil 36) Modelo: 2015
	4. Ubicación base: Peaje Pipiral PR71+850, tramo PR64+000 - fin proyecto PR85+800 (móvil 32) Modelo: 2015
	El Concesionario tiene la disponibilidad del siguiente personal:
	Un conductor y un auxiliar de enfermería por ambulancia.
Servicio de Grúa:	Servicio de Grúa:
SEGÚN REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA VÍA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO (Anexo al contrato No. 444 de 1994) numeral 3.B.3. Debe permanecer disponible al menos dos grúas con capacidad suficiente para movilizar vehículos de peso bruto vehicular hasta de 80 Ton., con su mecánico.	El Concesionario cuenta con disponibilidad de servicio de grúa las 24 horas del día, localizadas así:
Acta de acuerdo 13 - Acuerdo primero (modificación del numeral 3.B.3: Una grúa vehicular de 60 Ton. y dos grúas planchón de 2 Ton.	1. Gancho 30 Ton (arrastré 80 Ton), Ubicación base: Bascula Alto de la Cruz, Cubre desde el K0+000 hasta el Peaje Naranjal (PR51+100), Modelo: 2007
Acta de acuerdo 40 - Parágrafo tercero: Una grúa vehicular hidráulica.	2. Gancho 30 Ton (arrastré 80 Ton), Ubicación base: Intersección Tequendama, Cubre PR50+100 - PR57+000 DC y si hay servicios adicionales hasta el peaje Pipiral (PR71+850), Modelo: 2012
	3. Gancho 15 Ton (arrastré 50 Ton), Ubicación base: Túnel Buenavista, Cubre desde Pipiral (PR71+850) - Fin de proyecto (PR85+000), Modelo: 1997. La reposición se adelantó en el mes de septiembre de 2017 por una de 30 Ton (arrastré 80 Ton) modelo 2017.

INTERVENTORÍA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 88 No. 19A-21 Of. 401 Bogotá, D.C. / Pbx: 6167377, Fax: 6366605

347

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3



que alejan de las zonas inestables de las laderas a los usuarios de la vía y que permiten que, en caso de presentarse afectaciones inevitables en la calzada existente que generen la interrupción del flujo vehicular, como es el caso que se presenta en el sector afectado por la inestabilidad en la abscisa K46+700, se pueda habilitar el tránsito continuo de los vehículos por las nuevas calzadas en doble sentido.

Teniendo en cuenta las reconocidas condiciones de inestabilidad que presenta el corredor vial, se da el caso de sitios que se convierten en críticos, sea por la magnitud de la afectación o la recurrencia de eventos en una misma zona, principalmente bajo condiciones de lluvias intensas, motivo por el cual el Concesionario actúa disponiendo los recursos necesarios para la remoción de los derrumbes que ocasionan cierres o restricciones sobre el tráfico normal de la vía, de igual manera que lo hace, frente a las caídas menores de material que se presentan en innumerables sitios de la vía concesionada. Así mismo, dependiendo de la condición particular de la zona afectada, ejecuta obras de mitigación para minimizar el riesgo de afectación de la operación de la vía concesionada.

En relación con el tiempo y costos estimados en la atención de las inestabilidades que se presentan en la vía concesionada, éstas son indeterminadas por cuanto las características de cada sector afectado son variables en magnitud, respecto de los costos para mitigar el riesgo y atender las obras requeridas, cuyo propósito principal es el de mantener la continuidad en la operación de la vía, estos han sido asumidos por el Concesionario.

4. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá - Villavicencio

Respuesta: En la tabla que se presentó a continuación y que para los efectos del presente documento, se denominará "Tabla No. 1", se presenta relación de recursos correspondientes a obligaciones contractuales del Concesionario, de igual manera se menciona los recursos que se tienen dispuestos, los cuales en ocasiones superan los exigidos.

EXIGENCIAS CONTRACTUALES	DISPUERTO POR EL CONCESIONARIO
Servicio de Ambulancia:	Servicio de Ambulancia:
SEGÚN REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA VÍA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO (Anexo al contrato No. 444 de 1994) numeral 3.B.4. Debe permanecer disponible al menos dos ambulancias con equipo completo, con un conductor y un auxiliar de enfermería.	El proyecto cuenta con disponibilidad de servicio de 4 ambulancias tipo TAB para la atención de los usuarios las 24 horas del día, con ubicación base y cubrimiento de los siguientes sectores:
Acta de acuerdo 40 - Parágrafo tercero:	1. Ubicación base: Peaje El Boquerón PR4+100, tramo K0+000 - PR14+000 (móvil 30) Modelo: 2017

INTERVENTORÍA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 88 No. 19A-21 Of. 401 Bogotá, D.C. / Pbx: 6167377, Fax: 6366605

346

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3



EXIGENCIAS CONTRACTUALES	DISPUERTO POR EL CONCESIONARIO
	4. Plataforma 3.5 Ton Ubicación base: Peaje El Boquerón K4+100, Tramo Boquerón (PR 0+000) - Peaje Puentes Quetame (PR44+740). Esta grúa tiene sistema de doble enganche. Modelo: 2013
	5. Plataforma 3.5 Ton Ubicación base: Peaje Puentes Quetame, Tramo Puentes Quetame (PR44+740) - Pipiral (PR71+850). Esta grúa tiene sistema de doble enganche. Modelo: 2015
	Adicionalmente, el Concesionario tiene disponibilidad por grúa, de un mecánico:
Inspección de tráfico (Carro Taller - Inspectoría)	Inspección de tráfico (Carro Taller - Inspectoría)
SEGÚN REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA VÍA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO (Anexo al contrato No. 444 de 1994) numeral 3.B.5. Debe permanecer en servicio al menos dos inspectores dotados de los respectivos vehículos y equipos de comunicación para inspección de tráfico.	El Concesionario presta primeros auxilios a vehículos con fallas mecánicas, eléctricas cambio de llantas, con posibilidades de traslado las 24 horas del día, con ubicación base en:
Acta de acuerdo 40 - Parágrafo tercero: Un vehículo	1. Báscula Alto de la Cruz PR22+400, cubre desde el K4+100, hasta Punto 53 (PR35+800) Modelo 2013
Adicional 1. Un vehículo	2. Peaje Puentes Naranjal (PR50+740) hasta el Peaje Pipiral (PR71+850), Modelo: 2013
	3. Peaje Pipiral (PR71+850) hasta el fin de la Concesión (PR85+000) Modelo: 2017
	4. Túnel Boquerón (PR3+000). El servicio mecánico del Sector del K0+000 al Peaje Boquerón (PR4+100) efectúa también servicios de rescate. Modelo: 2009 - No contractual
	5. Peaje Naranjal (PR50+100) hasta

INTERVENTORÍA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 88 No. 19A-21 Of. 401 Bogotá, D.C. / Pbx: 6167377, Fax: 6366605

348

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TENM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

EXIGENCIAS CONTRACTUALES	DISPUERTO POR EL CONCESIONARIO
	Intersección Tequendama (PR57+000) doble calzada Modelo 2015 6 Punto 53 (PR35+600) hasta peaje Naranjal (PR50+100). Modelo 2015 Por cada vehículo, el Concesionario cuenta con un inspector y un mecánico dotados con su respectivo equipo de comunicación para la inspección del tráfico.
Unidades de rescate:	Unidades de rescate:
Acta de acuerdo 40 - Parágrafo tercero: Una (1) unidad de rescate y socorrido.	La Concesión dispone de dos Unidades de rescate ubicadas en los siguientes puntos: 1. Peaje Pipiral (PR71+850) hasta el fin de la Concesión (PR86+000) Modelo: 2015. 2. Peaje Boquerón (PR4+050) Adicionalmente, el concesionario cuenta con brigadistas de las unidades de rescate, los cuales son miembros activos de los Bomberos Voluntarios de la Región, Defensa Civil y otros que han sido formados y capacitados por parte del Concesionario.
Unidades de brigada contra incendio:	Unidades de brigada contra incendio:
Adicional No. 1: Dos (2) unidades contra incendio.	La concesión cuenta con dos Unidades de brigada contra incendio ubicadas en los lugares que se indican a continuación: Ubicación Unidad 1: Base Área de servicio Puente Quetame K44+700. Modelo 2014 Ubicación Unidad 2: Base Estación de Peaje Naranjal K50+100. Modelo 2014

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 89 No. 18A - 21 Cl. 801 Bogotá, D.C. / Pbx: 8167377, Fax: 6399595

8164201-12
Fol. 8 de 14
V.P.A.C. *349*

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TENM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

EXIGENCIAS CONTRACTUALES	DISPUERTO POR EL CONCESIONARIO
	cuatro alcoholímetros con impresión de boleta para sanción, cuatro radares con impresión de boleta para sanción, dieciséis vallas portátiles, cien conos de señalización, sesenta chalecos reflectivos, veinticuatro linternas con caperuza roja, ocho altoparlantes y ocho cajas de herramientas.
	la Policía Nacional.

Tabla No. 1

Vali la pena mencionar que cuando se presenta una emergencia que excede la capacidad del Concesionario, éste gestiona la consecución de recursos a su costo, para la atención de los eventos presentados.

5. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá - Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.

Respuesta: En las Tablas 2 a 4, que se encuentran a continuación, se presenta el análisis de los tiempos de atención promedio para las emergencias presentadas durante el mes de julio de 2018, las cuales fueron atendidas por el Concesionario.

Los tiempos promedios fueron los siguientes:

TRAMO	RECURSO	TIEMPO DE ATENCION PROMEDIO
2	AMBULANCIA	00:10:31
3		00:07:53
4		00:07:41
5		00:33:03
6		00:06:46
TIEMPO PROMEDIO DE RESPUESTA TOTAL		00:13:11

Tabla No. 2

TRAMO	RECURSO	TIEMPO DE ATENCION PROMEDIO
2	GRUA	00:16:06

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 89 No. 18A - 21 Cl. 801 Bogotá, D.C. / Pbx: 8167377, Fax: 6399595

8164201-12
Fol. 10 de 14
V.P.A.C. *351*

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TENM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

EXIGENCIAS CONTRACTUALES	DISPUERTO POR EL CONCESIONARIO
Apoyo personal Dirección de Tránsito y Transporte (Policía Nacional)	El Concesionario cuenta con brigadistas contra incendios y son los Bomberos Voluntarios de la Región.
SEGÚN REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DE LA VIA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO (Anexo al contrato No. 444 de 1984) numeral 16.2 el concesionario debe establecer un sistema de coordinación con la policía viál de manera que esta pueda desempeñar sus funciones de ley. Para ello se establecerá un convenio de operación, con el fin de acordar el soporte logístico que este cuerpo policial requiere para prestar su servicio.	Apoyo personal Dirección de Tránsito y Transporte (Policía Nacional) Se dispone de Convenio con la Policía Nacional - DITRA. Se anexa Personal: • 2 oficiales • 28 suboficiales • 55 agentes Equipo: • 8 camionetas 2300 cc (5 para Cundinamarca y 3 para el Meta, de las cuales, 1 está para reposición por siniestro y 1 pendiente por reposición por antigüedad) • 16 motocicletas (4 para el Meta y 12 para Cundinamarca, 4 de las cuales, no son contractuales, 8 de 650 cc y 8 de 500 cc) • 4 radares portátiles, 2 de los cuales fueron entregados en enero de 2018. • 7 alcoholímetros. • 36 radios Handy • 8 radios base. • 16 vallas. • 100 conos. • 28 linternas. • 6 megáfonos. • 3 pupitres de control en CGL - CGI con joystick. • 60 chalecos. • 32 impermeables.
Acta de acuerdo No. 13, Modifica el sub-numeral 16.2.1 según Acuerdo siguiente: un oficial, un suboficial, veinticuatro agentes, cuatro vehículos de patrulla, de cilindrada superior a 2300 c.c. de doble cabina o camperos, tres motocicletas con cilindrada mínima de 400 c.c., cuatro equipos de comunicación.	Reposición de equipo: el Concesionario informa que la reposición de los equipos se efectuará con las fichas vigentes que tiene

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 89 No. 18A - 21 Cl. 801 Bogotá, D.C. / Pbx: 8167377, Fax: 6399595

8164201-12
Fol. 8 de 14
V.P.A.C. *350*

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TENM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

TRAMO	RECURSO	TIEMPO DE ATENCION PROMEDIO
3		00:37:38
4		00:41:02
5		00:30:58
6		00:15:56
TIEMPO PROMEDIO DE RESPUESTA TOTAL		00:26:20

Tabla No. 3

TRAMO	RECURSO	TIEMPO DE ATENCION PROMEDIO
2	INSPECCION DE TRAFICO - CARRO TALLER	00:08:27
3		00:09:50
4		00:08:06
5		00:11:02
6		00:10:50
TIEMPO PROMEDIO DE RESPUESTA TOTAL		00:09:39

Tabla No. 4

Es importante mencionar, que los tiempos de atención varían en función de la ubicación del recurso en el momento en que se presenta la emergencia en relación con el lugar de ocurrencia de los eventos, o la disponibilidad del mismo por estar prestando apoyo en otro evento ocurrido previa o simultáneamente.

6. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "k82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación nos es la adecuada. ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?

Respuesta: El sistema de ventilación del túnel Buenavista le fue entregado a Covandias para operación y mantenimiento mediante Acta de Acuerdo N° 46, suscrita el 4 de octubre de 2004. Se informa que a la fecha Covandias viene cumpliendo con las obligaciones contractuales relacionadas con la operación y mantenimiento de dicho sistema de ventilación y el equipamiento electromecánico de dicho túnel.

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 89 No. 18A - 21 Cl. 801 Bogotá, D.C. / Pbx: 8167377, Fax: 6399595

8164201-12
Fol. 10 de 14
V.P.A.C. *352*

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TNM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

Respecto del mantenimiento del túnel, se informa que Covandres realiza inspecciones semanales, al equipamiento eléctrico del túnel (subestaciones, grupos electrógenos, UPS, sistema de iluminación, sistema de ventilación, sensores e instrumentación), así como intervenciones mensuales más profundas con mantenimiento especializado, esto, de conformidad con el plan de mantenimiento y hojas de vida de cada equipo.

Ahora, respecto al sistema de ventilación, Covandres está llevando a cabo las verificaciones semanales, junto con intervenciones correctivas a cada uno de los ventiladores, de acuerdo a los parámetros (horas de operación, nivel de vibraciones, consumo energético, entre otros). En los últimos dos (2) meses de operación del túnel Buenavista las condiciones del túnel se han visto un poco más "densas y opacas" debido a que se ha incrementado la falla en el número de ventiladores, generada posiblemente por las obras del túnel Buenavista II, que han ocasionado un incremento en el número de vehículos (volquetas), con transporte de materiales provenientes de excavación al interior del túnel lo cual incide en el aumento del material particulado en el mismo. Todo este material en el túnel ha repercutido directamente en la disponibilidad operativa de ventiladores del túnel, situación que ya fue notificada a la Concesión mediante comunicación escrita con la finalidad que se tomen las medidas que resulten pertinentes.

Es importante mencionar que la operación del sistema de ventilación del túnel está íntimamente ligada a los sistemas de control de las condiciones internas del túnel, como lo son: grupo de sensores de gas de CO (7 unidades), grupo de opacímetros (7 unidades), grupo de anemómetros (5 unidades) y cable sensor de incendios (4,230 metros a lo largo del túnel). Todos estos equipos y sistemas registran y reportan en tiempo real al centro de control las condiciones operativas del túnel, en donde el operario y jefe de sala, verifican que se cumplan las condiciones (niveles) establecidas en el Manual de operación del sector involucrado.

7. ¿Los túneles cuentan con un sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con que autoridades se articula la recolección y manejo de la información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.

Respuesta: Tanto los antiguos túneles de Boquerón y Buenavista, como los 13 túneles que hacen parte de las obras de la doble calzada entre El Tablón - Chivajara, que se encuentran en operación, tienen en óptimo funcionamiento el "SISTEMA DAI".

El Concesionario Covandres recolecta, almacena y hace uso de la información obtenida por sistema para activar los protocolos de actuación pertinentes para la operación, más no la incluye en sus reportes periódicos que envía a la ANI, debido a que la implementación del sistema no hace parte de sus obligaciones contractuales.

Por medio del personal del Concesionario que se encuentra en el Centro de Gestión Integral, Covandres informa a los organismos y autoridades correspondientes, tales como Policía de

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 84 No. 10A - 21 CI 8001 Bogotá D.C. | FAX: 6101371 | FAX 6100666

353

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TNM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

Respuesta: El sistema eléctrico, electrónico y sistema de ventilación del túnel Boquerón opera en condiciones normales y no presenta ninguna falla a mencionarse.

En el túnel Buenavista los sistemas eléctricos y electrónicos operan en buenas condiciones: (Sistema CCTV, Sistema de monitoreo de gases, sistema de detección de incendios, sistema de llamado S.O.S., Sistema DAI), con excepción de la emisora 89.6 y el sistema de megafonía que, en la última inspección realizada (agosto 16 de 2018), se encontraron fuera de servicio. En dicha inspección se evidenció también que el sistema de ventilación del túnel Buenavista funciona con una disponibilidad operativa reducida, como se indicó en la respuesta a la pregunta 5.

12. ¿Cuál es el costo actual de mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio, Km por año?

Respuesta: De acuerdo con el estado financiero del Adicional N° 1 al contrato de concesión 444 de 1994, el costo de mantenimiento de la vía Bogotá-Villavicencio es variable año por año.

Para la presente vigencia se estableció un valor total de \$ 68 774 millones de pesos de diciembre de 2008, que de acuerdo al ajuste monetario, corresponde a \$ 95 493 millones de pesos a diciembre de 2017, que resultan en un valor de \$ 897 millones/km de vía en operación (106.48 km).

13. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del k46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento ese tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

Respuesta: Respecto al estado del K46-700, una vez ocurrido el evento del derrumbe el Concesionario realizó el retiro del material depositado en la vía y, posteriormente, por recomendación de su Especialista en geotecnia, debido a que no se daban las condiciones de seguridad para dar el servicio en el sector afectado, procedió a efectuar actividades de descarga manual de material de talud y limpieza de cunetas existentes sobre los túneles falsos, actividades estas que concluyeron el pasado 17 de agosto con el cargue y retiro del material producto del descargue realizado que se encontraba depositado sobre la calzada.

En la actualidad la vía se encuentra cerrada en este sitio y operando en sentido bidireccional por la calzada nueva, pues en visita posterior del Especialista en mención, realizada el pasado 24 de agosto, concluyó que no se encuentran dadas aún las condiciones para dar el servicio al tramo de vía en condiciones seguras para los usuarios.

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 84 No. 10A - 21 CI 8001 Bogotá D.C. | FAX: 6101371 | FAX 6100666

355

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TNM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

Carreteras y Organismos de socorro, de los eventos registrados por el sistema, en caso de que se presente una emergencia.

8. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá - Villavicencio?

Respuesta: Los túneles con longitudes superiores a 500 metros poseen un sistema de detección, línea de incendios, por gradiente de temperatura, que en tiempo real envía la temperatura interna del túnel en toda su longitud, por sección de cada 40 metros promedio, y ante un incremento abrupto de temperatura, remite (2) dos señales de alarma al centro de control más cercano de la vía Bogotá-Villavicencio.

Dependiendo de la complejidad de la alarma (incidente), y criterio del Operador o Jefe de Sala se actúa y notifica a los organismos de control y apoyo de acuerdo con los protocolos establecidos en el manual de operación de la vía.

Los túneles nuevos con longitud mayor a 500 m cuentan con sistema de ventilación con capacidad para operar a 400° C hasta por 2 horas y para disipar explosiones de hasta 100 MW. Los túneles de Boquerón y Buenavista están en capacidad para disipar explosiones de hasta 30 MW.

9. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? Remita informe.

Respuesta: A la fecha no se tiene conocimiento de que se haya realizado estudios sísmológicos en la carretera Bogotá - Villavicencio.

10. Según el reglamento ¿Cuál es el máximo de cola admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?

Respuesta: Según el Reglamento para la Operación de la vía Bogotá - Villavicencio (Anexo al contrato No. 444 de 1994) en el Numeral 3.B.1., se establece: "Debe permanecer en funcionamiento, por sentido, mínimo una caseta. En todo caso deben permanecer en servicio un número de casetas de manera tal que no se presenten colas superiores a cinco vehículos. El Instituto Nacional de Vías podrá autorizar la suspensión de cobro en algún horario si lo legita a solicitar el Concesionario".

Contractualmente no tiene ningún tipo de implicaciones si se llegase a incumplir con lo estipulado en el reglamento.

11. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 84 No. 10A - 21 CI 8001 Bogotá D.C. | FAX: 6101371 | FAX 6100666

358

CONSORCIO INTERCONCESIONES
NIT: 900.508.990-3

TNM TECHNOLOGY AND MANAGEMENT LTD. **conisa**

La decisión de poner en funcionamiento este tramo, corresponde al Concesionario, como encargado de la Operación de la vía y en ese sentido, se espera su pronunciamiento una vez formalice el concepto de su Especialista en geotecnia y adopte las medidas de mitigación requeridas.

Por otra parte, Covandres ha presentado soluciones que no corresponden propiamente a indemnizaciones a la población afectada a la zona afectada, pero que están encaminadas a mitigar y atenuar el efecto del cierre de la vía, para lo cual se realizó reunión con la comunidad y propietarios de los establecimientos comerciales, en la que se escucharon las inquietudes y la problemática de las personas afectadas y se ofrecieron alternativas consistentes en la entrega de volantes informando a los usuarios que circulan por la vía sobre la posibilidad de que, desde la zona del peaje Naranjal, puedan ingresar a los establecimientos que se encuentran en el tramo de vía cerrada al servicio, entre ellos, el muy conocido denominado "LA PETITE SOURCE", sin embargo, la propietaria de este último decidió no aceptar dicha ayuda.

De igual manera, el Concesionario ofreció entregar la operación de la cafetería ubicada en la zona de servicio que se encuentra en la zona de Limonitos, que hace parte de la infraestructura de la concesión, sobre la cual manifestó interés otro de los establecimientos afectados con el cierre denominado "AREPAS PA SUMERCE".

De esta manera se resuelve el cuestionario remitido por esa Corporación.

CONSORCIO INTERCONCESIONES manifiesta su voluntad de suministrar la información adicional que se requiera.

Atentamente,

Jaime Salcedo Castro
JAIME SALCEDO CASTRO
Representante Legal
[email: jsalcedo@conivias.com.co]

Cócc: Dr. Luis Fernando Millán Góndro, Vicepresidente Ejecutivo, Agencia Nacional de Infraestructura - ANI
Consejero Interno

Asesor: Lo asociado de nombre (E) fono

Esosor: Luis Anál Moreno - Diana Borelli
Revisó: Joscelyn Pérez

INTERVENTORIA CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVICENCIO
Oficina: Calle 84 No. 10A - 21 CI 8001 Bogotá D.C. | FAX: 6101371 | FAX 6100666

358

CONSORCIO INTERCONCESIONES
MIT: 900.508.990-3

TNM TECHNOLOGY AND
MANAGEMENT LTD. *207*
conisa

ANEXO 1 INVENTARIO DE PUNTOS CRITICOS

INTERVENCIÓN CONCESIÓN BOGOTÁ - VILLAVIGENIO
Diciembre 2018. Dirección: Bogotá, D.C. (Tel: 010537) Fax: 0208000 *357*

Orden	Fecha	Ubicación	Descripción	Foto	Estado	Acciones
1	10/11/18	...	...		...	...
2	10/11/18	...	...		...	...
3	10/11/18	...	...		...	...
4	10/11/18	...	...		...	...
5	10/11/18	...	...		...	...
6	10/11/18	...	...		...	...
7	10/11/18	...	...		...	...
8	10/11/18	...	...		...	...
9	10/11/18	...	...		...	...
10	10/11/18	...	...		...	...

INVENTARIO DE SITIOS CRITICOS VÍA BOGOTÁ-VILLAVIGENIO (27 DE AGOSTO DE 2018)

Orden	Fecha	Ubicación	Descripción	Foto	Estado	Acciones
1	27/08/18	...	...		...	...
2	27/08/18	...	...		...	...
3	27/08/18	...	...		...	...
4	27/08/18	...	...		...	...
5	27/08/18	...	...		...	...
6	27/08/18	...	...		...	...
7	27/08/18	...	...		...	...
8	27/08/18	...	...		...	...
9	27/08/18	...	...		...	...
10	27/08/18	...	...		...	...

Orden	Fecha	Ubicación	Descripción	Foto	Estado	Acciones
1	10/11/18	...	...		...	...
2	10/11/18	...	...		...	...
3	10/11/18	...	...		...	...
4	10/11/18	...	...		...	...
5	10/11/18	...	...		...	...
6	10/11/18	...	...		...	...
7	10/11/18	...	...		...	...
8	10/11/18	...	...		...	...
9	10/11/18	...	...		...	...
10	10/11/18	...	...		...	...

INFORME DE INSPECCIÓN DE LOS TÚNELES VIA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	ABCISA DESDE	ABCISA HASTA	LONGITUD (m)	SENTIDO DE OPERACIÓN	OBSERVACIONES
1	TUNEL BOQUERON	K91+070	K93+520	2450	BIDIRECCIONAL	Túnel en buen estado, en operación permanente. Se percibe deformaciones en la estructura del pavimento, las cuales son atendidas periódicamente por el Concesionario.
2	TUNEL FALSO 1	K46+552	K46+644	92	BV	Estado Bueno
3	TUNEL FALSO 2	K46+703	K46+794	91	BV	Estado Bueno
4	TUNEL FALSO 1 QDA BLANCA	K55+827	K55+890	63	BV	Estado Bueno
5	TUNEL 1 QDA BLANCA	K55+890	K56+107	417	BV	Túnel sin revestimiento, con infiltraciones que van desde goteos hasta chorros, operando con un solo carril
6	TUNEL FALSO 2 QDA BLANCA	K56+107	K56+180	73	BV	Estado Bueno

INFORME DE INSPECCIÓN DE LOS TÚNELES VIA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	ABCISA DESDE	ABCISA HASTA	LONGITUD (m)	SENTIDO DE OPERACIÓN	OBSERVACIONES
1	TUNEL BOQUERON	K91+070	K93+520	2450	BIDIRECCIONAL	Túnel en buen estado, en operación permanente. Se percibe deformaciones en la estructura del pavimento, las cuales son atendidas periódicamente por el Concesionario.
2	TUNEL FALSO 1	K46+552	K46+644	92	BV	Estado Bueno
3	TUNEL FALSO 2	K46+703	K46+794	91	BV	Estado Bueno
4	TUNEL FALSO 1 QDA BLANCA	K55+827	K55+890	63	BV	Estado Bueno
5	TUNEL 1 QDA BLANCA	K55+890	K56+107	417	BV	Túnel sin revestimiento, con infiltraciones que van desde goteos hasta chorros, operando con un solo carril
6	TUNEL FALSO 2 QDA BLANCA	K56+107	K56+180	73	BV	Estado Bueno

1 de 2

37

INFORME DE INSPECCIÓN DE LOS TÚNELES VIA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	ABCISA DESDE	ABCISA HASTA	LONGITUD (m)	SENTIDO DE OPERACIÓN	OBSERVACIONES
7	TUNEL 2 QDA BLANCA	K56+180	K56+440	260	BV	Túnel sin revestimiento, con infiltraciones que van desde goteos hasta chorros, operando con un solo carril
7	TUNEL FALSO EXISTENTE	K64+140	K64+260	120	BIDIRECCIONAL	Estado Bueno
8	TUNEL BUAGUAL	K77+350	K77+577	227	BIDIRECCIONAL	Estado Bueno
9	TUNEL BUENAVISTA	K77+777	K82+382	485	BIDIRECCIONAL	Estado Bueno

INFORME DE INSPECCIÓN DE LOS TÚNELES VIA BOGOTÁ - VILLAVICENCIO

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	ABCISA DESDE	ABCISA HASTA	LONGITUD (m)	SENTIDO DE OPERACIÓN	OBSERVACIONES
	TUNEL 2 QDA BLANCA	K56+180	K56+440	260	BV	Túnel sin revestimiento, con infiltraciones que van desde goteos hasta chorros, operando con un solo carril
7	TUNEL FALSO EXISTENTE	K64+140	K64+260	120	BIDIRECCIONAL	Estado Bueno
8	TUNEL BUAGUAL	K77+350	K77+577	227	BIDIRECCIONAL	Estado Bueno
9	TUNEL BUENAVISTA	K77+777	K82+382	485	BIDIRECCIONAL	Estado Bueno

2 de 2

37

Doctor
Samuel Alejandro Hoyos Mejía
 Presidente
 Comisión Primera Constitucional Permanente
 Cámara de Representantes

PROPOSICIÓN
DEBATE DE CONTROL POLÍTICO

En virtud de lo establecido en el numeral tercero del art. 6º y los arts. 234, 237 y 249 de la ley 5ª de 1992, me permito poner a consideración de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, la presente proposición de debate de control político, cédese a la Ministra de Transporte, Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Director del INVIAS, Gerente de COVIANDINA, Gerente de COVIANDINA, Interventores CONSORCIO INTERCONCESIONES y CONSORCIO METROANDINA, para que en el marco de sus competencias rindan informe sobre el estado actual de la vía Bogotá - Villavieco, y aclaren dudas conforme al cuestionario que se anexa, para tal efecto, solicito se cite en la fecha y hora que determine la Mesa Directiva.

Así mismo invítase, a los gobernadores de los departamentos del Meta, Casanare, Vichada, Vaupés, Guaviare y Cundinamarca, Asambleas Departamentales del Meta, Cotacachi, Ferenaco, Andí, Camacot, Cámara de Comercio de Villavieco, Director de Turismo del Meta, Asorincoquá, CUT, CGT Ultrallano, Sociedad Colombiana De Arquitectos Regional Meta-SCA, Corporación Comité Cívico De Villavieco.

Adicionalmente, se solicita los buenos oficios de la secretaría de la Comisión para que se coordine la transmisión in vivo del Debate en el Canal del Congreso, con el fin de que los colombianos puedan tener conocimiento sobre este tema que tanto afecta a la media Colombia.

Atentamente,

[Firma]
ALEJANDRO VEGA PÉREZ
 Representante a la Cámara
 Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

[Firma]
 fecha
 Agosto 21/18
 Apellido de la
 Universidad de
 los Andes



estableció dichas tarifas y cuáles son los criterios para contemplar este resultado?

13. ¿Cuáles son las medidas que se han adoptado para el suministro del alumbrado público ya que en la mayoría de los tramos intervenidos este no se evidencia, lo que en muchos sectores ocasiona accidentes de tránsito?
14. ¿Qué estudios y que manejos se han realizado con los cuerpos de agua o nacedores que se han hallado en las unidades funcionales del municipio de La Calera?
15. ¿Qué soluciones se han planteado para la vía que conduce al sector de oriente del Municipio de La Calera, que afecta las veredas del volcán, quizás, tremita y sea, junta y demás veredas que conducen la vía hacia Chisachí, donde los vehículos de la POB, han venido pasando y dejando en mal estado la vía y su paso es intranstable para la comunidad en general?

Cuestionario para el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

1. Allegue copia legible del contrato No. 444 de 1994 entre el INVIAS y la Sociedad Concesionaria Vial De Los Andes S.A., las pólizas actualizadas y copia de las adiciones al contrato principal, informes técnicos, contables y financieros detallados año por año.
2. Allegue copia legible del contrato de interventoría No. 067 de 2012, entre ANI y CONSORCIO INTERCONCESIONES y de los informes de interventoría y supervisión durante la ejecución del contrato, incluyendo informes técnicos, financieros, contables, jurídicos, medio ambientales, socio-pedagógicos, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 444 de 1994 y demás documentos que lo modifique, adición o complementen para la concesión de la vía Bogotá - Villavieco. Todos los anteriores detallados años por año.
3. Allegue copia legible del contrato No. 025 de 2015 entre ANI y CONCESIONARIA VIAL ANDINA, las pólizas actualizadas y copia de las adiciones al contrato principal, informes técnicos, contables y financieros detallados año por año.
4. Allegue copia legible del contrato de interventoría No. 365 de 2015, entre ANI y CONSORCIO METROANDINA y de los informes de interventoría y supervisión durante la ejecución del contrato, incluyendo informes técnicos, financieros, contables, jurídicos, medio ambientales, socio-pedagógicos, administrativos, de seguros, operativa y mantenimiento del contrato de concesión No. 025 de 2015 y demás documentos que lo modifique, adición o complementen para la concesión de la vía Bogotá - Villavieco. Todos los anteriores detallados años por año.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

377

377



Cuestionario para la Ministra de Transporte:

1. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavieco. ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
2. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavieco? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
3. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá - Villavieco en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
4. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentre en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
5. En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo, ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
6. ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá - Villavieco? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir informe detallado de cuantías y años correspondientes.
7. Respondo a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2018. ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?
8. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?
9. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá - Villavieco? Allegar informe detallado.
10. Porque se impondió al cobro de un peaje Boquerón II, considerando que desde que entró en servicio la vía ha sido de mala calidad?
11. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antajo? ¿Quien los está asumiendo?
12. ¿Porque los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

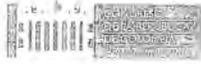
378



5. Informe quién o quienes hacían las veces de supervisor y/o interventor durante la ejecución del contrato de concesión No. 444 de 1994, desde el año 1994 hasta el día de la firma del contrato de interventoría No. 067 de 2012. Anexar informes.
6. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá - Villavieco, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?
7. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá - Villavieco. ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
8. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá - Villavieco? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
9. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá - Villavieco en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
10. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "Km 82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver esta inconveniente?
11. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? Remita informe.
12. ¿Cuál es el estado del proyecto del tramo 1 de la vía Bogotá - Villavieco (Hasta Caqueza)? ¿Qué tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?
13. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
14. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
15. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
16. ¿Cuánto ha sido el recibo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
17. ¿Cuánto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá - Villavieco y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

379



- 18. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavieancio, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
- 19. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 8ª, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En que se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir Informe detallado.
- 20. ¿Cuánto le ha pagado ANI a COVIANDES por concepto de emergencias? ¿En qué fecha y por qué concepto se han reconocido y realizado los pagos? Favor enviar informe detallado.
- 21. ¿Se está cumpliendo con la implementación de los Planes de Manejo Ambiental de acuerdo con las licencias ambientales otorgadas por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial? Anexar soportes, licencias ambientales, rendir Informe de cumplimiento, Plan de Manejo Ambiental y sus alcances.
- 22. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los tramos de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sírvase rendir informe.
- 23. ¿En qué año se identificaron los puntos críticos en el km 46+700 y el km 64+200?
- 24. Respecto al derrumbe en el km 46 que dejó 4 personas muertas ¿Qué investigación se adelantó por este suceso? ¿Se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
- 25. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que sé vó afectado por el cierre indefinido?
- 26. En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quien recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo, ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
- 27. Según comunicado de prensa del Ministro del Transporte German Cardona, afirma que COVIANDES fue sancionado mediante resolución de la ANI con una multa de casi 10 millones diarios por el incumplimiento de no entregar del puente Chirajara en las fechas establecidas. ¿Se está cumpliendo con

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

381



- 3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavieancio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
- 4. Sírvase responder si cuentan con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá – Villavieancio en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
- 5. ¿Qué medidas de contingencias tiene coordinada con las autoridades competentes del Departamento del Meta para no afectar la movilización y el tráfico en el sector del Parque Fundadores y la vía Acacias, cuando se presentaran cierres en la vía al llano?
- 6. ¿Sírvase informar cuales planes de emergencia existe en el corredor vial Bogotá – Villavieancio? ¿Cada cuanto y de que manera son socializados? ¿Con qué autoridades competentes han sido diseñados y verificados los planes de emergencia? ¿Cada cuanto se actualizan? ¿Quiénes hacen el seguimiento? Anexar evidencias.
- 7. ¿Cada cuanto se desarrollan simulacros de emergencia, evacuación, protección civil, entre otros? ¿Quiénes lo acompañan? y ¿Cómo se identifican las fallas? Rendir informe detallado.
- 8. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá – Villavieancio.
- 9. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá – Villavieancio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.
- 10. Responda y da informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "km 82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que al irse en el túnel se percibe más densa y pareciera que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?
- 11. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
- 12. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá – Villavieancio?
- 13. De acuerdo al contrato 444 del 1994, ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescate en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

382



- los pagos diarios que impone la sanción? ¿Cuánto dinero se ha recaudado por concepto de esta sanción a la fecha? ¿Hasta que fecha se impuso la sanción? Allegar copia de la resolución de sanción y soportes.
- 28. ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá – Villavieancio? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir Informe detallado de cuantías y años correspondientes.
- 29. Respecto a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2018, ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?
- 30. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?
- 31. Según publicación del 3 de agosto de 2018 en www.ani.gov.co, la ANI y el INVIAS firmaron un convenio por \$18.000 millones para adelantar el diseño y construcción de todas las obras requeridas para la reparación en el puente la Caridad. Allegar copia del convenio.
- 32. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá – Villavieancio? Allegar informe detallado.
- 33. ¿Por qué se impone el cobro de un peaje Boquerón si considerando que desde que entró en servicio la vía ha sido de más calidad?
- 34. ¿En qué tramos de la vía son invertidos los recursos del peaje Boquerón II?
- 35. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién es esta asumiendo?
- 36. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuáles son los criterios para contemplar este resultado?

Questionario para el Gerente de COVIANDES

- 1. Sírvase responder y dar Informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá – Villavieancio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De que fuente tienen estos dineros?
- 2. Sírvase dar Informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavieancio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

383



- 14. ¿Tienen previstos equipos de respiración para auxiliar a posibles víctimas y cuántos tienen disponibles? (tipo capuces respitood).
- 15. ¿Cuál es el estado del proyector del tramo 1 de la vía Bogotá – Villavieancio (Hasta Caqueza)? ¿Qué tiempo de ejecución se tiene proyectado para este tramo?
- 16. Pese a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
- 17. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola admitida por caseta de peaje? Si no se cumple cómo lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
- 18. ¿Bajo qué criterio se estableció el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
- 19. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
- 20. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
- 21. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 22. ¿Cada cuanto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá – Villavieancio y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 23. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavieancio, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
- 24. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 8ª, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En que se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir Informe detallado.
- 25. En el Acta N° 48 de 2004, Coviandes se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual y presentar Informe por escrito. Anexar nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.
- 26. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.
- 27. ¿Cuánto le ha pagado ANI a COVIANDES por concepto de emergencias? ¿En qué fecha y por qué concepto se han reconocido y realizado los pagos? Favor enviar informe detallado.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-88, Oficina 236b

384



- 28. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sírvase rendir informe.
- 29. ¿En qué año se identificaron los puntos críticos en el km 46+700 y el km 84+200?
- 30. Respecto al derrumbe en el km 46 que dejó 4 personas muertas ¿Qué investigación se adelantó por este suceso? ¿Se determinó en quién recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? ¿Por qué concepto? ¿Por qué monto? ¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.
- 31. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
- 32. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?
- 33. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá – Villavicencio? Allegar informe detallado.
- 34. ¿Por qué se impone el cobro de un peaje Boquerón II, considerando que desde que entró en servicio la vía ha sido de mala calidad?
- 35. En que tramos de la vía son invertidos los recursos del peaje Boquerón II?
- 36. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?
- 37. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuales son los criterios para conformar este resultado?

Cuestionario para el Gerente de COVIANDINA

- 1. ¿Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá – Villavicencio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua? ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente asían estos dineros?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

383



- otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones
- 14. De acuerdo al contrato 444 del 1994, ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescate en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar otros vehículos y cámara térmica? ¿Cuántos son? Rendir informe de inventario, estado y especificaciones.
- 15. ¿Tienen provistos equipos de respiración para auxiliar a posibles víctimas y cuantos tienen disponibles? (tipo capuces resolution)
- 16. Pasa a que los puntos de peaje están en capacidad y tienen casetas disponibles ¿Por qué no todas las casetas de peajes se encuentran habilitadas para el paso de los vehículos?
- 17. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola permitida por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
- 18. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
- 19. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
- 20. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
- 21. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 22. ¿Cada cuanto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá – Villavicencio y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 23. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavicencio, desde la firma del contrato.
- 24. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista qué falla presenta? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de este túnel.
- 25. ¿Cuál es la fuente de financiación para la reparación de puentes, obras de encauzamiento, falsos túneles y obras mayores en los taludes de la carretera? ¿Qué figuras legales amparan estas fuentes? Sírvase rendir informe.
- 26. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá – Villavicencio? Allegar informe detallado.

Cuestionario para el Director del INVIAS

- 1. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
- 2. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado? Allegar soportes.

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

387



- 2. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
- 3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
- 4. Sírvase responder al cuantiar con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá – Villavicencio en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
- 5. ¿Qué medidas de contingencias tiene coordinadas con las autoridades competentes del Departamento del Meta para no afectar la movilización y el tráfico en el sector del Parque Fundadores y la vía Acacias, cuando se presentan cierres en la vía al llano?
- 6. ¿Sírvase informar cuáles planes de emergencia existe en el corredor vial Bogotá – Villavicencio? ¿Cada cuanto y de qué manera son socializados? ¿Con qué autoridades competentes han sido diseñados y verificados los planes de emergencia? ¿Cada cuanto se actualizan? ¿Quiénes hacen el seguimiento? Anexar evidencias.
- 7. ¿Cada cuanto se desarrollan simulacros de emergencia, evacuación, protección civil, entre otros? ¿Quiénes lo acompañan? y ¿Cómo se identifican las fallas? Rendir informe detallado.
- 8. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá – Villavicencio.
- 9. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá – Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.
- 10. Responda y de informe al el sistema de ventilación del túnel de Buenavista "km 82", cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y parecería que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?
- 11. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
- 12. ¿Cuál capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá – Villavicencio?
- 13. ¿Existe maquinaria y equipos especialmente provistos para emergencias con materiales peligrosos, incendios en túneles, rescate en espacios confinados, estructuras colapsadas, proyector de agua, espuma, barrera para apartar

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

388



- 3. Sírvase responder al cuantiar con estudios o informes financieros que contabilicen los perjuicios que ha causado al departamento del Meta los cierres de la vía Bogotá – Villavicencio en el corrido del año 2018. En caso afirmativo ¿Qué clase de perjuicios ha determinado y que sectores de la economía se han visto afectados? ¿Cuál es la cuantía de dichos perjuicios? Allegar soportes.
- 4. ¿Bajo qué criterio se establece el mínimo de kilómetros entre un peaje y otro en los corredores viales?
- 5. ¿El pago del peaje qué beneficios le otorga al usuario?
- 6. Discrimine la composición del precio del peaje y explique su destino.
- 7. ¿Cuánto ha sido el recaudo por concepto de peajes, desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 8. ¿Cada cuanto se incrementa el valor de los peajes de la vía Bogotá – Villavicencio y bajo qué criterios se han realizado estas alzas desde la firma del contrato No. 444 de 1994? Informe detalladamente cada peaje año por año.
- 9. Detallar el valor y la fecha de cada incremento en los peajes que tiene la concesión Bogotá – Villavicencio, desde la firma del contrato No. 444 de 1994.
- 10. En el Acta N° 46 de 2004, en el parágrafo 1° de la Cláusula 6ª, se ordena la creación del Fondo para Mejoramiento e Implementación de Nuevas Tecnologías, mediante una cuenta especial en el Fideicomiso 3-034 de la Fiduciaria de Occidente. ¿Cuánto se ha recaudado por este compromiso? ¿Cuál ha sido el destino de los dineros del fondo? ¿En qué se ha invertido? ¿Qué rendimientos financieros ha producido esta cuenta? Rendir informe detallado.
- 11. En el Acta N° 46 de 2004, Covandias se comprometió a contratar un Asesor Internacional en operación de túneles, el cual debe realizar una visita anual y presentar informe por escrito. Anexar nombre del asesor con sus respectivos informes año a año.
- 12. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.
- 13. El derrumbe en el km 46 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió, se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 46? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?
- 14. En la investigación que se inició a raíz de la caída del puente Chirajara ¿Ya se determinó en quién recae la responsabilidad por este suceso? ¿Se impusieron sanciones? En caso afirmativo. ¿Por qué concepto? ¿Por qué

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 8-68, Oficina 236b

389

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 6-88, Oficina 236b

384

¿Ya se realizó el pago de la sanción por parte del declarado responsable? Sírvase rendir informe detallado.

15. ¿Cuántos procesos sancionatorios se encuentran en curso contra las concesiones de los tramos Bogotá – Villavicencio? ¿Cuántas sanciones ha impuesto a las concesiones? ¿Cuáles están vigentes y cuáles vencidas? ¿Existen sanciones en mora? Rendir informe detallado de cuantías y años correspondientes.

16. Respecto a la caída del puente Chirajara y la responsabilidad que le asiste al concesionario, la no utilización del nuevo tramo vial que debió entrar en funcionamiento el 10 de junio de 2016, ¿Cuál es la responsabilidad que le asiste a la concesionaria por incumplimiento?

17. ¿Quién asumirá el costo de construcción del nuevo puente Chirajara?

18. ¿Cuál es el índice de accidentalidad en la vía Bogotá – Villavicencio? Allegar informe detallado.

19. ¿Quién tiene la competencia sobre el mantenimiento y la prestación de servicios al usuario de la antigua vía Bogotá desde el sector de El Antiojo? ¿Quién los está asumiendo?

20. ¿Por qué los peajes Boquerón I y II cobran la misma tarifa en sus diferentes categorías sabiendo que no prestan el mismo servicio? ¿Qué entidad estableció dichas tarifas y cuales son los criterios para conformar este resultado?

Cuestionario para el CONSORCIO INTERCONCESIONES

1. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá – Villavicencio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua. ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?
2. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?
4. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá – Villavicencio.
5. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 6-88, Oficina 236b

381

en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá - Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes años.

6. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista Km 62, cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato, puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?

7. Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.

8. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá – Villavicencio?

9. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? Remita informe.

10. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?

11. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.

12. ¿Cuál es el costo actual de mantenimiento de la vía Bogotá- Villavicencio, Km por año?

13. El derrumbe en el km 48 sucedió el día 22/06/2018, y desde ese día el tramo vial donde ocurrió se encuentra cerrado. ¿Cuál es el estado actual del km 48? ¿Cuándo ponen en funcionamiento este tramo? ¿Qué medidas se han adelantado para reparar o indemnizar a la población que se encuentra en este corredor vial y su único sustento depende del comercio que se vio afectado por el cierre indefinido?

Cuestionario para el CONSORCIO METROANDINA

1. Sírvase responder y dar informe del inventario de los puntos críticos en todo el recorrido de la vía Bogotá – Villavicencio, relacionado con caída de material rocoso o deslizamiento a causa de lluvias o corrientes de agua? ¿Cuáles son las acciones que ha realizado para mitigar los riesgos sobre dichos puntos? ¿Cuánto dinero se ha destinado para atenderlos? ¿Cuántos se han atendido con dichos recursos y cuál es el valor? ¿De qué fuente salen estos dineros?
2. Sírvase dar informe del inventario y estado de los puentes y túneles que hacen parte del corredor vial Bogotá – Villavicencio, ¿Bajo qué norma técnica se construyeron?
3. ¿Qué estrategias o actividades tienen prevista para solucionar el problema de los cierres constantes por razones de caída de material sobre la vía Bogotá – Villavicencio? ¿Cuál es el tiempo y costo estimado?

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 6-88, Oficina 236b

387

4. Cuantificar detalladamente el cuerpo de emergencia, elementos, equipos, maquinaria y personal que ofrece la concesión en la vía Bogotá – Villavicencio.
5. ¿Cuál es el tiempo de respuesta de las unidades de emergencia de la concesión para atender una emergencia, evitar pérdidas humanas y daños en cada uno de los puntos críticos de la vía Bogotá – Villavicencio? Rinda informe detallado de los tiempos de reacción a una emergencia en los diferentes sitios.
6. Responda y de informe si el sistema de ventilación del túnel de Buenavista Km 62, cumple los requerimientos técnicos exigidos en el contrato puesto que el aire en el túnel se percibe más denso y pareciera que la ventilación no es la adecuada ¿Qué medidas han tomado para resolver este inconveniente?
7. ¿Los túneles cuentan con sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI)? ¿Con qué autoridades se articula la recolección y manejo de información? ¿Qué tipo de información se tiene? Remita informe.
8. ¿Qué capacidad de soporte de temperaturas tienen los túneles en la vía Bogotá – Villavicencio?
9. ¿Se han realizado estudios sísmológicos para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial? Remita informe.
10. Según el reglamento, ¿Cuál es el máximo de cola admitido por caseta de peaje? Si no se cumple como lo estipula el reglamento, ¿Qué implica?
11. ¿El sistema eléctrico, sistema electrónico y el sistema de ventilación Buenavista y el Boquerón qué falla presentan? Exponga las razones por las cuales se presentan constantes cierres de estos túneles.
12. ¿Cuál es el costo actual de mantenimiento de la vía Bogotá- Villavicencio, Km por año?

Atentamente,

ALEJANDRO VEGA PÉREZ
Representante a la Cámara

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7ª No. 6-88, Oficina 236b

382

Concesionaria Vial Andina S.A.S.

Bogotá D.C., 27 de agosto de 2018

IN TALLER (VILLAVICENCIO)
Punto Faltante: 26/08/2018
Fin: 17:00h
Asista: Ed. Andina

RECIBIDO
28 AYO 2018
1-574

Referencia: CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 005 DE JUNIO DE 2015, PROYECTO CHIRAJARA – INTERSECCIÓN FUNDADES
Asunto: Respuesta Oficio No. C.P.C.P.3.1.052-18

Respetada doctora,

En atención al oficio del asunto, mediante el cual remitió el cuestionario sobre el estado de la vía Bogotá - Villavicencio, nos permitimos dar respuesta en los siguientes términos:

1. Que la Concesionaria Vial Andina S.A.S se encuentra ejecutando el Contrato de Concesión bajo el esquema APP de iniciativa privada 4G No. 005 de 2015, suscrito con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el cual tiene por objeto la construcción operación y mantenimiento de la nueva calzada entre Chirajara y la intersección Fundades y la operación y mantenimiento de todo el corredor Bogotá – Villavicencio.
2. Que la Concesionaria Vial Andina S.A.S el día 15 de septiembre de 2016, suscribió el acta de inicio de la fase de construcción con la ANI, etapa que actualmente se encuentra ejecutando.
3. Que, Coviandina S.A.S solo efectuará la operación del corredor Bogotá- Villavicencio una vez la ANI realice la entrega de la infraestructura, posterior a la reversión del Contrato 444 de 1994 y que por lo tanto, las obligaciones que en la actualidad debe ejecutar mi representada se circunscriben a las labores de construcción.

Con fundamento en lo anterior, y debido a que el cuestionario remitido por su despacho contiene preguntas relacionadas únicamente con la operación de la vía, la misma no pueden ser resueltas por la Concesionaria Vial Andina S.A.S, pues actualmente nos encontramos en fase de Construcción, es decir en etapa pre-operativa, lo que significa que aún no hemos recibido ninguna infraestructura para operar por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

LEY 1508 DE 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas.
Decreto 28 de 2011. Oficio 703 - Trámite 750066
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Concesionaria Vial Andina S.A.S NIT 900.848.094.5
www.coviandina.com

GOBIERNO DE COLOMBIA

165



En virtud de lo anterior, Concesionaria S.A.S pp. es la competente para resolver las inquietudes por usted planteadas, por lo que agradecemos remitir las inquietudes al actual operador de la vía.

Cordialmente,



RICARDO POSTARINI HERRERA
Gerente General

393

Avenida Calle 26 No. 57-41, Oficina 103 – Teléfono: Bogotá
Medellán La For. Km 76 y 807 Vía Bogotá – Villavicencio

Concesionaria de Andina S.A. S/Nº 800988024-4
www.CovAndina.com

RICARDO POSTARINI HERRERA **ANI** **EN GOBIERNO DE COLOMBIA**



RUTA DEL SOL - SECTOR I

1) Sírvase informar el estado del proyecto Ruta del Sol Sector I en los tramos Vilela – Guaduas.

- Se indicará la existencia de contratos vigentes, su cuantía y el alcance de los mismos.
- Se informará sobre la obtención o no de la licencia ambiental y se indicará el trazado definitivo, los kilómetros que hacen falta por contratar, el valor de los mismos y la existencia de los recursos para su ejecución.

Del Honorable Congresista,



BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

395



PROPOSICION ADITIVA A LA No 4 DE AGOSTO 21 DE 2018

Adiciónese a la citación de debate de control político, de la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, el siguiente cuestionario:

VIA BOGOTÁ – VILLAVICENCIO

- 1) Sírvase informar los diferentes contratos que ha realizado el Ministerio para intervenir la vía Bogotá – Villavicencio determinando la forma contractual, contratista, cuantía y estado de ejecución.
- 2) Sírvase informar si el tramo I, localizado entre Bogotá y El Tablón, tiene estudios y diseño, y alguna proyección de ejecución de recursos.
- 3) Sírvase informar si se ha efectuado el manejo y control de aguas en las calzadas para evitar erosión sobre los estribos y pilas de los puentes.
- 4) Sírvase informar si se han realizado los estudios y diseños de obras geotécnicas e hidráulicas para solucionar la desestabilización en los sitios afectados.
- 5) Frente a la tragedia del colapso del puente Chirajara se informará:
 - A) Quién asume los costos de inversión que se han realizado en el mencionado puente.
 - B)Cuál es la situación de las familias de los operarios fallecidos
 - C)Cuál fue el informe de la interventoría frente a la situación que se presentó con la construcción del puente.
 - D) Que responsabilidades ha definido el Ministerio de Transporte frente a esta situación.
- 6) Qué medidas están tomando frente al desplazamiento que se está presentando en el puente Caridad, si según el Presidente de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, éste ya va en 30 cm?
- 7) Qué medidas ha tomado el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte para garantizar la transitableidad por la vía Bogotá – Villavicencio?
- 8) Ante la problemática frecuente de la vía Bogotá – Villavicencio, el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, qué proyectos alternativos o complementarios ha previsto para la comunidad entre Bogotá y los departamentos del Meta y la Orinoquía?

berdy
ocis # 02
Sept 10/18
Aprobada por
Unidad de los Asesores,

394

392

Constancia

Señor SENADOR y ANTE HONORABLES MIEMBROS DE ESTA COMISIÓN VA QUIENEN VA ACOMPAÑAR:

El suscrito declaró esta constancia sobre la difícil situación que está atravesando la financiación de la construcción pública en nuestro país, y esto sucede, desde que en este país se ve la educación como un negocio y no como un derecho.

Esto es así que hoy la Universidad pública se ve financiada en 15 millones de pesos como consecuencia de un impacto económico que hizo la ley 44 de 2002, que dice que las transferencias que reciben las universidades deben compensarse de acuerdo con el comportamiento del IPC (Índice de Precios al Consumidor), pero el problema es que los gastos de funcionamiento, inversión y de personal han aumentado 5,3 puntos porcentuales por encima del IPC entre el 2010 y 2017.

Además, con la reforma tributaria del gobierno anterior se desfinancian aún más las universidades, desde la ley 1819 artículo 188 y 107, solo sirvió para desviar recursos al ICFEX y su financiación en subsidios para más a su propósito de ser sólo para, en últimas, esta reforma tributaria solo sirvió para que más personas en la universidad pública se presenten a la privada.

Esta situación, obligó a las universidades a buscar recursos propios que no alcanzan para financiar la totalidad de los servicios que ofrecen nuestras universidades.

El martes pasado el SENADOR SENADOR GONZALEZ de la Universidad Nacional solicitó a marchar en Medellín y otros más en Bogotá, se firmó pasaporta reclamando que tienen derecho a la educación y que esta no puede estar al servicio de las logias empresariales y mercantiles sin el conocimiento, la ciencia y la tecnología.

Instamos al gobierno a que tome en cuenta en este asunto, un país que necesita inversión y apoyo.

Constancia

Constancia

Constancia

Constancia

Constancia
13 Sep 118
9:43 am
396
Esther
18.11.18

PROPOSICION

Recibo a Comisión Primera
13 sept 18
2:00 pm

En los términos del artículo 215 de la Constitución Política de Colombia en desarrollo de las facultades previstas en la ley 137 de 1994 y con ocasión de los fuertes aguaceros que perturbaban y amenazan en forma grave e inminente el Departamento del Meta y otras regiones del País, que afectan el orden económico, social y ecológico del país, solicito al Gobierno Nacional que declare el estado de emergencia a fin de que en forma transitoria conjure la crisis e impida la extensión de sus efectos, teniendo en cuenta los últimos acontecimientos conocidos por todos los ciudadanos.

Derrumbes en la vía Bogotá-Villavicencio con un total 21 derrumbes el más grande en el sector Servitá, fueron evacuadas 32 personas en total incluidas cuatro menores de edad, así como EN a la altura del Km 70, Km 88, Km 64, Sector Chirajara con pérdidas de alrededor los 53 mil millones de pesos.

Se asiste al sector de la margen derecha del río Guatiquía en donde se presenta afectación del dique, se monitorea el sector de la vereda La Aurora y Chonifano y patio restringido en la vía Acacias puente sobre el río Guayuriba en donde el río está amenaza con derribar la vía nacional.

Monitoreo por parte de Bomberos de Acacias en Parcelas del Progreso. Adicionalmente hay desbordamiento del río Guatiquía afectando la vía, hay familias aisladas. En el sector la Argentina se desbordó hacia la vía la quebrada negra causando afectaciones a la invasión llamada la aldea. Comité de Gestión del Riesgo, alcaldía de Villavicencio.

Igualmente solicito que el Ministerio de Transporte revise en el presupuesto de inversión del Ministerio de Transporte de la presente vigencia, algunos programas con ejecución cero a junio de 2018 por valor de \$ 117 mm que puedan ser contra acreditadas para acreditar los rubros y atender esta emergencia. Adicionalmente la Nación cuenta con Dosismiles mil millones de pesos provenientes de los Fondos Nacionales de Contingencia.

JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS
 Representante Del Meta

DAVID E. PULIDO

ERWIN ARIAS

CESAR RODRIGUEZ

Bohar
 12-09-18

Mesa Distrital de personas con Discapacidad	Héctor Julio Castañeda	hcastaneda@hotmail.com	310 3169745
Corporación Auris	Maria Angelica Auris	corporacionauris@gmail.com	310 5766667
Red Nacional de cuidador@s de personas con discapacidad	Patricia Sarmiento		300 5883287

Atentamente,

Juan Fernando Arias Auri
 Representante a la Cámara
 Coordinador Ponente

Juan Carlos Wilio Ospina
 Representante a la Cámara
 Coordinador Ponente

RECIBI
 COMISIÓN I CONSTITUCIONAL
 CÁMARA DE REPRESENTANTES
 Sept 13/18
 FECHA 13-24-18
 HORA 5:24 PM

 FIRMA

399

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Bogotá D.C., 11 de septiembre de 2018

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Bogotá, Política # 12

Señores:
Mesa Directiva
Comisión Primera, Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Ciudad

PROPOSICIÓN

En atención al artículo 230 de la Ley 5 de 1992 y como coordinadores ponentes, solicitamos que se convoque a una audiencia pública para que las personas naturales y jurídicas presenten sus opiniones u observaciones sobre el proyecto de Ley 087/2018C "Por el cual se adiciona el marco sancionatorio de la ley 1818 de 2013 y se dictan otras disposiciones", la cual se llevará a cabo el día y hora que la Mesa Directiva disponga, en el recinto de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Para tal fin, invítase a:

Persona o Entidad	Nombre de Representante	Correo	Teléfono
Redescol Red Nacional de Redes de Personas con Discapacidad			
Ministerio de Salud - Consejo Nacional de Discapacidad			589 3750
Superintendencia Nacional de Salud			4837000
Fundación Saldarriga Concha		comunicacion@saldarrigaconcha.org	6226282
Red Nacional de cuidador@s de personas con discapacidad	Yolima Burbano	elyyaimaburbano@gmail.com	311 5282033

Acto # 10
 Sept 13/18
 Aprobado por
 unanimidad de
 los asistentes

ANSELMA MARIA ROBLEDO
 REPRESENTANTE A LA CÁMARA

DAVID E. PULIDO

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
 Edificio Nuevo del Congreso
 Bogotá, D.C.

398

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

Bogotá, Política # 13

PROPOSICIÓN

Solicitamos a los miembros de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes con fundamento en el artículo 230 de la ley 5ª de 1992, se apruebe la convocatoria a audiencia pública lo más pronto posible, en el marco del debate y consideración del proyecto de Acto Legislativo 087/2018C "Por el cual se adiciona un artículo transitorio de la constitución política", para que las personas naturales y jurídicas, presenten opiniones u observaciones sobre esta iniciativa legislativa que nos brinden mayores elementos para la deliberación y discusión.

Para tal efecto invítase desde la Secretaría General de la Cámara de Representantes a: 1-La presidenta de la Jurisdicción Especial para la Paz; Dra. Mirtha Patricia Linares Prieto, 2-A la presidenta de la Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición, Francisca De Roux, 3-A la directora de la Unidad especial para la búsqueda de personas dadas por desaparecidas en el contexto y en razón del conflicto armado; Dra. Luz Marina Monzón.

La secretaria de esta Comisión, efectuará las diligencias necesarias en lo que respecta al área administrativa de la Cámara de Representantes, a efecto que dicha audiencia sea de conocimiento general y en especial de la divulgación en el Canal del Congreso y para que se cuente con transmisión en directo de la misma, para el día y hora que se programe su realización.

ANSELMA MARIA ROBLEDO
 REPRESENTANTE A LA CÁMARA

DAVID E. PULIDO

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
 Edificio Nuevo del Congreso
 Bogotá, D.C.

Acto # 10
 Sept 13/18
 Aprobado por
 unanimidad de
 los asistentes

Sept 13/18
 10:54 AM
 Buenaventura León León

400



Bogotá D.C., 10 de septiembre de 2018

Doctor SAMUEL HOYOS PRESIDENTE COMISIÓN PRIMERA, CONSTITUCIONAL PERMANENTE CÁMARA DE REPRESENTANTES Ciudad

RECIBIDA COMISION I CONSTITUCIONAL CAMARA DE REPRESENTANTES FECHA 12 SEP 2018 HORA 12:25 pm

Referencia. PROPOSICIÓN- DEBATE DE CONTROL POLÍTICO #8A

Es un hecho notorio que Colombia se encuentra atravesando una grave crisis social debido a la migración masiva e incontrolable de ciudadanos venezolanos que huyen de los problemas internos que afronta Venezuela. Esta realidad ha generado graves problemas de seguridad ciudadana, problemas de salubridad (proliferación de enfermedades), así como inseguridad alimentaria, escasez de empleo, aumento del empleo informal, ocupación del espacio público, entre otros.

Por otro lado, la población inmigrante no solo se encuentra siendo víctima de violaciones a sus derechos humanos por parte del régimen dictatorial de Nicolás Maduro, sino de falta de garantías a sus derechos fundamentales en los países a donde se han refugiado, así las cosas y teniendo en cuenta que la Comisión Primera, Constitucional Permanente conoce de los temas relacionados con los derechos y sus garantías, de conformidad con el numeral 8 del artículo 135 de la Constitución Política, citemos a debate de Control Político al señor Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Carlos Holmes Trujillo, señora Ministra del Interior, Dra. Nancy Patricia Gutiérrez; al señor Ministro de Salud y Protección Social, Dr. Juan Pablo Uribe Restrepo; al señor Superintendente Nacional de Salud, Dr. Fabio Aristizábal Ángel; a la señora Ministra de Educación, Dra. María Victoria Angulo; al señor Ministro de Defensa, Dr. Guillermo Bojoro Nieto; al señor Director de Migración Colombia, Dr. Christian Krüger Sarmiento y a la Directora General del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, Dra. Juliana Pungiluppi Leyva, para que respondan ante esta cólula legislativa las siguientes preguntas en sesión



2. ¿El Estado colombiano está implementando programas de registro de niños, niñas y adolescentes indígenas y cedulación de indígenas mayores de edad que han retornado a Colombia, con el fin de que sean sujetos de los programas sociales que adelanta el Estado?

III. CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL

- 1. ¿Cuál es el control sanitario implementado en la frontera con Venezuela para evitar que ingresen al territorio colombiano personas con enfermedades que en Colombia ya estaban controladas como el sarampión, difteria y rubéola?
2. ¿Qué medidas está implementando esta cartera con el ánimo de salvaguardar la salubridad y seguridad en el territorio colombiano?
3. ¿Cuenta el Ministerio de Salud con un plan de choque para contrarrestar las enfermedades de inmigrantes venezolanos y evitar su propagación en el territorio colombiano?
4. ¿En estos momentos en que la población venezolana demanda servicios en salud, que medidas fiscales ha tomado y tomará el Ministerio de Salud para contrarrestar la crisis hospitalaria debido al alto estado de liquidez en que se encuentran las E.S.E.?
5. ¿Con qué disponibilidad de recursos cuenta esta cartera para la atención en salud de los venezolanos que la requieren?
6. En situaciones de irregularidad migratoria ¿Cómo se van a soportar las cuentas por la atención en salud de los pacientes que ingresen sin contar con documentos que acrediten su permanencia legal en el país?



transmitida en directo por el Canal Congreso, en la fecha y hora que determine la mesa directiva.

Asimismo, invítese a los gobernadores de los departamentos fronterizos de La Guajira, Cesar, Arauca, Norte de Santander, Vichada y Guainía.

I. CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES

- 1. ¿El Gobierno de Colombia está recibiendo ayudas de otros Estados u organizaciones internacionales para atender la crisis humanitaria de los venezolanos? ¿Qué tipo de ayudas y de cuáles Estados u organizaciones específicamente?
2. ¿Qué políticas y estrategias de gestión ha implementado el Gobierno Nacional para la atención humanitaria de los inmigrantes venezolanos? ¿Qué resultados han conseguido con su implantación?
3. ¿Qué servicios está demandando esta población y cuales están siendo prestados por el Gobierno Nacional?
4. ¿El gobierno de Colombia cuenta con recursos económicos suficientes para brindarle una atención humanitaria a esta población? ¿Cuánto? ¿A largo plazo será sostenible dicha atención?
5. La labor humanitaria que los colombianos estamos realizando con nuestros hermanos venezolanos ha sido de gran ayuda, pero ¿ha pensado la Cancillería en tomar medidas tendientes a cerrar el paso por la frontera hasta tanto no se regule la permanencia legal de los venezolanos en el territorio colombiano, en aras de salvaguardar la salubridad y seguridad en el territorio?

II. CUESTIONARIO PARA LA MINISTRA DEL INTERIOR

- 1. ¿Esta cartera cuenta con un registro que determine cuántos indígenas colombianos inmigrantes de Venezuela se han regresado a su territorio ancestral en la Alta Guajira?



IV. CUESTIONARIO PARA EL SUPERINTENDENTE DE SALUD

- 1. ¿Qué medidas se van a implementar para que el cobro que las I.P.S. hacen a las E.P.S., por atención en salud a la población venezolana, sea efectivo y de esta manera se logre un equilibrio financiero de las primeras, que garantice la continuidad de la prestación de los servicios?

V. CUESTIONARIO PARA LA MINISTRA DE EDUCACIÓN

- 1. ¿El Ministerio de Educación ha realizado la caracterización del número de niños, niñas y adolescentes que han migrado con sus familias desde Venezuela, y que por edades necesitan continuar con sus estudios de educación preescolar, básica y media?
2. ¿Le está garantizando esta cartera el derecho a la educación a los niños, niñas y adolescentes que han migrado con sus familias desde Venezuela?
3. ¿Se cuenta con los cupos necesarios para que los niños, niñas y adolescentes que han migrado con sus familias desde Venezuela accedan a la educación en Colombia? ¿Qué actividades de socialización o divulgación han desplegado?
4. ¿En cuanto a los niños, niñas y adolescentes que han migrado de manera irregular con sus familias desde Venezuela, se han tomado medidas específicas de documentación para matricularlos en las Instituciones Educativas? ¿Cuáles?

VI. CUESTIONARIO PARA EL MINISTRO DE DEFENSA

- 1. ¿Cuenta esta cartera con las estadísticas de los delitos cometidos por venezolanos en el territorio colombiano? Favor discriminarlos por delito.
2. ¿Qué tipo de acciones se están llevando a cabo para contrarrestar los delitos cometidos por inmigrantes venezolanos que se encuentran en Colombia?



3. ¿Cuáles son las ciudades más afectadas por delitos cometidos por los inmigrantes venezolanos?

VII. CUESTIONARIO PARA EL DIRECTOR DE MIGRACIÓN COLOMBIA

- ¿Cuántos venezolanos se encuentran asentados en el departamento de La Guajira con una permanencia irregular?
- ¿Cuántos venezolanos han ingresado al territorio colombiano durante los años 2016 a 2018, ingresan con pasaporte o permiso especial? Favor establecer el número por año.
- ¿Cuánta Migración Colombia con las estadísticas del número de venezolanos que han ingresado al territorio colombiano de manera irregular y cuantos continúan asentados en Colombia en situación migratoria irregular?
- ¿Se están tomando medidas para controlar la migración y permanencia irregular de los venezolanos en Colombia? ¿Cuáles?
- ¿Del número de venezolanos que ha ingresado, cuantos se encuentran asentados en Colombia? Favor discriminarlo por ciudades.
- ¿El Gobierno Nacional le está haciendo seguimiento a los inmigrantes venezolanos que solicitan el 'permiso especial de permanencia' y que se asientan en Colombia? ¿Cuántos de ellos permanecen en el país, cuántos han vuelto a Venezuela y cuántos han emigrado a terceros países?
- ¿Cuántos ciudadanos venezolanos han conseguido empleos formales por contar con el 'permiso especial de permanencia'? ¿A qué empleos han tenido acceso?

VIII. CUESTIONARIO PARA EL ICBF

- ¿Cuenta el Instituto con estadísticas de delitos cometidos por menores procedentes de Venezuela? Favor discriminarlos por delito.

405



Representante a la Cámara por el Guaviare
David Ernesto Pulido Novoa

ACTO # 10
Sept 13/18
Aprobado por
unanimidad de
los asistentes

SEP 13/18

PROPOSICIÓN - DEBATE DE CONTROL POLÍTICO # 16

En mi condición de Representante a la Cámara por el Departamento del Guaviare y en ejercicio del control político previsto en el artículo 135-8 de la Constitución Política y en concordancia con los artículos 233, 249 y 258 de la ley 9ª de 1992 se solicita que se cite a las carteras que se relacionan a continuación para que den respuesta al cuestionario anexo.

TEMA: Vía Nacional Meta - Guaviare

CITADOS: el Director General del INVIAS, el Director Regional del INVIAS, a la Ministra de Transporte

INVITADOS: la Gobernadora del Meta, la Gobernadora del Guaviare y el Contralor General de la República

CUESTIONARIO PARA EL INVIAS

- Sírvase informar las condiciones actuales en las que se encuentran las obras de recuperación y reconstrucción de la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare, específicamente en el sector de Puerto Limón.
- Sírvase informar la fecha en la cual se iniciaron las obras de recuperación y reconstrucción de la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare, específicamente en el sector de Puerto Limón.
- Sírvase informar la fecha estipulada para finalizar y entregar las obras de recuperación y reconstrucción de la vía que comunica al Meta con el Guaviare.
- Sírvase informar cómo será el trazado definitivo de la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare.
- Sírvase informar cuántas personas, en qué honorarios y qué maquinaria está trabajando actualmente en la obra de recuperación y reconstrucción de la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare.
- Sírvase informar si ha habido algún factor y/o acontecimiento que haya afectado de alguna forma la ejecución de la obra de recuperación y reconstrucción de la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare, específicamente en el sector de Puerto Limón.
- En caso de que la pregunta anterior sea afirmativa, sírvase informar cuál ha sido el factor y/o acontecimiento, la afectación y en cuanto se calculan las pérdidas económicas de esa afectación.
- Sírvase informar cuánto costó construir la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare y cuánto ha costado reconstruir esta misma vía.

Carrera 7 No. 8 - 62 Edificio Nuevo Congreso
Oficina 317 / 318 Tel 4325100 Ext. 3351 - 3781

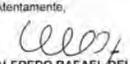
Solic
Sept 13/18
11:45 AM

407



- ¿De qué manera ha intervenido el ICBF respecto al control y prevención de la prostitución infantil de los niños, niñas y adolescentes procedentes de Venezuela?
- ¿Qué medidas toma el ICBF respecto de los niños, niñas y adolescentes que ingresan al territorio colombiano desde Venezuela y por alguna razón quedan en situación de abandono?
- ¿Está desarrollando el ICBF programas que propendan por la seguridad alimentaria de los niños, niñas y adolescentes que han migrado con sus familias desde Venezuela?

Atentamente,



ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA



Jaime Jaime Yacetzoli



Representante a la Cámara por el Guaviare
David Ernesto Pulido Novoa

- Sírvase informar si la entidad recibió, si o no, antes de que se presentara el daño definitivo, solicitudes para realizar obras de prevención en la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare. Especificar en qué sectores se había solicitado la intervención preventiva.
- Sírvase explicar las razones por las cuales el INVIAS no realizó trabajos preventivos en el sector de Puerto Limón hace dos años cuando la vía nacional se empezó a dañar.
- Sírvase diligenciar el siguiente cuadro con la información que falta:

Tramo de la vía	Gobierno	Recursos Nacionales Invertidos	Estado actual de la vía
Bogotá - Villavicencio	Andrés Pastrana	\$	
Bogotá - Villavicencio	Álvaro Uribe 1	\$	
Bogotá - Villavicencio	Álvaro Uribe 2	\$	
Bogotá - Villavicencio	Juan Manuel Santos 1	\$	
Bogotá - Villavicencio	Juan Manuel Santos 2	\$	
Villavicencio - Granada	Andrés Pastrana	\$	
Villavicencio - Granada	Álvaro Uribe 1	\$	
Villavicencio - Granada	Álvaro Uribe 2	\$	
Villavicencio - Granada	Juan Manuel Santos 1	\$	
Villavicencio - Granada	Juan Manuel Santos 2	\$	
Granada - San José	Andrés Pastrana	\$	
Granada - San José	Álvaro Uribe 1	\$	
Granada - San José	Álvaro Uribe 2	\$	
Granada - San José	Juan Manuel Santos 1	\$	
Granada - San José	Juan Manuel Santos 2	\$	
San José - Calamar	Andrés Pastrana	\$	
San José - Calamar	Álvaro Uribe 1	\$	
San José - Calamar	Álvaro Uribe 2	\$	
San José - Calamar	Juan Manuel Santos 1	\$	
San José - Calamar	Juan Manuel Santos 2	\$	

- Sírvase informar si la reconstrucción de la vía que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare estaba contemplada y priorizada en el Plan de Desarrollo del presidente Juan Manuel Santos y si se contemplará y priorizará en el Plan de Desarrollo del presidente Iván Duque. En caso de que la respuesta sea afirmativa, favor especificar cuántos recursos tiene y/o tendrá asignados.
- Sírvase informar qué pasará con la vía terciaria que actualmente se está utilizando para viajar desde Granada - Meta a San José del Guaviare.

Carrera 7 No. 8 - 62 Edificio Nuevo Congreso
Oficina 317 / 318 Tel 4325100 Ext. 3351 - 3781



Representante a la Cámara por el Guaviare
David Ernesto Pulido Novoa

14. Sírvase informar si la construcción de la vía que comunica San José del Guaviare con Calamar Guaviare estaba contemplada y priorizada en el Plan de Desarrollo del presidente Juan Manuel Santos y si se contemplará y priorizará en el Plan de Desarrollo del presidente Iván Duque. En caso de que la respuesta sea afirmativa, favor especificar cuántos recursos tiene y/o tendrá asignados.

CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

1. Sírvase informar qué medidas y/o acciones preventivas tomó el Ministerio ante la advertencia del mal estado de la Vía Nacional realizada por la comunidad y por la Gobernación del Guaviare en abril de 2017.
2. Sírvase informar qué medidas y/o acciones ha tomado el Ministerio frente a la destrucción de la bodega que sosteniente la cinta asfáltica de la vía nacional, en el sector de Puerto Limón en Fiebre de Oro.
3. Sírvase informar qué medidas y/o acciones ha tomado el Ministerio frente a la pavimentación de la Vía Nacional - tramo San José del Guaviare (Guaviare) - Calamar (Guaviare).
4. Sírvase informar si la construcción y pavimentación de la Vía Nacional que comunica Granada - Meta con San José del Guaviare y la Vía Nacional que comunica San José del Guaviare (Guaviare) con Calamar (Guaviare) serán incluidas en el Plan de Desarrollo Nacional del presidente Duque.

PRESENTADA POR

David Ernesto Pulido Novoa
DAVID ERNESTO PULIDO NOVOA
Representante a la Cámara por el Guaviare
Autor

Jaime Rodríguez Contreras
Jaime Rodríguez Contreras
Rep. Meta

SUSCRITA POR

Maritzavari Hernández Aristizábal
MARITZAVARI HERNÁNDEZ ARISTIZÁBAL
Senadora de la República
Carrera 7 No. 8 - 62 Edificio Nuevo Congreso
Oficina 317 / 318 Tel 4325100 Ext. 3351 - 3781

Héctor Botero
Héctor Botero
Rep. Guaviare



3. Precise si las autoridades ambientales han cumplido con sus funciones, han realizado los estudios ambientales requeridos de conformidad a los recursos comprometidos y han ejecutado todas las obras de mitigación y sus costos.
4. Establezca si se han hecho los estudios geológicos necesarios, para la ejecución de las obras y de ser así qué recomendaciones se dieron a la concesionaria y qué zonas se declararon como zonas de riesgo, que obras se ejecutaron, así como sus costos y fechas de realización.
5. Defina la responsabilidad fiscal frente a los problemas que hoy presenta la vía después de 24 años de iniciadas las obras de la misma.

Cordialmente,

Jaime Rodríguez Contreras
JAIME RODRÍGUEZ CONTRERAS
Representante a la Cámara
Departamento del Meta

Eccan Londry
Eccan Londry

Jaime Rodríguez Contreras
Jaime Rodríguez Contreras

Jaime Rodríguez Contreras
Jaime Rodríguez Contreras

409

411



Bogotá D.C. 13 de septiembre de 2018
Doctor
JORGE MENDEZ HERNÁNDEZ
Presidente
Cámara de Representantes Comisión Primera
Bogotá

Respetado Señor Presidente:

En consideración al debate de control político que tiene por finalidad solicitar a las autoridades un informe sobre el estado actual de las vías Bogotá - Villavicencio y Florencia - Suaza y se aclaren dudas conforme al cuestionario, por intermedio suyo presento la siguiente proposición:

PROPOSICIÓN

Solicítase al Contralor General de la Nación un informe mediante el cual realice una revisión técnico financiera de todos los contratos, otros si y adicionales, y demás documentos suscritos para la ejecución de las obras de la vía Bogotá- Villavicencio, para que:

1. Determine su cumplimiento, si los costos corresponden al valor de mercado y a las obras ejecutadas.
2. Haga un estudio financiero donde establezca si el valor del peaje corresponde a un precio real o a un sobre costo

Rec. si Comisión Primera
13 Sep/18
2:07 p.m.
ACTO # 10
Sept 13/18
Dprobase por unanimidad de los asistentes

P.

410