



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - Nº 110

Bogotá, D. C., viernes, 8 de marzo de 2019

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# SENADO DE LA REPÚBLICA

## ACTAS DE COMISIÓN

### COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Legislatura 2018-2019 Primer Periodo

#### ACTA NÚMERO 016 DE 2018

(noviembre 14)

En la ciudad de Bogotá, D. C., a los catorce (14) días del mes de noviembre de dos mil dieciocho (2018), previa convocatoria de la Mesa Directiva, se reunieron en el recinto de la Comisión Quinta de Senado de la República, los honorables Senadores miembros de la misma.

**A solicitud del señor Presidente, Senador José David Name Cardozo, la señora Secretaria procede a realizar el llamado a lista correspondiente a fin de verificar el quórum existente y registra la presencia de los Senadores:**

Barreto Castillo Miguel Ángel  
Corales Escobar Alejandro  
García Burgos Nora María  
Mejía Mejía Carlos Felipe  
Name Cardozo José David  
Pacheco Cuello Eduardo Emilio.

**La doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria de la Comisión, informa que se encuentran presentes:**

Seis (6) honorables Senadores y se ha constituido quórum para deliberar.

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

Galvis Méndez Daira de Jesús

García Realpe Guillermo

Londoño Ulloa Jorge Eduardo

Martínez Aristizábal Maritza

Ortiz Nova Sandra Liliana

Robledo Castillo Jorge Enrique.

**Con excusas que a continuación se transcriben, dejan de asistir los Senadores:**

Dídier Lobo Chinchilla

Pablo Catatumbo Torres Victoria.

\* \* \*

Bogotá, D. C., noviembre 13 de 2018

Doctora

DELICY HOYOS ABAD

Secretaria General Comisión Quinta

Senado de la República

Ciudad

**Referencia:** Excusa Sesión Comisión.

Cordial saludo:

Comedidamente me dirijo a usted con el fin de presentar mi excusa por no asistir el día de hoy miércoles 14 de noviembre de 2018 a la sesión de Comisión, ya que había solicitado en días anteriores al Ministro de Agricultura acompañamiento a mi departamento del Cesar, tema problemática de la crisis sanitaria con la presencia del brote de la fiebre Aftosa, dicha visita se realizará el día 14 de noviembre del presente año a las 9:30 a. m., en la ciudad de Valledupar, razón por la cual debo viajar inmediatamente al departamento.

Agradezco la colaboración prestada.  
Cordialmente

*Díder Lobo Chinchilla,*  
Senador de la Republica.

\* \* \*

Bogotá, D. C., 13 de noviembre de 2018.

Doctor:

JOSÉ DAVID NAME CARDOZO

Presidente de la Comisión Quinta Senado

DELCY HOYOS ABAD

Secretaria General Comisión Quinta de Senado

**Asunto:** Excusa por la no asistencia a la sesión de Comisión Quinta el miércoles 14 de noviembre de 2018.

Cordial saludo:

Como Representante Legal del Partido La Fuerza Alternativa Revolucionaria del Común (Farc) recibí una invitación de carácter ineludible a una reunión en el ETCR Miravalle en donde se realizará la entrega de proyectos, para el Espacio Territorial de Capacitación y Reincorporación por parte del país de Noruega, el día miércoles 14 de noviembre de 2018. Para el Partido Farc y el ETCR es de vital importancia garantizar condiciones de vida para la efectiva reincorporación de los excombatientes a la sociedad colombiana.

Por este motivo, no puedo asistir a la sesión de Comisión Quinta programada para el mismo día, motivo por el cual remito excusa por esta eventualidad.

Muchas gracias por la atención y diligencia.

Atentamente,

*Pablo Catatumbo Torres Victoria*

C.C.: 14990220 de Cali.

Senador de la República

**Siendo las 10:25 a. m., el señor Presidente da apertura a la sesión y solicita a la señora Secretaria dar lectura al Orden del Día, programado para la fecha:**

### **ORDEN DEL DÍA**

Fecha de sesión: miércoles 14 de noviembre de 2018

Lugar: Recinto de la Comisión

Hora de citación: 10:00 a. m.

I

**Llamado a lista y verificación de quórum**

II

**Discusión y aprobación del Orden del Día**

III

**Debate de control político sobre la modernización de la red vial terciaria y la implementación del plan 50/51, ya que actualmente el sector rural y la producción**

### **agropecuaria se están viendo afectados debido a la precaria red de vías terciarias que tiene nuestro país**

**Citados:** Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez.

Director (e) Agencia de Renovación del Territorio, doctor *Juan Carlos Zambrano Arciniegas*.

Director del Instituto Nacional de Vías, doctor *Juan Esteban Gil Chavarría*.

**Citante:** honorable Senadora *Nora García Burgos*

### **Proposición número 10 de 2018**

Cítese al Director de la Agencia de Renovación del Territorio (ART), doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas, a la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco, y al Director del Instituto Nacional de Vías, doctor Juan Esteban Gil Chavarría, para que en sesión a efectuarse en fecha que designe la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Honorable Senado de la República, respondan sobre la modernización de la Red Vial Terciaria y la implementación del Plan 50/51, ya que actualmente el sector Rural y la producción agropecuaria se están viendo afectados debido a la precaria Red de Vías terciarias que tiene nuestro país.

#### **Para el Instituto Nacional de Vías (Invías)**

1. El Plan 50/51 solicita construir 50 Km en los 51 municipios priorizados, entonces ¿Por qué los municipios de Arauquita en Arauca, Montelíbano y Tierralta en Córdoba, Barbacoas y Roberto Payán en Nariño, y Dagua en el Valle, tienen un kilometraje inferior, dejando como obra construida solo 30 km y en algunos casos 15 km?

2. Invías como ente que controla y vigila la implementación del Plan 50/51 ¿cómo está llevando a cabo las interventorías para que no se presenten desfalcos financieros en la ejecución de las obras?

3. En un análisis costo-beneficio, ¿cómo están midiendo y reportando la eficiencia del Kilómetro mejorado versus los presupuestos asignados para cada municipio?

4. Como se evidencia en las respuestas enviadas a este despacho, existe un estándar de costos presupuestales asignados a cada obra de aproximadamente \$880 millones y, a cada interventoría entre \$97 y 99 millones por cada proyecto. En los casos de Arauquita en Arauca, Montelíbano y Tierralta en Córdoba, Barbacoas y Roberto Payán en Nariño, y Dagua en el Valle, los kilómetros de obra entregada son diferentes al resto, ¿cómo y por qué asigna presupuestos idénticos para todo el Plan 50/51 sin distinguir por condiciones topográficas diferentes?

5. ¿Por qué motivo la designación presupuestal y asignación del gasto para una interventoría de una vía de 50 Km y otra de 15 km son semejantes?

6. ¿Tuvieron en cuenta la topografía de los diferentes municipios al momento de asignar los presupuestos, en especial para determinar la complejidad de los territorios, que puedan generar costos extraordinarios?

7. El Plan 50/51 tiene como meta mejorar 2.550 km de vía, el informe enviado por la ART indica que solo se construyeron 2.309 km de vía ¿cuál es el motivo?

8. ¿A partir de qué acciones específicas Invías se ha articulado con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Agricultura para el mejoramiento de la red vial terciaria? ¿Qué planes a futuro tiene Invías con otras entidades estatales?

9. En lo que respecta al proceso de empalme entre el anterior Gobierno y el nuevo Gobierno 2018-2022 ¿en qué estado encontró Invías todos los programas y proyectos relacionados con las vías terciarias? ¿Cuál es el estado financiero para la construcción y mantenimiento de vías terciarias?

10. En lo respectivo al presupuesto asignado a las vías terciarias ¿considera el Invías que los recursos asignados para la construcción y mantenimiento de vías terciarias son suficientes para lograr los objetivos de modernización?

11. En lo respectivo al presupuesto asignado a las vías terciarias ¿considera el Invías que los recursos asignados para la construcción y mantenimiento de vías terciarias son suficientes para lograr los objetivos de disminución de costos de comercialización de transporte de los productos del sector rural?

#### **Para la Agencia de Renovación del Territorio (ART)**

1. El Plan 50/51 solicita construir 50 km en los 51 municipios priorizados, entonces ¿por qué los municipios de Arauquita en Arauca, Montelíbano y Tierralta en Córdoba, Barbacoas y Roberto Payán en Nariño, y Dagua en el Valle, tienen un kilometraje inferior, dejando como obra construida solo 30 km y en algunos casos 15 km?

2. ¿Cómo se han ejecutado los recursos de cooperación internacional, con los que cuenta la Agencia para la Renovación del Territorio, respecto a la construcción de vías terciarias? (Decreto 2366 de 2015).

3. ¿Cuáles son los planes integrales de las vías terciarias después de priorizar la inversión aprobada en el 2017 de 50.000 millones de pesos en los 51 municipios afectados por el conflicto armado?

4. ¿Cómo conectan estas vías terciarias con los municipios y cómo se articulan las áreas rurales con los principales centros de desarrollo municipal?

5. ¿Cómo mejorar la ejecución y seguimiento de las obras que se están realizando y las que están proyectadas para el futuro?

6. ¿Cómo se ha evaluado el mejoramiento de los índices de calidad de vida en los territorios donde se ha ejecutado el Plan 50/51? En caso de no haberlo realizado aún, ¿cuál es el plan de seguimiento que se tiene para implementar en estas zonas y poder verificar los efectos?

7. ¿Cuáles son los mecanismos de prevención y protección a los ecosistemas para que no se vean afectados con la construcción de vías terciarias?

8. Para el caso del departamento de Córdoba la Licitación Pública LP-016-2017 en Tierralta y LP-MM-015 en Montelíbano se buscaba contratar por \$882 millones, y \$881 millones respectivamente las obras de mejora, ¿por qué la mayoría de municipios con este mismo dinero construyeron en promedio 50 km, y en los casos mencionados anteriormente sólo se entregaron 30 km y 15 km respectivamente?

9. En un análisis costo-beneficio, ¿cómo están midiendo y reportando la eficiencia del kilómetro mejorado versus los presupuestos asignados para cada municipio?

10. Cómo se evidencia en las respuestas enviadas a este despacho, existe un estándar de costos presupuestales asignados a cada obra de aproximadamente \$880 millones y, a cada interventoría entre \$97 y 99 millones por cada proyecto. En los casos de Arauquita en Arauca, Montelíbano y Tierralta en Córdoba, Barbacoas y Roberto Payán en Nariño, y Dagua en el Valle, los kilómetros de obra entregada son diferentes al resto, ¿cómo y por qué asigna presupuestos idénticos para todo el Plan 50/51 sin distinguir por condiciones topográficas diferentes?

11. ¿Por qué motivo la designación presupuestal y asignación del gasto para una interventoría de una vía de 50 km y otra de 15 km son semejantes?

12. ¿Tuvieron en cuenta la topografía de los diferentes municipios al momento de asignar los presupuestos, en especial para determinar la complejidad de los territorios, que puedan generar costos extraordinarios?

13. El Plan 50/51 tiene como meta mejorar 2.550 km de vía, el informe enviado por la ART indica que solo se construyeron 2.309 km de vía ¿cuál es el motivo?

14. ¿A partir de qué acciones específicas la ART se ha articulado con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Agricultura para el mejoramiento de la red vial terciaria? ¿Qué planes a futuro tiene la ART con otras entidades estatales?

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

1. ¿Cuál es el plan estratégico y el diseño normativo para la implementación del Conpes en vías terciarias? ¿Cómo se articula esta iniciativa a nivel interministerial?



2. ¿Cómo se articula esta iniciativa a nivel interministerial, en especial, para garantizar la seguridad de los colombianos que se transportan por estas nuevas vías?

3. ¿Cómo va la ejecución de los recursos de la venta de Isagén, respecto a la construcción de vías terciarias de acuerdo con los pronunciamientos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público?

4. ¿Cuál es el porcentaje de mejoramiento -esperado- de productividad y competitividad de las comunidades campesinas una vez finalicen la construcción de vías terciarias? Integración de los territorios afectados por el conflicto.

5. ¿Cuál es promedio de mejora en tiempo de transporte de mercancía después del Plan 50/51? ¿Cuál es el estimado de carga adicional que se espera mover por las vías terciarias?

6. Siendo el deterioro y la desatención de las vías, ¿cómo plantea el Ministerio crear un plan para atender estos problemas en el territorio nacional?

7. ¿Cómo se ha evaluado el mejoramiento de los índices de calidad de vida en los territorios donde se ha ejecutado el Plan 50/51? En caso de no haberlo realizado aún, ¿cuál es el plan de seguimiento que se tiene para implementar en estas zonas y poder verificar los efectos?

8. ¿Cómo tiene planeado el Ministerio de Transporte disminuir la brecha del desarrollo entre los centros urbanos y la zona rural, en lo que a movilidad se refiere? ¿Este plan incluye articular sus acciones con otras entidades estatales?

9. ¿Tiene planeado el Ministerio de Transporte articular sus acciones con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural? ¿A partir de qué acciones específicas el Ministerio de Transporte se articulará con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural para llevar desarrollo al campo colombiano?

10. En lo que respecta al proceso de empalme entre el anterior Gobierno y el nuevo Gobierno 2018-2022 ¿en qué estado encontró el Ministerio de Transporte todos los programas y proyectos relacionados con las vías terciarias? ¿Cuál es el estado financiero para la construcción y mantenimiento de vías terciarias?

11. En lo respectivo al presupuesto asignado a las vías terciarias, considera el Ministerio de Transporte que los recursos asignados para la construcción y mantenimiento de vías terciarias son suficientes para lograr los objetivos de modernización.

12. En lo respectivo al presupuesto asignado a las vías terciarias, considera el Ministerio de Transporte que los recursos propuestos para la vigencia del año 2019 para la construcción y mantenimiento de vías terciarias son suficientes para lograr los objetivos de disminución de costos

de comercialización de transporte de los productos del sector rural.

#### IV

#### Consideración y votación en primer debate de proyectos de ley:

1. **Proyecto de ley número 97 de 2018 Senado**, por medio del cual se crean medidas para fomentar la restauración de ecosistemas con especies nativas en predios rurales de uso agropecuario y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorable Senador *Rodrigo Lara Restrepo* y otros; honorable Representante *Julio César Triana Quintero* y otros.

Ponentes: honorables Senadores *Guillermo García Realpe* - Coordinador, *Daira de Jesús Galvis Méndez*.

Ponencia Primer Debate: Publicada *Gaceta del Congreso* número 787 de 2018.

2. **Proyecto de ley número 132 de 2018 Senado**, por medio de la cual se adoptan medidas para asegurar la disponibilidad energética del país.

Autor: honorable Senador *José David Name Cardozo*.

Ponente: honorable Senador *José David Name Cardozo*.

Ponencia Primer Debate: Publicada *Gaceta del Congreso* número 751 de 2018.

3. **Proyecto de ley número 38 de 2018 Senado**, por la cual se crea licencia ambiental para exploración minera y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Senadores *Angélica Lozano Correa*, *José Polo*, *Iván Marulanda*, *Juan Castro*, *Sandra Ortiz*, *Antonio Sanguino*, *Iván Name*, y honorables Representantes *Juanita Goebertus*, *Catalina Ortiz Lalinde*, *César Zorro*, *Inti Raúl Asprilla*, *Wilmer Leal Pérez*, *León Fredy Muñoz Lopera*, *Neyla Ruiz Correa*, *Fabián Díaz Plata*.

Ponentes: *Sandra Liliana Ortiz Nova* - Coordinadora, *Miguel Ángel Barreto Castillo*, *Carlos Felipe Mejía Mejía*, *Dídier Lobo Chinchilla*, *Maritza Martínez Aristizábal*, *Guillermo García Realpe*, *Jorge Enrique Robledo Castillo*, *Eduardo Emilio Pacheco Cuello* y *Pablo Catatumbo Torres Victoria*.

Ponencia Primer Debate: Publicada *Gaceta del Congreso* número 850 de 2018.

4. **Proyecto de ley número 196 de 2017 Cámara, 251 de 2018 Senado**, por medio de la cual se crean mecanismos para la defensa de los polinizadores, fomento de cría de abejas y desarrollo de la apicultura en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Representante *Dídier Burgos Ramírez*.

Ponentes: honorables Senadores *Maritza Martínez Aristizábal* - Coordinadora, *Nora María García Burgos*, *Carlos Felipe Mejía Mejía*, *Daira de Jesús Galvis Méndez*, *Jorge Eduardo Londoño Ulloa*, *Guillermo García Realpe*, *Eduardo Emilio Pacheco Cuello* y *Pablo Catatumbo Torres Victoria*.

Ponencia Primer Debate: Publicada *Gaceta del Congreso* número 819 de 2018.

**5. Proyecto de ley número 165 de 2018 Senado**, por la cual se expiden normas para la formalización de la propiedad de tierras rurales en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Senadores *Jorge Londoño Ulloa*, *José Aulo Polo Narváez*, *Luis Iván Marulanda Gómez*, *Antonio Eresmid Sanguino Páez*, *Juan Luis Castro Córdoba*, *Sandra Liliana Ortiz Nova*. Honorables Representantes *César Augusto Ortiz Zorro*, *Catalina Ortiz Lalinde*, *Inti Raúl Asprilla Reyes*, *Wílmer Leal Pérez*, *Mauricio Andrés Toro Orjuela*, *Neyla Ruiz Correa*, *León Fredy Muñoz Lopera*.

Ponente: *Jorge Eduardo Londoño Ulloa*.

Ponencia Primer Debate: Publicada *Gaceta del Congreso* número 891 de 2018.

**6. Proyecto de ley número 37 de 2018 Senado**, por la cual se crea el espacio de participación de los Consejos Territoriales de Planeación en materia ambiental y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Senadores *Angélica Lozano Correa*, *José Polo*, *Iván Marulanda*, *Antonio Sanguino*, *Iván Cépeda Castro*, *Iván Name Vásquez* y honorables Representantes *Catalina Ortiz Lalinde*, *César Zorro*, *Inti Raúl Asprilla*, *Wílmer Leal Pérez*, *Mauricio Andrés Toro Orjuela*, *Neyla Cruz Correa*, *León Fredy Muñoz Lopera*, *Fabián Díaz Plata*.

Ponentes: *Jorge Eduardo Londoño Ulloa* - Coordinador, *Miguel Ángel Barreto Castillo*, *Alejandro Corrales Escobar*, *Daira de Jesús Galvis Méndez*, *Maritza Martínez Aristizábal*, *Guillermo García Realpe*, *Eduardo Emilio Pacheco Cuello* y *Pablo Catatumbo Torres Victoria*.

Ponencia Primer Debate: Publicada *Gaceta del Congreso* número 893 de 2018.

**7. Proyectos de ley acumulados:**

- **Número 58 de 2018 Senado**, por medio del cual se prohíbe en Colombia la utilización del fracturamiento hidráulico - Fracking - para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos no convencionales.

Autor: honorable Senador *Juan Samy Merheg Marín*.

- **Número 71 de 2018 Senado**, por medio del cual se prohíbe en el territorio nacional la exploración y/o explotación de los Yacimientos No Convencionales (YNC) de hidrocarburos y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Senadores *Angélica Lozano Correa*, *Iván Cepeda Castro*, *Feliciano Valencia*, *Gustavo Bolívar Moreno*, *Julián Gallo Cubillos*, *Juan Luis Castro Córdoba*, *Gustavo Francisco Petro Urrego*, *Iván Marulanda*, *Alberto Castilla Salazar*, *Aída Avella Esquivel*, *Guillermo García Realpe*, *Antonio Sanguino Páez*, *Alexánder López Maya*, *Pablo Catatumbo Torres*, *Leonidas Gómez*, *Victoria Sandino Simanca*, *Sandra Liliana Ortiz Nova*. Honorables Representantes *Juan Carlos Lozada*, *Katherine Miranda*, *David Racero Mayorca*, *César Ortiz Zorro*, *Fabián Díaz Plata*, *María José Pizarro Rodríguez*, *Wílmer Leal Pérez*, *Harry González García*.

- **Número 115 de 2018 Senado**, por medio de la cual se declara una moratoria al desarrollo de la actividad del fracturamiento hidráulico para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos no convencionales y se dictan otras disposiciones.

Autor: honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

Ponentes: *Nora María García Burgos* - Coordinadora, *José David Name Cardozo* - Coordinador, *Guillermo García Realpe* - Coordinador; *Dídier Lobo Chinchilla*, *Alejandro Corrales Escobar*, *Sandra Liliana Ortiz Nova*, *Maritza Martínez Aristizábal*, *Jorge Enrique Robledo Castillo*, *Eduardo Emilio Pacheco Cuello* y *Pablo Catatumbo Torres Victoria*. Ponencia Primer Debate: 31 de octubre - Negativa *Gaceta del Congreso* número 930.

1° de noviembre - Positiva *Gaceta del Congreso* número 958.

**8. Proyecto de ley número 30 de 2018 Senado**, por medio de la cual se regula la compensación de los daños ambientales en el sector minero-energético y se dictan otras disposiciones.

Autores: honorables Senadores *Richard Alfonso Aguilar Villa*, *Ana María Castañeda Gómez*, *Edgar Díaz Contreras*, y honorables Representantes *Ciro Fernández* y *Edwin Ballesteros*.

Ponentes: *Dídier Lobo Chinchilla* - Coordinador, *Miguel Ángel Barreto Castillo*, *Carlos Felipe Mejía Mejía*, *José David Name Cardozo*, *Sandra Liliana Ortiz Nova*, *Guillermo García Realpe*, *Jorge Enrique Robledo Castillo*, *Eduardo Emilio Pacheco Cuello* y *Pablo Catatumbo Torres Victoria*.

Ponencia Primer Debate: 13 de noviembre de 2018.

V

**Anuncio de proyectos para discusión y votación (artículo 8° Acto Legislativo número 01 de 2003)**

VI

**Lo que propongan los Honorables Senadores**



**El honorable Senador José David Name Cardozo señala:**

Bueno, quiero darle saludos a la Ministra de Transporte, a la doctora Ángela María Orozco; al doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas, Director de la Agencia de Renovación y Tránsito y Territorio, bueno, presentó excusas el doctor Juan Esteban Gil noo, bueno, señora ministra, el debate de hoy citado por la doctora Nora García es un debate importante, y aunque la Comisión Quinta tal vez el único tema que abordamos directamente es el tema del río Magdalena y de Cormagdalena, transversalmente, sí es importante su sector, es de público conocimiento que las vías terciarias están en un estado precario, y que impacta negativamente en el desarrollo rural y agrícola del país, ahí es donde transversalmente entra la Comisión Quinta, que es una comisión que se encarga del sector agrícola, del sector rural, y por eso queremos tratar con usted inicialmente con la vocería de la doctora García, la Senadora García, los temas de la inversión en las vías terciarias y el problema nacional que tienen los agricultores y los ganaderos y en general el sector agrícola para sacar sus productos a los puntos de ventas o de distribución; le voy a dar la palabra a la Senadora Nora García y cuando tengamos quórum decisorio, ponemos a consideración el Orden del Día y las proposiciones que están sobre la mesa.

Quería hacer un último comentario antes que inicie la doctora Nora, nos quedarán uno o dos debates, lo demás son sesiones de aprobación de proyectos, entonces, honorables Senadores y Senadoras, cuestionario que no esté en firme, debate que no esté en firme no lo puedo programar porque entonces no podemos perder un solo día de Comisión, usted tiene citado al Ministro de Hacienda, pero hasta el día de hoy no le ha contestado ¿verdad?, el cuestionario, bueno, entonces quiero que me informen qué cuestionarios han repartido para yo hacerle un mensaje de insistencia a los citados y así poder cuadrar las últimas seis (6) semanas que tenemos de Comisión.

**Con la venia del señor Presidente, la senadora Nora María García Burgos, citante al debate, interviene:**

Muy buenos días, un saludo muy especial a la Ministra, a la doctora Ángela María Orozco, al Director Operativo de Invías, doctor Juan Esteban Romero, y al Director encargado de la Agencia de Renovación del Territorio, muchísimas gracias por venir a nuestro debate, a todos mis compañeros y a todas las personas que nos acompañan.

Ministra, como lo decía el presidente, este es un debate que nosotros venimos haciendo periódicamente, un debate muy interesante, de mucha importancia para el país, que nos preocupa demasiado, porque aunque nuestra Comisión no está incluido el Ministerio de Transporte, para nosotros es parte fundamental porque todo lo

nuestro en el tema agropecuario, el tema rural del país, y si no tenemos vías no podemos hablar de ruralidad; entonces la verdad que más que todo lo que hemos querido es traer el tema aquí a la Comisión y escucharle al Gobierno nacional ¿cuál es su proyección para estos cuatro (4) años?, tenemos todos claro que la interconexión entre lo urbano y lo rural en el país es demasiado poca, muy deficiente, Colombia es un país más rural que urbano, pero la comunicación, como dice el Departamento Nacional de Planeación, hay dos puntos por los cuales esta comunicación es mala, y es la red terciaria la comunicación terrestre y el mantenimiento de estas vías, que muchas veces existe la vía, no le hacemos mantenimiento y es como si no la tuviéramos, entonces son dos temas fundamentales para poder ir cerrando la brecha entre lo urbano y lo rural, que es lo que nos tiene que interesar como país y como colombianos.

**Apoyándose en diapositivas, continúa diciendo la Senadora Nora García:**

Bueno, aquí, estas son unas fotos (muestra fotos), pero que ya prácticamente son fotos hasta buenas para que no nos llenáramos la cabeza como de tanto negativismo, son fotos de Córdoba, red terciaria, no están tan graves, pero son unas vías que se dañan con el segundo aguacero, me regalan otras foticos, estas están en un estado un poco peor, pero estas son como les decía buenas para lo que encontramos en el país, pasemos, estas son redes terciarias que a veces se pierde, uno no sabe por dónde es el camino cuando están llenas de agua, cuando están secas miren cómo quedan, y además le traje estas diapositivas para hacer un paréntesis aquí, esta es la vía que yo creo que le comenté a usted en un momento que va al mar de Córdoba a conectar con el Urabá, si ustedes ven la diapositiva de mano derecha está la vía y luego ya hay un acantilado y el mar, de allí para más a la derecha ahí existía un pueblo, habían casas, habían vías, había un colegio, había todo, el mar se comió todo, y miren que ya está el mar pegado al borde de la carretera, le hago un paréntesis y se la traigo porque es una problemática que nos preocupa demasiado, las vías que están pegadas al mar, que dentro de unos meses ya vamos a perder la autopista y por el gusto hicimos el esfuerzo tan grande; hace un año el Ministerio de Ambiente estuvo allí en ese sitio, estuvo el gobernador de Antioquia, el de Córdoba, el Ministro de Ambiente, dieron una serie de soluciones y van a cumplir un año el 27 de diciembre y no ha habido absolutamente nada diferente, sino que el mar se va a comer totalmente la vía, ese es un espacio que le abro allí.

Este mapa de la izquierda lo vamos a ver durante el debate, la parte oscura es toda la parte de conectividad deficiente o sea la red terciaria mala, todo lo que está en gris oscuro, lo que está más claro es red terciaria pero que no sabemos, habrá unos pasos que están buenos, habrá otros que están malos, entonces al lado es el porcentaje

de la ruralidad, como ustedes ven casi todo lo blanco es zona rural, lo más oscuro es como la parte urbana, lo más verde oscuro, pero si comparamos los dos mapas vemos que donde están las vías malas efectivamente es la zona rural de Colombia; en kilómetros de red terciaria más o menos Colombia tiene una longitud de 142.000 kilómetros, de esos 142.000 kilómetros a la Nación le toca el 19.4% de esas vías, a los departamentos les toca el 9.8 o sea más o menos 13.000 kilómetros y a los municipios les toca el 70.8 de mantenimiento de esta vía terciaria, por supuesto son municipios pobres que la chequera no es muy buena y sostener esta cantidad de kilómetros de red terciaria es imposible.

**Interrumpe el honorable Senador José David Name Cardozo:**

Presidente, para someter a consideración de los honorables senadores el Orden del Día, habida cuenta de que se ha constituido el quorum para decidir.

Cerrada la discusión, el presidente somete a votación el Orden del Día, el cual es aprobado por la Comisión.

**Retoma su intervención la honorable senadora Nora María García Burgos:**

Más o menos el 25% de estos 142.000 kilómetros de vía es el que podemos decir que está transitable o sea 35.000 kilómetros de los 142, o sea tenemos un rango bastante alto, abajo en las dos esferas que miramos es bueno la que está en colores es en porcentaje de lo que les hablaba y en la parte izquierda es lo mismo más o menos lo que les toca a los municipios en red terciaria, secundaria y primaria; en el próximo mapa vamos a tener lo mismo la distribución de la red terciaria más ampliado que se los mostraba hace un ratito, el verde oscuro es lo urbano lo otro todo es a medida que se va aclarando encontramos las vías en peor estado.

Hablar de red terciaria es imposible no hablar del impacto económico que estas tienen en el país, a través de la red terciaria nosotros podemos potencializar a Colombia y era lo que hablaba el presidente al inicio, si nosotros tenemos excelentes vías podemos sacar nuestros productos, podemos hacer turismo, podemos interconectarnos divinamente bien con la zona rural y dinamizamos la economía pero si no tenemos la red terciaria es imposible; ahí con una inversión de 1.3 billones, el Gobierno nacional se encuentra en el proceso de rehabilitar cerca de 3.000 kilómetros de vías terciarias y de modernizar alrededor de 11.000 kilómetros en todo el territorio, fue una proyección que el Gobierno pasado hizo, que hemos estado muy atentos al tema para mirar ¿de qué manera podemos también avanzar?, y esto ayuda a combatir el conflicto, ya hoy podríamos hablar de un posconflicto.

De acuerdo a la Dirección de Estudios Económicos del Departamento Nacional de

Planeación, la red de vías terciarias genera un impacto de crecimiento en el PIB del 0.082%, y pueden generar hasta 10.720 empleos, estas inversiones supondrían lógico, el gran avance en la integración del país que era lo que comentábamos; si vemos esta gráfica, esto está actualizado hasta el 2015 porque no logramos encontrar una información más actualizada, esto es lo que el Gobierno ha invertido en billones de pesos en el sector transporte, en el 2015 vemos que se comienza a bajar, el pico más alto lo tuvo el 2013, pero si nosotros vemos entre el 2011 y el 2012 hay un aumento significativo, o sea de la cuarta línea a la quinta se sube del 4.9 al 7.6, en este momento el país fue cuando aprobó el TLC con Estados Unidos y una de lo que el Gobierno de Estados Unidos exigía, era mantener la red terciaria en buen estado por aquello del traslado de la mercancía y de los productos que iban a sacar, entonces por eso es la hipótesis de que el cambio fue brusco y se aumentó mucho la inversión, luego se subió un poquito y ya comenzó a bajar, no tenemos gráficas de los últimos años porque fue imposible conseguir esa información.

En esta gráfica ¿qué vemos?, el azul más clarito es la inversión que hacen los municipios en la red terciaria, luego viene un azulito muy mínimo que es la inversión que hacen los departamentos y luego es la inversión que hace el Gobierno nacional, en los dos últimos años 13 y 14 que es hasta donde la tenemos actualizada, casi que la inversión de los municipios es la misma de la nacional, realmente en ese periodo de Gobierno se invirtió mucho en red terciaria pero los 4 últimos años no se invirtió un solo peso en red terciaria, que eso también nos ayuda hoy a tener esta red en tan mal estado; luego en la articulación de la inversión decía el doctor Simón Gaviria, cuando fue el director del DNP, que en los próximos años, él hablaba de esto en el 2015, en los próximos 20 años solo en red terciaria el Gobierno debería de invertir 48 billones o sea lo que está en la línea azul oscura, dividido cada 10 años, los 10 primeros años invertir 24 billones y luego en el segundo otros 24 para completar los 48 billones de pesos del 2015 al 2035, no sabemos eso ¿cómo va ministra?, no sabemos si de pronto en Invías tienen algún dato de eso, pero ese fue lo que en su momento nos presentaron a nosotros; si nosotros vemos la inversión de vías regionales y hacemos un comparativo escogimos Perú un país de Suramérica, la inversión de Colombia y Perú en el PIB mientras Perú invierte el 0.90% nosotros solamente invertimos el 0.30% del PIB, y en dólares per cápita mientras que en Perú se invierte 45.50 dólares nosotros solamente 19.70 dólares o sea la inversión en red terciaria es demasiado poquita en nuestro país.

En el Gobierno pasado se lanzó en el 2017 un plan para vías terciarias para la paz, el Gobierno hizo un análisis de cuáles eran las vías más importantes para el posconflicto y lanzó el Plan 50/51, eso quería decir que se iban a invertir 50.000

millones de pesos en 51 municipios, en Córdoba por ejemplo mi departamento se escogieron dos municipios Montelíbano y Tierra Alta, ambos con un alto índice de zonas rojas en su momento, hoy se adelantó algo pero sería bueno conocer también cómo está ese Plan 50/51 en la actualidad; con la aprobación del Conpes 3857 de 2017, el Gobierno nacional busca lograr un territorio más conectado, integrado y en paz, que fue lo que iba a invertir en el Plan 50/51, si vemos a la izquierda el mismo mapa que traíamos de la red terciaria, la de la ruralidad que es toda la parte oscura y si miramos y comparamos el otro, vemos que entre más vías dañadas existan, menos vías terciarias tenemos, más conflicto hay, que es la parte roja, entonces estamos, tenemos bien identificada la zona del conflicto, la red terciaria, pero platica todavía no se ve; y si lo comparamos con este, aquí estamos midiendo la pobreza multidimensional, ustedes saben que para medir la pobreza multidimensional se mira en 3 ítems: educación, salud, y la calidad de vida o sea el bienestar social, y nos pasa igual, el amarillo es lo más deficiente y ahí comparamos está peor en la zona rural que en la urbana, no tenemos vías, no podemos tener buena calidad en la educación, en salud, y en el bienestar social de nuestros colombianos.

Esto grosso modo ministra, yo no me voy a entrar a dar datos, a dar números, a buscar mucho más porque yo sé que hoy el país debe tener la tranquilidad de que el Ministerio de Transporte está en cabeza suya, de una mujer que ha demostrado sus cualidades, que está en excelentes manos con todo su equipo, que eso nos da tranquilidad, que podemos avanzar, y nosotros ¿qué es lo que buscamos? si ustedes leen las conclusiones, somos conscientes de que tenemos un, cómo se diría, no hemos podido dinamizar la economía, el presupuesto del año entrante está desfinanciado totalmente, que los municipios y los departamentos por más que quieran hacer un esfuerzo las chequeras son demasiado pequeñas sobre todo en los municipios y aquellos municipios que son más pobres es donde menos vías hay, entonces ellos no tienen los suficientes recursos para invertir en red terciaria, si no invierten en red terciaria no pueden sacar sus productos, no pueden ayudar a su gente, no pueden desarrollarse, no pueden tener una mejor calidad de vida, y eso es lo que a nosotros como Senadores de esta Comisión hoy nos tiene demasiado tristes, ¿qué hacemos con un campesino diciéndole siembre maíz, siembre algodón, si se les quedan sus cultivos porque no tienen cómo sacarlos, y si de pronto lo sacan ¿cuánto les vale ese transporte?, porque es de una manera demasiado precaria y no se puede avanzar.

Entonces en esta mañana lo que hemos querido es que ustedes como Ministerio de Transporte le cuenten al país, le cuenten a esta Comisión ¿qué proyección hay para estos 4 años?, ¿cómo podemos llevar una voz de alivio a nuestros municipios de que sí podemos ayudarlos?, y si nosotros estamos

aquí en el Congreso es porque traemos la voz de un grupo de colombianos que creen en nosotros, y cuando vamos a las regiones yo le puedo hacer la pregunta a todos mis compañeros y lo primero que dicen es: Senadora ¿y mi vía?, Senadora ayúdeme con la vía, y no tenemos respuesta, entonces ministra eso era la finalidad de esta mañana que usted nos visitara, que su equipo viniera y que nos diera un parte de positivismo, de que algo podemos hacer, muchos de los alcaldes sé que les han pedido, que de pronto si la chequera del Gobierno nacional también es pequeña ¿de qué manera se puede mirar la compra de la maquinaria mínima que ellos necesitan?, para al menos mantener un poco las vías y eso sale mucho más económico, así es que le dejo los interrogantes a usted y cuente que desde esta comisión la apoyaremos para todo lo que haya que hacer y ver nuestro país con una red terciaria en unas mejores condiciones.

El Presidente concede el uso de la palabra en primer lugar al Senador Barreto y luego al Senador Carlos Felipe Mejía.

#### **Interviene el honorable Senador Miguel Ángel Barreto Castillo:**

Ministra pues tengo varios interrogantes, primero es, ¿si realmente el gobierno tiene un inventario real de las vías terciarias?, ¿si sabe cuánto es el presupuesto y cuánto vale solucionar el tema de las vías terciarias en Colombia?, en el país el déficit de las vías terciarias es del 96%, en mi departamento, el departamento del Tolima es el 99.5%, esta responsabilidad lo decía la Senadora Nora García a quien felicito por este debate porque pues ese es el requerimiento que siempre nos hacen a nosotros en los municipios, un campesino lo primero que le dice a uno, ya no le hablan ni de los costos, arrégleme la vía y yo con eso empiezo a trabajar, a producir, y es las vías rurales, yo creo ministra que esta responsabilidad no se la pueden dejar a las regiones, el 91.5 de las vías en Colombia son entre rurales y secundarias, que no son responsabilidad de la Nación, entonces yo creo que este modelo pues lo debemos cambiar un poco ministra y revisar a ¿quién le corresponde realmente la responsabilidad de las vías rurales?, si es al Ministerio de Transporte o yo diría ministra que de pronto al Ministerio de Agricultura para que pueda priorizar realmente ¿cuáles son las vías rurales que generan competitividad en el país?, yo creo que esto, este resultado de tener el 96% de las vías terciarias en mal estado en Colombia hace parte del centralismo que hoy vive el país, sí, un alcalde por más que quiera no puede hacerle, un alcalde de quinta, de un municipio de 5ª y 6ª categoría tiene 1.800 millones de pesos para invertir en todo lo que tiene que solucionar, ayer tocábamos el tema de los mataderos, o sea tiene 20 responsabilidades que jamás va a solucionar el tema de las vías rurales, yo sé ministra de su eficiencia, de su capacidad de trabajo, de su gran responsabilidad, y sabemos que de esa manera lo va a asumir ministra, pero yo creo que ya está



bueno de hablarle a las regiones, a los municipios, esto no es un tema, yo creo que de generar controversia sino por el contrario de generar soluciones, la gente se está cansando, la gente no cree en el Estado, y con justa razón, mucha gente ministra uno recorre las veredas y me decían: me tocó dejar la cosecha botada aquí porque el carro se me varó, el jeep se me varó y eso pasa; estuve en un municipio en el Líbano en el norte del Tolima, un corregimiento que se llama Santa Teresa, ministra quiero contarle esa experiencia, me dijeron: mire, nos tocó sacar un enfermo, hacer guaduas y colocarle costales porque ni siquiera para sacar un enfermo podemos, ni qué decir del tema del desarrollo y la producción agropecuaria que es nuestra competencia; yo pienso que este tema de las vías terciarias ministra es un tema importantísimo para todo el país, para el desarrollo del sector agropecuario, sabemos que en sus manos va a estar de una manera eficiente ministra, y buscar no sé, una entidad que responda por las vías terciarias en Colombia, yo pienso que las vías terciarias es urgente solucionar ese tema para generar confianza en nuestro país. Era eso Presidente.

**A su turno, el honorable senador Carlos Felipe Mejía Mejía expone:**

Senadora Nora García felicitarla por este debate tan importante, pues por supuesto que la Comisión Quinta que maneja temas agropecuarios pues por supuesto que este tema de vías terciarias es fundamental, entonces me parece muy oportuno que tengamos a la señora ministra para hablar de esto qué tanto importa a los campesinos y a los agricultores del país, pues máximo nosotros que venimos de departamentos andinos donde el tema vial es tan, tan importante; pues yo rápidamente ministra pues tengo aquí algunos daticos que me gustaría compartir con mis compañeros y con usted, que seguramente usted los conoce muy bien pero no sobra para este debate tan importante.

Problemas básicos de la red terciaria colombiana, no hay un inventario consolidado de las vías, no hay planificación ni lineamientos definidos por la intervención, no existe un esquema de financiación, no existe un esquema de contratación, hay duplicidad y multiplicidad de esfuerzos que están desarticulados y los recursos pues por supuesto en un país subdesarrollado como el nuestro pues son siempre insuficientes; y digamos que las cifras de esto para entender la dimensión de lo que estamos hablando son la cantidad de kilómetros que hay y a cargo ¿de quién están?, pero miren esto, a cargo de los municipios del país hay 100.748 kilómetros, a cargo de los departamentos 13.959 y a cargo de la Nación hay 27.577 para un total de 142.284 kilómetros, para entender uno de qué estamos hablando, de la dimensión de la dificultad que hay con el mantenimiento de las vías terciarias en nuestro país.

El Presidente Iván Duque en todos sus recorridos de campaña se comprometió con este tema de las vías terciarias, lo puso dentro de los primeros lugares de su agenda, y estamos seguros señora ministra que usted ahorita nos hará anuncios, yo por ahí le oí alguna vez una cifra que me parece importante si se compara no es suficiente pero sí muy importante de medio billón de pesos para el año entrante para vías terciarias que me parece de la mayor importancia, y yo simplemente voy a hacer aquí una reflexión de una experiencia que yo conozco de gobiernos anteriores que fueron de alguna manera eficientes y que yo tuve la oportunidad de entregársela al Director de Invías para que él la mirara a ver si de ahí podían sacar algunas ideas; entre el año 2009 y 2010, como parte del Plan de Desarrollo 2006-2010, siendo Óscar Iván Zuluaga, Ministro de Hacienda y el hoy Senador Álvaro Uribe Presidente de la República, digamos que dentro de lo que tenemos de casos exitosos de mantenimiento de vías terciarias pues aquí hicieron una cosa muy importante, y es que a 538 municipios del país, les entregaron 120 millones de pesos, es una cifra muy pequeña, pero se entregaban 120 millones de pesos anuales, ¿contra qué?, contra la buena ejecución de esos recursos le repetían al año siguiente ese mismo apoyo anual, y el que no lo hacía como era un crédito condonable, el que no lo hacía tenía que revertir eso al Estado, funcionó muy bien, ahí puede haber una buena idea de cómo hacer un trabajo articulado entre el Invías, el ministerio, el Departamento Nacional de Planeación, los municipios y los departamentos, ahorita yo no sé si fue el Senador Barreto o la Senadora Nora García que hablaban de los combos, en el departamento de Caldas han sido muy efectivos, insuficientes, pero los combos de maquinaria en el caso del departamento de Caldas han funcionado muy bien, hay como unos 5 combos de maquinarias repartidos en las 5 regiones del departamento y ahí se los van turnando y ayudan muchísimo para eso.

Digamos que las estrategias pues las que uno se imagine, son insuficientes para este problema tan importante que es el mantenimiento de las vías terciarias, usted lo dijo Senadora con toda claridad, y usted también Senador Barreto, por supuesto los municipios más pobres del país son los que tienen más dificultades, y a veces los que tienen más vías terciarias, y si no hay una ayuda del gobierno central pues es imposible que nosotros podamos recuperar esas zonas, tiene mucho que ver con la tranquilidad del país y la democracia, es que han prostituido tanto la palabra paz, que a mí a veces me da como no sé, pero realmente si fuéramos a hablar de paz ayuda muchísimo el tema de vías terciarias, la verdadera paz, no esa que se inventaron aquí y qué tanto daño le ha hecho al país.

Señora ministra yo no quiero extenderme, queremos es oírla, pero déjeme terminar con lo

siguiente: 100 días del gobierno del Presidente Iván Duque, hacerle un reconocimiento a usted señora ministra, al gobierno del Presidente Iván Duque, al extraordinario equipo y no me voy a echar un discurso aquí defendiendo, lo voy a hacer en la plenaria defendiendo a este extraordinario gobierno del Presidente Iván Duque, se lo voy a hacer a usted que es la que está aquí, señora ministra, estamos muy orgullosos de tenerla a usted en el Ministerio de Transporte, si a mí me preguntaran cuáles son los mejores ministros del Presidente Iván Duque, para no quedar mal con el resto, usted está entre los 3 o 4 ministros estrellas de este gobierno, y usted es una gran promesa para este país y para la política de este país, señora ministra, por ahí leyendo un artículo, ahorita me van a decir que, no, ahorita me pueden decir lo que quieran, yo esto lo digo porque lo siento de verdad, yo me siento, no y además es que ni siquiera es del Centro Democrático, ella es del Partido Conservador, Senador Barreto, Senadora Nora, de más que termino reclutándola para acá, además por su condición de mujer por supuesto que eso es muy importante; señora ministra por ahí leyendo un articulito muy reciente, esto es como de ayer o antier, ¿cuál es el balance de su gestión le preguntan?, yo voy a leer textualmente porque sé que usted no dice mentiras y esto habla muy bien de lo que usted está haciendo, le contesta usted al periodista:

“Hay cuatro cosas a las que me comprometí, cumplí montar un cuarto de guerra para hacer un diagnóstico de los problemas de las vías 4G, tener entidades más cercanas a los conflictos de la región, resolver los conflictos en uno de los esquemas de chatarrización, y reestructurar la Superintendencia de Puertos y Transporte”, señora ministra que el 70% de las vías 4G alcance el cierre financiero en el mes de febrero, es una gran noticia para el país porque usted recibió como todos los ministros un país desbaratado, pero su ministerio de una manera particular muy desbaratado.

Entonces pues le hago el reconocimiento a nombre de mi partido Centro Democrático porque estamos muy contentos de saber que una persona como usted está al frente de este ministerio; entonces ustedes ahorita van a decir que con lo que voy a rematar es por lo que le dije esto y no es por eso, sino que es que tengo que agradecerle también lo siguiente: cómo le parece que los caldenses llevamos 40 años bregando a hacer un aeropuerto, y el Presidente Iván Duque se comprometió con los caldenses a que aterrizaría en el aeropuerto del café, para uno aterrizar en el aeropuerto del café pues había que arrancar de manera inmediata con un presupuesto importante para hacer realidad ese proyecto, ¿por qué?, porque el Presidente Iván Duque no va a estar sino 4 años en su gobierno, entonces si no se arrancaba rápidamente con esta propuesta pues le incumpliría como lo hizo Santos en sus 8 años que abandonó el proyecto aeropuerto

del café, el presidente Iván Duque, señora ministra a usted, al gobierno del Presidente Iván Duque, al Director de la Aeronáutica Civil, al Ministro de Hacienda, porque una partida inicial de 100.000 millones para el año 2009, para el año 2019 harán realidad este sueño de los caldenses, un poquito para explicarle a la gente, ciento, uno ciento, entre 110, 120.000 millones aporte de la gobernación del departamento de Caldas y unos 15, 20.000 millones aporte de la alcaldía del municipio de Manizales para que en el año 2019 por fin hagamos realidad, empecemos a hacer realidad esta obra tan importante para el desarrollo del departamento de Caldas y del Eje Cafetero, un proyecto de la mayor importancia para el desarrollo no solo de Caldas sino de toda la región del occidente del país, señora ministra, a usted mil gracias porque a través de su ministerio, de la Aeronáutica Civil, el Gobierno del presidente Iván Duque les cumple a los caldenses.

**- Con la venia del señor Presidente, el honorable Senador Jorge Enrique Robledo Castillo expresa:**

Señor presidente, voy a empezar a hacer un comentario que no era como parte de lo que quería decir, pero después de oír al doctor Mejía, yo creo que que hay que manejar cierto cuidado esa promesa del doctor Duque de que va a aterrizar en Manizales porque pues que no resulte que para cumplirle se accidente el avión porque no se haya construido el aeropuerto, ya veremos qué va a pasar, porque la historia de ese aeropuerto es la historia de las promesas incumplidas y me temo que esta vez va a pasar lo mismo, pero bueno, tiene 4 años, vamos a mirar qué va a suceder, pero en todo caso no le exijamos aterrizar si no hay aeropuerto porque eso sería peligroso para la salud del presidente.

Lo otro es esto, el tema de la vía red terciaria que es lo que nos ocupa, ya aquí la Senadora Nora García daba unas cifras, voy a insistir en algunas como para redondear la intervención, son 142.000 kilómetros de red terciaria y apenas el 6% pavimentada, eso es increíble, eso es increíble, porque que no estén pavimentadas lo que quiere decir es que son verdaderas trochas en los inviernos, bueno, los que recorremos las zonas rurales por ejemplo en Caldas, sabemos de las dificultades inmensas y en todo el país, realmente nuestra red terciaria es lamentable, les doy un par de cifras que les den una idea de las dificultades de la gente del campo no, el promedio en Colombia de tiempo de desplazamiento a la cabecera municipal, no a la capital, a la cabecera municipal el promedio es de 5.3 horas, ahora, esta cifra tiene alguna distorsión porque están incluidas zonas que son muy remotas y muy atrasadas digamos y eso genera una cierta pues desviación, pero no deja de ser ilustrativo, más de 5 horas para llegar de la finca a la cabecera municipal. Pero entonces se las voy a precisar porque los veo haciendo, veo haciendo caras, estas son cifras de un estudio de Juan Camilo Restrepo,

distinguido dirigente del partido Conservador entre otras cosas, para que le demos fe, si se mira por departamentos pues ya anticipé cambian un poco las cosas, pero siguen siendo graves, Meta: 4.8 horas, Nariño: 3.7, Cauca: 2.5, son los promedios, pues estamos hablando de o sea de unas condiciones lamentables, pero es que claro si no están ni pavimentadas, etc., pues bueno, y vemos películas, videos, de unas cosas no sé en el Chocó en ciertos sitios, en Tumaco, en esos lados que son unas cosas realmente espantosas. Bueno, pero además el plan último del doctor Santos al respecto, el Plan 50/51 también lo mencionó la Senadora Nora, es increíble pero es un plan que plantearon en febrero del 2017, o sea ya iba saliendo sí, y entonces se le ocurrió pues hacer un plan sobre esto para mejorar, para mejorar, no para hacer, porque hay muchas zonas que no es que las tengan malas sino que no tienen, 2.500 kilómetros mejoraron, ese es el gran plan, ese es el 1.79% de la red terciaria o sea estamos hablando de planes ridículamente pequeños; bueno, pero si además comparamos con el mundo y con América Latina, no me voy a poner a dar las cifras, aquí las tengo, Colombia es uno de los países peor dotado de infraestructura vial del mundo y de América Latina, en el concierto de países semejantes a nosotros nos va supremamente mal y si llegáramos a hablar de ferrocarriles o llegáramos a hablar de transporte fluvial o de transporte marítimo ese es otro desastre, o sea de un país que tiene unos ríos como estos, los que conocemos ríos en el mundo sabemos las inmensas posibilidades y esto dan de llorar, el río Magdalena es como un desierto en lo que tiene que ver con vehículos que se muevan por allí, uno ve de vez en cuando un barquito, una lancha, o una cosa que pasa, con todas las inmensas posibilidades del transporte fluvial.

Al mismo tiempo y en parte como consecuencia de lo anterior y las malas políticas mencionemos esto: los costos de los fletes del transporte, afectados por estas razones, pero afectados además por malas decisiones, por ejemplo aquí lo de los peajes se le volvió una desgracia al transporte de carga y al transporte de pasajeros, no voy a dar las cifras, repito para no hacerme largo, pero es conocido que hay rutas en las que se pagan sumas astronómicas de peajes y eso por supuesto termina afectando de mil maneras negativamente el funcionamiento pues de las redes vial nacional, peajes que tienen que ver con toda esta especie de enfermedad de la privatización y todos estos cuentos pues que aquí si no, o sea si el Estado colombiano se gasta un centavo en que no le cobre un peaje algún privado es un crimen, qué cosa tan horrible, cuando los recursos son escasos lo obvio es que uno debería bregar a que le rindieran, y a que le rindieran podría incluir que alguien no le cobre peaje pues en el sentido de la ganancia a la inversión del Estado, es que esto es un absurdo, ¿por qué no puede el Estado ejercer directamente sus funciones y ahorrarse las utilidades inmensas de una serie de intermediarios y de comisionistas y

de gente que gana, cuál es el crimen?, estamos en una economía privada y en una economía privada casi todo debe ser privado, yo eso no lo tengo en discusión, en una economía de mercado las cosas son así, ¿pero que todo absolutamente todo?, pues bueno, eso es parte de la tragedia nacional y eso es parte del problema de los costos de los fletes que además nos llevan a otras cosas, toda esta política de privatización las famosas 4G que cacarean tanto, ¿fletes de combustible del orden, con impuestos del orden del 30%?, eso es confiscatorio, con esta nueva reforma tributaria van a pagar menos impuestos por sus ganancias las transnacionales que operen en Colombia, para poner un ejemplo, que lo que paga el ciudadano cuando, en fletes cuando por ejemplo compra una panela, eso es inaudito, pero está pasando, está pasando en Colombia y en la reforma tributaria han señalado los transportadores les van a clavar IVA pues a cualquier cosa que faltara, afectando nuevamente el transporte y nuevamente afectando el agro porque yo sé que esto de la red terciaria tiene que ver mucho con nuestra preocupación por el agro, pero es que todo esto al final lo termina pagando la gente, entre paréntesis les cuento colegas de la Comisión Quinta, acabo de hablar con la gente de los distritos de riego y me dicen que el IVA de 18% a los distritos de riego, esto es increíble, uno de los países del mundo más atrasados en distritos de riego y les van a clavar a los distritos IVA de 18 % a los distritos de riego, eso es inconcebible hola, y además se aprobó una ley aquí el año pasado, para privatizar los distritos de riego o sea otro peaje a esos pobres vecinos de esos distritos de riego porque el distrito privatizado, Senadora Nora, usted tendrá que saberlo, lo que hace es hacer el agua más costosa y sacar a los más pobres vecinos del distrito de riego y que algún caimacán se quede con todo, seguramente un extranjero también para más piedra, claro que aquí hay unos que dicen que no importa, que eso da lo mismo ser colombiano que ser extranjero, yo, colombiano no creo en eso, y no hay que pelear con los extranjeros, pero uno sí tiene que aclarar como con los asuntos de que queremos mucho a la humanidad pero a mi familia pues la cuida especialmente y a mis vecinos, son cosas del sentido común.

Por último, señora ministra, para no alargarme le agradecí que me hubiera respondido una carta planteando algunos temas del transporte, le voy a mencionar uno solo de esos, estoy terminando de redactar una carta al presidente de la República, al doctor Duque, sobre el caso de UBER, donde le voy a hacer un planteamiento muy preciso porque la señora ministra, haciendo una cosa que se sabe que es cierta, dice que todo lo que hace UBER es ilegal, que la empresa es ilegal y que los carros particulares haciendo transporte público son ilegales, y a mí me alegra que eso quede claro en Colombia, y que esa ilegalidad implica corrupción, eso ya son mis palabras, señora ministra, pero es así, bueno, entonces ese es el lío que hay, entonces aquí hay un poco de colombianos



de ruana, pequeños empresarios dueños de taxis, choferes, de esos taxis amarillos que sí cumplen con la ley y la Constitución y los tienen barridos y estos avivatos que vienen del norte, extranjeros, arrasan con este país, hacen lo que se les da la gana, bueno, la señora ministra me confirmó que eso sí es ilegal, lo que pasa es que no me planteó solución, entonces le voy a escribir una carta al señor Presidente en ese sentido.

Pero quiero es detenerme en este punto, en el tema de la chatarrización, yo en la carta que le mandé a la señora ministra le dije que estaba en desacuerdo con la exigencia de los gringos, de obligar a abrir el país a cualquier cantidad de camiones importados que pudieran llegar, eso fue pactado en el TLC con Estados Unidos y con los europeos, ayer tuve alguna contradicción con el Senador Uribe en torno a este tema, eso fue parte de los malos acuerdos de esos tratados, los camioneros con sus luchas han logrado contener esa avalancha de camiones que si entra va a hacer, o sea va a producir una quiebra masiva en el sector, que no pueden competir, y detrás de eso vienen las transnacionales que se van a venir quedando con el sector, entonces yo le digo a la señora ministra que yo no comparto esa idea de que eso suceda, y ella me explica, se ha salido en los medios, que digamos la apertura total se va a dar a partir de junio del año entrante, y que de aquí a allá van a hacer algunas cosas, pero bueno, que los camioneros de Colombia sepan, la guillotina cae en junio del año entrante. Bueno, entonces dice la señora ministra, que se van a aprobar 3.000 millones, 300.000 millones de pesos para unos planes de chatarrización, eso es una política vieja, bueno de renovación, bueno, los camioneros la llaman chatarrización, bueno, o renovación, pónganle el nombre que quieran que eso da la misma cosa, sí, al final son unos planes que apuntan a que, a que como esos camioneros no logran renovar sus equipos, sí, si los llenan de camiones los quiebras, sí, entonces renovación o chatarrización, o sea lo voy a explicar para que no nos confundamos. La chatarrización ha sido una política para renovar equipos, ¿en qué consistía?, usted no puede traer un vehículo nuevo si no saca uno viejo, en eso consistía, me imagino que es lo mismo lo que quieren hacer con otro nombre, bueno, pero, ¿dónde está el problema, señora ministra?, es que después usted hace una entrevista en Portafolio y entonces no me cuadraron las cifras, porque usted me dice en la carta y lo ha dicho públicamente, 300.000 millones para eso, bueno, entonces uno pues pensaría que son 3.000 millones para hacer ese retiro ordenado, sí pero ojo, es que es al 19, perdón a junio del año entrante, y cuando ella ya detalla en una entrevista que hacen los de Portafolio se habla de que se necesita chatarrizar o retirar como se quiera llamar, o renovar, 60.000 camiones, sí, 60.000 camiones, pero ella en la entrevista dice que esperan que en el 2019 se pueda atender algo así como 10.000 camiones o sea que nos quedan 50.000 volando, ahora, yo veo

imposible que esos 10.000 que dicen se logren evacuar en los 6 primeros meses, y yo quiero insistir, esto de que es una guillotina no es un cuento, o sea si se abren las puertas a la entrada de una avalancha de camiones nuevos con una serie de condiciones particulares, van a tumbar los fletes y aquí se viene una quiebra masiva de propietarios de camiones débiles con carros viejos, etc., etc.; entonces le llamo la atención sobre eso porque lo que llaman solución no es ninguna solución, o sea ahí se viene una crisis grave en ese sector, y las soluciones que se están dando no son soluciones, tampoco se resolvieron en el Gobierno de Santos, pero veo que tampoco se va a resolver en el Gobierno de Duque; entonces le hago un llamado muy cordial, señora ministra, para que esa política se modifique y para que opere en serio, porque la gracia de las políticas no es que queden planteadas en teoría sino que se ejecuten y resuelvan el problema y según lo que usted dijo en Portafolio, hay 50.000 camioneros, suponiendo que 10.000 resuelvan el problema que no creo, por lo que leí, quedan 50.000 volando y eso es un problema social de proporciones realmente inmensas; bueno, muchas gracias, señor Presidente.

**- Acto seguido, interviene el Senador Alejandro Corrales Escobar:**

Un saludo señora ministra, director de Invías, a todos los compañeros y al público; yo creo que la importancia del sector de las vías terciarias pues sobra repetirla y el diagnóstico está muy claro, pero a mí me parece importante, ministra, dejar como siempre lo he hecho la constancia de lo que usted está recibiendo, es que una cosa es que usted reciba una red vial terciaria en muy buen estado y le digamos mejórela, y otra cosa es que usted reciba las trochas, los tragadales, que está recibiendo y que ya vimos en las fotos que mostraron en la presentación anterior, hay que partir de esa base y decir está todo por hacer, y esa importancia de la red vial terciaria para el sector agropecuario nacional pues ni se diga más, está frenando la competitividad de ese sector; entonces, no vale subir la productividad en café, aumentar a 10 toneladas por hectárea de maíz, mejorar los invernaderos, poner riego para las tomateras, cuando a la salida de todo ese producto no hay por dónde sacarlo.

Rápidamente unos apuntes, ministra, y es esto, hemos visto un caso patético, en la red vial terciaria porque las canteras que son necesarias para arreglar esas vías terciarias allá en lo profundo de la Colombia profunda que tenemos pues están suspendidas en su mayoría por el mismo Estado, entonces es el Estado diciendo arreglemos las vías pero es el Estado a través de las corporaciones y a través de los entes que tiene de control diciendo no explote la cantera, Dios mío, desenredemos esto, no puede estar el Estado frenando al Estado para que nos den vía a los colombianos, ese es un tema que necesitamos ministra que usted nos

ayude porque el campesinado colombiano y el sector productivo del sector agropecuario necesita que nos destraben esto.

El segundo punto es, no en todos los sitios de Colombia el mejor ejecutor es siempre el Gobierno, y han, hemos tenido casos muy exitosos, y menciono el caso de Caldas por ejemplo con la Federación Nacional de Cafeteros, y en muchas partes, porque la Federación hace presencia en 600 municipios de Colombia como ejecutor en el arreglo de esas vías terciarias, ha sido un caso exitosísimo, se lo dejo ministra porque creo que puede ser una herramienta a utilizar, sale muchas veces mucho más barato el kilómetro arreglado con la Federación Nacional de Cafeteros que con otros entes, es una alternativa que tenemos que utilizar seguramente en algunas partes.

El tercer punto rápidamente es lo que se hizo en el departamento de Risaralda, el departamento de Risaralda priorizó los grandes proyectos que tenía, que son muchos, en dos: la plataforma logística del eje cafetero y el plan vial departamental, ese plan vial departamental vale 227.000 millones de pesos en 4 años e incluye la red vial terciaria, un anillo que tiene y que hablaba ahora con el director de Invías el anillo paralelo que tiene para mover la carga cerca de 3 millones de arrobas de café, el 70% de la producción de plátano, ese plan vial terciario incluye ese tema y el acceso al aeropuerto Matecaña; no se puso Risaralda a hacer muchos proyectos, hizo dos: plan vial y plataforma logística, le pedimos ministra que tenga en cuenta, ayer lo hablamos con el Ministro Carrasquilla y le dijimos claramente sobre la mesa, cómo tiene que ser, porque salió un sinvergüenza a decir que era que estábamos pidiendo mermelada, no, al contrario, es diciéndole al Gobierno mire de la forma más clara y transparente todos los congresistas de Risaralda, el gobernador, los alcaldes, la cámara de comercio, todos los gremios, solicitan estos dos proyectos, Gobierno ahí los tiene priorizados, que toda la comunidad sepa que es sobre la mesa y que queremos que se prioricen esos dos temas.

Y, finalmente, una pregunta, ministra, hace poco me invitaron a mostrarme unos modelos que están haciendo en Brasil, en Centroamérica, sobre unos aglomerantes que utilizan escarificando la tierra, aplicando los aglomerantes, y pasando compactadoras, me pareció una alternativa muy interesante y me dijeron que Invías tenía ya unos ensayos, yo quisiera que nos cuenten un poquito sobre eso, porque me parece un tema interesante para esa red vial terciaria.

Finalizo diciéndole, ministra, que sabemos el tragadal y las trochas que usted encontró, cuenta con nosotros con todo el apoyo para lo que usted considere podamos ayudarle a que solucione ese problema en la red vial terciaria, muchas gracias, Presidente.

- **Haciendo uso de la palabra, el Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa manifiesta:**

Dos, tres reflexiones puntuales, ministra, en primera instancia saludarla y reconocer su puntualidad, de verdad muchas gracias; bien lo decía el Senador Robledo, Colombia ocupa un lugar vergonzoso a nivel internacional en el índice de infraestructura vial, somos el puesto número 101 en 139, y eso no es algo que venga del Gobierno pasado, no, eso viene desde hace muchos años, el problema de la infraestructura y de las redes terciarias han tratado muchos gobiernos de solucionarlo y pienso de una u otra manera cada gobierno ha puesto su granito de arena, cada gobierno ha intentado acertar y ha hecho lo que ha estado a su alcance; Boyacá, ministra, es el departamento agropecuario por excelencia, yo diría que en nuestro país, y tenemos el mayor porcentaje de red terciaria, tenemos el 10.2% del monto de red terciaria del país está en Boyacá, obviamente somos el segundo departamento con más municipios después de Antioquia y pues allí se siente la verdadera necesidad y el verdadero problema y suplicio que es el no tener vías a través de las cuales poder transportar los productos agrícolas, pleno siglo XXI y aún vemos hoy a nuestros campesinos transportando su productos a lomo de mula o improvisando medios de transporte con unas motos, es bien tétrico; pero siempre lo he dicho, tratar de solucionar los problemas de la misma forma como se vienen haciendo es el augurio de un fracaso, si queremos cosas nuevas no hagamos siempre lo mismo, decía Einstein, lo recordábamos hace unos meses en esta comisión; y nosotros tuvimos un proyecto o un experimento que se consolidó y que fue importante y fue el de los convites, lo hicimos con las acciones comunales, en la época del 2004 al 2007, ministra, le dimos a cada acción comunal 2 milloncitos para el mantenimiento de las redes terciarias y aún hoy cuando voy a algunos municipios, a esas personas les queda platica para hacer mantenimiento, tienen 20, 30.000 pesitos, pienso que es importante que el mantenimiento se haga con ellos.

Y lo que expresaba el Senador Corrales, hay materiales alternativos que de una u otra manera son mucho más baratos y su calidad es óptima, el triple riego, la asfaltita, la asfaltita es uno de esos materiales que si se saben aplicar bien y se hace un correcto manejo de aguas, tiene una durabilidad impresionante, ministra, nosotros en ese periodo del 2004 al 2007 pavimentamos en caliente en el asfalto tradicional y pavimentamos con asfaltita, y recorre hoy uno las vías y oh! sorpresa, la asfaltita está en mejor estado que el pavimento rígido que nosotros hicimos en esa época; es un llamado entonces, ministra, a trabajar de una manera alternativa con estamentos sociales, dándole autonomía a esos entes municipales para que puedan manejar los recursos que la nación le transfiera y utilizando materiales alternativos que

seguramente son mucho más baratos y pueden durar mucho más en el tiempo.

- **Continuando con las intervenciones, la Presidencia otorga el uso de la palabra al honorable Senador Eduardo Emilio Pacheco Cuello, quien expone:**

De igual manera reconocer la disertación clara y exhaustiva que hizo la Senadora Nora que es atinente y pertinente para todos nosotros, un saludo a los demás colegas; si bien es cierto tenemos nosotros como lo decía el Senador Mejía unas promesas de campaña que asumió el presidente Duque respecto a las vías terciarias, quisiera quizás apreciar dos cositas, la primera que el 69% de las carreteras del país son vías terciarias o sea que el 31% es la que no lo es, quiere decir que el vasto número de carreteras está concentrado en las vías terciarias, la extensión se estima aproximadamente de unos 142.000 kilómetros de vías terciarias, de acuerdo a las apreciaciones de los que más o menos se aproximan en la investigación, pero quiero acuñar lo siguiente, hasta el año 2003 la responsabilidad de las vías terciarias estaba a cargo del Fondo Nacional de Caminos Vecinales, con la liquidación de Caminos Vecinales sucedió algo interesante, la responsabilidad recae sobre tres, lo que antes tenía una sola entidad, en este momento reposa en cabeza de 3 y una distribución bastante inequitativa, primero, la nación tiene el 19.4% de responsabilidad respecto a la construcción, adecuación y mantenimiento de vías terciarias; la segunda, la tienen los departamentos con un 9.8%; y la tercera, los municipios con un 70.8%, teniendo en cuenta que la mayor parte de los municipios en Colombia están conectados con las zonas agropecuarias, y que el presupuesto de los municipios, de la mayoría de los municipios en Colombia no cuenta con la capacidad para poder atender, no sé en qué momento se pensó en una política tan equivocada, de reposar la responsabilidad del mantenimiento, adecuación y seguimiento de las vías terciarias a los municipios de Colombia, con bajos recursos presupuestales, creo que fue un desacierto disolver y trasladar la responsabilidad a la mayor parte de municipios en Colombia y particularmente un alto porcentaje de su presupuesto invertido en mantenimiento de vías terciarias, yo creo que cuando hablamos nosotros de política, ahora sí de política, a través del Conpes 3857 del 2016 que es de lo que usted debe tener en cuenta, el Departamento Nacional de Planeación reconoció la carencia de políticas que impide mantener las vías terciarias en buen estado, yo acuño dos cosas: uno, a ver si se puede redistribuir en cuanto tiene que ver el porcentaje en que la nación debe participar para el mantenimiento de las vías terciarias, y segundo: conectando eso con la introducción de la responsabilidad en la campaña del presidente Duque, quisiéramos conocer, Colombia quiere conocer la política pública relacionada con las vías terciarias, porque a partir del conocimiento de la política pública del

Gobierno, podemos entender qué es lo que se va a hacer de aquí en adelante, o sea que quede definido y le agradecería por favor que en la respuesta usted nos pueda ayudar, muchas gracias. Gracias, señor Presidente.

- **Con la venia del Presidente interviene el honorable Senador Guillermo García Realpe:**

Apreciados colegas, señora ministra, doctora Ángela María, doctor Juan Esteban Romero, doctor Zambrano y demás miembros del Gobierno aquí presentes. Voy a ser muy breve, muy concreto; saludando al equipo de Gobierno que tiene que ver con ese tema de infraestructura tanto de vías como aeronáutica, etc., desearles los mejores éxitos en un reto que no es fácil, no es fácil, pero yo pienso que hay que mirar hacia adelante mucho y menos hacia atrás, porque yo no quiero hacer una defensa aquí del pasado Gobierno, yo soy de tendencia liberal, muy independiente pero yo respaldé mucho al Gobierno del Presidente Santos por el tema de paz fundamentalmente, pero déjeme decirle lo siguiente: el gran descuido del sector terciario que hoy tiene el país se debió a una estrategia especialmente dirigida por el Vicepresidente de ese entonces, el doctor Vargas Lleras, que priorizó fundamentalmente todo el esfuerzo de inversión pública, quiere decir presupuestos de Invías, del Ministerio de Transporte, de fundamentalmente en proyección doctor Mejía a las vías de cuarta generación, no solamente esfuerzo de inversión pública sino toda la estrategia de financiación a través de la Financiera de Desarrollo de la Infraestructura, no sé, nacional, que incluso que vendió la gallinita de los huevos de oro, Isagen, con lo cual estuvimos de acuerdo y así lo manifestamos para meterle los recursos a la Financiera de Desarrollo Nacional, para que apalancara todo el tema financiero, los cierres financieros de esos proyectos de cuarta generación y lo puso en marcha según la publicidad, todo en marcha, todo en marcha, todo en marcha, y tenemos, por supuesto que el país está muy atrasado, doctor Robledo, en esas grandes vías estratégicas, transversales, las troncales de Colombia, no, unas están avanzando bien, otras medianamente, ahí, como diría, patinando con los cierres financieros, y en otros aspectos no, y otros en aspecto de corrupción y de escándalos nacionales e internacionales; y otros definitivamente pues veo en fracaso, me preocupa mucho que entre estas últimas esté por ejemplo San Miguel, Santana, Mocoa, Pitalito, doctor Homero, que usted se sabe de memoria todos estos trayectos, Neiva, una vía tan importante de conectar Colombia con el sur de América, nos preocupa mucho el estado de esa vía, pero y entonces esos recursos no se los destinaron a las vías terciarias sino a las vías estratégicas del orden nacional e internacional, dejando por fuera unas muy importantes, por ejemplo, la de Tumaco-Pasto-Mocoa, sobre todo San Francisco-Mocoa, que está en el aire, señora ministra, y tenemos que pensar mucho en esa transversal, Colombia



se desarrolla sobre las troncales y muy poco sobre las transversales, y resulta que el gran futuro de la producción de los alimentos colombianos y mundial está en el sector oriental, de los Llanos Orientales y en lo que se pueda cultivar, ojo, en lo que se pueda cultivar de resto de zonas del sector oriental, no menciono la Amazonía por supuesto; y los puertos están sobre el Pacífico fundamentalmente, y no tenemos transversales, y miren lo que está patinando Pasto, perdón Mocoa-Villavicencio, no, todos esos altos costos de los peajes, me dicen que un carro pequeño, un automóvil particular paga en peajes creo que 70, 80.000 de ida y 80.000 de vuelta, 160.000 tiene que ponerse al bolsillo por peajes de aquí a Villavicencio, y tienen el combustible más caro de Colombia, van a 10.000 pesos galón en como decimos en el campo, en la mata del petróleo, allá es la mata y allá es más caro los combustibles que en cualquier parte de Colombia, pero bueno, entonces nos están, hemos olvidado las transversales y entonces sacaron la plata de la inversión pública y de la estrategia financiera de las 4G a costa de las redes terciarias, es más, al Vicepresidente Vargas en ese entonces le hacían falta unas pláticas para esos cierres que son en billones de pesos, y trasladó en dos años, trasladó los recursos, todos los recursos de las redes terciarias a cerrar las vías de 4G, los cierres financieros de las 4G, entonces 2 o 3 años quedaron sin plata, hay que ver eso también, pero no nos digamos mentiras que también hay que decirlo, doctor Romero, que muchos de los proyectos del plan de algunos años, del plan, no me acuerdo, 1250 o yo no sé cómo se llamaba, 2500, perdón, primero 5000 de 2500 que era pavimentar a lo largo no importa lo ancho ni alcantarillado, ni corte, ni fin, fracasaron, muchos fracasaron. Entonces, venimos de historia de 8 y 8, 16 años de no buenas experiencias para las redes terciarias y para las redes departamentales. Bueno, hoy tenemos que poner a organizar el tema de las redes terciarias, y aquí han mencionado, yo pienso que lo mejor que podemos es insistir en adelante en las placas huellas que es lo poco que avanzó en los últimos años, las placas huellas han dado resultado, definitivamente esa recuperación de vías terciarias solamente con recebo y afirmado eso no da resultado, eso no aguanta un invierno, eso tenemos que ir aunque sea más lentamente pero con algo más consistente, aquí lo ha dicho el señor exgobernador de Boyacá, que ha habido unas buenas experiencias en ese tema de asfaltita, no, y el tema de las redes terciarias yo creo que ahí hay que construir, que avancemos sobre por lo menos las redes terciarias más importantes y las que conllevan el tránsito de la carga de la producción agropecuaria colombiana.

Y a renglón seguido quiero, señora ministra, hacerle un llamado sobre el tema de la Aeronáutica, la Aeronáutica también dejó a medio andar muchos aeropuertos, arrancaron, contratos por ejemplo el contrato de la construcción del terminal Torres y otras adecuaciones del aeropuerto Antonio Nariño

de Pasto, arrancaron el contrato con 22.000 millones de pesos con una parafernalia de la firma de esos contratos en presencia de mucha gente, en coliseos, en fin, y en marcha toda la cosa y resulta que este proyecto valía más de 40.000 millones, pero lo arrancaron a ver si sobre camino y que se arreglan las cargas decían nuestros mayores y pues no se han arreglado; entonces, hay que pararle bolas con ese tema de las aeronáuticas.

Pero además de eso, un tema de Aeronáutica y de Superintendencia de Transporte, señora ministra, las regiones apartadas de Colombia como Nariño y otras regiones apartadas de Colombia tenemos graves dificultades en operación aérea por los altos costos, definitivamente la empresa Avianca está abusando, abusando, de manera descarada, yo sé que es una operación de transporte particular y pero no puede ser posible que a Nariño cueste más el pasaje, el tiquete, que ir a los Estados Unidos o al sur de América, Villavicencio que tiene 20 minutos de vuelo no sé cuánto cueste, yo creo que va a costar 20 minutos de vuelo en Colombia, puede costar la mitad del vuelo de 2 y 3 horas a Suramérica, y un vuelo de 40 minutos a Pasto vale mucho más que un vuelo a Lima o a Panamá o a San Salvador, o a Costa Rica, o a Estados Unidos, yo no sé ahí tiene que hacer algo, señora ministra, mañana vamos a tener una reunión aquí con el gerente de Satena, el general Lozano, aquí en el Senado, porque se va Satena de Nariño y de muchas regiones de Colombia, Avianca sí sirve para sacar a la competencia, ha sacado a LAM, a LATAM, sacó a ACES, en fin, a AIRES en su momento, y ahora quiere sacar a Satena, no permitamos que se nos retire Satena porque es la única alternativa que tenemos en las regiones apartadas, es muy fácil la competencia entre Bogotá y Cali o Bogotá y Medellín, o Cartagena, tiene tiquetes mucho más baratos que las zonas apartadas, pero si la única competencia que en este caso que es Satena, que sirve muy bien, y que sirve de reguladora de las tarifas, pues nos la sacan a Satena, pues ahí sí quedamos en manos de Avianca y como decimos en el campo mucho, uno ataja, el otro enlaza.

La Panamericana en mal estado, todos sabemos por la falla esa del Romeral allá en El Bordo, Rosas, Cauca, la Panamericana complicado, eso hay problemas de orden público también en el Cauca, en fin, no existe Pasto-Mocoa, porque hay una trocha que se llama el trampolín de la muerte, así se llama, esa concursa en las carreteras más peligrosas del mundo; entonces no tenemos las vías para salir, atajan al pasajero, al turista y Avianca enlaza, uno ataja el otro enlaza, la vía nos la ataja y Avianca nos exprime con unas tarifas confiscatorias, parecen antes de una empresa de servicio de transporte al usuario en Colombia que debería tener unos precios justos por supuesto, es un negocio pero unos precios justos, que haya una rentabilidad justa, y no especulativa, no aprovechadora que más que empresa de transporte parecen vampiros o parecen carambas

depredadoras de los usuarios en nuestro país. Le dejo esa inquietud, señora ministra, usted cada día se va a encontrar con muchos más problemas y ahí le dejo otro problema que tenemos la gente del sur de nuestro país.

**- Seguidamente interviene la honorable Senadora Sandra Liliana Ortiz Nova:**

Un saludo muy especial a la señora ministra Ángela María Orozco, bienvenida a la Comisión, a todos los funcionarios del Gobierno que nos acompañan, a mis compañeros, bueno, felicitar a la Senadora Nora por este importante debate que ha traído hoy a nuestra comisión, aquí hoy vemos que el Plan 50/51 tiene un desfinanciamiento de casi 2 billones de pesos y pues estamos revisando y mirando cuál es la solución que le vamos a dar a la ministra, pero aquí sí le tenemos que hacer un llamado a Planeación Nacional y ya les cuento por qué.

Primero: de esos 2 billones de pesos que hoy necesita este Plan 50/51 hay unos saldos en regalías muy importantes, saldos que llegan a 7.2 billones de pesos, ¿dónde está esa deuda pública?, está hoy en TES y en bancos a unos intereses altísimos como siempre lo he dicho, es la misma plata que nos están prestando el sector bancario a todos los usuarios y a todos los colombianos para los créditos hipotecarios, de libre inversión, para lo que sea, entonces esa plata que es de nosotros hoy la tienen unos bancos, hay 7.2 billones de pesos de los cuales estos 15 municipios del Plan 50/51, que es increíble, no sé cómo fue que hicieron la selección de estos municipios y estos departamentos, no está incluido el departamento de Boyacá que ha sufrido una violencia grave y cruel en el norte de Boyacá, en Puerto Boyacá, el municipio aquí del Senador Jorge Londoño y no están incluidos, incluso mi pueblo hace casi 18 años o más de 18 años, hicieron una toma guerrillera en mi pueblo, Paz del Río, acabaron con el pueblo, con el banco del pueblo y no está incluido, pero bueno, hoy no se encuentra en el Plan 50/51 y pido que de alguna forma lo incluyan; entonces hay 7.2 billones de pesos en saldos de regalías que estos 15 departamentos podríamos sacar saldos, por ejemplo Antioquia tiene un saldo de 694.000 millones de pesos, Nariño 439.000 millones de pesos, Cauca 435.000, Meta 379.000, La Guajira 328.000, solamente estos 5 municipios que están ahí en el Plan 50/51 ya cubriría los 2 billones de pesos que necesita este Plan 50/51. Adicional a eso se está aprobando ahorita, está en la discusión del Sistema General de Regalías, hoy alrededor de 24 billones que se aprobaron, de los cuales en el inicio de la discusión se estaban aprobando 18.5 billones y aumentó a 24, señora ministra, por todo, por el aumento del valor del petróleo, bueno, que es lo que ha hecho que realmente esta cifra y en rendimientos financieros está sobre los 700.000 millones de pesos, o sea sigue aumentando, entonces vamos a tener muchos más recursos, y cuando de 700.000 millones de

rendimientos financieros para una suma tan grande, son los intereses creo que del menos 0.01 anual, o sea unas tasas que hoy los bancos al Gobierno nacional para que supuestamente nos guarden los recursos de los colombianos dan unos intereses altísimos a los colombianos pero nosotros sí estamos pagando un interés irrisorio al Gobierno con la plata de la gente, porque esta es la plata de todos nosotros; entonces, ministra, estos 142.000 kilómetros que hoy quieren que darle 3.5 billones, aquí está la plata, están los 2 billones, estos 7.2 billones que están al aire.

¿Por qué hablo de Planeación Nacional?, ¿no hay ningún funcionario aquí de Planeación Nacional?, ellos son los que están de alguna forma frenando los proyectos, no están sacando adelante los proyectos; yo tengo aquí una tabla donde este año solamente se han aprobado 109 proyectos en los OCAD, de los cuales el año pasado se aprobaron 211, Planeación Nacional está colocándole un freno y necesitamos agilizar porque de nada nos sirve tener los recursos, tener regalías para dejárselo a los bancos, y el DNP nos tiene que responder.

Ministra, yo quiero hablar del transporte férreo, el departamento de Boyacá tiene una línea férrea, yo se lo comenté a usted en su despacho, necesitamos activar el sistema férreo y fluvial del país como lo dijo hace un momento el Senador Jorge Enrique Robledo, eso es lo que va a generar un desarrollo grande de todos los sectores, especialmente el sector agropecuario, por favor, pongan atención, el sector agropecuario es el que va a dinamizar realmente la economía el día que se acabe el sector de los hidrocarburos, que no tengamos de dónde recibir esos dineros y esos ingresos para el país, el sector agropecuario, una línea férrea fortalecería no solamente a mi departamento, Boyacá, sino a todo un país, ya tenemos la línea férrea, eso no vale mucho, y la inversión, yo tengo aquí un cuadro donde hablamos que desde el 2012 al 2018, solamente se han invertido del total de la cifra de 12.6 billones de pesos, a la línea férrea del país 842.000 millones, y solamente hicieron dos inversiones desde el 2012 y 2013; una, por 151.000 millones, y otra, por 690.000 millones; ni del 14, ni el 2015, ni 16, ni 17, ni 18, o sea, más de 5 años sin invertirle a las vías férreas de nuestro país, entonces son recursos tan mínimos frente a unos montos tan grandes y tener más de 7.2 billones en los bancos y en los test que solamente significan rendimientos financieros para seguir fortaleciendo a un sector que ha blindado muchos gobiernos, que es el sector bancario de este país.

**- El honorable Senador José David Name Cardozo, Presidente, dispone que por Secretaría se dé lectura a una proposición radicada:**

**Proposición:**

Cítase al Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Carlos Holmes Trujillo; al Ministro de

Defensa, doctor Guillermo Botero Nieto; al Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural, doctor Andrés Valencia Pinzón; y a la Ministra del Interior, doctora Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda, con el fin de debatir sobre la situación fronteriza que afecta el departamento de Arauca, que ha ocasionado una profunda crisis económica y social por cuenta del ingreso de personas en condiciones graves de vulnerabilidad y pobreza, ahondando problemáticas como el contrabando de ganado que afectan al comercio y a la ganadería local.

El debate se realizará en la ciudad de Arauca en la fecha y lugar que la mesadirectiva determine.

Firman el Senador *José David Name Cardozo* y la Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

**- El Presidente somete a consideración la proposición leída y, cerrada la discusión, pregunta:**

¿Aprueba la Comisión la proposición leída?

- La doctora Delcy Hoyos Abad, Secretaria, certifica que ha sido aprobada.

**- Acto seguido, la honorable Senadora Maritza Martínez Aristizábal solicita el uso de la palabra y una vez concedida, manifiesta:**

Un saludo muy especial para la señora ministra, tengo que destacar y siempre lo haré porque también se trata de reconocer a quienes hacen un esfuerzo adicional al de cualquier funcionario y la verdad, ministra, usted es una persona que hace un gran esfuerzo, se lo reconozco plenamente, hemos tenido muchísimas reuniones para hablar de la vía al Llano, ha sido muy diligente, no hemos podido resolver muchas cosas, pero la actitud ha sido realmente de destacar; saludos también al doctor de la Agencia de Restitución, de Renovación del Territorio, es que esas agencias son tantas que la verdad yo ni sé cómo se llaman; y al subdirector de Invías también, muchas gracias.

No me voy a referir solamente al tema de vías terciarias porque es que hay regiones donde ni siquiera tenemos primarias, vías nacionales no tenemos, y si no tenemos nacionales pues imagínense ustedes qué vamos a poder decir de la red terciaria. Le voy a hacer mención rápidamente como primer aspecto, la vía Bogotá-Villavicencio, ministra, ayer nos anunciaron que los peajes en aplicación al famoso contrato adicional 01, al contrato 444 de la vía al Llano, se van a incrementar los peajes, ahora el Senador Robledo decía que las cifras son exorbitantes, pues realmente para un recorrido de 83 kilómetros les quiero contar, y no es el discurso de todos, de todas las regiones que tienen los peajes más caros, no, el nuestro está comprobado porque es el kilómetro recorrido más caro del país, ahí está la ecuación y la ministra sabe que así es; vean ustedes en cuánto van a quedar los peajes: para la categoría 7, 214.000, un solo trayecto, en 82 kilómetros; para la categoría 6, 177.500; para la

categoría 5, 142.000, redondeando; la categoría cuatro, 126.000; la categoría 3, 60.400; y para la categoría uno, el vehículo normal de una familia para ir hasta Villavicencio, 82 kilómetros, casi 40.000 pesos, un solo trayecto.

Francamente, ministra, uno dijera, ¡ah! es que las obras se culminaron, ¡ah! es que ya entregaron la totalidad de lo que se ha comprometido en el contrato, pero resulta que nos están aplicando tarifa plena a pesar de que hay incumplimientos de la concesionaria, a la concesionaria se le cayó el puente Chirajara, y ahí no más hay un retraso de 2 o 3 años, luego no debería estar cobrándonos tarifa plena; además, la concesionaria cerró 5 kilómetros de vía que ya pagamos, que ya construimos, cayó un derrumbe en junio, julio, agosto, septiembre, octubre, noviembre, 5 meses nos tiene cerrada un tramo de vía que ya pagamos; pone unos maletines donde ya pagamos para tener doble calzada y una velocidad adecuada, unos maletines que tapan toda una de los carriles y pone que tenemos que pasar a 20 kilómetros por hora, entonces para qué pagamos doble calzada para aumentar la velocidad, obviamente dentro pues de las condiciones de seguridad, pero francamente no deberían permitir este nuevo aumento en los peajes en la vía Bogotá-Villavicencio.

También quiero dejar constancia ante todos los miembros de esta Comisión y ante usted, ministra, frente a las serias dudas que vienen surgiendo sobre la idoneidad de los cimientos del siniestrado puente Chirajara, que para ahorrarnos 12 meses de obra se va a dejar –bueno, y también me imagino que unos recursos importantísimos– se va a dejar estos cimientos cuando no hay ninguna garantía de que tengan unas condiciones adecuadas para la nueva obra que va a contratar Coviandes, yo quería dejarle esos dos temas.

Y quiero destacar como inicié, que si quieren ir y ver un departamento entero que carece de vía nacional, los invito, vámonos, salimos de Puerto Gaitán, hacemos el recorrido al Vichada, 800 kilómetros sin un kilómetro, sin 100 metros de pavimento; vamos a Cumaribo, a Santa Rosalía, a la Primavera o a Puerto Carreño, eso sí es tristeza; pero también les quiero contar que el Guaviare que queda a 2 horas, a 3 horas para no exagerar, a 3 horas de Villavicencio queda San José del Guaviare, vea qué dificultad para uno realizar el trabajo, esta fue la última vez que fui, hace un mes, y casi no logramos salir, íbamos de San José para El Retorno y Calamar, esta es una vía nacional, no es transitable, imagínense ustedes allá en el Guaviare, allí es donde está el programa de sustitución de cultivos, tratando de llegar nosotros a ver cómo avanzaba eso, pues por supuesto que donde no hay conectividad confluyen todos los problemas, esta es la vía por la que tanto insisto con el Representante Pulido, porque no es justo, son apenas 76 kilómetros desde San José, atraviesa todo el Guaviare y además garantiza



la conectividad con Vaupés, y esas son las condiciones de la vía.

Vías terciarias, bueno, pues yo había pedido un dato, pero lo que le puedo decir es que derivándose del tema de la carencia de vías nacionales, imagínense cómo puede estar el Vichada, su red de vías terciarias no hay en este momento ni una sola condicionada, ninguna, yo he recorrido el Vichada, el Guaviare, bueno, acá en el Guaviare resultaron unos municipios con este plan de las vías 50/51, que se suponía que se habían escogido digamos los sectores donde el conflicto golpeó con mayor fuerza, ese plan –lo reconozco– viene avanzando bien, se ha cumplido casi en su totalidad, en su integralidad, sin embargo, algunas vías que escogieron pues yo no coincidí con eso, en algunas no era la vía, era un muelle, pero bueno, eso lo escogen los municipios, pero yo sí le pido un esfuerzo mayor en materia de conectividad de la región, porque francamente hoy nos faltan las terciarias, pero más grave aún, nos faltan las nacionales.

- Asume la Presidencia la honorable Senadora Nora María García Burgos y concede el uso de la palabra a la Senadora Daira Galvis.

- **Interviene la honorable Senadora Daira de Jesús Galvis Méndez:**

Yo me voy a concretar a un tema específico, una experiencia pasada reciente en materia de vías terciarias, que se dieron en 2015 y luego fueron suspendidas a través... fueron un programa de vías terciarias por el DPS, pero antes quiero saludar al doctor Zambrano, director de Restitución de Territorio, de Renovación de Territorio, es que como todos los días nos crean una serie de entidades y se parecen, además, entonces tenemos esa falencia, bueno, doctor Zambrano, Renovación de Territorio; al subdirector de Invías, si no estoy mal; pero ante todo a la Ministra de Vías Nacionales, ¿qué me decía? De infraestructura, que es lo mismo, eso le cambia... Ministra de Transporte, o sea, anda mal, usted y yo; entonces, bueno, acabando con los protocolos, yo quisiera advertirle a usted, señora ministra, la experiencia que hubo en el pasado y también encuentra explicación a algunos reparos que el Senador García le hacía a la pasada administración en materia de vías terciarias, cuando se refería a que los recursos los cogieron para las 4G, algo así.

Mire, cuando la ley estableció, por algo la ley estableció un instituto de vías, ese es el sentido, qué sentido tenía crear un instituto de vías, precisamente mediante el, especializar una entidad que precisamente se ocupara de las diferentes vías que facilitaban la conectividad de nuestro territorio, pero resulta, como siempre, cuando el DPS, so pretexto de la prosperidad social, comenzó a regar una serie de proyectos, entre eso, de usurpar la función que debía tener el

Ministerio de Vías, lo que llaman, si no estoy mal, Invías, empezó realmente, se empezó a deteriorar realmente la ejecución de vías terciarias. Si nosotros reparamos cuánto en dinero fue, cuántos recursos fue lo que dispuso el DPS para vías terciarias, prácticamente fue casi que todo lo que correspondía a vías terciarias en el 2015, y sabe, Senador García, cuántos de estos proyectos de vías terciarias fueron siniestrados, el 84%, o sea, significa que si el 84% estaba siniestrado y cosas que se hacían a espaldas de Invías, de espaldas al Ministerio de Transporte, lógicamente que la experiencia mala tenía unas consecuencias que iban a incidir en las vías terciarias, pero todo lo malo en su esencia, eventualmente todas las cosas tienen lo malo y lo bueno, así como fracasaron el 84% de las vías terciarias, en esa misma medida el gobernador de Cundinamarca en estos proyectos con el DPS se dio a la tarea de aprovechar los recursos asignados para vincular a las juntas de acción comunal de Cundinamarca, los miembros de juntas de acciones comunales facilitaban con la comunidad la mano de obra y la asistencia técnica que debía ser realmente de Invías, pero no lo era, el DPS en su afán de negociar, de contratar, etc., buscaba otros ingenieros y bueno, y hacía... ¿qué pasó aquí? Miren, lo único que dio realmente resultado fue la intervención de este tipo de comunidades, lo único que no fracasó realmente en este tipo de experiencia fue lo que hizo la misma comunidad y vale la pena que nosotros lo pongamos de ejemplo, porque qué bueno sería que gran parte de estas organizaciones comunales y campesinas, ya hoy se tuvieran en cuenta a través de Invías, para tener la oportunidad de ejecutar sus propias obras, así también abrir las propias fuentes de empleo en el campo, o sea, es para hacerle un llamado a la ministra de que este Congreso está en capacidad de apoyar gestiones que vayan encaminadas a la fuente de empleo para la misma comunidad, pero a las ejecuciones de esas vías terciarias porque ya tenemos una experiencia.

En ese sentido era mi intervención, porque no hacemos nada con entrar a llover sobre lo mojado, estamos en un nuevo Gobierno, este Gobierno tiene que responderle, tiene que responderle a los que, a todos los colombianos que votaron con él, y los que no votaron con él, porque al fin y al cabo hoy es el Presidente de los colombianos, y como todavía estamos metiendo retrovisor, pues es hora de que aterricemos las ejecuciones que corresponden, y hoy como el tema es vías terciarias, en ese sentido hemos expuesto para que usted que tiene inclusive el estudio que hizo Invías, porque Invías fue quien le hizo seguimiento sin autorización de nadie, pero solamente para demostrar las razones por qué no se debían desviar los recursos hacia otros organismos que no tienen la experiencia, ni la vocación del Instituto, pero también retomar esa experiencia del DPS.

- **Para hacer uso de un derecho de réplica, interviene el honorable Senador Guillermo García Realpe:**

No, muy cordialmente una réplica a la doctora Daira. Yo hice una observación al decir que el vicepresidente de ese entonces fijó la estrategia de la infraestructura en los proyectos de envergadura nacional, a través de las concesiones y a través de las vías de cuarta generación, yo doy un ejemplo, el Invías se desapareció en los últimos 4 años, no sé si el doctor Romero lo sintió, y la ANI ocupó un espacio enorme en el Gobierno, en la administración de la infraestructura en Colombia, la ANI, el Invías quedó raquítico y por supuesto se recrearon las vías terciarias; pero yo tengo que también ahí ser justo, no solamente fue por efecto de la estrategia del Vicepresidente o el Invías que quedó muy atrás, sino que también señor asesor de la Ministra de Transporte, también los componentes, y tengo que ser justo, los componentes de las entidades territoriales se quedaron atrás, los municipios y los departamentos, dejaron billones de pesos de regalías en los fondos de compensación, en los fondos de desarrollo regional y entonces ahí es donde –doctor Romero y señora ministra– les digo, aquí tienen que hacerse acompañar y decirles a los alcaldes y gobernadores y a los OCAD regionales, a los OCAD municipales, al OCAD Paz que tiene hoy recursos, que se pongan las pilas y esos 14 o 15 billones de pesos en buena parte se apliquen a la recuperación de las vías terciarias, hay gobernadores que no han podido ni tramitar, ni viabilizar y menos ejecutar proyectos en vías terciarias, o municipios a lo largo y ancho de Colombia; yo pienso que pues de la noche a la mañana no va a aparecer la plata para las vías terciarias en el componente nacional, pero hagamos ese agregado de los esfuerzos financieros y de gestión pública nacional con el componente regional y local.

- Para dar inicio a la intervención de los funcionarios citados, la Presidencia otorga el uso de la palabra a la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco.

- **En su intervención la doctora Ángela María Orozco Gómez, Ministra de Transporte, señala:**

Gracias por esta citación y ese debate que me parece muy pertinente, quiero saludarlos a todos, con algunos de ustedes ya me he reunido, con otros no, hoy me acompaña Juan Esteban Romero, es el director operativo del Invías y precisamente me acompaña porque con él hemos venido trabajando en la construcción de ese gran plan nacional de vías terciarias, que precisamente Senadora Daira tiene el componente de involucrar la comunidad, los comunales, los bateables de ingeniería, mirar los bancos de maquinaria y mirar el tema de las fuentes en las regiones, digamos, el componente tiene toda esa discusión para poder potencializar los recursos que conseguimos gracias a ustedes para el año que viene.

Pero no puedo empezar a hablar del tema, sin antes hacer un minibalance, porque aquí todos me han planteado realmente todos los temas de la cartera, e independientemente para mí es un tema de simplemente decirles, digamos, cuál es el mapa de lo que encontré; primero, un ministerio que se llama Ministerio de Transporte, pero que el 96% del presupuesto va a infraestructura, solo el 4% a transporte, eso lo dice todo, para mí este ministerio se debería llamar el Ministerio de la Conectividad, es el ministerio que conecta, la infraestructura es un presupuesto necesario para que el transporte fluya y para conectar a los campesinos con los centros de consumo, a los niños con sus escuelas, en las ciudades a la gente de su casa al trabajo, y es tan importante uno como el otro, y si bien ha habido un enorme esfuerzo institucional en el tema de infraestructura, reconociendo que además se le dio prioridad digamos a la ANI y el Invías se fue desmantelando, también es cierto que la institucionalidad en el área de infraestructura es muy fuerte, pero en transporte es totalmente débil, susceptible a corrupción, el ministerio tiene miles de trámites manuales, tengo que decir, sin tecnología, tiene múltiples sistemas de información que no se hablan entre sí y desde ese punto de vista creo que tenemos que entender que lo que uno construya es necesario si fluye la conectividad y la conectividad es intermodal y multimodal, es decir, tenemos un enorme atraso, estoy de acuerdo en el tema férreo, en el tema fluvial, eso es una realidad.

En términos presupuestales, ¿qué puedo decir? Encontré ese enorme atraso en transporte y ahora hablo un poco del tema del programa de renovación del parque automotor, pero también encontré unas grandes obras que, en teoría, iban muy bien, pero que en las regiones no las quieren, y uno llega a las regiones y encuentra una entidad que no atendía al clamor regional, no sé si en el momento de la estructuración, pero pues varios de los peajes los han quemado, eso ha paralizado y ha fracasado algunas obras, y en parte unos funcionarios que les gustaba mucho de verdad hablar con los banqueros, pero que no estaban atendiendo las necesidades de la comunidad, la verdad es que esas obras no salen adelante si no en parte tienen los peajes, pero la verdad es que eso también tiene que atender a la sensibilidad social de las zonas y hay que mirar cómo logramos compensar esos riesgos.

Entonces, en términos de 4G, lo peor que podría pasar y eso sí se los digo, es que uno le parezca que no los va a honrar los contratos, porque terminamos con las demandas, hoy tengo 31 tribunales de arbitramento, terminamos teniendo que pagar las demandas y al mismo tiempo sin las obras, entonces, todo nuestro esfuerzo para reactivar lo que se pueda reactivar, teniendo en cuenta las necesidades de la región, es lo responsable de hacer; y claro que es fundamental para conectar el país de arriba a abajo, estoy de acuerdo, hay un

abandono en el tema de las transversales, pero eso es lo que encontramos. ¿Por qué digo esto? Porque tengo que decir que las vigencias futuras de esta entidad están comprometidas hasta el 2024, es decir, yo tampoco puedo decir que en términos de nuevos proyectos tenemos hoy un margen fiscal para hacer nuevos proyectos, eso en cuanto a ese tema.

En cuanto al tema de las vías terciarias, lo que encuentro es un Invías que desde el año 2015 tenía cero presupuesto para vías terciarias por esa razón, y creo que fue un error, porque precisamente se desperdició toda la experiencia de una entidad que si bien no es perfecta, ninguna de nuestras entidades lo es, sí tenía una enorme experiencia en el sector, sí conoce el territorio y sí de alguna manera tiene muchos funcionarios en las territoriales y en la nacional que tienen toda la experiencia que se requería para acompañar y supervisar las obras en las regiones; esa entidad encontramos para el presupuesto del 2019, 4.000 millones de pesos, como les digo, cero desde el 2015 porque otras entidades decidieron que los recursos iban a través de otras entidades; y segundo, para el 2019 había 4000 millones, gracias al apoyo del Congreso, de ustedes y por instrucción del Presidente Iván Duque se lograron unos recursos por 500.000 millones de pesos en el Invías para vías terciarias, y lo que hemos hecho en estos dos, tres meses, ha sido sentarnos a montar y estructurar un programa que tiene todos esos elementos que usted mencionó, es decir, que involucra primero que todo unos criterios objetivos de priorización que tiene que tener como prioridad la conectividad; primero, de lo productivo, de las cosechas; y segundo, de lo social, es decir, cómo llevar los niños a las escuelas, esos criterios de priorización se han venido trabajando con el Invías y el Departamento Nacional de Planeación, y ya estamos *ad portas* de sentarnos con el Ministerio de Agricultura, porque lo que hay que ver es el mapa de cosechas, porque esa prioridad tiene que atender a eso.

Segundo, ese programa tiene varios componentes, por un lado, esos 500.000 millones son totalmente insuficientes, si fuéramos a poner placa huella en los 142.000 kilómetros, que dice de inventario que existe, advierto, este inventario está en papel, pero hoy con la tecnología que existe, yo no tengo un mapa de georreferenciación que yo pueda consultar las vías, que es lo que esperamos las primeras semanas de diciembre que se logre, lo empezamos a hacer cuando llegamos con un grupo de Planeación Nacional, que maneja *big data* y que tiene tecnologías y que lo que se trató fue de ver si eso que está en el papel que dice 142.000 kilómetros es eso, o es más, y dónde está; nosotros, ese fue una prioridad, se montó ese grupo de trabajo que nos está apoyando el Banco Mundial con esos expertos y esperamos tenerlo pronto como un modelo piloto

de georreferenciación, para mirar si lo que está en el papel realmente es lo que es, y si no son más.

Tercero, involucrar a las juntas de acción comunal, a los comunales.

Cuarto, involucrar los batallones de ingenieros militares en las zonas donde hay.

Quinto, identificar el mapeo de lo que es el banco de maquinaria, porque en muchos casos ante la limitación de recursos la gente necesita la transitabilidad, y eso se logra con un buen mantenimiento y obviamente esos recursos algunos son para mantenimiento y otros para mejoramiento teniendo en cuenta la priorización.

Y sexto, con un plan intenso de habilitar y legalizar el tema de las fuentes de recursos para poder habilitar esas vías, porque si les toca llevar el material desde otros departamentos, los recursos se van solo en el transporte de los materiales, ahí hay un cuello de botella que tenemos que atacar.

Y séptimo, con un muy buen mapeo de la necesidad, no solo se necesita a nivel de región la priorización, sino una vez priorizados identificando la necesidad, y advierto, esto se lo voy a dar a explicar al director operativo del Invías, que es el ingeniero, yo no soy ingeniera, pero lo que he aprendido en este tiempo es que si hay un buen diagnóstico se identifica qué se puede hacer con... qué requiere necesariamente placa huella y qué se logra hacer de alguna manera transitable con unos buenos drenajes y con un buen mantenimiento que, donde los comunales se apropien, y que –dependiendo de la necesidad– se pueda utilizar en esos modelos pilotos para usar estos nuevos materiales que son mucho más económicos y que son entre un 30, casi que un 30% del valor de kilómetro de placa huella, para efectos de potencializar estos 500.000 millones. La idea obviamente también es, poner recursos, ver cómo sumamos entre todos recursos, y también estamos buscando recursos de cooperación internacional en algunas zonas del país donde encaja perfectamente por haber sido zonas de conflicto, zonas que requieren, digamos, tienen mayores abandonos y que encajan dentro del mapa de cooperación, por lo menos con la Unión Europea y con Estados Unidos hemos venido hablando en términos de cooperación para hacer un proyecto priorizado que involucre todos estos elementos y obviamente la interventoría del Invías que sí es la entidad, que como aquí varios han mencionado, tiene un bagaje técnico en el tema y que puede garantizar la supervisión de las obras, porque finalmente muchas van a ser hechas por la misma comunidad; esos son los elementos de ese plan de vías terciarias, pero quería esbozarlo, porque si ustedes me dicen, yo qué encuentro en cada región, lo que ustedes aquí me están planteando, una enorme falencia del Estado, una gran insatisfacción y una gran desconexión.

Pero paso aquí a hablar un poco del tema transporte que quiero tocar. El programa de



reposición del parque automotor y de los 300.000 millones que mencioné, tienen, con que nosotros encontramos unos compromisos, no derivados del TLC, quiero advertir, derivados de un cruce de cartas entre la Ministra de Comercio y el Ministro de Comercio de Estados Unidos, donde el Gobierno le dice al Gobierno de Estados Unidos que si a 31 de diciembre de este año no sacaba el 1 a 1 en el programa de chatarrización, simplemente le da la facultad para que nos retire las preferencias arancelarias derivadas del TLC, eso es un poco la amenaza, cuando yo me senté en mi puesto eso fue lo que me dijeron, si el 1 a 1 no se acaba en diciembre nos retiran las preferencias a las exportaciones de flores y otros productos que también generan un importante empleo en el sector.

¿Qué fue lo primero que hicimos? Pedir una cita, ir, y advierto, digamos, yo no tengo dentro de la agenda, yo no soy, Colombia es un país que por tradición va a honrar sus compromisos internacionales en todos los temas, pero en este tema nosotros necesitábamos un plazo para montar un programa serio de reposición, porque si no... niquiera teníamos ese plazo, yo no podía ir trabajando con los actores del sector, con los que he venido trabajando, para de alguna forma mirar qué alternativas existen de que haya un programa que realmente tenga incentivos para el pequeño camionero, para que el que es dueño entre 1 y 3 camiones, de renovar su parque automotor, pero con los recursos adecuados. Nos fuimos, obtuvimos una ampliación de parte del Gobierno americano, en cuanto a que nos dijo, hasta el 30 de junio tiene, le advierto que el 1° de julio puedo entrar a retirar preferencias arancelarias, como digo, en el acuerdo si un país considera que el otro país con alguna medida viola los compromisos, al otro país lo que le toca es entrar en un proceso de solución de diferencias, es un proceso que convoca un panel de árbitros, ese debate dura un año, un año y medio, uno puede alegar si lo viola o no lo viola, el otro puede decir, si o no, hay un fallo, ese fallo se lo dan al otro país y el otro país decide si lo voy a acatar o no, y si uno no acata el fallo entonces vuelven y dicen, entonces puede usted retirar preferencias, pero es todo un proceso que aquí en el cruce de cartas que encontramos se eliminó, simplemente se le dio la facultad total y autónoma de decir al otro Gobierno, le retiro las preferencias; esa fue la razón por la que pedimos una ampliación del plazo, durante ese tiempo nosotros para enero vamos a tener un nuevo Conpes, uno del legislamiento del Conpes son los recursos y logramos gracias a ustedes que nos dieran un presupuesto para el año que viene, que nos permitieran reestructurar vigencias futuras y asignar 300.000 millones al programa de renovación, entendiendo que la renovación va a tomar varios años, que ese es un concepto que simplemente para el año que viene son 300.000 millones, y que lo único cuestionable o lo que cuestionan desde el punto de vista internacional,

es el 1 a 1, no el programa como tal, el programa es totalmente autónomo del país. ¿Cuál es mi obligación? Montar un programa simple, sencillo, transparente, donde efectivamente el beneficio le llegue al pequeño camionero, que no se llene de intermediarios, sí les tengo que decir, yo encontré en todo el ejercicio anterior un programa que en 7 u 8 años solo hay 7.000 y pico de vehículos nuevos registrados y matriculados, y además gente en la cárcel, un programa con 7 intermediarios y 65 trámites; un programa que tiene 60 y pico de trámites y 7 intermediarios no es un programa transparente y obviamente es muy difícil que sea efectivo, luego nuestra obligación está en conseguir los incentivos adecuados, para que el pequeño camionero tenga acceso al sector financiero y para eso estamos trabajando con Bancoldex y el fondo de garantías.

Segundo, un incentivo además a renovar el parque, su camión, cumpliendo la transición energética o la matriz de transición energética que en el caso de carga es más gas que otra cosa, y buscando los incentivos en términos de una exención de IVA para esos nuevos camiones, con recursos reales del sector financiero y con un proceso absolutamente transparente y sencillo sin intermediarios, y como digo, eso es nuestro compromiso, nuestro compromiso es tener un Conpes en enero, que realmente le otorgue al sector y al pequeño camionero unos incentivos que les permitan esa renovación, ese programa de renovación va a tardar varios años, eso es lo que tengo que decir, eso no es un programa que se va a hacer en seis meses, niquiera en un año, pero empezarlo a ejecutar y que genere la confiabilidad cierta, es lo que va a hacer la diferencia en este sector.

Y por último, uno de nuestros retos obviamente es una actualización de la legislación de transporte en general, porque como decimos, nuestra obligación en el ministerio es tener un sector de transporte fuerte, que se privilegie el servicio, privilegie la inclusión social en la transición de los sectores, que sea transparente y la seguridad, eso es nuestro rol, nuestro rol es garantizar una certeza en las reglas del juego y eso pasaba por renovar la superintendencia de transporte que también tengo que decir, que encontré una entidad que el 80% de su tiempo estaba dedicada a multar transportistas y camioneros, y el 80% y un grupo importante de estas multas con un serio cuestionamiento, porque las infracciones habían sido declaradas nulas por parte del Consejo de Estado, eso nos llevó a pensar que había que hacer un replanteamiento total del enfoque porque una buena superintendencia es una entidad también que ayuda a formalizar y a legalizar un sector, perseguir los ilegales, claro, pero también a la gente pequeña ayudar a formalizarla y fomentarla para tener un sector fuerte y un sector realmente que atienda las prioridades, no podemos solo tener un sector que persiga solo a los camioneros, que

era lo que estaba pasando, o los transportadores de carga en su mayoría y de pasajeros en algunos casos. Y eso generó también el lanzamiento de un plan nacional de lucha contra la ilegalidad de la mano de la DITRA y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se enfocó en las 35 ciudades y municipios donde encontramos los mayores factores, no solo de siniestralidad, sino de ilegalidad en el transporte, eso implicaba unas redadas, pero obviamente entendemos que eso es insuficiente, yo no puedo tener casi que una persona de supervisión por cada actor ilegal del transporte, y adicionalmente tengo limitación de competencias en términos de que la autoridad de tránsito y transporte en cada ciudad es el alcalde, no es el Ministerio de Transporte, pero estamos trabajando seriamente porque el tema de, queremos tener un sector de transporte legal, ese es el lema y ese es el lema del señor Presidente.

También quiero plantearles que en el marco fiscal de mediano plazo, el Invías a partir del 2020 solo tiene un presupuesto de 300.000 millones de pesos, es decir, un presupuesto insuficiente del Invías en promedio histórico ha sido de 2.5 billones de pesos, este año gracias a ustedes y al apoyo que dieron en la aprobación de la ley de presupuesto, y si se consigue en la aprobación de la ley de financiamiento tiene un presupuesto mayor y se logró –como digo– un billón de pesos más, de los cuales 500.000 millones de pesos van para vías terciarias y el saldo va para terminar grandes obras que estaban desfinanciadas y que eran de las grandes obras nacionales que se estaban haciendo por obra pública; pero a partir del 2020, si nosotros el año que viene no encontramos un espacio de marco fiscal, el Invías solo tendría un presupuesto anual de 300.000 millones de pesos, de hecho, dentro de las metas que estamos poniendo en el plan nacional de desarrollo, yo al Invías no le puedo poner sino metas muy pequeñas porque tienen que estar ajustadas al marco fiscal de mediano plazo. Simplemente se los planteo para decirles, desafortunadamente eso es lo que encontramos y lo que nosotros tenemos y hemos venido haciendo es, claro, atacando incendios de corto plazo, pero mirando estructuralmente cómo en el mediano plazo podemos dar una solución integral al sector.

Senadora, me gustaría que para el detalle del plan de vías terciarias, si usted le pudiera dar la palabra al director operativo del Invías, que es la entidad con Planeación Nacional con la que hemos venido trabajando el tema, porque luego lo que vienen son las reuniones de cada región para poder hacer la priorización con base obviamente en ese mapa de cosechas que es lo más importante.

Yo sí quiero decirles que para mí, este ministerio es el ministerio de la conexión, de la conectividad, y en últimas de la equidad, porque a mayor conectividad hay mayor equidad, y yo creo que verlo solo, y creo que el énfasis sí había sido durante mucho tiempo solo con el Ministerio de la

Infraestructura, y como les digo, la infraestructura es necesaria, pero es un presupuesto si lo que pasa por encima de esa infraestructura sirve, y desde ese punto de vista, además del tema del gran rezago en vías terciarias, tenemos un enorme lastre en términos de no mirar, de no meterle tecnología, de no haber atendido necesidades sociales en el sector de transporte, encontré inclusive, rutas, mil rutas, solicitudes de rutas de aprobación represadas y sin tecnología para aprobarlas, que hacen que en algunas regiones si no hay rutas de transporte pues se prestan, y son ilegales pero porque había un represamiento que hemos montado todo un plan de trabajo para descongestionar esas solicitudes que no tenían estudios de rutas, luego ese es uno de los grandes retos, nosotros tenemos que lograr que se vean igualmente importantes ambos porque el transporte es necesario, legal y seguro, sobre las rutas que como les digo, siempre que llegue aquí voy a venir y sentirme mal, yo me siento en déficit, pero creo que el déficit es del país, no solo mío, nosotros lo que le hemos tratado de poner es la cara para encontrar alternativas, porque entendemos, cada que llegamos a una región vemos el déficit y vemos la falta como de organización de tener un plan de vías terciarias que involucre todos esos actores que comprometa la comunidad y que les dé la posibilidad además de, no solo ejecutar en algunos casos, sino de vigilar las obras.

-En el orden de la Presidencia, interviene seguidamente el doctor Juan Esteban Romero, Director Operativo de Invías, interviene: Creo que en este honorable espacio se ha hecho un análisis de altura, muy juicioso y detallado de la diagnosis y la situación la cual enfrenta la red vial terciaria, o red vial rural que tiene el país. También se han mencionado algunos proyectos de la red vial nacional, y la verdad es que ese clamor sentido desde las regiones, a través de las comunidades, los campesinos, los alcaldes, gobernadores y a través de ustedes, es un clamor sentido no solamente en la vías rurales, sino también lo venimos padeciendo en la infraestructura vial nacional, el Invías tiene a cargo 10.400 de los 17.000 kilómetros de vías nacionales, y de esos 10.400 hoy podemos decir que solamente el 41% de esos corredores, Senador García, está en buen estado, el 59% se encuentra en condiciones de regular a mal estado.

¿A qué le estamos apuntando? ¿Qué hicimos bajo el liderazgo de la señora Ministra? El Instituto Nacional de Vías en estos 100 días se dio a la tarea de implementar un plan de acción, la cual esperamos poder sacar adelante con el apoyo del Congreso de la República, así como se hizo en días pasados para el programa de vías terciarias. En estos 15 programas, 6 de ellos le apuntan a fortalecer y mejorar las vías nacionales, hay años, muchos años, en los cuales no ha habido siquiera la oportunidad de invertir recursos para el mejoramiento y vías estratégicas, puentes, sitios inestables y críticos, que también requieren recurso y atención, hay corredores que llevan más de 12 años sin ningún tipo de intervención como usted

lo decía, mencionó ahorita honorable Senador, de Pasto – Mojarras y Mojarras – Popayán, entonces necesitaríamos ese apoyo por parte del Congreso para sacar adelante esta necesidad sentida por la infraestructura vial nacional y por todos los colombianos.

Hoy en día para el programa de vías terciarias, dentro de esos 15 objetivos del plan de acción, uno de ellos está enfocado justamente al programa de mantenimiento y mejoramiento de vías terciarias o vías rurales, de esos 142.000 kilómetros hoy en día, tasado sí, solamente un 8 o 9% se encuentra en condiciones aceptables de transitabilidad, entonces es aún mayor esa responsabilidad para el Instituto Nacional de Vías, para que cada recurso que le sea asignado de cara a la vigencia próxima, que ya contó con el apoyo de ustedes para los 500.000 millones de pesos, sea cada centavo utilizado de manera eficiente, y para ello hemos trabajado durante estos días incansablemente de la mano de los gremios, del Ejército, de las alcaldías, gobernaciones, para montar un programa que le apunte a dos líneas específicas; una, que es el mantenimiento que nos lleve a esa transitabilidad, no todos los corredores tienen que estar pavimentados, ni al nivel de placa huella, para que nuestros campesinos puedan sacar eficientemente sus recursos, pero sí también requerimos un programa de mejoramiento para atender con obras, con pontones, box culverts, canales, alcantarillas, que permitan hacer que estos corredores tengan esa transitabilidad perdurable en el tiempo; ¿cómo lo queremos hacer Senador? Queremos que sea lo mejor que se haya hecho a nivel de programas de intervención para vías terciarias, y aquí queremos tener el apoyo de todos los actores involucrados para que esto sea posible, municipios, gobernaciones, recurso nacional, con los gremios, a través de los cafeteros, palmicultores, Fedepalma, ganaderos, los sectores productivos y con la mano de obra de las comunidades, nosotros queremos llevar al territorio, al campo rural, poder llevar este programa que ha sido exitoso durante 25 años en el Instituto Nacional de Vías, estos los hemos bautizado como emprendedores rurales, ustedes se han dado cuenta cuando han tenido la oportunidad de transitar por las vías nacionales, a los obreros con overol naranja, queremos hacer eso mismo en las comunidades, que la gente se apropie de su corredor; eso forma parte de esta estrategia, de mantenimiento y mejoramiento que en los próximos días ya será lanzado por el Gobierno nacional y mostrado pues a nivel nacional. Allí se estarán dando el esquema de atención, y cómo vamos a hacerlo, estamos ya en la última fase de implementación con el apoyo de Planeación Nacional, de tal manera que a partir del próximo año podamos de manera inmediata poder hacer uso eficiente de esos recursos que a bien se le han puesto al Instituto Nacional de Vías.

No tengo nada más para comentarles al respecto, de todas maneras, el Instituto Nacional de Vías honorables Senadores está todo a su disposición, con las puertas abiertas para recibirlos en el momento que ustedes así lo estimen conveniente.

**- Escuchada la intervención del doctor Romero, la honorable Senadora Nora María García Burgos, pregunta:**

Gracias, doctor Romero, yo le hago una pregunta, para el año 2019 hay 500.000 millones de pesos para invertir en la red terciaria, más que todo en mantenimiento, mirando siempre las vías que tengan que ver con educación y con cultivos y educación, pero ¿quiénes tendrán acceso a eso? ¿Cómo es? ¿algún concurso? cómo van a hacer para dividir esos 500.000 millones de pesos en los municipios, en las vías.

**- Responde el doctor Juan Esteban Romero:**

La postulación de estos corredores tiene que venir de las regiones, con criterios de priorización, que le apunten justamente a corredores productivos, agropecuarios, turísticos, porque ustedes que son los que conocen su región, saben cuáles son los sectores que requieren darle la atención prioritaria.

**- Acto seguido, interviene el honorable Senador Guillermo García Realpe:**

Complementando lo que usted plantea, es que 500.000 millones de pesos no es nada tampoco, entonces ante semejante reto, pues una sugerencia señora ministra, doctor Serrano, perdón, doctor Romero, es que complementen esos recursos de la nación con los recursos de regalías, yo pienso que tienen que, además del componente productivo, de un eje de transporte de producción de la zona, tenemos que... pues premien las zonas o las regiones o los municipios donde dicen, nosotros también aportamos esto, de regalías, es decir, si ustedes logran un componente de 1 billón de pesos que no es mucho en materia de regalías, porque tenemos acumulados 14, vienen 24, cuánto suma eso, 36 o algo más, cómo no se va a poder, para un plan de recuperación vial de allá, sacar 1 o 2 billones de pesos, sumados a los 500.000, hacer una alianza estratégica de recursos y de acciones para beneficiar a los mismos municipios, entonces yo pienso que ese elemento de contrapartida o de involucrar la gestión y el esfuerzo, porque 500.000 millones de pesos, sacan una convocatoria, eso se va en un sorbo, por parte de todos los proyectos que les van a llegar de todo el país, es un sorbo; me dicen que en el OCAD paz, que tiende 500.000 o 600.000 millones de pesos, el OCAD paz para vías terciarias, hoy, le llegaron proyectos por 3 o 4 billones de pesos, entonces esa expectativa que se cumple para unos muy pocos, pues quedan frustrados los demás; entonces, yo pienso que definitivamente ustedes tienen que hacer alianzas formales y rodeadas del término de referencia de la convocatoria, el



tema de agregar, para que la nación no actúe por un lado, el municipio por otro, y yo pienso que además del tema productivo, el tema de turismo, el tema de desarrollo de economías nuevas, ahí el Presidente habla mucho de la economía naranja, el turismo es un gran objetivo que hoy debe tener el país en su economía, hay muchas regiones que tienen mucho que ofrecer en materia de turismo de cualquier tipo.

Y lo otro ministra y doctor Romero, nos olvidamos de plantear, el tema de las regiones donde la vía no es por tierra, sino por agua, han dejado abandonado, así como abandonaron las redes terciarias en tierra firme, dejaron abandonados los programas de transporte fluvial, el Pacífico es todo en transporte fluvial, ríos, bajamares, esteros, el Pacífico tiene unas mareas de 3 metros, menos que el Atlántico, es cosa curiosa, el Atlántico tiene una marea de menos de 1 metro, pues cuando se baja la marea quedan secas las vías fluviales, entonces eso requiere quitar el acolmatamiento, es decir, el dragado de esas vías, porque quedan aisladas, y quedan aislados transporte, quedan aisladas ambulancias acuáticas y los enfermos se quedan varados y ahí se mueren; entonces, este tema quería llamarle la atención.

**- Para continuar con el debate, la Presidenta señala:**

Tiene la palabra el Senador Corrales, enseguida el Senador Barreto y pasamos a escuchar al doctor Zambrano.

**- El honorable Senador Alejandro Corrales Escobar manifiesta:**

Yo tengo un tema que es de vital importancia para el eje cafetero y específicamente para el departamento de Risaralda, lo mencionaba el Senador García Realpe, el turismo necesita de circuitos para poder potencializarse, en Risaralda, la capital Pereira, está rodeada por 4 de los 10 peajes más costosos de Colombia, producto de unas concesiones viales que se dieron para construir unas buenas autopistas, porque no se puede desconocer que están... que son buenas, pero con casos puntuales como el del peaje de Acapulco en donde el trazado de la vía no cambió, no se hizo una doble calzada y la comunidad sintió un golpe muy fuerte con el incremento de ese peaje.

Y el caso del peaje Cerritos 2, que ya está culminando su vida la concesión y que ahora se pretende mantener unos niveles altos para tener en cuenta que no se está construyendo la vía, sino que se está haciendo un mantenimiento de ella; y los peajes de Tarapacá y el peaje que va hacia Armenia que son bastante costosos.

Ministra, nosotros entendemos que la forma de financiar la construcción y mantenimiento de las vías es con peajes, pero como veíamos en los peajes de la costa la comunidad llega a un momento en que ya ve que no es justo pagar tan altos costos, en Risaralda está sucediendo y la

comunidad está pidiendo una reunión, la hemos solicitado, para mirar alternativas, porque es que no es simplemente decir, quiten el peaje, no, porque es que entendemos que hay que mantener la vía con esos peajes, pero sí para que busquemos alternativas porque hay momentos en los que se argumenta, con toda la razón, que los costos altos en esos peajes no están justificados con lo que se está haciendo en esas vías.

Yo le solicito ministra y a usted director operativo de Invías, que realicemos la reunión con esa comunidad, que lo hagamos prontamente, el Representante a la Cámara Gabriel Vallejo y yo hemos estado pendientes de eso, y podemos propiciar el escenario para que se haga y se discuta sanamente lo que se puede hacer en ese sentido.

**- A su turno, el honorable Senador Miguel Ángel Barreto Castillo expresa:**

Ministra, aprovechar dos temitas acá; uno, en el departamento del Tolima, el mismo problema, la concesión Cambao – Líbano – Murillo y Manizales; yo creo que es de los sitios del país donde la gente está dispuesta a pagar los peajes, pero ministra, nos dicen que no es viable, o sea, que el tema es ambiental, nosotros queremos saber si no va, pues que no sigan cobrando los peajes, es como un clamor y uno ministra muchas veces técnicamente uno no encuentra qué responderle a la gente.

Lo mismo, una concesión de Boyacá, la vía Sisga – Monterrey, inicialmente tenía un trazado, una amplitud que hoy les cambiaron las condiciones y la gente está muy molesta porque la vía queda muy peligrosa y queda muy angosta, yo sé que usted acaba de llegar ministra, que no es toda su responsabilidad, pero la gente ya quiere escuchar qué está pensando usted ministra, qué está pensando el nuevo gobierno. Esas dos inquietudes ministra, muchas gracias.

**- Continuando con el orden establecido, el doctor Juan Carlos Zambrano Arciniegas, Director (e) Agencia de Renovación del Territorio, expone:**

Pues yo me voy a circunscribir a lo que la Agencia de Renovación del Territorio dentro de sus acciones viene realizando y en lo que fue el tema de 50/50, mencionar que la Agencia de Renovación del Territorio es la encargada en lo que es el punto número uno en la reforma rural integral en lo referente a los planes de desarrollo con enfoque territorial, y ahí el ejercicio que realizamos en el 50/51 fue muy valioso por cuanto inicialmente lo que queríamos generar era la confianza en estos territorios más apartados del orden nacional, e hicimos varios ejercicios, cuando yo hablo de los ejercicios de los PATR, que son los insumos para los PDET, estoy hablando de los 8 pilares que estamos hablando de educación, salud, vías, infraestructura, reactivación económica, todos estos, determinados desde el orden regional, hasta vereda por vereda, municipio

y departamento que nos permiten a nosotros generar unos insumos y las determinaciones que las comunidades están viendo como unos sueños a 10, 15 años. A partir de esos insumos, y me refiero, quiero contextualizar eso, que nosotros como agencia entramos en los 170 municipios, en los 170 municipios priorizados del PDET, y de allí hemos identificado con las comunidades, con los alcaldes, todos estos pequeños proyectos que nos llevaron a ver el ejercicio que hoy quiero mencionar muy rápidamente.

**Apoyándose en una presentación, continúa diciendo el doctor Zambrano:**

Vemos que, como les mencionaba, son 170 municipios, que uno aparecía con el tema de cultivos ilícitos, y en el 2017, de estos 170 municipios, a la agencia le definieron, inicie en esta generación de confianza con 51 municipios, por eso se habla del plan 50/51, son 51 municipios que lo que se quería era dejar transitables 50 kilómetros, determinados con las comunidades, con los alcaldes, de cómo iban a ser estos kilómetros; allí también desde esa identificación y en la estructuración, señora ministra, fue muy valioso el apoyo del Inviás, el 7Inviás fue un eje fundamental en todo esto, tanto en la formulación del proyecto, como en el seguimiento y la interventoría de estos proyectos, ya vamos a ver cómo fue evolucionando el tema.

Y al final me voy a referir a lo que es lo que en este minuto nosotros de la experiencia que se tuvo, ya se tiene para este año presentado, vuelvo y repito, con el apoyo del Inviás, doctor Guillermo, en el OCAD paz un proyecto trabajado con los municipios, identificados con las comunidades, alrededor de 86.000 millones para los 68 municipios de los 170, porque sí vemos que los 50 municipios iniciales, ya ellos, digamos, está finalizando, ya vamos a verlo, lo que son los 50 primeros municipios, estamos entrando con los 68 en todo un trabajo conjunto con las entidades y articulándonos para estos 68 y definiendo los 50 municipios restantes, porque tiene unos aspectos medio ambientales que ya los vamos a ver.

Dentro de este plan 50/50, entonces, como les mencionaba, se realizaron ejercicios supremamente interesantes que quiero mencionar. La identificación con las comunidades y los alcaldes, la estructuración por parte del Inviás, la contratación que se hizo a través de las alcaldías y esas contrataciones de la mano de Colombia Compra Eficiente en sus metodologías, y también en las metodologías tipo del Inviás, para ejecutar el proyecto y para terminarlo, el 70% de todo este proceso se realizó alrededor de un año, es decir, si logramos articular, si logramos seguir articulando, si logramos mencionar todo lo que ustedes están hoy esbozando aquí en la Comisión, el ejercicio es muy valioso, muy satisfactorio y ya vamos a ver los resultados el día de hoy.

Como mencionaba, el Inviás fundamental en la estructuración, la ART con los alcaldes trabajamos

muy de la mano los convenios y ART – Inviás suscribieron los convenios para las interventorías.

Teníamos también como quinto elemento, el municipio contrató a juntas de acción comunal para trabajar lo que es el mantenimiento rutinario, en más de 30 municipios que lo pudimos realizar porque como ustedes pueden observar, dependiendo del alcalde y de la generación de competencias que tuvieran las juntas, no todas las juntas tienen esa capacidad, sino lo que la ART en conjunto con entidades socias nuestras, determinaron la generación de competencias que tuvieran esas juntas de acción comunal, por ejemplo, nosotros solicitábamos la formulación laboral de esas personas que iban a trabajar, pero a través de las juntas, las juntas tenían que también definir todo ese derrotero de la formalización laboral, tenían que trabajar también, pues, perdón la redundancia, pero con cada una de las personas tenían que tener claramente cómo formalizaban, cómo hacían los contratos, ellos ejecutaban, la ley permite un 10% y aquí mencionaban que ojalá pudieran –la Senadora– ir avanzando en una legislación que permitiera poder ir más allá, creo que eso es un proceso que puede estudiarse por parte del Senado, de la viabilidad de poder seguir trabajando con, no solo las juntas, las organizaciones de base, pero fundamental un tema, y es el acompañamiento, porque estamos hablando de los 170 municipios más rezagados del orden nacional, no solo es soltarles, sino generarles la competencia, tanto a las juntas, como a los municipios, a los municipios hay que acompañarlos mucho, y yo, perdón que me esté circunscribiendo a lo que son los 170 municipios que nos han determinado como agencia, de poder ejecutar, pero lo que hoy les quiero presentar a ustedes es ese ejercicio que nos permitió a nosotros decir, cómo podemos llevar y mejorar esas acciones en estos municipios más olvidados.

Entonces, decíamos que, los convenios solidarios, las actividades son limpieza de alcantarillas, cunetas, rocería, remoción de pequeños derrumbes, y es muy importante, la confianza de que las juntas sean capaces de hacerlo, pueden hacerlo, vuelvo y repito, con el acompañamiento de organizaciones que sean fuertes en las regiones.

Aquí vemos que el municipio tenía esa posibilidad con las juntas, pero también tenía la necesidad de trabajar con ingenieros de la región, para poder llevar a cabo también obras de impacto en estas, y aquí estamos viendo las fotos, obras de impacto en estas regiones. Entonces, como afirmados, vamos a ver placa huellas y aquí yo me permito muy rápidamente presentarles a ustedes los resultados. Se arrancaron con 51 proyectos, la inversión directa era de 44.000 millones, la inversión de las interventorías a través del Inviás, 5600 millones, para una inversión total de 50.400 millones. A hoy, tenemos 47 proyectos terminados, 3 en ejecución, que estos 3 son, doctor Guillermo,

muy hacia el tema fluvial, son esos proyectos que arrancamos hace 4 o 5 meses en las zonas más apartadas, donde quisimos arrancar con vías terrestres, pero por los temas medio ambientales nos dijeron que no podíamos en este momento arrancar con estos temas, entonces fueron unos proyectos fluviales, caso Olaya Herrera allá en el departamento de Nariño. Y fue uno revocado por solicitud del alcalde de Anorí, de no seguir avanzándolos.

Veamos entonces un poco lo que nos hemos encontrado, ven ustedes en la vereda El Gallo Montelíbano, Senadora, cómo las comunidades apoyan todo el tema con los ingenieros para poder pasar esa máquina que les permitiera llevar ese trabajo, allá en Montelíbano, en la vereda El Gallo, son cosas que es con las uñas como toca trabajar en esas vías terciarias. Vemos también –como lo decía la Senadora Martínez– en Puerto Rico Meta, tengo que decir que en algunos de estos temas nos encontramos en ese momento con temas de cilindros, cosas que en algún momento nos tocó trabajar, pero la misma comunidad, las mismas alcaldías se apersonaron de todos esos trabajos, esto fue –vuelvo y repito– muy de la mano con el Invías y de la Agencia de Renovación, creando capacidades y competencias.

Aquí tenemos varios ejemplos de cómo van evolucionando lo que son estas –vuelvo y repito– pequeñas obras en trayectos que determinaron, entonces vamos a ver, por ejemplo, decían del kilómetro 03 – 300, hasta 4 – 200, después del séptimo kilómetro al tal, entonces ellos mismos, trabajábamos por estos pedazos que le permitieran a ellos dejar 50 kilómetros transitables en esas vías.

Aquí vemos unas placas huellas, en Fonseca Guajira, ya ustedes lo conocen, Belén de los Andaquíes, esas alcantarillas.

Y, bueno, varios ejemplos que ustedes pueden observar, en los 50 municipios que trabajamos, aquí están proyectos terminados y me referiría –sigamos por favor– a lo que es, Senadoras, Senadores, ministra, lo que hoy tenemos, que mencionaba, los 68 municipios en la solicitud de OCAD paz, para el mejoramiento de vías terciarias, en este minuto nosotros después de haber hecho, realizado los ajustes, aquí también quiero mencionar un poco que nosotros como agencia trabajamos con el Invías y con los municipios, nosotros aquí somos uno más que presentamos un proyecto, pero lo que estamos haciendo es acompañando y generando competencias a los municipios, para poder sacar adelante este proyecto, por valor de 86.000 millones.

Yo simplemente terminaría mencionando que, importante en todo esto –en la última diapositiva– la vinculación de la Comisión como mencionaba la Senadora, es muy importante el acompañamiento del Invías, fundamental, las juntas de acción comunal jugaron un papel importante en todo este

proceso y de estos aprendizajes de lo que pasó en este año, fue que hicimos la presentación del proyecto OCAD paz.

**- Interviene la honorable Senadora Nora María García Burgos y señala:**

Ministra, aquí un aporte. A la hora de ustedes escoger los municipios para poder administrar tan poquitos recursos, yo le comentaba ahora acá en privado a la ministra, que hay mucha red terciaria que tiene unos puentecitos, que si el puente se cae queda la comunidad totalmente incomunicada, ese podría ser uno de los puntos a la hora de seleccionar esas vías, porque de lo contrario, si la vía está mala, bueno, de alguna manera se llega, pero cuando el puente se cae, ahí sí es verdad que quedan totalmente incomunicados, eso puede ganarnos unos puntos a la hora de seleccionar los municipios.

**- Con la venia de la señora Presidenta, la doctora Ángela María Orozco Gómez, ministra de transporte, expone:**

Lo primero es, como agradecerles a todos, yo creo que este es un debate absolutamente importante, creo que todos los insumos aquí los vamos a tener en cuenta, solo quiero como mencionar tres cosas frente al tema, claramente aquí hay unos criterios que además están en un Conpes y en una resolución que es el plan de vías de integración regional, pero en la práctica, ya llevar eso a la práctica con esos criterios es, ojalá lograr que ustedes ayuden en sus regiones a que haya una priorización, para que no sea cada alcalde postulando su proyectico, sino que hayamos, y en lo que podamos participar en mesas de trabajo para ayudarlos a dar ese know-how para priorizar, porque es mucho mejor que ojalá se postulen los priorizados, a que cada quien postule su proyecto, para poder potencializar los recursos, entonces cuenten con nosotros, parte de nuestro trabajo sí es hacer mesas sectoriales con las distintas entidades involucradas, la agencia, el Ministerio de Agricultura y Planeación Nacional, creo que ese tiene que ser nuestro rol, ya lanzar digamos el proyecto como les digo, nosotros estamos no solamente mirando cómo machar recursos, o cazar recursos con la región, sino también, yo estoy buscando recursos de cooperación internacional, porque ahí cazan no solo las vías terciarias, sino todo el tema de la red fluvial.

Personalmente recorrí el estero del aguacate y San Antonio en Buenaventura, que es esa, digamos, esas embarcaciones sociales que son las únicas que llegan a esos municipios que están sobre el Pacífico, les tengo que decir que es increíble el abandono y mi propósito es formalizarlos además, porque lo que encontré es que a esos sí la Superintendencia les mandó pliegos de requerimiento para que les mandaran contabilidad, cuando el Estado no les ha dado ni un muelle, sino que los muelles son de las casas particulares de cada quien, eso sí lo encontré,



estamos trabajando ya con uno de los líderes para ayudarlos a formalizarse, se quieren formalizar y quieren trabajar con nosotros para formalizarse, pero estamos con la directora de Planeación por ejemplo buscando recursos de cooperación para ver si logramos hacerles un muelle que pueda tener protección y que sea uno solo y que tenga de alguna manera los elementos que necesitan para que la gente espere, etc., cuando uno se recorre eso, eso no existe, son como los garajes de las casas sobre el Pacífico y ya, entonces estamos en esas y ese es un ejercicio como les digo, en donde la priorización es importante, pero donde va a haber algunos proyectos que si bien no tenemos recursos, sí estamos seguros de que los postulamos para cooperación y los conseguimos.

Y un último tema es, un poco lo que yo he planteado es, lo que ustedes van a tener y lo que nosotros hemos empezado a hacer, y esto hace referencia a Cambao – Manizales, pero pasa en otros casos, es que nosotros, los concesionarios son contratos firmados, si nosotros no cumplimos los contratos las demandas las perdemos, y quedamos pagando las obras y sin obras, no obstante, también son nuestros vigilados, y lo que estamos haciendo es sentándonos a todos y exigir dentro de nuestro marco contractual lo que podemos exigir, lo que nadie puede pensar es que porque una vía sea concesionada es privada, la vía sigue siendo de interés público, tiene que tener la vigilancia de las entidades y el concesionario tiene que sentir que estamos encima nosotros y que está encima la comunidad, por eso, y ahí en algunos de los procesos estamos en procesos de negociación, es un proceso donde todos miramos qué podemos hacer, pero para dar esa herramienta creamos las veedurías regionales, dividimos el país en seis regiones, llamamos a las cámaras de comercio, las sociedades de ingenieros, las universidades y les entregamos un gestor de proyectos de infraestructura, ¿qué es eso? Si ustedes se meten en la web del ministerio y cada uno lo tiene, ustedes pueden ver el sistema de gerencia donde se mire, cada proyecto de cada una de las cuatro entidades, qué presupuesto tiene, cómo va, en qué unidad funcional va, quiénes son los socios, qué problema tiene, inclusive, todas las actas de interventoría, todo es público hoy en día, eso lo hicimos la semana pasada, lo lanzamos con un documento de diagnóstico de las 4G, porque sí estamos convencidas; primero, que hay que comunicar más, y tener una gestión mucho más cercana a la región; pero segundo, que las gentes se tienen que apropiar y nosotros tenemos que ser sujetos de sabiduría, eso no puede depender del ministro de turno, las herramientas las tienen las veedurías, la agenda la monta la región y nosotros somos sujetos a esas veedurías.

Si la comunidad está enterada e informada y exigiendo, les garantizo que tanto el Estado como los concesionarios y los contratistas van a atender y van a estar mucho más pendientes de

atender ese clamor de la comunidad, eso ya lo hicimos, pero sí les quiero decir, yo no les puedo decir que vamos a quitar peajes, también quiero que sepan que en la mayoría de las obras de 4G los peajes solo financian, si acaso, el 30% de la carretera, el restante 70% son vigencias futuras, y la filosofía de montar estas veedurías y entregar esta información y que toda sea pública, es así de clara, si los bancos, que son fundamentales, porque son quienes están financiando, para que el Gobierno les pague en el largo plazo, las obras se hacen porque alguien le presta al proyecto, y luego ese proyecto lo van pagando en la medida que la caja la va generando año a año con las vigencias futuras del Estado. Si esos bancos tienen derecho de exigir toda la información, pues la comunidad y la sociedad tiene derecho a exigirla igual, porque las vigencias futuras son presupuesto nacional, y esa es la filosofía, aquí tanto los bancos como la comunidad tienen que tener derecho a tener toda la información, salvo la que tenga reserva legal, y ninguna de estas que les mencioné tiene reserva legal, y eso permite que la comunicación, por ejemplo en el caso de la vía al Llano, si bien no se ha solucionado todo, ya está montada una veeduría, ya hay gente toda participando, presentando estudios sobre lo que a cada quien le competa, ya hemos movilizado 30.000 millones de pesos para atender dos de las obras de los puntos críticos, kilómetro 64 y kilómetro 46, ya hay discusiones pero sobre bases técnicas de las interventorías, ¿la comparto o no la comparto? Viene la sociedad de ingenieros y dice, por qué sí o por qué no, pero ya es un debate y ya también está el Ministerio de Medio Ambiente y la ANLA en esa mesa diciendo, hay un tema de gestionamiento al sur de la Cordillera, o no la hay, si hay galpones de pollo por encima que están generando agua que hace que obviamente sí haya, caiga sobre la carretera cada que llueve porque eso está drenando permanentemente agua, eso también es un problema de ocupación del territorio y de autoridad en el territorio, que involucra las regionales, involucra las Corporaciones Autónomas, la ANLA, los alcaldes, pero eso no está previsto, yo en un contrato no preveo eso, ningún contratista va a responder por una mala gestión ambiental de lo que está encima de una cordillera, pero si todos estamos y cada quien está poniendo la cara y se le está exigiendo y la comunidad tiene acceso a la información y la exige, yo creo que vamos a lograr una mayor apropiación de las obras y una mayor efectividad de las obras.

Entonces, yo les quiero agradecer por el debate, nosotros estamos para trabajar con ustedes, yo soy la primera que nunca me voy a sentir satisfecha, yo llego a cada región, y el presupuesto que tengo –primero como les dije– está atado totalmente, yo no tengo para una obra nueva y para lo que tenemos que ser muy buenos es en ese nuevo presupuesto de vías terciarias que en realidad es lo único nuevo que tiene este sector, y en donde,

de ustedes, el apoyo de ustedes para ayudar a que en las regiones se priorice, independientemente de los partidos, entre todos ustedes con los alcaldes, va a ser fundamental para cazar recursos y para realmente involucrar a la comunidad, generar empleo en la región y que su comunidad se apropien de sus obras que creo que eso es el éxito y ha sido el éxito en los casos que aquí se han mencionado.

- **Expresa la honorable Senadora Nora María García Burgos, Presidenta:**

A usted ministra, muchísimas gracias, lo mismo al director operativo de Invías, doctor Juan Esteban Romero; al Director de la Agencia de Renovación del Territorio, doctor Juan Carlos Zambrano; muchísimas gracias por la compañía en este nuestro debate de red vial terciaria, a los Senadores por sus intervenciones, pero antes de levantar la sesión, señora secretaria por favor anuncie los proyectos que votaremos en la próxima sesión.

- **La doctora Delcy Hoyos Abad señala:**

Por instrucciones de la Presidente de la Comisión se da lectura a los proyectos de ley que se van a discutir y votar en la próxima sesión de esta Comisión:

**Proyecto de ley número 132 de 2018 Senado,** por medio de la cual se adoptan medidas para asegurar la disponibilidad energética del país.

**Proyecto de ley número 97 de 2018 Senado,** por medio del cual se crean medidas para fomentar la restauración de ecosistemas con especies nativas en predios rurales de uso agropecuario y se dictan otras disposiciones.

**Proyecto de ley número 196 de 2017 Cámara, 251 de 2018 Senado,** por medio de la cual se crean mecanismos para la defensa de los polinizadores, fomento de cría de abejas y desarrollo de la apicultura en Colombia y se dictan otras disposiciones.

**Proyecto de ley número 38 de 2018 Senado,** por la cual se crea la licencia ambiental para exploración minera y se dictan otras disposiciones.

**Proyecto de ley número 165 de 2018 Senado,** por la cual se expiden normas para la formalización de la propiedad de tierras rurales en Colombia y se dictan otras disposiciones.

**Proyecto de ley número 37 de 2018 Senado,** por la cual se crea el espacio de participación de los Consejos Territoriales de Planeación en materia ambiental y se dictan otras disposiciones.

**Proyectos de ley acumulados números 58 de 2018 Senado,** por medio del cual se prohíbe en Colombia la utilización del fracturamiento hidráulico –Fracking– para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos no convencionales; **71 de 2018 Senado,** por medio del cual se prohíbe en el territorio nacional la exploración y/o explotación de los yacimientos no convencionales de hidrocarburos y se dictan otras disposiciones, y **115 de 2018 Senado,** por medio de la cual se declara una moratoria al desarrollo de la actividad de fracturamiento hidráulico para la exploración y explotación de hidrocarburos en yacimientos no convencionales y se dictan otras disposiciones. Y,

**Proyecto de ley número 30 de 2018 Senado,** “por medio de la cual se regula la compensación de los daños ambientales en el sector minero-energético y se dictan otras disposiciones.

Están anunciados los proyectos, señora Presidenta.

- **Concluye la sesión la honorable Senadora Nora María García Burgos:**

Se levanta entonces la sesión siendo la 1:05 de la tarde, muchísimas gracias a todos y una feliz tarde.

José David Name Cardozo  
Presidente

Didier Lobo Chinchilla  
Vicepresidente

Delcy Hoyos Abad  
Secretaría General